



THE
CAREPORT



**Aeroporti
di Roma**

PERSONE, AMBIENTE E SVILUPPO PER UNA TERRA CHE CAMBIA

2021

Relazione
Annuale
Integrata



Mappa dei contenuti

Relazione sulla gestione	4
Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021	190
Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2021	286
Delibera dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti	362

Relazione sulla gestione

Lettera agli Stakeholder ————— 6

**Introduzione alla nuova
Relazione Annuale Integrata** ————— 10

**1.
Overview** ————— 12

**2.
Strategia e Modello di business** — 22

**3.
Rischi e opportunità** ————— 42

**4.
Governance** ————— 50

5.			
Andamento 2021 e la nostra risposta continua al Covid-19	66	8.	
		Proposta all'Assemblea degli Azionisti	158
6.		9.	
Eventi successivi	148	Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario ai sensi del D.Lgs. 254/16	162
7.			
Prevedibile evoluzione della gestione	154		



Lettera agli Stakeholder

Nel 2021 sono proseguiti gli effetti negativi dell'epidemia da COVID-19 che hanno determinato la più severa e persistente crisi che il settore del trasporto aereo abbia mai affrontato. I primi segnali di ripresa del traffico, registrati durante la scorsa stagione estiva, sono stati fortemente frenati dall'aumento dei contagi in tutto il mondo, causato dalle nuove varianti del virus.

Nonostante questo scenario negativo, è proseguito l'impegno del Gruppo, come nel 2020, per dotare il sistema aeroportuale romano di tecnologie, protocolli di viaggio e sistemi innovativi al fine di garantire standard di sicurezza e di qualità all'avanguardia. I risultati raggiunti confermano il costante impegno di tutto il personale di Aeroporti di Roma, che ha consentito agli scali di Fiumicino e Ciampino di risultare tra i più riconosciuti a livello internazionale non solo nel contrasto alla pandemia, ma soprattutto per i servizi offerti ai passeggeri. Tanto che: il "Leonardo da Vinci" è stato premiato per quattro anni consecutivi con l'ASQ (Airport Service Quality) di ACI per l'eccellenza dei propri servizi.

I risultati economici riflettono l'andamento negativo del business e nonostante il supporto derivante dall'iscrizione nell'esercizio del sussidio governativo deliberato a favore del settore aeroportuale italiano, il risultato economico chiude con una perdita operativa pari a 45,9 milioni di euro e con una perdita netta pari a 38,0 milioni di euro. In ogni caso, grazie alle operazioni finanziarie messe in campo nel corso del 2020 e proseguite nel 2021, il Gruppo ha beneficiato di una adeguata protezione finanziaria grazie alla quale è stato possibile concentrare l'attenzione gestionale non solo sull'emergenza operativa e sanitaria, ma anche sulle attività propedeutiche alla pronta ripresa delle attività di business al termine dell'emergenza. In particolare, le azioni attivate nel 2020 - sin dalle prime fasi della crisi, in termini di riduzione dei costi operativi, costituzione di una elevata riserva di liquidità e selezionata riprogrammazione degli investimenti - sono proseguite anche nel 2021. Gli investimenti sono ammontati a oltre 177 milioni di euro, in aumento del 17% circa rispetto al 2020, per l'ampliamento e il potenziamento del sistema aeroportuale romano. In particolare, gli investimenti

realizzati nel corso dell'anno hanno riguardato i lavori di ampliamento del Terminal 1, il completamento della Sala di Controllo Unica (APOC) e gli interventi di ristrutturazione del Terminal 3.

Il processo di trasformazione intrapreso da ADR, con particolare attenzione a Sostenibilità e Innovazione, non si è interrotto ma è stato ulteriormente accelerato, rafforzando i pilastri della strategia di Gruppo. Il traffico, che ha chiuso l'anno a circa 14 milioni di passeggeri, ha recuperato rispetto al 2020 (+22,2%) grazie alle componenti domestiche ed europee (+24,8% e +22,4%), mentre è risultata ancora fortemente depressa la componente extra europea di lungo raggio (-18,5%), particolarmente rilevante per le caratteristiche di hub intercontinentale dell'aeroporto di Fiumicino. La magnitudine del divario dei flussi di passeggeri rispetto al 2019 (-71,7%) conferma i connotati di una crisi tutt'altro che temporanea e che certamente, anche in relazione alle incertezze sui tempi di recupero, caratterizzerà gli anni a venire, seppure con effetti auspicabilmente sempre meno significativi.

Tale impostazione ha interessato coerentemente anche le fonti di approvvigionamento di risorse finanziarie. In aprile, ADR ha collocato sul mercato una nuova emissione obbligazionaria di tipo "Sustainability Linked" – primo aeroporto al mondo ad eseguire un'emissione pubblica con tali caratteristiche – per un importo di 500 milioni di euro e una durata di 10 anni. Il positivo esito di questa operazione, che è seguita alla precedente emissione "Green" che ADR aveva collocato con successo nel novembre del 2020, è stato confermato anche dai mercati finanziari, con il riconoscimento dell'impegno assunto dalla società sul piano della lotta al cambiamento climatico.

Sostenibilità e Innovazione, infatti, rimangono i driver centrali della strategia di sviluppo di ADR, inseriti nel Piano Sostenibilità, costituito da un insieme strutturato di obiettivi e programmi organizzati su tre aree d'intervento prioritarie: Persone, Ambiente e Sviluppo. Riduzione del consumo di energia, impianti fotovoltaici, decarbonizzazione, intermodalità sostenibile, open innovation sono i principali ambiti di impegno della roadmap di ADR per accompagnare il percorso di transizione energetica e digitale. Un crescente impegno verso un modello di business responsabile, assicurato anche dal supporto ai Dieci Principi del Global Compact delle Nazioni Unite relativi a: Diritti Umani, Lavoro, Ambiente, Anticorruzione. A conferma del crescente impegno di ADR verso un modello di business sostenibile, fortemente orientato alla salvaguardia ambientale, all'attenzione per le persone e all'impegno per lo sviluppo locale, Aeroporti di Roma ha deciso di aderire, come Fondatore, alla Fondazione Global Compact Network Italia a partire dal mese di febbraio 2021.

Proprio la necessità di proiettare il sistema aeroportuale verso una visione innovativa, ha spinto ADR a costituire - insieme ad altri scali - Aeroporti 2030, l'associazione che vuole essere un luogo di confronto, progettazione e stimolo all'attuazione, avvalendosi di un network di esperti delle principali realtà industriali del Paese, per lavorare su sinergie complessive che possano garantire il decollo della connettività del futuro. Con questo obiettivo, nel corso del 2021, ADR ha sottoscritto diversi accordi strategici con grandi player nazionali, come Eni, Enel, Ferrovie, Leonardo, su sostenibilità, innovazione, qualità e sicurezza dei servizi per realizzare progetti all'avanguardia. Collaborazioni che hanno già prodotto i primi risultati significativi:

- ◆ Con Enel X è stato lanciato il progetto Pioneer, finanziato dall'Unione Europea, per la realizzazione di un innovativo sistema di accumulo basato su batterie di veicoli elettrici giunte al loro secondo ciclo di vita per assorbire l'eccesso di energia prodotto dall'impianto solare dell'Aeroporto di Fiumicino che sarà realizzato entro il 2024
- ◆ Con Eni è stata implementata la distribuzione dei biocarburanti per l'aviazione commerciale e lo scalo di Fiumicino è stato il primo in Italia a offrire la disponibilità di SAF (Sustainable Aviation Fuel) alle compagnie aeree e, tra queste, ITA Airways

Il 2021 è stato l'anno che ha consacrato il forte impegno del Gruppo nella lotta al cambiamento climatico. Gli scali di Fiumicino e Ciampino sono stati tra i primi aeroporti al mondo ad adottare la risoluzione Net Zero 2030, in anticipo di almeno 20 anni rispetto ai target prefissati dal comparto a livello europeo, con un piano principalmente rivolto a fonti rinnovabili e mobilità elettrica. Inoltre, gli aeroporti capitolini hanno ottenuto, primi scali nell'Unione Europea, la più alta certificazione Airport Carbon Accreditation 4+ "Transition" di ACI Europe sulla riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂. Per valorizzare questa strategia sulla Sostenibilità, ADR ha avviato un'intensa attività di comunicazione sui temi ambientali, sfociata in un'innovativa campagna di "corporate reputation" che, partendo dalla creazione di un nuovo logo "ADR, the Careport" affiancato a quello di Aeroporti di Roma, ha identificato la natura dell'aeroporto come una vera e propria terra sostenibile e genuinamente inclusiva. D'altra parte, proprio Inclusione, Diversità e Uguaglianza sono i principi fondamentali che ispirano il modo di fare impresa di Aeroporti di Roma.

In parallelo con l'impegno sui temi sostenibili, Aeroporti di Roma ha perfezionato la propria strategia orientata verso un futuro sempre più all'avanguardia, che sfrutta la digitalizzazione e l'open innovation per offrire ai passeggeri ancora più sicurezza e comfort. Nel corso del 2021, ADR ha lanciato la sua prima "Call for Ideas", in partnership con Plug and Play Tech Center e LVenture Group, con l'obiettivo di creare un ecosistema di cooperazione per traguardare gli obiettivi di transizione energetica e digitale degli Aeroporti di Fiumicino e Ciampino. Il passo successivo è stato l'avvio dei lavori per la realizzazione del "corporate vertical incubator" di ADR riservato alle startup, che permetterà di creare un polo innovativo dedicato al settore aeroportuale. Il 2021 ha segnato anche l'apertura della nuova sala di controllo integrato APOC (Airport Operations Center), progettata nell'ambito dei progetti europei SESAR sulla gestione del traffico aereo del Cielo Unico Europeo, come un esempio di innovazione tecnologica, destinata a rivoluzionare l'approccio delle operation aeroportuali. Un fiore all'occhiello dell'innovazione per ADR che gli è valso il riconoscimento di ACI Europe per la Digital transformation tra gli aeroporti europei.

Sempre in tema Innovation, ADR ha inoltre firmato un accordo con ENAC ed ENAV per disciplinare le modalità di collaborazione volte allo sviluppo di servizi Urban Air Mobility efficienti, sicuri, sostenibili e interoperabili sia con le infrastrutture aeroportuali sia con quelle di trasporto pubblico (con riferimento all'area metropolitana di Roma e ai collegamenti tra i due aeroporti della capitale e il centro città). Sullo stesso tema, da tempo ADR ha sviluppato una partnership con la società Volocopter, leader a livello mondiale nel processo di prototipazione e certificazione della nuova classe di aeromobili eVTOL (electric Vertical Take-off and Landing), finalizzata all'avvio della prima rotta commerciale di Urban Air Mobility nell'area di Roma. Allo stesso modo, altre interlocuzioni sono state avviate con primarie aziende del nuovo settore al fine di creare il cosiddetto "ecosistema" della Urban Air Mobility. L'approccio pionieristico di ADR in questa nuova frontiera della mobilità sostenibile ha, infine, determinato la nascita di Urban Blue, progetto che prevede la costituzione di una società partecipata da Aeroporti di Roma, Aeroporto di Venezia, Aéroports de la Cote d'Azur e Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna per lo sviluppo delle infrastrutture di mobilità aerea urbana a livello internazionale.

Nel 2021 è proseguita l'attività ADR a supporto dello sviluppo del territorio, contribuendo a salvaguardarne l'integrità ambientale. L'impegno del Gruppo nei confronti delle realtà locali è stato testimoniato da significative iniziative portate avanti in diversi ambiti. Oltre alle donazioni di test sierologici e materiale antinfortunistico al Comune di Fiumicino e all'ampliamento dell'hub sanitario presso l'aeroporto di Fiumicino (nel 2021 sono state somministrate oltre 365mila dosi di vaccino), sono stati realizzati progetti legati alla riqualifica e alla tutela ambientale - tra cui la bonifica e la pulizia della spiaggia di Pesce Luna limitrofa all'aeroporto di Fiumicino - piani di miglioramento della viabilità locale, iniziative specifiche con le scuole e campagne dedicate all'inclusione.

L'attenzione all'ambiente è anche comprovata dall'inserimento di diverse iniziative nel programma ufficiale "All 4 Climate Italy 2021" promosso dal Ministero della Transizione. ADR intende proseguire in

maniera sempre più incisiva il percorso già intrapreso, coinvolgendo ancora di più le comunità locali a partire dalle scuole del territorio attraverso la fattiva collaborazione instaurata con l'Assessorato alle Politiche Scolastiche del Comune di Fiumicino, e continuando nell'opera di illustrazione agli stakeholder degli aspetti innovativi del nuovo Piano di Sviluppo. Piano, attualmente all'esame dell'ENAC, che rimodula in chiave sostenibile gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale con una forte accelerazione dell'intermodalità per favorire la transizione a smart hub dello scalo di Fiumicino, anche in vista del Giubileo 2025 e di Expo 2030, che rappresentano grandi opportunità per Roma e l'intero Paese per ridurre il gap di connettività e infrastrutture del territorio.

Aeroporti di Roma guarda al futuro con fiducia e ottimismo, valorizzando le persone e il tessuto economico locale. La nostra sfida per i prossimi anni sarà ancora più impegnativa per continuare nel percorso virtuoso che, coniugando sicurezza e qualità nell'esperienza aeroportuale con tempestività e incisività, ci permetterà di giocare un ruolo da protagonisti nelle sfide per la transizione energetica e per rendere il pianeta un luogo più sostenibile.

**IL PRESIDENTE***Claudio De Vincenti***L'AMMINISTRATORE DELEGATO***Marco Troncone*

Introduzione alla Relazione Annuale Integrata

La Relazione Annuale Integrata del Gruppo Aeroporti di Roma (“Gruppo ADR”), che comprende la Relazione sulla Gestione, integrata con la Dichiarazione Non Finanziaria (“DNF”), il Bilancio consolidato e il Bilancio di Esercizio, redatti secondo i principi IFRS/IAS, rappresenta il principale documento di reporting del Gruppo, incentrato sull’equazione “sostenibilità = valore” e basato su una rappresentazione “integrata” del proprio business.

Il documento, redatto su base volontaria, ha l’ambizione di fornire a tutti gli Stakeholder una rappresentazione trasparente ed esaustiva delle attività del Gruppo e delle performance conseguite nel contesto socioeconomico in cui opera, con l’indicazione dei propri orientamenti strategici, del proprio posizionamento e dei

principali obiettivi del sistema di governo societario adottato per perseguirli.

In particolare, la Relazione Annuale Integrata comprende anche le informazioni che sono state rendicontate, sino all’esercizio 2020, nel Bilancio di Sostenibilità del Gruppo ed è strutturata in quattro sezioni, ognuna identificativa di un livello di approfondimento progressivo (sintesi; analisi; dettaglio performance; allegati).

La prima sezione del documento fornisce, in sintesi, una panoramica del Gruppo e dei principali indicatori di performance dell’anno.

I successivi capitoli della sezione di analisi forniscono una descrizione articolata del Gruppo ADR mediante la presentazione del modello di business, delle linee strategiche che guidano



le sue decisioni, dei principali rischi finanziari e non finanziari della Società e della governance.

I capitoli della sezione performance presentano le informazioni e i dati relativi alla componente finanziaria e non finanziaria rilevanti per il Gruppo e in linea con le aspettative dei propri Stakeholder, in coerenza con la Matrice di materialità. Seguono, infine, i capitoli contenenti le informazioni finanziarie e, in particolare, il Bilancio consolidato al 31.12.2021 e il Bilancio di Esercizio al 31.12.2021 di ADR S.p.A.. Il documento contiene, inoltre, il Progress Report del Sustainability Linked Bond e del Green Bond.

La Relazione Annuale Integrata del Gruppo ADR è redatta in linea con i principali standard e framework metodologici di riferimento, in conformità con: i principi e i contenuti dell'<IR>

Framework, predisposto dall'International Integrated Reporting Council¹; i GRI Sustainability Reporting Standards, pubblicati nel 2016 e successivamente integrati e aggiornati dal GRI - Global Reporting Initiative; le specifiche normative, raccomandazioni e best practice sia nazionali e internazionali di riferimento. Il documento, infine, risulta conforme alle disposizioni contenute nel D.Lgs. 254/2016 di attuazione della Direttiva 2014/95/UE riguardante la comunicazione di informazioni di carattere non finanziario. Per maggiori dettagli, si rimanda al Capitolo 9 della Relazione.



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

Capitolo 1

Overview

1.1

Highlight finanziari e non finanziari 2021 ————— 14

1.2

Il sistema aeroportuale romano ————— 16

1.3

La nostra ambizione ————— 20

Capitolo 1

1.1 Highlight finanziari e non finanziari 2021



BUSINESS

	2021	ΔYoY 2020	ΔYoY 2019
Totale passeggeri	13.988.955	+ 22,2%	-71,7%
Totale movimenti aerei	151.191	+ 15,2%	-58,2%
Soddisfazione dei clienti (ACI)	4,59	+0,15	+0,12



ECONOMIC

	2021	ΔYoY 2020	ΔYoY 2019
Ricavi da gestione aeroportuale (€/mln)	296,9	+ 13,9%	- 68,5%
Costi operativi netti (€/mln)	372,2	+ 7,4%	- 30,5%
EBITDA (€/mln)	261,3	+ 922,4%	- 56%
Utile (Perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo (€/mln)	- 38	- 73,5%	- 115,5%
Investimenti (€/mln)	177,3	+ 16,7%	- 30,5%
Liquidità (€/mln)	661,6	- 39,7%	+ 32,1%



ENVIRONMENT

	2021	ΔYoY 2020	ΔYoY 2019
Emissioni CO₂ totali (Scope 1 e 2) (tCO₂)	51.679	+ 8,5%	- 18,0%
Emissioni CO₂ totali (Scope 3) (tCO₂)	375.496	+ 7,8%	- 68,9%
Consumi di energia GWh (GJoule)	719.195,17	+ 9,4%	- 20,3%
Percentuale di rifiuti avviati al recupero (FCO)	99%	+1 p.p.	+ 1 p.p.



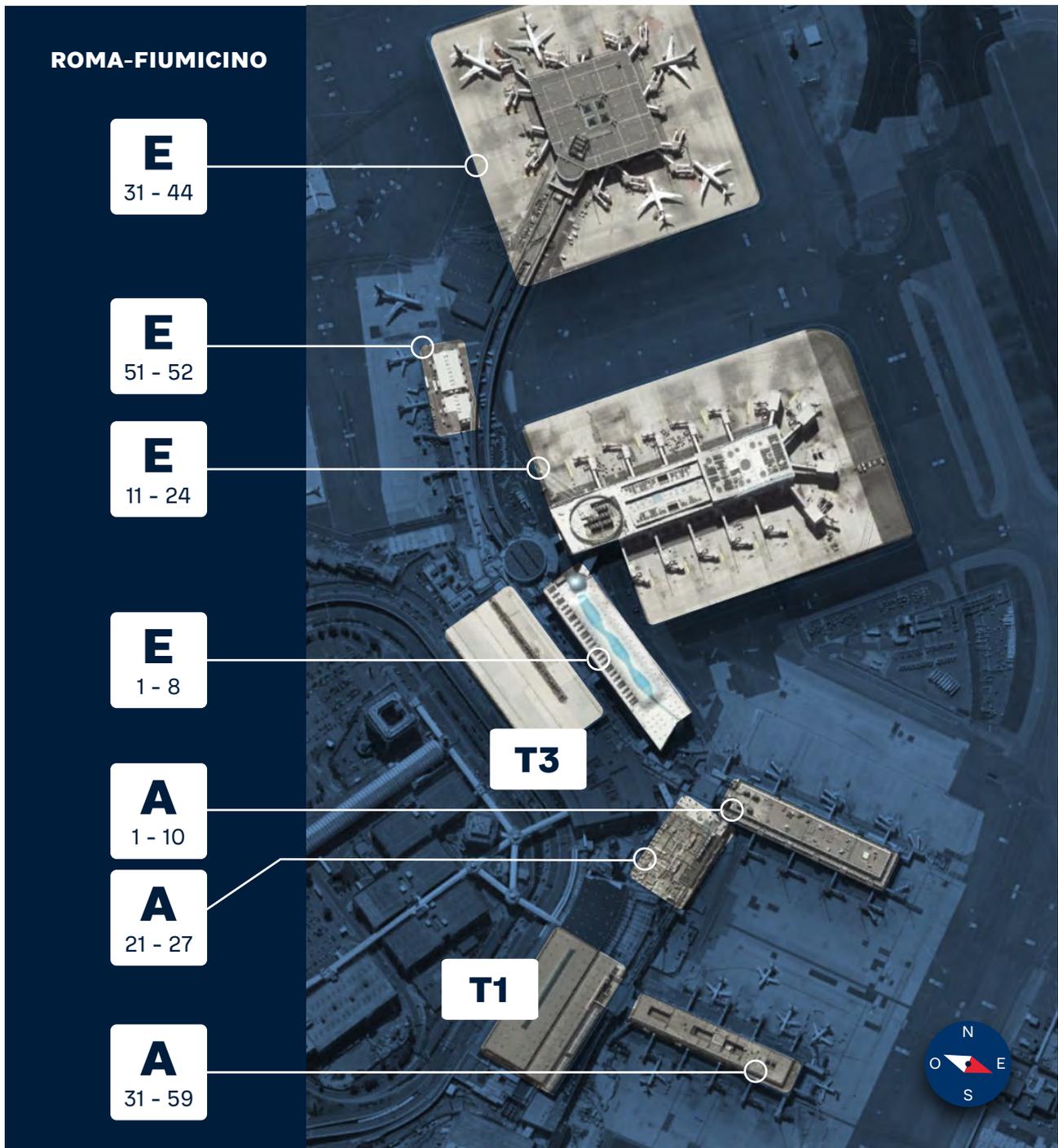
SOCIAL

	2021	ΔYoY 2020	ΔYoY 2019
Tasso di infortuni sul lavoro	32,7	+ 13,9	- 5,6
Numero totale di dipendenti	3.345	+ 7,2%	- 6%
Percentuale di dipendenti donna	37%	-0,1 p.p.	- 2,7 p.p.
COVID 19 -Capacità vaccinale resa disponibile	3.000 die	NA	NA
COVID 19 - Capacità tamponi resa disponibile	1.900 die	NA	NA

1.2

Il sistema aeroportuale romano

INFOGRAFICA 1



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 da Aeroporti di Roma S.p.A. ("ADR" o la "Società"), sulla base di un rapporto concessorio con l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile), 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.

Leonardo Da Vinci ROMA FIUMICINO (FCO)



Primo aeroporto del Paese



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



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



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



Sistema di aerostazioni con superficie complessiva lorda pari a **~361.000 m²**



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

G.B. Pastine ROMA CIAMPINO (CIA)



Secondary airport della Capitale



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



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



Circa **90 piazzole** dedicate alla sosta degli aeromobili e degli elicotteri e una serie di strutture di supporto air side (hangar) e land side



Sistema di aerostazioni con superficie complessiva lorda pari a **~18.000 m²**



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

INFOGRAFICA 2

I nostri certificati di eccellenza

✈ FCO

“Best Airport in Europe”
ACI Europe



L'Airport Service Quality è un sondaggio internazionale sulla soddisfazione della clientela, condotto dall'ACI attraverso un questionario standardizzato distribuito ai passeggeri, al gate, prima dell'imbarco. Il sondaggio viene effettuato in più di 350 aeroporti in tutto il mondo. I passeggeri hanno la possibilità di valutare i servizi presenti in aeroporto ed esprimere la loro soddisfazione complessiva relativamente alla customer experience attribuendo un punteggio da 1 (scarso) a 5 (eccellente). Il 2020 segna il quarto riconoscimento consecutivo che arriva in uno degli anni più difficili e impegnativi per il settore del trasporto aereo. In particolare, i viaggiatori del "Leonardo da Vinci" hanno apprezzato lo sforzo di Aeroporti di Roma nel garantire un servizio di qualità anche durante la pandemia da Covid-19.

✈ FCO

Airport Health Accreditation
ACI



L'Airport Health Accreditation di ACI (l'associazione internazionale che rappresenta più di 1.900 aeroporti nel mondo) è l'importante riconoscimento ottenuto da Aeroporti di Roma nel corso del 2020, come primo aeroporto in Europa e terzo al mondo, che dimostra come i protocolli e le misure adottate al Leonardo da Vinci e al G.B. Pastine, in materia di contenimento alla diffusione dei virus, siano all'avanguardia e rappresentino un esempio di best practice da seguire nel settore del trasporto aereo.

✈ FCO · CIA

Biosafety Trust Certification
Rina



La certificazione assegnata dal RINA è il risultato di un'attenta istruttoria sulle misure di contenimento adottate per tutte le possibili forme di contagio, dai virus meno pericolosi a quelli più nocivi come l'Ebola e il Covid -19, che ha coinvolto ogni singola attività svolta nei nostri aeroporti: dai servizi aeroportuali ai sistemi ICT, dalla manutenzione delle infrastrutture alle attività commerciali, dai servizi di assistenza ai controlli di sicurezza, dai servizi di pulizia ai parcheggi, includendo un'attenta verifica dei flussi informativi nei confronti dei dipendenti e dei passeggeri.





FCO

"Digital Transformation Award" ACI Europe



Nel 2021 l'Airports Council International Europe ha giudicato l'aeroporto di Fiumicino uno dei migliori scali in Europa, assegnandogli il "Digital Transformation Award" e confermando l'eccellenza e la qualità dei servizi offerti in continuità con i riconoscimenti ottenuti nei tre anni precedenti dallo stesso ente come Best Airport nella categoria "Over 40 million Passengers". Negli anni precedenti, dal 2018 al 2020, ACI Europe ha assegnato allo scalo di Fiumicino anche il premio "Best Airport Award", per la prima volta attribuito per tre anni consecutivi esclusivamente allo stesso aeroporto.



FCO

Airport Health Measures Audit ACI World, in partnership con Bureau Veritas



ACI World, in partnership con Bureau Veritas, a seguito degli on site audit, attraverso l'utilizzo di una checklist specifica - sviluppata da un gruppo di specialisti in tema di salute, sicurezza, igiene e trasporto aereo - a copertura di tutti gli aspetti delle misure sanitarie e delle raccomandazioni pubblicate da organizzazioni internazionali, ha verificato che i due aeroporti romani fossero conformi in ogni fase dei processi aeroportuali, diventando così i primi aeroporti al mondo a ottenere la certificazione SafeGuard™.



FCO · CIA

Airport Carbon Accreditation 4+ "Transition"



Gli scali di Fiumicino e Ciampino si sono aggiudicati, come primi in Europa, l'Airport Carbon Accreditation 4+ "Transition" di ACI Europe, il livello più alto nell'ambito della certificazione sulla riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂ negli aeroporti. ADR si è impegnata ad azzerare le proprie emissioni e quindi diventare Net Zero Emission al 2030, con 20 anni di anticipo rispetto a quanto prefissato a livello di settore aeroportuale europeo (Net Zero 2050). Per raggiungere questo traguardo così sfidante, ADR effettuerà diverse azioni, come ad esempio: favorire la mobilità elettrica; costruire in aeroporto due grandi centrali fotovoltaiche per una potenza complessiva di 60 MW, presso lo scalo di Fiumicino; rendere disponibile in tempi brevi ai vettori aerei i carburanti sostenibili (Sustainable Aviation Fuel) in grado di diminuire le emissioni fino al 70%.



FCO

4 Stelle Skytrax



Dopo due rigorosi audit svolti in aeroporto dagli ispettori di Skytrax nel 2017 e nel 2019, prendendo in considerazione più di 800 diversi indicatori chiave di performance, Skytrax ha assegnato 4 stelle all'aeroporto di Roma Fiumicino. Si tratta di un certificato di eccellenza che corona l'impegno di Aeroporti di Roma a garantire ai passeggeri la migliore esperienza possibile.



FCO

Covid-19 Skytrax Airport Rating 2020 Skytrax



Fiumicino è il primo aeroporto al mondo a ricevere le 5 stelle Skytrax per la lotta al COVID-19. Il riconoscimento, ottenuto a settembre del 2020, è stato attribuito dopo un'attenta e rigorosa istruttoria, nella quale sono state verificate tutte le misure e i protocolli adottati nell'aeroporto Leonardo da Vinci per la lotta alla pandemia. Skytrax conclude le sue motivazioni per l'attribuzione delle 5 stelle affermando che "l'aeroporto di Fiumicino sta adottando tutte le misure necessarie per fornire un ambiente pulito e sicuro". Nel 2021, ADR ha ricevuto da parte di Skytrax il premio "COVID-19 AIRPORT EXCELLENCE AWARD", grazie alle votazioni effettuate dai passeggeri su base mondiale.



FCO

Leadership nella sostenibilità OMT



Nel 2020 l'aeroporto Leonardo da Vinci riceve per la prima volta in assoluto un premio dall'Organizzazione Mondiale del Turismo, lo speciale organismo delle Nazioni Unite, "per la sua leadership nella sostenibilità e nel suo impegno per un viaggio responsabile". Il riconoscimento delle Nazioni Unite premia l'impegno che ADR dedica da sempre alla sostenibilità, integrata nel modello di business, per creare valore sul piano economico, sociale e ambientale.

1.3

La nostra ambizione

L'esperienza acquisita dalla drammatica crisi che ha investito il settore aeronautico e aeroportuale, per effetto della diffusione del virus COVID-19 e delle incertezze che ne sono susseguite, ha enfatizzato l'importanza della capacità di adattamento ai mutamenti repentini del contesto e del mercato. Per questo motivo, risulta oramai indifferibile infondere una decisa accelerazione al processo di orientamento della strategia e del modello di business verso la trasformazione digitale e la sostenibilità.

Creazione di valore condiviso con i propri stakeholder secondo logiche di sviluppo sostenibile, qualità ed efficienza nel

servizio, capacità di governare l'impatto di crisi sistemiche costituiscono ingredienti imprescindibili per ottenere e mantenere una adeguata solidità industriale ed economica.

Questi elementi sono divenuti i pilastri della strategia industriale che guida ADR nell'assumere un ruolo chiave di abilitatore alla transizione ESG, sia per il settore sia per l'intero Paese, rafforzando sempre più il suo posizionamento di Careport.

Un'ambizione divenuta impegno concreto nella volontà del Gruppo di definire un modello in grado di:

INFOGRAFICA 3

Le aree di impegno di ADR



Supportare e contribuire alla decarbonizzazione del settore aeroportuale e dell'industria aeronautica



Sviluppare una Sustainable Customer Journey



Incentrare le proprie operation sull'economia circolare



Investire in infrastrutture efficienti, ecologiche e attente alla conservazione della biodiversità



Promuovere e accelerare l'inclusione e la valorizzazione della diversità nella comunità aeroportuale e tra i propri dipendenti

Questo impegno è stato tradotto in un posizionamento chiaro e condiviso e in obiettivi sfidanti ma raggiungibili, sia di breve che di medio-lungo periodo. Il commitment verso la sostenibilità implica l'adozione delle nuove tecnologie disponibili per garantire che il piano

d'investimenti, di circa 8 miliardi di euro e con vista al termine della concessione (2046), sia:

- ◆ focalizzato su: ammodernamento, efficientamento e sviluppo degli scali gestiti dal Gruppo;

- ◆ caratterizzato da soluzioni che garantiscano la migliore efficienza energetica, secondo logiche di carbon neutrality (NetZero@2030), attraverso progetti di innovazione (es. percorso di open innovation con la prossima apertura del primo incubatore dedicato al settore aviation) e la diversificazione (es. partecipazione al progetto Volocopter e UrbanBlue, rappresentativi di nuove modalità di trasporto ad emissioni zero).

Un impegno sempre più concreto ed ambizioso verso obiettivi ESG non può prescindere da una speculare ricerca di risorse finanziarie che sono e saranno sempre più orientate verso la cd. "finanza sostenibile", rispetto alla quale ADR già dal 2020 ed ancora nel 2021 ha assunto un ruolo di leadership tramite operazioni di finanziamento obbligazionario di avanguardia per il proprio settore in ambito ESG.

I numerosi certificati e riconoscimenti che la Società ha ottenuto dimostrano l'attitudine all'eccellenza e la costante ricerca di soluzioni innovative per accrescere la qualità del servizio e la journey experience. Qualità e attenzione al cliente (B2B e B2C) restano l'elemento centrale e il termometro della capacità di ADR di saper adeguare le diverse componenti operative all'evoluzione del traffico, del settore aeronautico nel suo complesso e delle esigenze mutevoli dei passeggeri.

L'efficacia del nuovo modello di business è stata dimostrata anche durante i difficili mesi della pandemia da COVID-19, nella quale ADR ha garantito non solo la sicurezza sanitaria dei propri clienti, operatori e dipendenti (primo scalo ad ottenere la certificazione Biosafety Trust Certification) ma anche un supporto costante alla popolazione e alle Istituzioni, mettendo a disposizione le proprie infrastrutture e know-how. (drive through per tamponi – grande centro vaccinale c/o parcheggio lunga sosta – hub logistico per forniture sanitarie).

Nel termine The Careport si riassume il concetto di creazione del valore attraverso cui ADR esplicita la propria ambizione di essere attore e

promotore dello sviluppo sostenibile per Roma e per il Paese: ADR vive e diffonde una nuova idea di aeroporto, che diventa un vero e proprio pianeta, una terra dove inclusività, sviluppo per le persone e per l'ambiente sono al centro.



PERSONE, AMBIENTE E SVILUPPO PER UNA TERRA CHE CAMBIA

Nel 2021 ADR ha predisposto una campagna di corporate reputation e brand awareness che, partendo dalla creazione del logo The Careport, affiancato a quello di ADR, identifica la natura dell'aeroporto come una vera e propria terra sostenibile e genuinamente inclusiva.

La campagna mira a illustrare gli obiettivi raggiunti e le numerose iniziative e azioni messe in atto per fare degli scali romani, aeroporti concretamente inclusivi e sostenibili e testimonia le iniziative volte a diminuire l'impatto ambientale. Inoltre, valorizza e coinvolge il territorio e le persone, senza dimenticare le numerose e innovative azioni messe in campo per contrastare la pandemia.

La centralità delle persone è sottolineata dal coinvolgimento di dipendenti che, prestando il loro volto, sono diventati i veri protagonisti della campagna declinata nella people strategy del gruppo.

La campagna è declinata su vari touch point, impianti pubblicitari in aeroporto, OOH e media classici rivolti sia al pubblico sia ai dipendenti per engagement, per un totale di 648 milioni di OTS.

Capitolo 2

Strategia e Modello di business

2.1

I nostri Stakeholder ————— 25

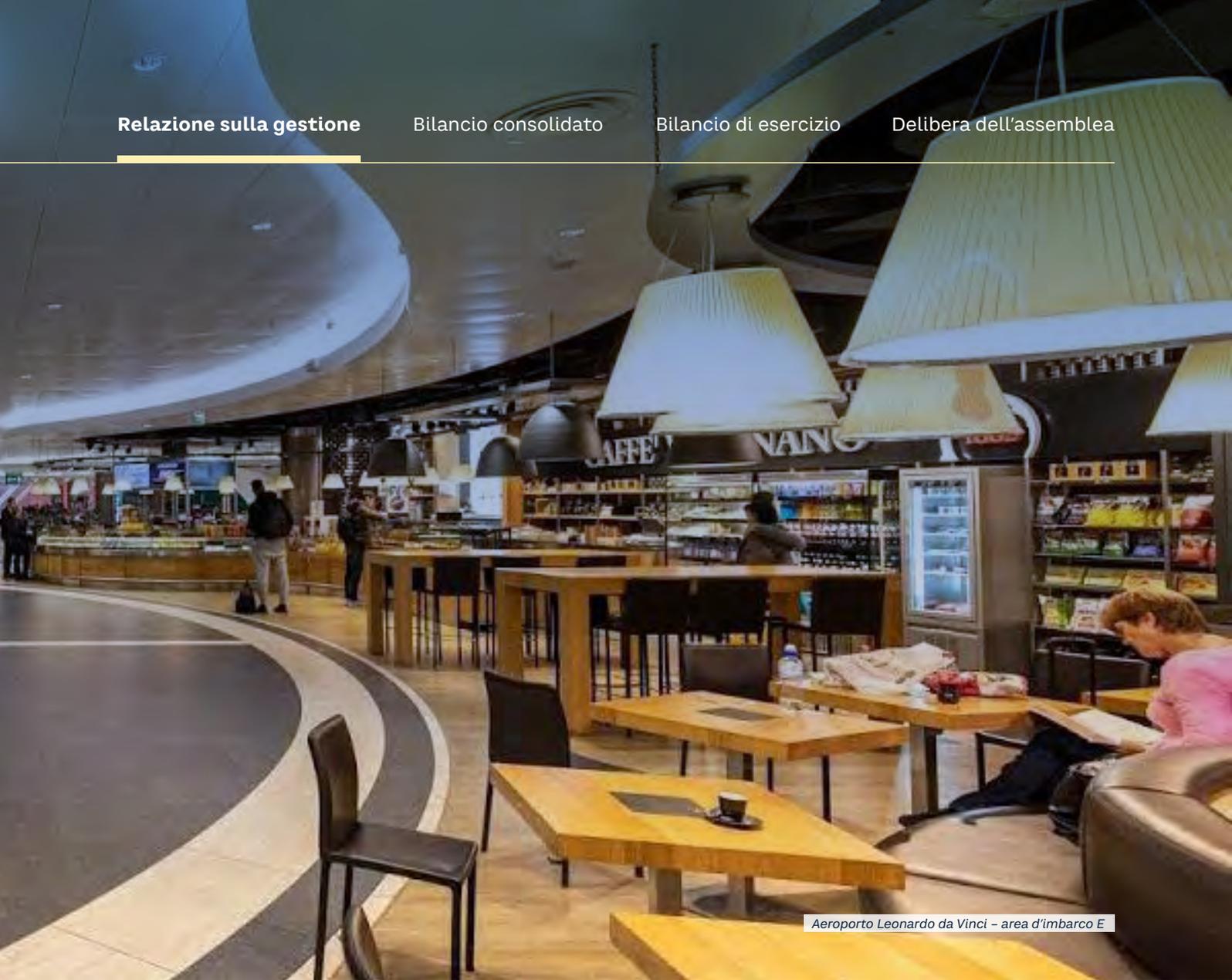
2.2

Strategia e obiettivi ————— 30

2.3

Il modello ————— 40





Aeroporto Leonardo da Vinci - area d'imbarco E

Capitolo 2

2.1

I nostri Stakeholder

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

specifici canali di dialogo, di coinvolgimento e di comunicazione sviluppati nel corso degli anni.

Il rapporto con gli Stakeholder riveste dunque un'importanza strategica per la gestione efficace ed efficiente del sistema aeroportuale.

INFOGRAFICA 4

Mappa degli Stakeholder di ADR



CLIENTI

- ◆ Clienti privati · 1, 2, 3
- ◆ Compagnie aeree · 4

CANALI DI CONTATTO

1. Indagini di *customer satisfaction*;
2. Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali;
3. Sito internet, social media, canali tv e pubblicazioni cartacee;
4. Survey di rilevazione della qualità.



DIPENDENTI

- ◆ Risorse umane · 1, 2, 3
- ◆ Organizzazioni sindacali · 4, 5

CANALI DI CONTATTO

1. programmi di rafforzamento delle competenze tecniche e manageriali;
2. promozione di iniziative di welfare;
3. formazione online a sostegno delle competenze linguistiche e di digital transformation;
4. ex Legge 300/70;
5. Statuto dei Lavoratori - ex CCNL.



ASSOCIAZIONI

- ◆ Fornitori di beni e servizi · 1
- ◆ Associazioni di categoria, nazionali e internazionali · 2

CANALI DI CONTATTO

1. partnership con Codacons (Coordinamento delle Associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori);
2. Contatti continuativi, scambi reciproci e incontri digitali.



INVESTITORI E COMUNITÀ FINANZIARIA

- ◆ Azionisti · 1

CANALI DI CONTATTO

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



ISTITUZIONI

- ◆ Istituzioni centrali · 1, 2, 3, 4, 5
- ◆ Enti di Stato · 6, 7
- ◆ Istituzioni internazionali · 8, 9

CANALI DI CONTATTO

1. costanti contatti telefonici;
2. incontri periodici in persona e da remoto;
3. organizzazione di convegni (es. The Careport) e webinar (es. Green Finance);
4. sviluppo e realizzazione di progetti con le Istituzioni;
5. ADR come soggetto di sistema: collaborazione con le istituzioni di riferimento mirata a contribuire alla ripresa del Paese (es. protocolli di viaggio sicuri e innovativi; hub sanitario);
6. contatti quotidiani in persona e/o da remoto;
7. riunioni e/o sopralluoghi;
8. mappatura strategica ed engagement degli Stakeholder chiave;
9. incontri in persona e da remoto con esponenti istituzionali europei.



COMUNITÀ E AMBIENTE

- ◆ Territorio e Istituzioni locali · 1, 2, 3, 4

CANALI DI CONTATTO

1. incontri costanti e periodici con principali esponenti della Giunta Comune Fiumicino;
2. implementazione di tavoli istituzionali periodici;
3. sviluppo e realizzazione di progetti con le scuole del territorio;
4. donazioni (es. 3.000 test sierologici, scarpe antinfortunistiche).



MEDIA

CANALI DI CONTATTO

1. incontri one-to-one e call da remoto costanti con media italiani e internazionali, congiuntamente all coinvolgimento dei giornalisti negli eventi organizzati da ADR e nei progetti del Gruppo;
2. strategia editoriale basata su approccio integrato su tutti i canali media per comunicare in maniera efficace valori e obiettivi aziendali;
3. impiego dei media proprietari (owned media per veicolare comunicazioni relative a: sviluppo infrastrutturale, ripresa del traffico, attività aviation e commerciali, innovazione, sostenibilità e inclusione);
4. utilizzo dei social media, in particolare LinkedIn, per coinvolgere i dipendenti e renderli i primi promotori della comunicazione verso l'esterno; capitalizzazione e capacità di influenzare positivamente le conversazioni spontanee online (earned media).



2.1.1 MATRICE DI MATERIALITÀ

Vista la centralità degli Stakeholder nel modello di business del Gruppo e in considerazione del graduale percorso di avvicinamento a un approccio informativo integrato, la Matrice di materialità, oltre a rappresentare uno strumento consolidato nella rendicontazione non finanziaria, costituisce un riferimento essenziale per l'elaborazione e l'aggiornamento della strategia aziendale.

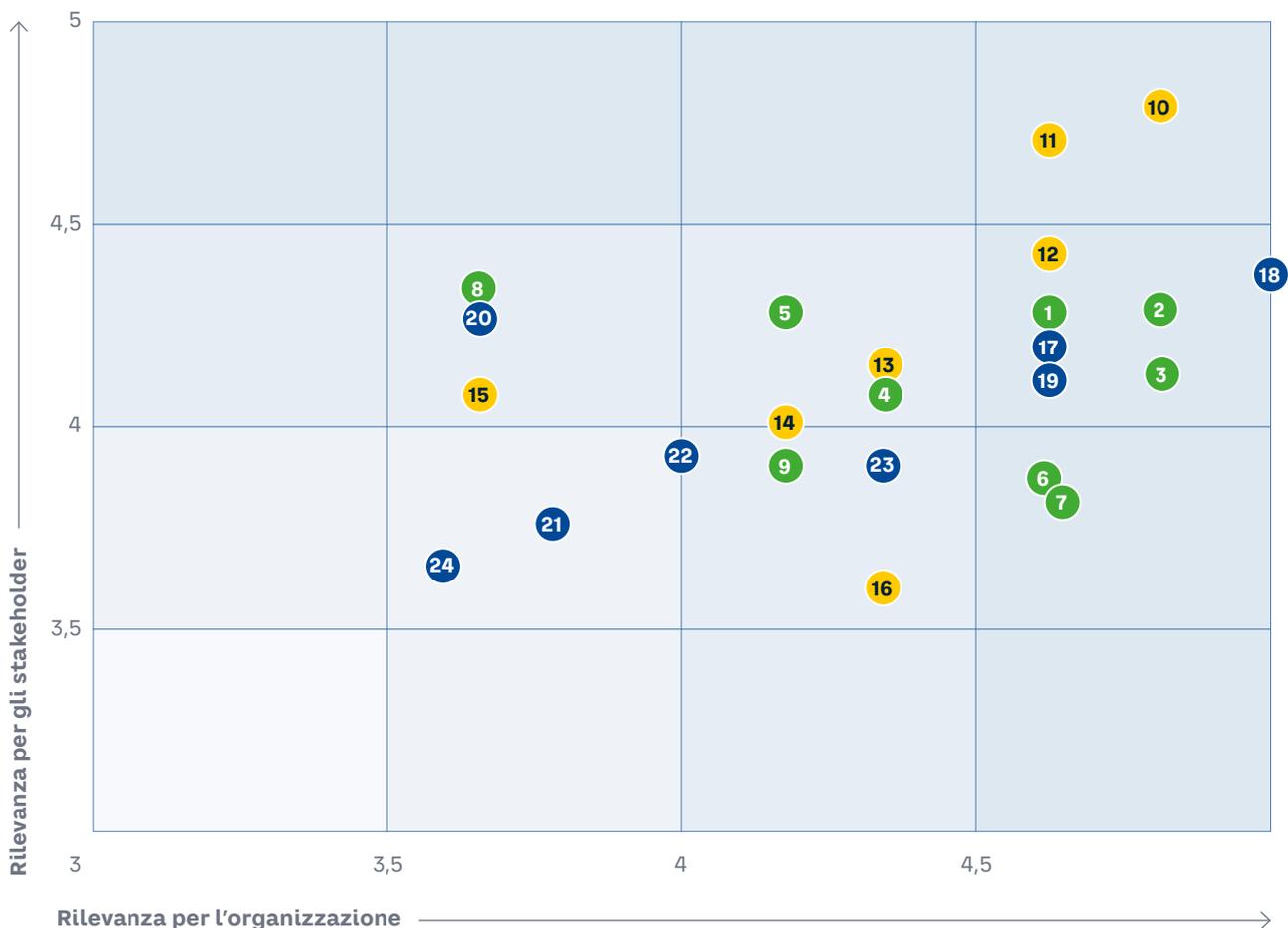
All'inizio del 2021, ADR ha aggiornato la propria Matrice di materialità in virtù delle evidenze emerse sia da un'analisi di settore ad hoc sia di survey inviate ai principali Stakeholder interni ed esterni.

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

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

GRAFICO 1

Matrice di materialità di ADR 2021



ENVIRONMENT

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

SOCIAL

- 10. Airport security
- 11. Risposta al covid
- 12. Salute e sicurezza lavoratori

- 13. Qualità del servizio

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

GOVERNANCE

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

2.2

Strategia e obiettivi

2.2.1 STRATEGIA DI BUSINESS

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

sviluppo di programmi e piani concordati con l'amministrazione concedente (ENAC).

Su queste basi, la strategia di ADR è orientata secondo due direttrici integrate ricondotte, a loro volta, in un unico nuovo modello di aeroporto funzionale al perseguimento di obiettivi di natura industriale, economica ed ESG.

INFOGRAFICA 5

Le direttrici del Piano di Sviluppo di ADR



Valorizzare il potenziale di connessione di Roma con un servizio di eccellenza

Le previsioni sul breve-medio periodo (industry consensus) evidenziano ancora una variabilità tra gli scenari di traffico possibili, in considerazione degli impatti della pandemia rispetto ai seguenti fattori:

- ◆ tempistica di rimozione delle barriere ai confini nazionali per i viaggi internazionali;
- ◆ approccio europeo coordinato sui viaggi Leisure (Digital Green Pass);
- ◆ riduzione della domanda per i viaggi business in considerazione delle nuove modalità di lavoro (remote working);
- ◆ policy NetZero largamente adottate dalle principali aziende italiane e internazionali.

In ragione di ciò, ADR prevede il recupero dei volumi di traffico 2019 attraverso:

- ◆ **lo sviluppo di partnership** con le compagnie aeree (Hub carrier; LCC carrier; Long Haul carrier);
- ◆ **l'espansione della catchment area**, migliorando e governando gli accessi ai terminal, sia attraverso l'uso di un mezzo privato (predisposizione di parcheggi e infrastrutture adibiti anche a veicoli elettrici o ibridi), sia mediante collegamenti potenziati da/per il centro città e altre destinazioni della catchment area (partnership e operazioni orientate alla intermodalità e all'innovazione (es. prodotti intermodali, sinergie infrastrutturali, Volocopter);
- ◆ **la proattività nel garantire viaggi in sicurezza**, anche oltre l'attuale periodo pandemico, con la definizione di robuste misure di sicurezza sanitaria e di protocolli orientati al safe travel e il mantenimento delle primarie infrastrutture anti-COVID in aeroporto, che hanno permesso di continuare a viaggiare in sicurezza anche nei momenti più complessi dell'epidemia.

Al centro dell'agire di ADR resta cruciale l'eccellenza nei servizi offerti ai clienti (per

ulteriori approfondimenti si rimanda alla sezione **Customer Experience**) certificata anche da numerosi riconoscimenti, ottenuti negli anni passati.

Per quanto attiene allo sviluppo infrastrutturale, ADR ha presentato un Piano di Investimenti al 2046 a ENAC per complessivi 8 miliardi di euro, di cui 4 miliardi destinati allo sviluppo della nuova zona Est. Il Piano è articolato secondo un orizzonte di **breve periodo**, che prevede il completamento di Fiumicino Sud entro il 2024, aumentando la capacità passeggeri oltre i 60 milioni, e di **lungo periodo** con la costruzione di: un nuovo terminal verso Est (attraverso la conversione dell'infrastruttura esistente così da limitare il consumo di terra), una nuova pista, nuovi terminal e aree di imbarco, aumentando la capacità passeggeri a 90 milioni.

L'obiettivo per oltre il 60% delle infrastrutture oggetto di ristrutturazione/costruzione è di ottenere i più alti standard di sostenibilità (LEED e BREEAM) entro il 2030. A questo si uniscono la realizzazione di una Solar Farm, di un articolato sistema di storage elettrico e la creazione di un hub per la mobilità elettrica al fine di abilitare la sostituzione della flotta airside/landside con veicoli elettrici.

Generazione di valore

La gestione in esclusiva del sistema aeroportuale della Capitale si basa sulla concessione affidata alla Società con L. 10 novembre 1973, n. 755 e in forza dell'atto unico "Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di programma" ai sensi dell'art. 17, comma 34bis del D.L. 78/2009, convertito con modificazioni dalla Legge 102/2009 e ss.mm.ii. e approvata per Legge il 21 dicembre 2012.

L'Atto Unico, insieme a tre atti aggiuntivi di aggiornamento e modifica del documento originario, disciplina i rapporti tra la concessionaria ADR ed ENAC fino a scadenza della concessione (2044). ADR nel quadro di una più ampia interlocuzione con le Istituzioni ha ottenuto, come parziale compensazione delle perdite derivanti dalla pandemia da COVID-19,

l'estensione di due anni della concessione prevista oggi al 2046. Allo stesso tempo, in linea con le linee guida comunitarie e nazionali, sono proseguite le interlocuzioni per la gestione e l'erogazione di misure a supporto e compensazione delle perdite provocate dalla crisi sanitaria.

Il quadro normativo attualmente vigente, unito alle costanti interlocuzioni tra ADR e le Istituzioni, fornisce un insieme coerente di regole trasparenti, stabili - dato che resteranno valide per l'intera durata residua della concessione - e funzionali alla sostenibilità finanziaria del Piano di Sviluppo del sistema aeroportuale romano.

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. Le regole tariffarie sono valide fino al termine della concessione e si basano su:

- ◆ metodo del price cap (rab-based) che correla le tariffe con i costi dei servizi soggetti a regolazione economica;
- ◆ dual till, in base al quale i ricavi delle attività commerciali rimangono interamente alla società aeroportuale, in regime di assenza di "sussidi incrociati";
- ◆ previsione di premio/penalità quando i valori registrati in materia di indicatori ambientali e di qualità sono al di sopra/al di sotto degli obiettivi fissati con ENAC.

REVISIONE TARIFFARIA: il contratto di programma definisce modalità e tempistiche che presiedono all'aggiornamento tariffario (quinquennale con verifiche annuali), ed all'aggiornamento del piano economico-finanziario a fine concessione (asseverato dal concedente all'avvio di ogni quinquennio tariffario).

REMUNERAZIONE AMMESSA: per il quinquennio in corso (secondo periodo regolatorio: 2017-2021),

il WACC (weighted average cost of capital) reale pre-tax è stato fissato al valore di 8,52%. Per le nuove opere di particolare valore strategico e ambientale, il contratto prevede che il WACC reale pre-tax possa essere incrementato fino al 4%.

VARIAZIONI DI TRAFFICO: le variazioni del traffico in relazione alle previsioni incluse in un range del +/-5% rispetto al Piano concordato saranno a beneficio/carico di ADR. In presenza di variazioni superiori, il 50% dei maggiori ricavi sarà accantonato per investimenti futuri senza alcun impatto sulle tariffe; di converso, il 50% dei minori ricavi sarà incluso nei costi ammessi per i calcoli tariffari del successivo sottoperiodo regolatorio di cinque anni. Variazioni di traffico significative possono legittimare la richiesta di modifiche agli interventi infrastrutturali pianificati e di revisione dell'equilibrio finanziario definito ex-ante per le annualità residue del quinquennio tariffario.

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 certificata della società.

Il sistema aeroportuale romano, inoltre, è un motore per lo sviluppo del Paese e una risorsa strategica per il territorio, che contribuisce a generare ricchezza e a stimolare la produzione di soggetti terzi, direttamente o indirettamente collegati con la realtà economica del Gruppo ADR. Lo dimostrano i valori chiave elaborati nell'analisi condotta da PTSCLAS che, prendendo a riferimento i valori del 2019, ha stimato un impatto generato dal sistema aeroportuale romano estremamente significativo in grado di generare 54 miliardi di ricchezza e di creare occupazione diretta, indiretta e indotta per 390 mila persone.

Un nuovo modello di aeroporto

L'ambizione di definire un **nuovo modello di aeroporto** viene declinata nel Piano di Sostenibilità 2021-2025 che indica puntualmente aree di azione, obiettivi e tempi di realizzazione per tutte le tematiche ESG

ritenute rilevanti sia da ADR che, soprattutto, dai propri Stakeholder.

Il Piano di Sostenibilità 2021-2025 si fonda su tre elementi principali:

- ◆ **collegamento con i target** specifici definiti per ognuno dei 17 obiettivi di sviluppo sostenibile (oltre 160 target). In base all'analisi dei target sono state individuate le aree rispetto alle quali ADR è in grado di dare un contributo significativo;
- ◆ **supporto al Global Compact** delle Nazioni Unite e ai 10 principi che ne sono il fondamento, confermato da ADR nel 2021;
- ◆ **analisi delle tematiche ritenute materiali** dall'organizzazione interna e dagli Stakeholder esterni.

Il Piano prevede oltre 140 programmi operativi ed una articolata struttura di KPI.

Nel 2021 per rendere il proprio impegno ancor più trasparente e rigoroso ADR, a partire dai programmi definiti nel Piano Sostenibilità, ha elaborato la prima Carta degli Impegni per la sostenibilità, consultabile nel sito istituzionale del Gruppo con la quale si impegna a raggiungere precisi obiettivi di sostenibilità. Elemento qualificante del Piano è l'elenco delle attività e dei progetti attivati per il raggiungimento dei Sustainability Performance Target correlati alla emissione obbligatoria Sustainability-Linked Bond, tra cui il Net Zero Carbon al 2030 (sulle emissioni per le quali ADR ha il controllo diretto).

In seguito al successo dell'emissione del primo Green Bond di ADR, avvenuta nel 2020, nel mese di aprile 2021 ADR ha lanciato un Sustainability-Linked Bond (SLB) di importo pari a 500 milioni di euro: il primo SLB pubblico aeroportuale al mondo che lega il costo del debito a specifici obiettivi di sostenibilità riguardanti essenzialmente impegni correlati alla riduzione di emissioni di CO₂ di Scope 1 Scope 2, ma anche di uno specifico perimetro di Scope 3. Con questa operazione ADR ha confermato la centralità della sostenibilità nelle priorità strategiche e la volontà del Gruppo di perseguire

obiettivi ambiziosi e responsabili finalizzati a ridurre il rischio climatico. I green project elencati nel Framework di supporto a questa operazione rientrano, inoltre, tra le categorie di interventi in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite (si rimanda alla sezione **Strumenti di Sustainable Finance** per ulteriori approfondimenti).

Trasversalmente, ADR è fortemente impegnata nello sviluppo e implementazione di soluzioni innovative declinate attraverso la progettazione di un articolato percorso di open innovation, che prevede in particolare il lancio di Call4Ideas per promuovere la creazione di un Innovation Hub che ospiterà startup all'interno dell'aeroporto (primo acceleratore in Italia dedicato al settore) e del primo network di aeroporti dedicato all'innovazione e alla sostenibilità. La propensione all'innovazione di ADR è dimostrata, inoltre, dall'interesse verso il nuovo settore dell'Urban Air Mobility con la conseguente creazione di UrbanBlue (si rimanda alla sezione **Innovazione** per ulteriori approfondimenti).



2.2.2 LE AREE DI IMPEGNO

I focus strategici trovano poi un minimo comune denominatore nelle 5 aree di Impegno, che, come già descritto nei paragrafi precedenti, guidano e connotano l'azione di ADR coerentemente con il nuovo modello di business.

Supportare la decarbonizzazione del settore aeroportuale

ADR è in prima linea nella lotta ai cambiamenti climatici ed ha anticipato di 20 anni, rispetto al settore di riferimento, l'obiettivo di diventare NET ZERO CARBON portandolo al 2030 (per le emissioni sulle quali ADR ha un controllo diretto). Per raggiungere questo obiettivo, è stato definito un articolato programma di investimenti che prevede anche la realizzazione di due grandi impianti fotovoltaici da 25 MW e da 35 MW. In questa prospettiva, è essenziale il coinvolgimento e la sensibilizzazione degli Stakeholder dell'ecosistema aeroportuale per conseguire una riduzione complessiva delle emissioni di CO₂, oltre quelle su cui ADR esercita un controllo. ADR estende il proprio impegno anche al governo delle emissioni Scope 3, attraverso l'identificazione di aree di intervento mirate sia a ridurre le emissioni aeree che quelle di superficie:

- ◆ **SAF readiness** che, anche grazie alla partnership siglata con ENI a ottobre 2021, punta a mettere a disposizione nello scalo di Fiumicino questa nuova generazione di carburanti: già a partire dal 15 ottobre 2021 sono decollati da Fiumicino voli di linea alimentati da carburante biologico;
- ◆ **accessibilità green** attraverso l'implementazione delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici e il potenziamento delle connessioni ferroviarie con la città;

- ◆ **intermodalità**, potenziata attraverso l'attivazione di nuove soluzioni di viaggio e connessione con la catchment area;
- ◆ **programma SESAR²** in modo da efficientare le operazioni a terra degli aeromobili;
- ◆ **advocacy con i partner di ADR** e con i principali player di mercato per identificare e implementare soluzioni innovative e sostenibili in chiave sistemica.

In questo ambito, l'utilizzo di azioni innovative è fondamentale: ADR partecipa, insieme a Enel X, al progetto Pioneer, che prevede la realizzazione di un innovativo sistema di accumulo da 10 MWh basato su batterie di veicoli elettrici giunte al loro secondo ciclo di vita, poi utilizzate per assorbire l'eccesso di energia prodotto dall'impianto fotovoltaico in corso di realizzazione e coprire gli eventuali picchi serali di domanda energetica dell'aeroporto. Il sistema contribuirà a ridurre drasticamente le emissioni del più grande hub aeroportuale italiano.



ALCUNI KEY TARGET Ambientali

- ◆ **- 14%**
Emissioni CO₂ (scope 1 & scope 2) dal 2012 al 2019
- ◆ **Primi in Europa**
a diventare airport carbon accreditation 4+ nel 2021
- ◆ **-40%**
Kwh/passeggero*m2 dal 2012 al 2019

² Il Programma SESAR (Single European Sky Air traffic management Research) è il pilastro tecnologico del cielo unico europeo. Tale Programma mira a migliorare le prestazioni della gestione del traffico aereo modernizzando e armonizzando i sistemi di gestione attraverso la definizione, lo sviluppo e la diffusione di soluzioni tecnologiche innovative e processi operativi standardizzati.

Sustainable passenger journey

ADR ha elaborato una visione integrata del concetto di sostenibilità, legandola intrinsecamente all'esperienza di viaggio del passeggero. In questo ambito, è centrale l'ascolto delle esigenze del passeggero e l'erogazione di livelli di servizio coerenti e ottimali. Anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale ADR si impegna a ottimizzare l'intera esperienza di viaggio a partire dalla fase di ingresso in aeroporto, in cui sono state attivate iniziative per incentivare le forme di accesso a basso impatto: sviluppo dell'accessibilità via treno o mediante vetture elettriche. Anche nella fase di transito nelle aerostazioni sono in corso programmi per rendere sempre più green l'esperienza di viaggio. In particolare, è in avanzata fase di realizzazione il progetto per rendere l'aeroporto plastic free: nei punti di ristoro è già stata eliminata la plastica monouso e nei punti vendita le buste sono realizzate in materiali riciclabili. Altro esempio di questo impegno è l'installazione di punti nei quali il passeggero, se lo desidera, ha la possibilità di compensare le emissioni di CO₂ del proprio volo. ADR è impegnata nella riduzione delle emissioni di CO₂ anche delle operazioni "a terra", attraverso un programma per l'elettrificazione dei mezzi di pista e l'ottimizzazione dei tempi di rullaggio degli aeromobili.

Economia circolare

La gestione di un grande aeroporto, dal punto di vista dei possibili impatti ambientali, è paragonabile alla gestione di una città di medie dimensioni: ADR si propone di 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.

ADR si prefigge di diventare un aeroporto "circolare" che genera il minimo degli scarti possibili, minimizzando la produzione dei rifiuti ed assicurandone il completo riuso. Questo impegno si sostanzia in tre direzioni principali:

- ◆ recupero dei rifiuti prodotti negli scali, grazie ad un sistema di raccolta dei rifiuti porta a porta a tariffa differenziata e ad una sistematica collaborazione con gli operatori. Grazie a questo approccio è stato possibile raggiungere percentuali di rifiuti avviati a recupero molto alte (99% nel 2021 su FCO);
- ◆ utilizzo circolare degli scarti, grazie a:
 - i) l'impianto di auto compostaggio che consente di recuperare 1.000 tonnellate di rifiuti organici (quantità equivalente alla produzione annua prima della crisi sanitaria),
 - ii) i compattatori presenti nei terminal che consentono il recupero della plastica, iii) il piano di riutilizzo delle terre e rocce da scavo (580.000 mc di terre proveniente da scavo completamente riutilizzate all'interno del sedime aeroportuale);
- ◆ minimizzazione consumo di acqua potabile, grazie alla rete "duale" di distribuzione dell'acqua di Fiumicino che consente di utilizzare l'acqua potabile solo per gli usi per i quali è indispensabile, impiegando invece acqua industriale, proveniente da riciclo o captazione, per uso antincendio, alimentazione cassette di scarico bagni ecc. Questa soluzione ha permesso di ridurre costantemente i consumi di acqua potabile sostituendola, ove possibile, con acqua industriale proveniente da recupero.



ALCUNI KEY TARGET SU Circolarità

- ◆ **Quadruplicata**
la percentuale di rifiuti avviati a recupero dal 2012 al 2019
- ◆ **-29%**
acqua potabile consumata per passeggero dal 2012 al 2019

Infrastrutture Green e Biodiversità

Lo sviluppo di un sistema infrastrutturale che consenta di assicurare ai propri Stakeholder servizi allineati ai migliori standard internazionali rappresenta per ADR la principale priorità strategica. I principi della sostenibilità sono strutturalmente inseriti in tutte le fasi del processo di progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione del sistema aeroportuale della Capitale. In particolare, due tematiche assumono particolare rilievo e possono essere considerate simboliche dell'impegno di ADR per assicurare la piena sostenibilità del Piano di Sviluppo dell'aeroporto Leonardo da Vinci:

- ◆ sviluppare il livello di sostenibilità delle infrastrutture garantendone e ottimizzandone costantemente le performance sia ambientali che economiche e sociali;
- ◆ assicurare la protezione e lo sviluppo degli ecosistemi limitrofi all'aeroporto, garantendo congiuntamente il miglioramento della biodiversità, la generazione di positivi effetti socioeconomici e la compensazione delle emissioni di CO₂.





INFRASTRUTTURE GREEN

Nel 2021, ADR ha proseguito nello sviluppo di una nuova grande componente dell'infrastruttura aeroportuale: il molo a ed il relativo avancorpo, infrastrutture che sono state progettate e realizzate secondo i più avanzati standard di sostenibilità: leed® gold (leadership in energy and environmental design).

Contestualmente ha impostato una roadmap per assicurare lo sviluppo dei livelli di sostenibilità del proprio sistema infrastrutturale basata su un approccio rigorosamente scientifico e quantitativo che si fonda sui sistemi di certificazione più autorevoli a livello internazionale: leed® e bream® (building research establishment environmental assessment method). Importante specificare che gli indici adottati valutano la sostenibilità delle infrastrutture con un approccio "olistico": efficienza energetica, emissioni CO₂ generate, approccio circolare alla gestione dei materiali anche nella fase di cantiere, gestione dei fornitori e impatto delle opere sul contesto socioeconomico di riferimento.

Il progress delle attività di certificazione sarà monitorato attraverso l'indicatore "green infrastructures" che rappresenta il totale delle superfici terminal certificate alla data di osservazione, pesate secondo il livello di certificazione effettivamente raggiunto, rispetto al totale delle aree terminal.

Il programma prevede, a partire dall'anno base 2019 nel quale il valore sintetico dell'indice si attesta su un valore di circa il 4%, di raggiungere entro il 2030 un valore di almeno il 60% di infrastrutture terminal certificate. Entro il 2046, anno di fine concessione, l'indice sintetico si attesterà su un valore superiore all'80%.

Tutela biodiversità

ADR accoglie la sfida legata anche ai problemi derivanti dai cambiamenti climatici, anche contrastando la perdita di biodiversità. A tal fine prevede, nel proprio piano di sviluppo, misure di protezione e gestione effettiva di questo aspetto.

Nell'ambito dei programmi di sviluppo delle infrastrutture è infatti integrata la progettazione degli interventi per il territorio finalizzati a salvaguardare e rafforzare gli equilibri naturali del contesto territoriale. In questa ottica è stata elaborata una articolata analisi ambientale tramite l'applicazione di indici specifici e la costruzione di un sistema informativo territoriale correlato. L'indice che consente di stimare in modo sintetico la qualità ambientale delle aree analizzate è l'ILC (*index of landscape conservation - Pizzolotto & Brandmayr*) che, a partire dall'indice di naturalità della vegetazione (INV), permette di ricavare lo stato di conservazione del territorio basandosi sulla coerenza o meno tra la copertura del suolo e la corrispondente vegetazione naturale potenziale.

A partire dall'analisi di tali indici, ADR ha definito, con criteri di tipo oggettivo e misurabile, lo stato di conservazione dal punto di vista ecosistemico delle aree limitrofe allo scalo di Fiumicino nella fase di "ante operam" con l'obiettivo di definire un percorso che assicuri un miglioramento di tale indice parallelamente alla realizzazione del piano di sviluppo delle infrastrutture. Importante sottolineare come gli interventi previsti diano benefici significativi, oltre che sul fronte della tutela della biodiversità, anche su numerosi altri fronti della sostenibilità, in particolare: lotta ai cambiamenti climatici; tutela delle risorse naturali comprese aria ed acqua; positivi impatti sul contesto sociale ed economico.

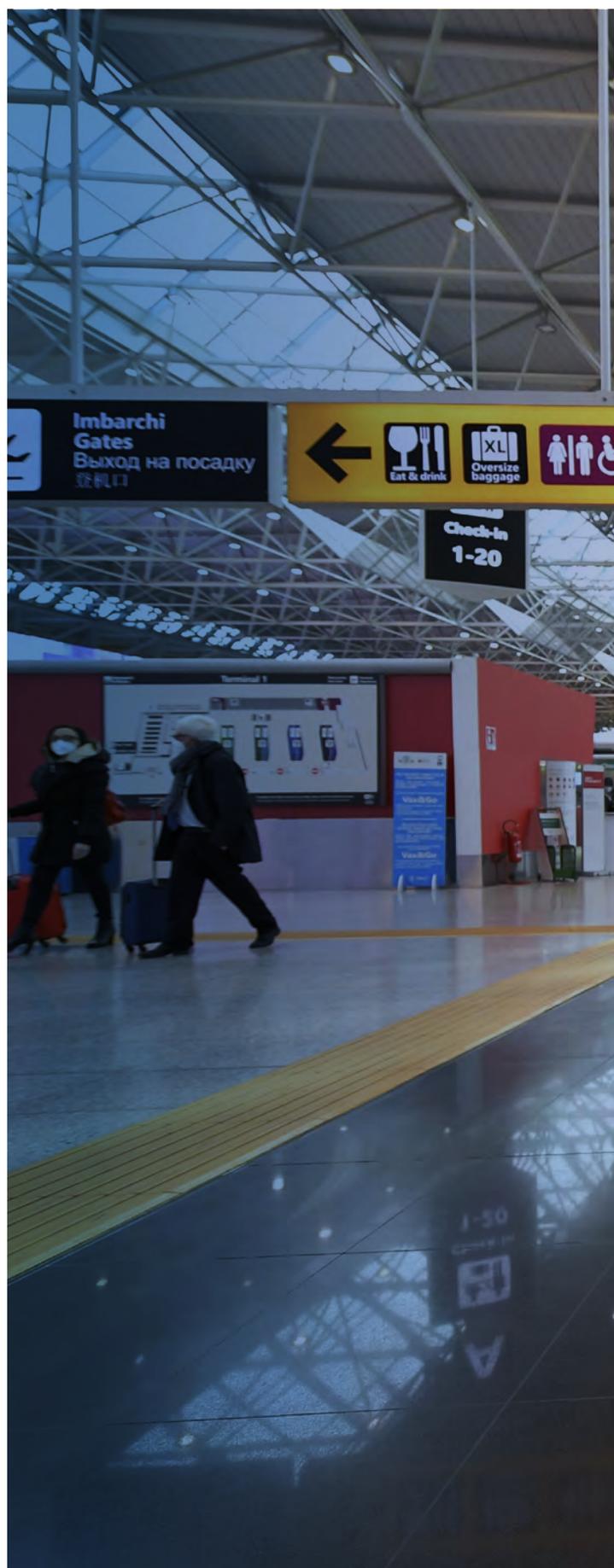
Promuovere, accelerare e valorizzare l'inclusione e l'unicità della persona tra la comunità e tra i propri dipendenti

Le persone sono al centro della strategia di sviluppo di ADR: i lavoratori che operano in aeroporto, i passeggeri ed i clienti che utilizzano i servizi e le infrastrutture aeroportuali, le comunità territoriali ed i partner commerciali sono il principale punto di riferimento per la definizione delle strategie di ADR. L'impegno di tutto il Gruppo per la qualità del servizio erogato è centrale come anche le attività di supporto, ingaggio e ascolto continui al fine di consolidare il livello di vicinanza con i propri lavoratori, e con le comunità territoriali che insistono – in senso il più possibile esteso – sugli aeroporti capitolini.



ALCUNI KEY TARGET SU People

- ◆ Nel 2021 sono stati effettuati **n. 17 Incontri** con i dipendenti di tutte le società del Gruppo ADR, ai quali hanno partecipato **~470 persone**, per mantenere la prossimità e la vicinanza tra le persone di ADR, creare opportunità di ascolto da parte del management e illustrare i temi più rilevanti che riguardano la realtà lavorativa.



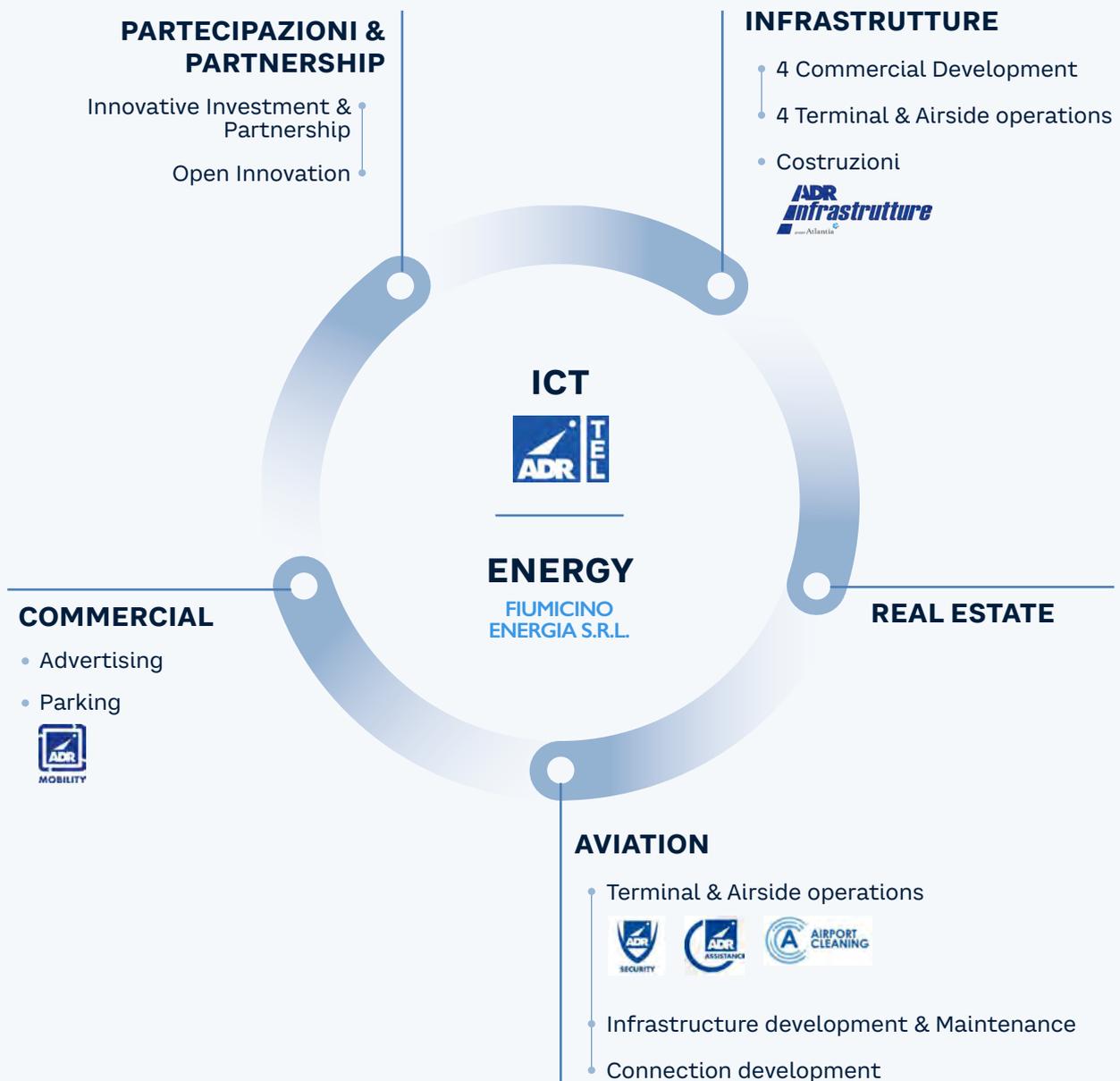


2.3

Il modello

INFOGRAFICA 6

Il modello organizzativo e di business del Gruppo ADR



Aviation

Il comparto Aviation, coordinato dall'omonima Business Unit (BU), gestisce il **core business** della Società e a livello organizzativo, comprende, a partire dal 2021, il dipartimento Aviation Business Development.

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

Attività commerciali

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

Più in dettaglio:

- ◆ le **attività commerciali** in sub-concessione comprendono negozi, bar, ristoranti e altri servizi - offerti ai passeggeri negli scali di Roma Fiumicino e Ciampino - e sono suddivise nelle macro categorie merceologiche: **Core Category, Specialist Retail, Food & Beverage e servizi commerciali al passeggero**;
- ◆ **l'advertising è il business** relativo alla vendita di spazi pubblicitari all'interno e all'esterno del sistema aerostazioni di Fiumicino e Ciampino;
- ◆ **Real Estate** collabora alla definizione della **strategia di valorizzazione e sviluppo immobiliare** del Gruppo anche in coordinamento con la BU Aviation. Inoltre, garantisce l'allocazione efficace ed efficiente del patrimonio immobiliare, nonché la pianificazione e la commercializzazione delle iniziative di sviluppo immobiliare.

Tutte queste progettualità sono concepite attraverso il principio della rigenerazione, limitando il consumo di suolo e contribuendo alla valorizzazione dei sistemi aeroportuali di Fiumicino e Ciampino, in linea con gli elevati livelli di servizio già oggi erogati e percepiti. L'attenzione alla sostenibilità ambientale è un driver imprescindibile sia delle iniziative di sviluppo, prevedendo l'impiego dello strumento delle certificazioni energetiche, sia delle attività di gestione del Patrimonio.

Sviluppo Infrastrutturale

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

In particolare, il Masterplan 2046, in armonia con il principio dell'economia circolare, assume come risorsa da inserire all'interno del processo realizzativo i materiali derivanti dalle demolizioni edilizie necessarie alla costruzione della nuova configurazione, prevedendo il recupero/riutilizzo dei materiali di risulta in ordine di almeno l'80%. Dal punto di vista della produzione da fonti rinnovabili, le soluzioni chiave previste dal Masterplan 2046 consistono nella creazione, da un lato, di due solar farm per una potenza fotovoltaica di picco fino a 60 MWp, entro il 2030, e a 110 MWp, al 2044, e, dall'altro, di sistemi di energy storage elettrochimici (batterie Li-Ion).

Anche nel campo della mobilità l'iniziativa del MP2046 potrà apportare un importante contributo grazie alla realizzazione di una nuova infrastruttura dedicata alla ricarica dei veicoli elettrici plug-in, in grado di alimentare - entro il 2030 - ben 7.000 punti di ricarica a servizio dei parcheggi dedicati alle autovetture dei passeggeri e degli operatori, ai taxi/NCC, ai bus navetta, ai rent-a-car, al car sharing.

Capitolo 3

Rischi e opportunità

3.1

Sistema di gestione dei rischi — 44

3.2

**Mappatura dei rischi ————— 46
e relativi presidi di controllo**

Capitolo 3

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 Sistema di gestione dei rischi

La corretta gestione dei rischi è, per ADR, un presupposto fondamentale per massimizzare le opportunità e ridurre le potenziali perdite associate ad eventi imprevisi, 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.

Nel corso del 2020 e 2021 al fine di rafforzare ulteriormente il presidio sulla tematica di gestione dei rischi:

- ◆ è stata definita una nuova metodologia ed un nuovo processo di Enterprise Risk Management, in coerenza con gli obiettivi di piano e gli investimenti;

- ◆ è stata istituita la funzione Risk Governance & Compliance, a diretto riporto dell'Amministratore Delegato, con l'obiettivo di abilitare le sinergie tra i diversi attori del Sistema di controllo interno e gestione dei rischi ed integrare la gestione dei rischi con le necessità di compliance;
- ◆ è stato istituito un Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità, con il compito di supportare ed istruire le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative alle tematiche di Sostenibilità e al Sistema di controllo interno e gestione dei rischi;
- ◆ sono state incluse metriche inerenti alla gestione dei rischi nei sistemi di remunerazione variabile del management, con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente la cultura del rischio all'interno dell'organizzazione.



Aeroporto Leonardo da Vinci – avancorpo dell'area d'imbarco E

3.2

Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo

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

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

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

- ◆ predisposizione/aggiornamento del Risk Appetite Framework, ovvero della propensione al rischio dell'organizzazione e della relativa strategia di risposta per ogni categoria di rischio applicabile;
- ◆ predisposizione/aggiornamento del Catalogo dei Rischi e della relativa misurazione (cd. Risk Assessment). Tale fase, che coinvolge i Risk Owner ed il Risk Officer ADR, prevede l'identificazione e la valutazione dei rischi, nonché l'individuazione dei Top Risk della Società e delle eventuali azioni correttive poste o

da porre in essere per allineare il livello di rischio residuo alla propensione al rischio definita (Risk Appetite);

- ◆ esame periodico delle attività di gestione dei rischi in Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità;
- ◆ approvazione in Consiglio di Amministrazione dei risultati del Risk Assessment e delle relative azioni di mitigazione.

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

TABELLA 1

Principali rischi del Gruppo ADR: **Strategici**

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

TABELLA 2

Principali rischi del Gruppo ADR: **Esterni**

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
Evoluzione quadro normativo	Rischi derivanti da mutamenti del quadro normativo di riferimento a livello nazionale e/o internazionale	◆ Danni patrimoniali ed economici potenzialmente dovuti, ad esempio alla revisione del sistema tariffario e/o ai maggiori costi per adeguamento alle evoluzioni del contesto di riferimento	I. azioni di mitigazione impatti attraverso il monitoraggio del contesto regolatorio e normativo a livello nazionale ed internazionale, attività di benchmarking giuridico / economico e valutazione quantitativa di eventuali modifiche alla dinamica tariffaria
Eventi meteorologici estremi	Rischi derivanti da eventi meteorologici estremi e disastri naturali	◆ Incidenti aerei, danni a persone, cose, mezzi ed infrastrutture di ADR e di terzi	I. procedure, protocolli e piani di emergenza nel rispetto dei requisiti normativi e/o regolatori di riferimento II. attività di cooperazione e coordinamento con gli stakeholder (es. enti locali e proprietari terrieri)

TABELLA 3

Principali rischi del Gruppo ADR: Compliance

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
Norme, regolamenti e principi etici	Rischi legati alla violazione di norme e regolamenti, principi etici da parte di dipendenti, fornitori e partner	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Sanzioni penali e amministrative, avvio del procedimento di decadenza dalla concessione, danni reputazionali ecc. 	<p>I. modello organizzativo di controllo e monitoraggio per il rispetto della regolamentazione, della normativa vigente e degli standard etici della Società (MOG 231, Codice etico, Policy anticorruzione, Policy gestione delle segnalazioni, Policy ADR in materia di Diversità, Uguaglianza e Inclusione)</p> <p>II. Operare in settori e con partner compatibili con gli standard etici del Gruppo</p>
Health, safety and environment	Rischi legati alla salute, sicurezza del personale e alla tutela ambientale (rifiuti, contaminazione suolo acqua, inquinamento acustico)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Incidenti a persone, sanzioni economiche, penali e amministrative nonché impatti sulla reputazione aziendale 	<p>I. monitoraggio continuo del contesto normativo di riferimento</p> <p>II. rispetto degli adempimenti e continuo miglioramento / allineamento alle best practice in materia di Salute, Sicurezza e Ambiente</p> <p>III. adozione e certificazione di Sistemi di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro</p>

TABELLA 4

Principali rischi del Gruppo ADR: Operativi

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
Sicurezza del trasporto aereo	Rischi per la sicurezza di persone e mezzi nell'ambito delle operazioni aeroportuali di terra/airside (gestione emergenze pandemie, terrorismo)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Incidenti aerei, danni a persone, cose, mezzi ed infrastrutture di ADR e di terzi 	<p>I. Organizzazione sistemi e procedure di safety e security di cui a titolo esemplificativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ safety management system, ◆ formazione del personale ◆ Piani di emergenza aeroportuale ◆ monitoraggio del rispetto degli standard di safety e security
Cybercrime	Rischi di perdita, furto, modifica, divulgazione o accesso non autorizzato ai dati dell'azienda	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Indisponibilità dei sistemi con conseguente blocco delle operazioni aeroportuali, perdita di dati sensibili o confidenziali, frodi 	<p>I. Strumenti e procedure di cybersecurity e piani di business continuity e disaster recovery per i sistemi ICT</p>
Business continuity	Rischi legati all'indisponibilità di persone, infrastrutture e/o sistemi (es. malfunzionamento di un impianto o sistema informatico critico)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Effetti sull'erogazione dei servizi e sulle attività di business compromettendo il raggiungimento degli obiettivi aziendali 	<p>I. pianificazione ed esecuzione delle attività di manutenzione preventiva e programmata su tutte le tipologie di infrastrutture e impianti</p> <p>II. presidio diretto sulla manutenzione degli impianti strategici</p> <p>III. miglioramento continuo di sistemi, infrastrutture e procedure per garantire la continuità delle operazioni di scalo</p> <p>IV. sistema delle relazioni industriali e delle politiche sindacali</p> <p>V. piani di business continuity e disaster recovery per i sistemi ICT.</p>

TABELLA 5

Principali rischi del Gruppo ADR: **Finanziari**

Fattore di rischio	Descrizione	Impatti	Risk response
Liquidità	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Rischi derivanti da inadeguata pianificazione/ gestione finanziaria con eccesso di liquidità o tensioni sulla disponibilità di liquidità o rischi connessi alla difficoltà/ incapacità di contrarre o rifinanziare il debito per assicurare i finanziamenti necessari alla crescita organica e/o a far fronte agli impegni finanziari ◆ 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"> ◆ peggioramento della capacità di onorare gli impegni correnti e di investire per la manutenzione e per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali ◆ impossibilità di rimborsare i debiti finanziari in scadenza, con potenziale dichiarazione di "default" da parte degli istituti finanziari (cfr. sotto) ◆ mancata utilizzabilità delle fonti di finanziamento ◆ limitazioni all'operatività (secondo le previsioni della contrattualistica finanziaria) ◆ dichiarazione di "default" da parte degli istituti finanziari con l'attivazione di azioni coercitive, fino alla richiesta di rimborso anticipato integrale dei finanziamenti interessati 	<p>I. monitoraggio e previsione dei fabbisogni finanziari prospettici di breve e lungo periodo</p> <p>II. monitoraggio delle condizioni dei mercati dei capitali</p> <p>III. rifinanziamento dei debiti finanziari con congruo anticipo rispetto alle scadenze contrattuali</p> <p>IV. diversificazione delle fonti di finanziamento nei momenti di tensione finanziaria, incremento della riserva di liquidità</p> <p>V. monitoraggio degli impegni e delle scadenze previsti dalla contrattualistica finanziaria</p> <p>VI. valutazione periodica e preventiva dell'andamento dei covenant finanziari e attivazione anticipata di eventuali azioni correttive (es: richiesta di covenant holiday)</p>
Tassi di interesse	Rischi legati alla variazione / volatilità dei tassi di interesse	<ul style="list-style-type: none"> ◆ incremento del costo del debito, con impatto sul livello degli oneri finanziari e sul valore di attività e passività finanziarie 	<p>I. utilizzo di strumenti c.d. "derivati" (interest rate swap)</p> <p>II. assunzione di finanziamenti a tasso fisso</p>
Tassi di cambio	Rischi legati alla variazione / volatilità dei tassi d cambio	<ul style="list-style-type: none"> ◆ incremento del controvalore in euro di obbligazioni in valuta estera assunte dalla società (debiti, impegni, contratti, investimenti etc.) ◆ decremento del controvalore in euro di obbligazioni in valuta estera assunte da terzi nei confronti della società (crediti, contratti etc.) 	<p>I. assunzione di obblighi e impegni preferenzialmente in euro</p> <p>II. utilizzo di strumenti c.d. "derivati" (currency swap) a copertura delle passività finanziarie in valuta</p>
Credito e controparte	Rischi legati all'affidamento delle controparti commerciali , al monitoraggio e al recupero dei relativi crediti	<ul style="list-style-type: none"> ◆ sostenimento di costi di monitoraggio e recupero delle esposizioni in sofferenza ◆ svalutazione dei crediti con impatti a conto economico ◆ default delle controparti 	<p>I. utilizzo di banche dati per lo screening delle controparti in fase di affidamento</p> <p>II. ottenimento di idonee garanzie collaterali (cauzioni / garanzie o fidejussioni) o, in alternativa, pagamento "a pronti" o anticipato</p> <p>III. monitoraggio periodico e continuativo delle posizioni di credito, con il supporto del "comitato crediti"</p>
	Rischi legati al possibile default delle controparti finanziarie	<ul style="list-style-type: none"> ◆ default delle controparti ◆ perdita di valore degli investimenti della liquidità 	<p>I. ricorso preferenziale a controparti finanziarie di elevato standing creditizio</p> <p>II. rispetto dei limiti di concentrazione assoluta e per classe di rating previsti dalle policies vigenti</p> <p>III. monitoraggio continuativo del merito di credito delle controparti finanziarie</p>

Capitolo 4

Governance

4.1	
Struttura del Gruppo	52

4.2	
Modello di Governance	54

4.3	
Management	58

4.4	
Etica e compliance	62

4.5	
Modello di Organizzazione Gestione e Controllo	64

Capitolo 4

4.1 Struttura del Gruppo



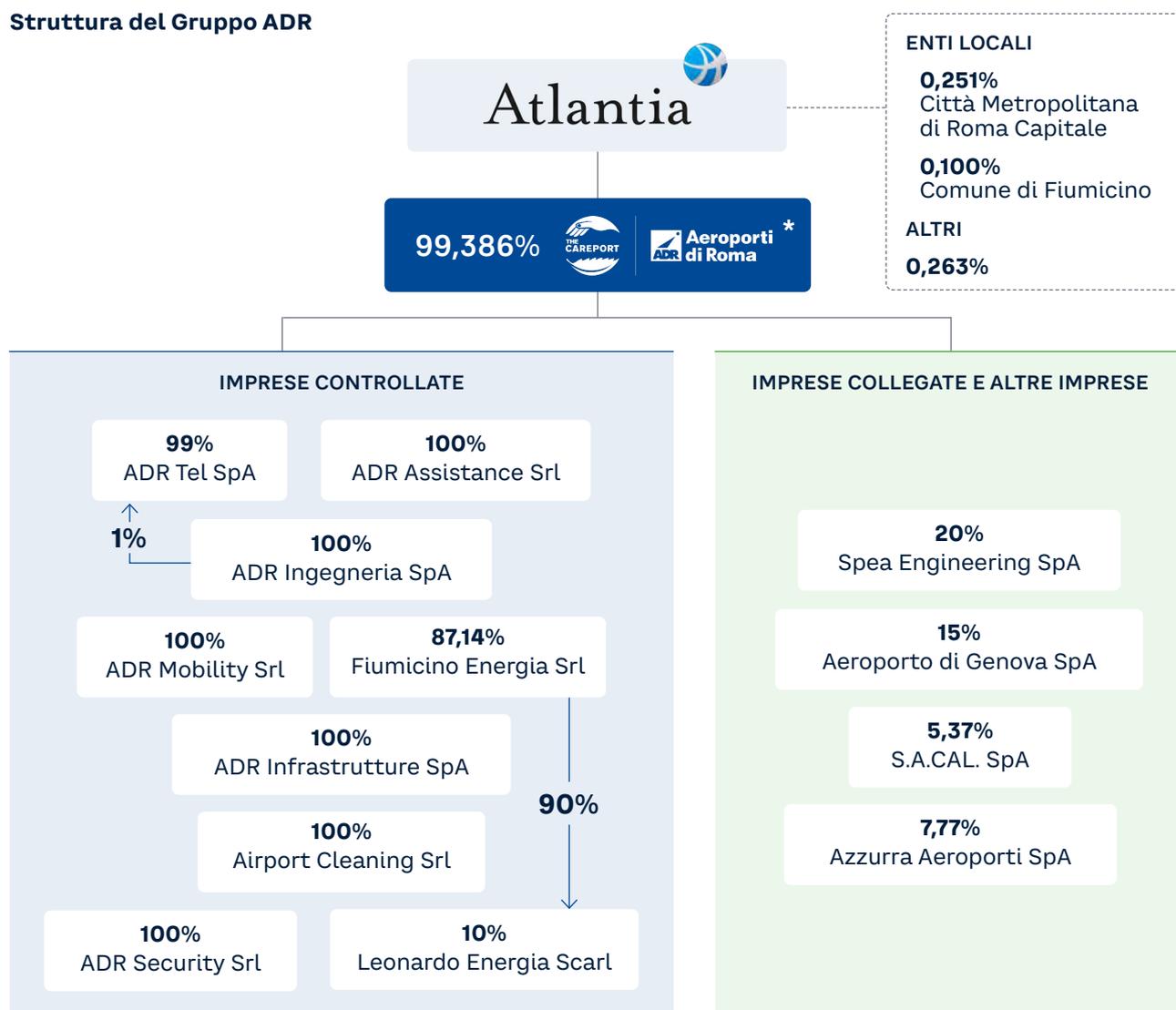
ADR gestisce i due aeroporti sulla base dei termini e delle condizioni previsti nel **contratto di concessione** sottoscritto con il regolatore (ENAC) nel 2012, con scadenza il 30 giugno del 2046, che stabilisce le modalità attraverso cui ADR ed ENAC concordano ed aggiornano il Piano di Sviluppo Aeroportuale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

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

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

INFOGRAFICA 7

Struttura del Gruppo ADR



(*) ADR SpA detiene, inoltre, una quota dell'0,99% nel Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE) e una quota di mille euro nel capitale del Convention Bureau Roma e Lazio s.c.r.l.

4.2

Modello di governance

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

L'art. 16 dello Statuto sociale prevede che un membro del Consiglio di Amministrazione sia

nominato congiuntamente dagli Enti Territoriali soci della Società.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione³ è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 16 aprile 2019 per gli esercizi 2019-2021 (fino approvazione bilancio al 31.12.2021).

TABELLA 6

Composizione Consiglio di Amministrazione al 31.12.2021

Nome	Designazione	Carica
Catricalà Antonio	Atlantia S.p.A.	Presidente (fino al 23.02.2021) ⁴
De Vincenti Claudio	Atlantia S.p.A.	Presidente (dal 30.03.2021) ⁵
Troncone Marco	Atlantia S.p.A.	Amministratore Delegato
Angela Carla	Atlantia S.p.A.	Vicepresidente (dal 4.03.2021) ⁶
Barracco Tommaso	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Benetton Christian	Atlantia S.p.A.	Consigliere
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Ferrino Beatrice	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Panfilo Francesco	Atlantia S.p.A.	Consigliere
Rossi Nicola	Atlantia S.p.A.	Consigliere

³ L'assemblea degli Azionisti ADR del 27 aprile 2021 ha determinato in numero 10 i componenti del Consiglio di Amministrazione, ivi incluso il Consigliere designato dagli Enti locali non nominato.

⁴ In data 24 febbraio 2021 è scomparso prematuramente il Presidente Prof. Antonio Catricalà

⁵ In data 27 aprile 2021 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato di nominare, fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021, quale Amministratore e Presidente della Società il Prof. Claudio De Vincenti, già cooptato e nominato Amministratore e Presidente nel Consiglio di Amministrazione del 30 marzo 2021.

⁶ In data 4 marzo 2021 il Consigliere Prof.ssa Carla Angela, ai sensi dell'art. 17 dello Statuto Sociale, è stata nominata Vicepresidente della Società dal Consiglio di Amministrazione.

COLLEGIO SINDACALE

Il Collegio Sindacale è stato nominato nell'Assemblea degli Azionisti del 16 aprile 2019

per gli esercizi 2019-2021 (fino approvazione bilancio al 31.12.2021).

TABELLA 7

Composizione del Collegio Sindacale al 31.12.2021

Nome	Designazione	Carica
Tolone Cosimo Giuseppe	Min. Economia E Finanze	Presidente
De Falco Pasquale	Min. Infrastrutture e Mobilità Sostenibili	Sindaco Effettivo
De Filippo Maurizio	Min. Sviluppo Economico	Sindaco Effettivo
Bonura Alessandro	Atlantia S.p.A.	Sindaco Effettivo
Vietti Pier Vittorio	Atlantia S.p.A.	Sindaco Effettivo
Follina Francesco	Atlantia S.p.A.	Sindaco Supplente
Regoliosi Carlo	Atlantia S.p.A.	Sindaco Supplente

Il 14 gennaio 2020 e il 10 febbraio 2021 sono stati istituiti tre Comitati Endoconsiliari, con funzioni consultive al Consiglio di Amministrazione. Nel dettaglio:

- ◆ il **Comitato Investimenti** che ha il compito di esaminare le proposte di investimento più rilevanti, di valore superiore alla soglia dei poteri conferiti all'Amministratore Delegato, da presentare all'approvazione del Consiglio di Amministrazione;
- ◆ il **Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità** con il compito di supportare e istruire le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
- ◆ il **Comitato Risorse Umane** che ha il compito di supportare e istruire le valutazioni e decisioni del Consiglio relative sia alle politiche di remunerazione, che ai piani di incentivazione volti ad accrescere la motivazione e la fidelizzazione degli amministratori, dei dirigenti e del top management.

Di seguito si riporta la composizione dei Comitati sopra descritti:

COMITATO INVESTIMENTI

Il Comitato Investimenti è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 14 gennaio 2020 per gli Esercizi 2020-2021 (fino approvazione bilancio al 31.12.2021).

N.3 membri	Carica
Panfilo Francesco	Presidente
Barracco Tommaso	Membro
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Membro

COMITATO CONTROLLO, RISCHI E SOSTENIBILITÀ

Il Comitato Controllo e Rischi è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 14 gennaio 2020 per gli esercizi 2020-2021 (fino approvazione bilancio al 31.12.2021). Il Consiglio di Amministrazione del 4 marzo 2021 ha integrato i compiti del Comitato, ridefinendolo Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità.

N.3 membri	Carica
Rossi Nicola	Presidente
Ferrino Anna Beatrice	Membro
Angela Carla	Membro

COMITATO RISORSE UMANE

Il Comitato Risorse Umane è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 10 febbraio 2021 per una durata pari a quella del Consiglio di Amministrazione in carica.

N.3 membri	Carica
Rossi Nicola	Presidente
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Membro
Panfilo Francesco	Membro

Rapporti con la controllante Atlantia S.p.A.

In data 15 ottobre 2021 Atlantia S.p.A.- che possiede il 99,386% del capitale sociale, la rimanente quota è suddivisa tra gli Enti pubblici territoriali (ex DPCM 25/2/1999) e tra altri soci minori (con una partecipazione complessiva pari a 0,264%) - ha comunicato ad ADR che il proprio Consiglio di Amministrazione, in data 14 ottobre, ha deliberato la cessazione dell'esercizio di attività di direzione e coordinamento nei confronti di ADR, a valle del ridisegno dell'assetto organizzativo, funzionale e manageriale che ha portato Atlantia a focalizzarsi nelle attività core di portfolio management, strategy, risk, talent, partnership, innovation e sustainability, nonché a valle della ridefinizione dei rapporti con le società controllate operative a cui è riservata piena autonomia gestionale.

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

ADR esercita, a sua volta, attività di "direzione e coordinamento" nei confronti delle proprie controllate, ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l., ADR Security S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., ADR Infrastrutture S.p.A., ADR Ingegneria S.p.A, Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia S.c.a.r.l.

Rapporti infragruppo e con parti correlate

Tutte le operazioni poste in essere con imprese controllanti, controllate e con altre parti correlate sono state effettuate a condizioni allineate a quelle di mercato.

Con riferimento ai rapporti infragruppo e con parti correlate, si rinvia alla Nota 10 del Bilancio consolidato e alla Nota 9 del Bilancio di esercizio.

608

15:26

4.3 Management

INFOGRAFICA 8

Organigramma ADR S.p.A.



Presidente
Claudio De Vincenti
CONSIGLIO DI
AMMINISTRAZIONE



Marco Troncone
AMMINISTRATORE
DELEGATO & DG



Devan De Paolis
INTERNAL AUDIT



Fabio Capozio
ADMINISTRATION & FINANCE



Giovanni Cavallaro
STRATEGIC PLANNING &
REGULATORY



Alberto Valenza
HUMAN CAPITAL &
ORGANIZATION, HEALTH &
SAFETY



Gabriele Di Cintio
PROCUREMENT & LOGISTIC



Lorenzo Rinaldi
RISK GOVERNANCE &
COMPLIANCE



Ivan Bassato
BU AVIATION



Emanuele Calà
INNOVATION & QUALITY



Veronica Pamio
EXTERNAL RELATIONS &
SUSTAINABILITY



Marilena Blasi*
BU COMMERCIAL



Emiliano Sorrenti
INFORMATION &
COMMUNICATION
TECHNOLOGY



Primiano De Maria
LEGAL & CORPORATE
AFFAIRS



Giorgio Gregori
BU INFRASTRUCTURES

*inserimento successivo al 31/12

L'attuale organizzazione aziendale, approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 11 maggio 2021, vede la presenza di **3 Business Unit** con una **piena accountability delle aree aziendali Business Critical**:

- ◆ la **BU Aviation** comprende nel proprio ambito tutte le attività e i processi afferenti al mondo aviation, nonché quelli direttamente e indirettamente connessi con il trasporto aereo. Nel perimetro della BU Aviation rientra la governance delle società controllate ADR Security, ADR Assistance e Airport Cleaning;
- ◆ la **BU Commercial**⁷ include tutte le attività in ambito Retail, Food & Beverage, Core Category, Advertising e Real Estate oltre alla governance della società controllata ADR Mobility per una piena accountability dei ricavi non-avio;
- ◆ la **BU Infrastructures** comprende la gestione dell'intero processo di sviluppo

infrastrutturale, anche mediante l'inserimento in tale perimetro di una governance delle società controllate ADR Ingegneria S.p.A. e ADR Infrastrutture S.p.A.

L'evoluzione del modello organizzativo, in coerenza con le nuove sfide del Gruppo, è stata approvata sulla base di determinate linee di indirizzo quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- ◆ con concentrazione del ruolo precedentemente ricoperto dal Direttore Generale in capo all'Amministratore Delegato;
- ◆ ripartizione delle attività della funzione Aviation Development nell'area Aviation (per la parte di Business Development) e nell'area Strategic Planning (per la parte di Traffic Reporting e previsioni);
- ◆ accorpamento delle funzioni commerciali (Retail, Mobility, Advertising ed Immobiliare) nella BU Commercial;
- ◆ ridefinizione dell'area Human Resources



⁷ Per quanto concerne la BU Commercial, la responsabilità è stata ad interim affidata all'Amministratore Delegato marco Troncone. A partire da febbraio 2022, è stata nominata la Dott.ssa Marilena Blasi in qualità di Chief Commercial Officer.

& Organization (HRO) in Human Capital & Organization (HCO) con inclusione al suo interno delle funzioni Health & Safety e Comunicazione Interna;

- ◆ elevazione della funzione Innovation & Quality a diretto riporto dell'Amministratore Delegato;
- ◆ coordinamento delle funzioni di Compliance, dei controlli di II livello e dei sistemi di certificazione in capo all'area Risk & Compliance;
- ◆ acquisizione delle responsabilità di governance su Energy & Decarbonization in capo all'area External Relations & Sustainability.

ADR ha inoltre previsto dei comitati manageriali per la gestione di tematiche specifiche di interesse per la Società. In particolare, il 2021 ha visto:

- ◆ istituzione dello Steering Committee Sostenibilità con focalizzazione delle

responsabilità sul raggiungimento degli obiettivi di Sustainability del Gruppo;

- ◆ definizione del Tax Control Framework di Gruppo, nomina del Tax Risk Officer e istituzione dello Steering Committee Fiscale per il monitoraggio e la gestione dei rischi fiscali;
- ◆ costituzione del Comitato Innovation, con il compito di definire i macro-trend innovativi prioritari per ADR su cui sviluppare nuove idee e progettualità e di supervisionare il corretto svolgimento delle attività durante il ciclo dell'Idea Management;
- ◆ evoluzione del modello di governance della cyber security per far fronte all'evoluzione della relativa normativa, ivi inclusa l'istituzione del Cyber Security Steering Committee.



4.4

Etica e Compliance

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

Il Codice Etico del Gruppo Atlantia - adottato da Aeroporti di Roma nel 2016 e successivamente aggiornato nel 2019 - definisce con chiarezza e trasparenza i valori ai quali il Gruppo Atlantia si ispira per raggiungere i propri obiettivi e i principi etici ed operativi rilevanti nella conduzione delle attività. Il Codice Etico identifica il nucleo essenziale dei valori che costituiscono la cultura aziendale e che si traducono nei principi e nelle politiche gestionali che guidano l'agire quotidiano.

La Policy Anticorruzione⁸ del Gruppo Atlantia - adottata da ADR nel 2017 e successivamente aggiornata nel 2019 e nel 2021 - compendia ed integra in un quadro organico le regole di prevenzione e contrasto alla corruzione vigenti nel Gruppo, con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente nei dipendenti e nelle terze parti la consapevolezza delle regole e dei comportamenti che devono essere osservati.

ADR - consapevole dell'impatto negativo della corruzione, in quanto ostacolo allo sviluppo e al mantenimento di un ambiente sostenibile dal punto di vista economico e, prima ancora, sociale - si impegna in prima linea non solo a contrastare, ma anche a prevenire il verificarsi di pratiche corruttive nello svolgimento delle proprie attività.

ADR agisce nella consapevolezza che il rispetto della normativa anticorruzione vigente sia più di un obbligo di natura giuridico-legale e rappresenti un elemento basilare della cultura

e del modo di operare della Società. A tal fine, la Società si è dotata di un Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione, secondo lo standard internazionale ISO 37001:2016 Anti-bribery Management Systems, con l'obiettivo di supportare l'organizzazione nel prevenire, rilevare e affrontare la corruzione, in conformità alle leggi applicabili sulla prevenzione e sulla lotta alla corruzione. Il rispetto di tale Sistema di Gestione, che trova il proprio fondamento nella Policy anticorruzione del Gruppo Atlantia, oltre a rappresentare un obbligo per tutto il personale di ADR, costituisce condizione essenziale e fondante di ogni relazione intrattenuta dalla Società nello svolgimento della propria attività.

Ad aprile 2018, il Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione di ADR è stato certificato conforme allo standard ISO 37001 Anti-Bribery da un organismo di certificazione accreditato con Accredia ed è successivamente stato rinnovato nel 2021.

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

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

In linea con la normativa applicabile e l'assetto organizzativo e di governance del Gruppo, ADR ha definito un processo di raccolta e gestione delle segnalazioni (c.d. Whistleblowing)

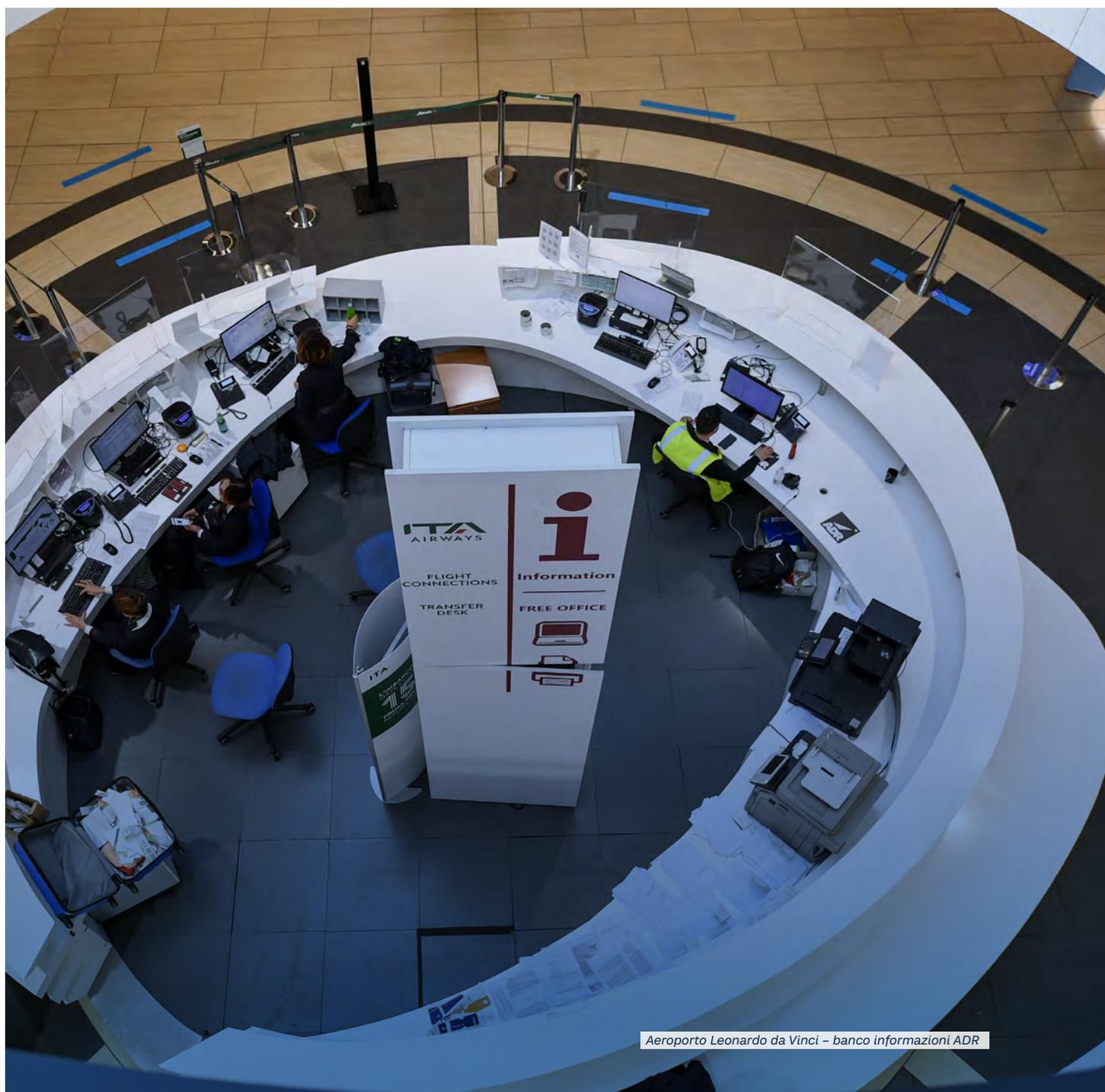
⁸ Per ulteriori dettagli, si rimanda a <http://www.ADR.it/policy-anticorruzione-di-gruppo>

– disciplinato dalla Policy Gestione delle Segnalazioni – volto a fornire ampio accesso a tutti coloro che vogliono effettuare una segnalazione e a garantire la riservatezza dell'identità del segnalante.

ADR ha inoltre istituito un apposito Organismo collegiale responsabile del processo di gestione delle segnalazioni.

ADR mette a disposizione una pluralità di canali tra loro alternativi, nello specifico:

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



Aeroporto Leonardo da Vinci – banco informazioni ADR

4.5

Modello di Organizzazione Gestione e Controllo

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

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

La Parte Generale di ogni Modello descrive:

1. i principi ispiratori e le modalità operative relative all'aggiornamento del Modello stesso;
2. 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;
3. il sistema disciplinare definito dalla Società;
4. modalità di informazione e formazione.

I Modelli sono poi costituiti da specifiche Parti Speciali, che contengono principi di controllo e di comportamento idonei a governare i processi per cui è stato individuato un potenziale rischio di commissione dei reati e degli illeciti amministrativi rilevanti ai sensi del D.Lgs. 231/2001.

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

Vigilanza le circostanze rilevanti per il rispetto e il funzionamento del Modello stesso nonché eventuali condotte illecite o violazioni del Modello, garantendo che le segnalazioni risultino circostanziate e fondate su elementi di fatto precisi e concordanti.

Ogni segnalazione pervenuta è gestita dall'Organismo di Vigilanza della Società competente, in conformità alle previsioni dell'art. 6 del D. Lgs. 231/2001, assicurando la riservatezza dell'identità del segnalante e la sua tutela da qualsiasi forma di ritorsione, discriminazione o pregiudizio collegati, direttamente o indirettamente, alla segnalazione. Ogni Società del Gruppo ADR mette a disposizione canali alternativi (piattaforma web Whistleblowing accessibile dal sito internet, casella di posta elettronica e indirizzo postale) per la trasmissione delle segnalazioni.



Aeroporto Leonardo da Vinci – dettaglio esterno dell'avancorpo dell'area d'imbarco E

Capitolo 5

Andamento 2021 e la nostra risposta continua al COVID-19

5.1

L'impatto del COVID-19 sulla performance 2021 — 69

5.2

Attività di business — 70

5.3

Performance economico, patrimoniale e finanziaria — 82

5.4

Asset e investimenti — 104

5.5

Strumenti di Sustainable Finance — 106

5.6

Customer experience — 118

5.7

Capitale Umano — 122

5.8

Ecosistema — 128

5.9

Ambiente — 136

5.10

Innovazione — 144



Intervento di sanificazione all'esterno dei terminal

Capitolo 5

5.1 L'impatto del COVID-19 sulla performance 2021

Il Gruppo ADR ha proseguito il percorso intrapreso nel 2020, confermando l'alto livello dei servizi offerti e la grande attenzione alla tutela della salute dei propri clienti e dipendenti, come attestato dalla conferma dei riconoscimenti e delle certificazioni in materia di **tutela anti COVID-19** già ricevute durante lo scorso anno.

Il piano di misure di contrasto elaborato e adottato a inizio pandemia è stato ulteriormente implementato e sviluppato, allargando il coinvolgimento del Gruppo anche alla campagna vaccinale nazionale per la quale è stato realizzato un hub vaccinale di ca. 1.500 mq che assicura una capacità di somministrare di circa 3.000 vaccini e 1.900 tamponi al giorno, fermo restando il presidio già attivato:

- ◆ nell'attuazione stringente delle nuove misure e normative di contrasto al COVID-19;
- ◆ nello stimolo all'innovazione e alla creazione di best practice per contrastare la diffusione del virus;
- ◆ nell'ottenimento di certificazione da Third-Party;
- ◆ nella nuova organizzazione per verificare il rispetto delle misure di prevenzione e follow-up.

Tra le principali iniziative di contrasto e mitigazione della pandemia da COVID-19 si segnala il punto vaccini Vax&Go dedicato ai passeggeri in partenza, in arrivo e in transito e

agli operatori aeroportuali, realizzato da ADR insieme a Regione Lazio e Istituto Spallanzani, che si aggiunge all'hub sanitario, in funzione da febbraio presso il parcheggio Lunga Sosta dello scalo, al centro test COVID-19 agli arrivi del Terminal 3, operativo dal 2020, e alle strutture di testing ai gate d'imbarco riservate ai passeggeri che hanno viaggiato con voli COVID Tested.

Come nel 2020, ADR ha poi mantenuto costanti relazioni con le principali Istituzioni governative nazionali, gli Enti regolatori e le Associazioni di categoria, in modo da poter contribuire all'identificazione delle migliori soluzioni di recovery e rilancio del settore aeroportuale. Grazie a questa proattiva partecipazione, ADR ha potuto beneficiare di alcune significative iniziative a supporto al settore aeroportuale concordate con il Governo tra cui:

- ◆ l'estensione di due anni, dal 2044 al 2046, della concessione;
- ◆ un supporto economico, pari a 735 milioni di euro per l'intero settore, a copertura delle perdite sofferte nel 2020, in linea con i principi dell'Unione Europea;
- ◆ un set di ristori per i danni provocati dalla pandemia da COVID-19 definiti e regolati da ART attraverso la definizione di una metodologia per recuperare le perdite economiche nel 2020-2021 sui servizi regolamentati, al netto degli altri elementi di compensazione economica.

5.2

Attività di business

5.2.1 AVIATION

L'avvio dell'esercizio 2021 è stato contrassegnato dall'inasprirsi della curva dei contagi da COVID-19 e, di conseguenza, dalla nuova contrazione del volume di traffico a seguito dei nuovi lockdown introdotti in Gran Bretagna e Germania e del perdurare di misure di restrizione ai viaggi non essenziali.

Tuttavia, nonostante un contesto sanitario ancora compromesso, il 2021 si è caratterizzato per l'entrata nel vivo della campagna vaccinale che ha mitigato, almeno parzialmente, l'impatto negativo legato alla pandemia, permettendo una timida ripresa del traffico aereo in particolare nella stagione estiva.

Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino nel 2021 hanno registrato una diminuzione del numero dei passeggeri trasportati rispetto al 2019

pari al 71,7% e del numero di movimenti del 58,2%, consuntivando 14 milioni di passeggeri movimentati. Positivo, invece, il delta rispetto al 2020, anno caratterizzato per 10 dodicesimi dalla diffusione della pandemia: +22,2% dei passeggeri e +15,2% dei movimenti.

Il settore di rete maggiormente impattato è quello internazionale che rappresenta per Roma circa il 70% del traffico totale. La forte diminuzione dei volumi ha interessato sia il segmento UE, in riduzione del 71,9% rispetto all'anno precedente, sia l'Extra UE, con una variazione negativa dell'81,5%, attribuibile prevalentemente all'assenza del network di lungo raggio su specifici mercati (Estremo Oriente e Centro Sud America).

Infine, il segmento Domestico ha consuntivato una diminuzione del 59,5%, confermando la miglior performance di mercato da inizio pandemia.

TABELLA 8

Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano

	2021	2020	2019	Δ% (2021-2020)	Δ% (2021-2019)
Movimenti (n°)	151.191	131.195	362.036	15,2%	-58,2%
Fiumicino	113.972	103.496	309.783	10,1%	-63,2%
Ciampino	37.219	27.699	52.253	34,4%	-28,8%
Passeggeri (n°)	13.988.955	11.452.116	49.412.069	22,2%	-71,7%
Fiumicino	11.662.842	9.830.957	43.532.573	18,6%	-73,2%
Ciampino	2.326.113	1.621.159	5.879.496	43,5%	-60,4%
Di cui: imbarcati	6.922.911	5.693.310	24.615.046	21,6%	-71,9%
Fiumicino	5.760.634	4.868.193	21.664.400	18,3%	-73,4%
Ciampino	1.162.277	825.117	2.950.646	40,9%	-60,6%
Merci (t.)	111.254	90.232	204.900	23,3%	-45,7%
Fiumicino	95.096	70.908	186.492	34,1%	-49,0%
Ciampino	16.158	19.324	18.408	-16,4%	-12,2%

GRAFICO 2

Composizione del traffico del 2021 per il sistema aeroportuale romano

Variazione % 2021 VS 2020 (milioni di passeggeri)

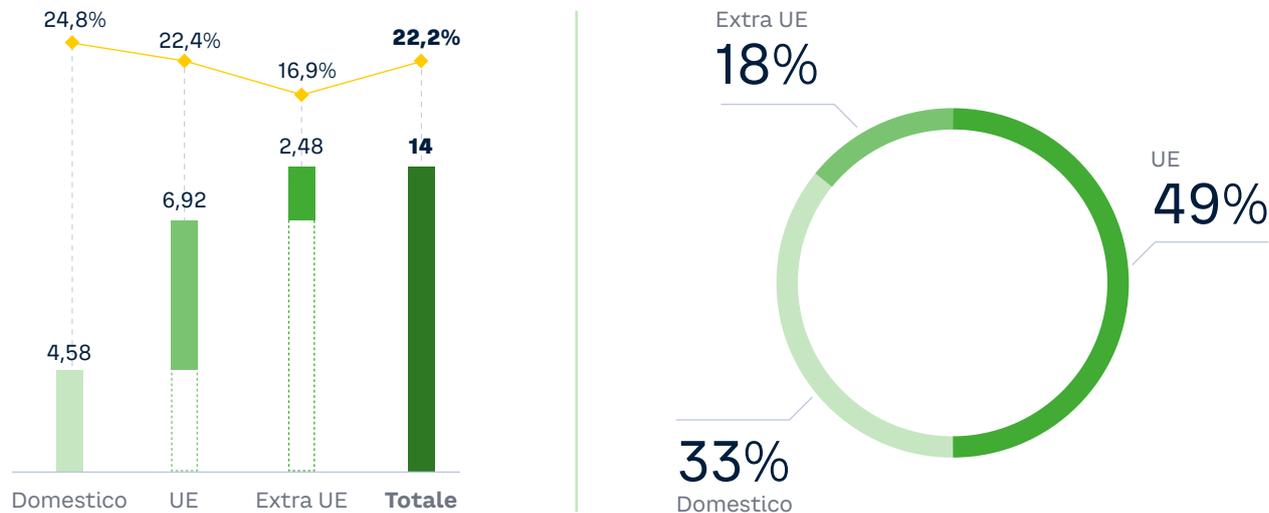


GRAFICO 3

Andamento mensile del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano rispetto al 2020

Variazione % 2021 VS 2020

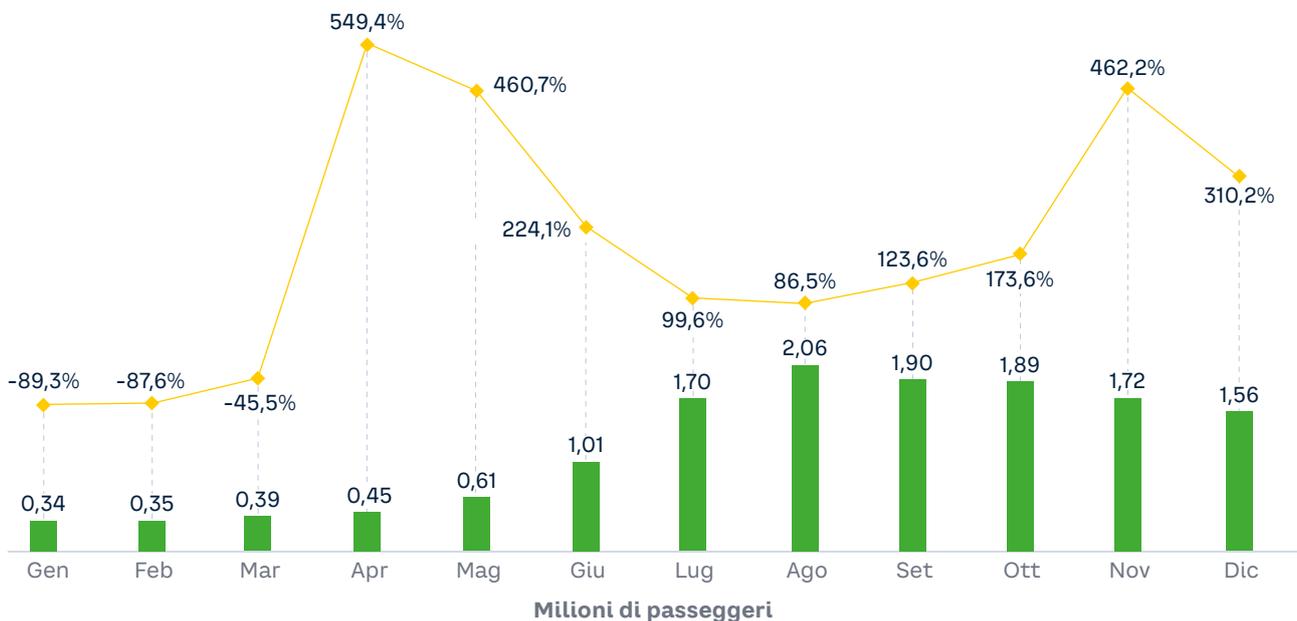


GRAFICO 4

Distribuzione del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano per area geografica



Fiumicino

L'aeroporto di Fiumicino ha visto transitare nel corso del 2021 oltre 11,7 milioni di passeggeri, con una flessione del 73,2% rispetto al 2019. Le limitazioni alla mobilità hanno condizionato soprattutto il risultato del mercato Internazionale, che ha registrato un'importante contrazione del traffico pari al -77,7%.

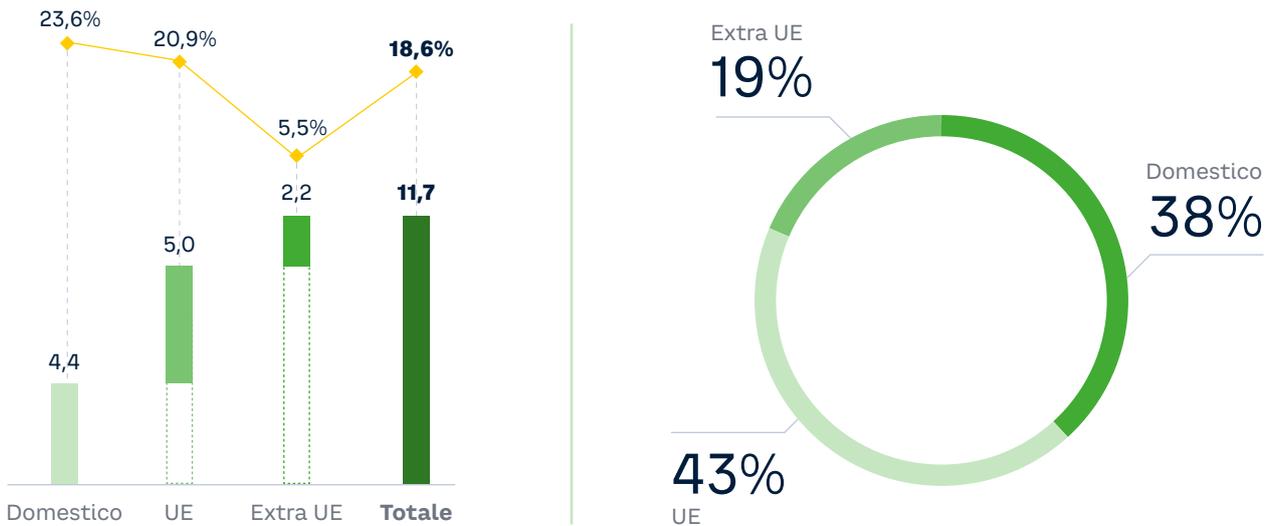
Rispetto al 2019, l'Extra-UE si conferma fortemente ridimensionato, registrando 2,2 milioni di passeggeri, in calo dell'83,4%, di cui circa 1 milione di passeggeri di Lungo Raggio (-88,6%).

L'Europa-UE è il mercato con la maggiore riduzione di traffico in termini assoluti, chiudendo l'anno con 5 milioni di passeggeri e in riduzione del -73,8% rispetto al 2019. Maggiormente resiliente e vincolato per lo più alla situazione pandemica nazionale, il Domestico si conferma l'ambito con il miglior recupero di traffico passeggeri (circa il 40% del 2019), con a totale anno 4,4 milioni di passeggeri, in diminuzione del 60,0% rispetto al 2019, trasportati in prevalenza da Alitalia/ITA Airways.

GRAFICO 5

Composizione del traffico 2021 per lo scalo di Fiumicino

Variazione % 2021 VS 2020 (milioni di passeggeri)



Nota: si considera il Regno Unito come ambito Extra UE a partire dal 1° gennaio 2021

Ciampino

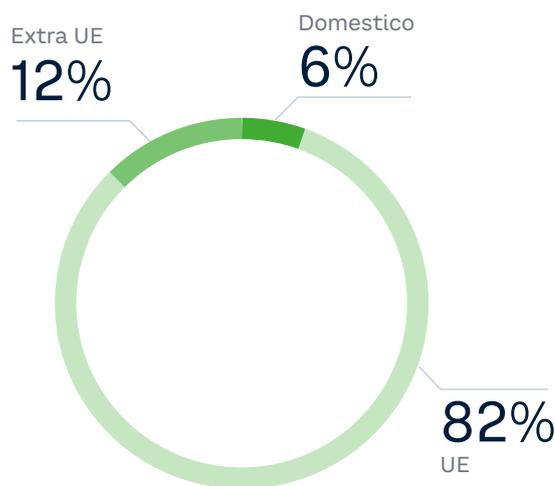
Lo scalo di Ciampino ha gestito nel 2021 circa 2,3 milioni di passeggeri con un decremento dei volumi trasportati del 60,4% rispetto al 2019. Il forte recupero si registra nella seconda metà dell'anno, in particolare nel mese di settembre, raggiungendo circa l'80% del traffico passeggeri transitato nel 2019. A partire dal 27 ottobre, è entrata a regime la riduzione dei movimenti commerciali per l'abbattimento del rumore in zona aeroportuale, passando da 100 a 65 voli al giorno.

L'Europa-UE, con 1,9 milioni di passeggeri, è il principale mercato per riduzione del traffico, riportando un calo del 65,5% rispetto al 2019. Domestico ed Extra-UE, chiudono rispettivamente con 139 mila passeggeri (-28,1% rispetto al 2019) e 209 mila passeggeri (+ 50,8% rispetto al 2019), registrando i miglior risultati in termini di recovery 2019.

GRAFICO 6

Composizione del traffico 2021 per lo scalo di Ciampino

Variazione % 2021 VS 2020 (milioni di passeggeri)



Nota: si considera il Regno Unito come ambito Extra UE a partire dal 1° gennaio 2021



FOCUS ON: SAFETY AVIATION

Sicurezza delle operazioni airside

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

ADR, in materia di accadimento di eventi aeronautici occorsi, si distingue per il -32% di eventi, peraltro senza conseguenze significative, rispetto alla media registrata in Europa.

Il 2021 è stato caratterizzato dal cambiamento nell'operativo avvenuto a causa della riduzione del numero di velivoli per l'impatto che la pandemia da COVID-19 ha avuto sul traffico aereo. Il lavoro svolto per analizzare la natura di tale cambiamento, come questo impattasse sulla presenza di fauna selvatica, sul numero delle risorse in campo e sull'human factor, ha permesso di mantenere i livelli di safety in miglioramento in proporzione al numero di traffico gestito.

Entrambi gli scali sono dotati di un Compliance Monitoring Management certificato, che ha eseguito, in ottemperanza ai requisiti della complessa regolamentazione europea di riferimento, rigorose attività di monitoraggio

dell'adeguamento normativo.

Il Safety & Compliance Monitoring Management System è, altresì, sottoposto periodicamente ad audit di sorveglianza svolti dall'ENAC. Nel 2021 sono stati oggetto di verifica circa 18 processi interni alla Società in cui non sono state rilevate mancate conformità di rilievo, attestando la capacità dell'organizzazione di allinearsi a quanto richiesto dalla regolamentazione anche nella difficoltà di un contesto quale quello pandemico in corso.

L'Aviation Safety Management System

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

Il Safety Management System effettua il monitoraggio continuo dei livelli di sicurezza delle operazioni in area di movimento aeromobili, avvalendosi del sistema per la raccolta e gestione delle segnalazioni (reporting system) relativo agli eventi aeronautici occorsi durante le operazioni aeroportuali.

Anche la valutazione dei rischi di tutti i cambiamenti è considerata una delle attività strategiche ed è finalizzata ad analizzare l'impatto che modifiche infrastrutturali, procedurali e



organizzative generano sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili presso gli scali.

Nel 2021 sono state attivate 38 iniziative di cambiamento - 20 infrastrutturali, 17 procedurali ed 1 organizzativa - mentre 32 iniziative sono state valutate fino a chiusura del processo - 17 infrastrutturali, 14 procedurali e 1 organizzativa.

In materia di rischio, ADR, unico aeroporto in Italia e uno dei pochi in Europa, ha avviato nel 2020 e concluso nel 2021 il lungo processo di valutazione del rischio "fattore umano" all'interno dell'organizzazione. La valutazione delle minacce alla prestazione umana e dello stress lavorativo connessi alla pandemia COVID-19 non ha evidenziato fattori critici tali da influenzare la frequenza degli errori umani. Sono stati circa 1.004 i dipendenti intervistati secondo metodi internazionali accreditati. Le aree più esposte al rischio sotto il profilo human factor sono state individuate attraverso una valutazione innovativa ideata da ADR.

Il soccorso sanitario

Il centro di pronto soccorso aeroportuale degli scali di Fiumicino e Ciampino, gestito da ADR, ha prestato soccorso a circa 1.900 passeggeri e circa 1.300 operatori aeroportuali colti da malore o vittime di incidenti stradali o infortuni nell'intorno aeroportuale.

Piano di emergenza aeroportuale (PEA)

Il 16 agosto 2021 è entrato in vigore il PEA - Revisione 2 dell'aeroporto di Fiumicino. Il Piano ha recepito: le modifiche richieste da Enti/Organizzazioni coinvolte nell'attuazione del Piano, le modifiche richieste dall'ENAC nell'ambito delle verifiche di adeguatezza della nuova revisione e le azioni del riesame periodico del documento, anche a seguito delle numerose esercitazioni svolte. Tutte le azioni correttive aperte nel corso dell'esercitazione full scale del 2021 sono state recepite nel piano revisionato e pertanto gestite e chiuse.

Nel corso del 2021, anche all'aeroporto di Ciampino si è finalizzato il progetto di revisione ed integrazione dei piani di emergenza dello scalo in un unico documento: Piano di Emergenza Aeroportuale. Il PEA è stato condiviso in sede di Emergency Response Committee con tutti gli Enti coinvolti e approvato dall'autorità competente.

I due scali sono, quindi, tra i pochi in Italia ad avere un piano di emergenza adeguato a quanto richiesto dal regolatore europeo e comprensivo delle procedure di gestione non solo dell'emergenza incidente aereo, ma anche di altri scenari di rischio con possibili impatti sui livelli di sicurezza attesi per le operazioni.



5.2.2 ATTIVITÀ COMMERCIALI

Nonostante la contrazione del traffico e del volume di passeggeri e in pieno rispetto delle disposizioni e azioni di mitigazioni del rischio sanitario, ADR ha continuato a implementare

e migliorare la propria offerta commerciale, attraverso un'attenta selezione dei retailer con l'obiettivo ultimo di migliorare la passenger experience in aeroporto e le partnership con retailer e brand.

TABELLA 9

Principali indicatori delle attività commerciali per Fiumicino

	U.M.	2021	2020	2019	Δ% (2021 vs 2020)
Spesa media Retail	€/pax partente	14,6	15,1	16,5	-3,6%
Spesa media Food & Beverage	€/pax partente	5,6	5,4	5,45	4,4%

TABELLA 10

Principali indicatori delle attività commerciali per Ciampino

	U.M.	2021	2020	2019	Δ% (2021 vs 2020)
Spesa media Retail	€/pax partente	5,5	5,1	5	7,7%
Spesa media Food & Beverage	€/pax partente	3,1	3,2	3,5	-3,3%

La spesa media a passeggero sullo scalo di Fiumicino ha registrato un calo del 1,5% rispetto all'intero anno 2020, periodo però non pienamente confrontabile in quanto caratterizzato dai primi due mesi non impattati dall'epidemia COVID-19; a ciò si aggiungono un diverso utilizzo delle infrastrutture e le discontinuità operative registrate fino al mese di giugno 2020. Operando invece uno confronto solo rispetto al periodo luglio-dicembre 2020, che risulta comparabile in termini di continuità di utilizzo delle infrastrutture e tipologia di traffico, la crescita è stata del 15%. Sempre rispetto a tale periodo le categorie che hanno registrato una maggior crescita di spesa media a passeggero sono: Core Category (17%), Specialist Retail (21%) e Food & Beverage (+11%).

Advertising

Per quanto riguarda l'Advertising, ADR ha ulteriormente rafforzato sul mercato pubblicitario la propria proposta commerciale data-driven, permettendo ai clienti inserzionisti di strutturare, in modalità Programmatic,

campagne pubblicitarie Digital Out Of Home, 100% customizzate in termini di: giorno e ora di erogazione, circuiti digitali presidiati e audience raggiunta negli aeroporti di Roma.

Nonostante queste azioni di mitigazione degli effetti da COVID-19, le attività Advertising, a causa della forte contrazione del mercato di riferimento e della riduzione dei passeggeri, hanno comunque registrato una diminuzione dei ricavi pari al 41% rispetto all'anno precedente.

5.2.3 REAL ESTATE

Nell'ambito della gestione immobiliare, per limitare l'impatto ambientale agevolando un uso "intelligente" e razionale delle risorse sono proseguiti nel 2021, nonostante il perdurare dell'emergenza sanitaria, i progetti di miglioramento attivati l'anno precedente, finalizzati a rafforzare il sistema di gestione e controllo degli spazi sub-concessi in logica sostenibile. Il focus sulla sostenibilità è stato garantito ed incluso anche nelle iniziative di ristrutturazione o relative a nuovi contratti.

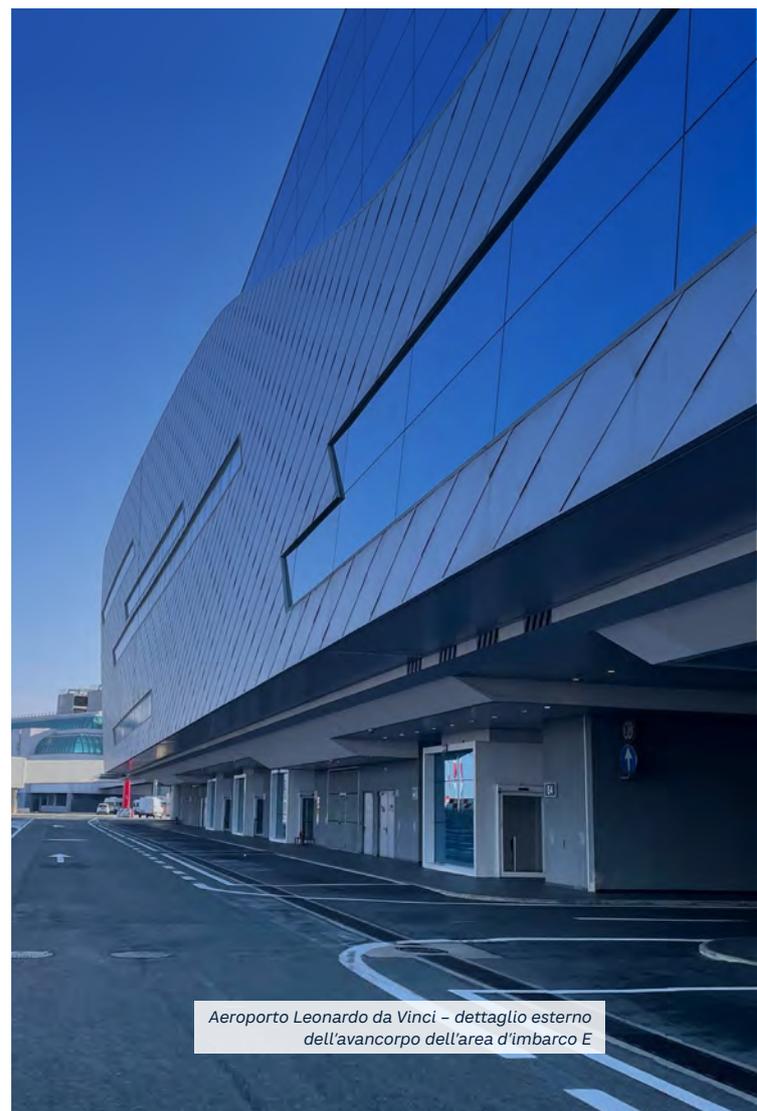
5.2.4 INFRASTRUTTURE

A partire dal 2020, ADR ha deciso, nell'ambito del Piano per lo sviluppo dell'aeroporto di Fiumicino, di impostare una roadmap per assicurare in modo sinergico lo sviluppo del sistema infrastrutturale degli aeroporti romani e, contemporaneamente, dei livelli di sostenibilità delle infrastrutture stesse. In questa ottica è stata definita una roadmap basata su un approccio rigorosamente scientifico e quantitativo, che utilizza i sistemi di certificazione più autorevoli a livello internazionale: LEED® (Leadership in Energy and Environmental Design) e BREEAM® (Building Research Establishment Environmental Assessment Method). Importante specificare che gli indici adottati valutano la sostenibilità delle infrastrutture con un approccio "olistico": efficienza energetica, emissioni CO₂ generate, approccio circolare alla gestione dei materiali anche nella fase di cantiere, gestione dei fornitori ed impatto delle opere sul contesto socioeconomico di riferimento.

Il percorso è stato avviato nel 2019, quando il "Terminal Aviazione Generale" di Ciampino ha conseguito la certificazione LEED® livello Gold. Anche il nuovo molo A, in fase di completamento, è stato progettato e realizzato secondo lo standard LEED® Gold. Nel complesso, il programma prevede, a partire dall'anno base 2019, in cui il valore sintetico dell'indice si attestava intorno al 4%, il raggiungimento, entro il 2030, di un valore di almeno il 60% di infrastrutture terminal certificate. Si stima che, entro il 2046, anno di fine concessione, l'indice sintetico si attesterà su un valore superiore all'80%. Sempre in questo ambito, nel 2021 ADR ha avviato un programma di "manutenzioni straordinarie", orientato anche a elevare il livello di sostenibilità degli edifici già costruiti, mediante il protocollo di certificazione BREEAM® per attestare la performance sostenibile raggiunta. Questo programma è già operativo per "Avancorpo del Terminal 3" e "Molo E", inaugurati nel 2016. Lo step immediatamente successivo, in accordo con la roadmap, prevede le certificazioni di "Molo B", edificio di prossima

ristrutturazione, e di "Avancorpo del Terminal 1", la cui costruzione è in fase di finalizzazione.

ADR accoglie nella sua mission, in linea con la strategia europea, le due sfide legate ai problemi derivanti dai cambiamenti climatici e alla perdita di biodiversità, sottolineando la necessità di prevedere, nel proprio Piano di Sviluppo, misure di protezione e gestione effettiva di questi due aspetti. A tal proposito, nell'ambito dei programmi di sviluppo delle infrastrutture, è integrata la progettazione degli interventi per il territorio finalizzati a salvaguardare e rafforzare gli equilibri naturali del contesto territoriale. Tramite l'applicazione di indici specifici e la costruzione di un sistema informativo territoriale correlato, è stata quindi elaborata una articolata analisi ambientale.



Aeroporto Leonardo da Vinci - dettaglio esterno dell'avancorpo dell'area d'imbarco E

L'indice che consente di stimare in modo sintetico la qualità ambientale delle aree analizzate è l'ILC (Index of Landscape Conservation- Pizzolotto & Brandmayr) che, a partire dall'Indice di Naturalità della Vegetazione (INV), permette di ricavare lo stato di conservazione del territorio basandosi sulla coerenza o meno tra la copertura del suolo e la corrispondente vegetazione naturale potenziale.

A partire dall'analisi di tali indici, ADR ha definito con criteri di tipo oggettivo e misurabile lo stato di conservazione, dal punto di vista ecosistemico, delle aree limitrofe allo scalo di Fiumicino nella fase di "ante Operam", con l'obiettivo di tracciare un percorso che assicuri un miglioramento di tale indice parallelamente alla realizzazione del Piano di Sviluppo delle infrastrutture.

Il raggiungimento dell'obiettivo di tutela della biodiversità definito da ADR implica l'attivazione di un programma articolato di iniziative, sull'area vasta limitrofa all'aeroporto di Fiumicino, che assicurerà un miglioramento complessivo

dell'indice, bilanciando gli effetti indotti dal Piano di Sviluppo aeroportuale con attenzione all'ambiente, in particolare a:

- ◆ mitigazione dei cambiamenti climatici: le attività prevedono interventi di riqualificazione ecosistemica e la piantumazione di un numero elevato di essenze arboree, con un impatto positivo sulla compensazione delle emissioni di CO₂ ed il miglioramento della qualità dell'aria;
- ◆ sviluppo del contesto socioeconomico: i progetti avranno un impatto positivo sull'occupazione locale, sia nella fase di realizzazione delle opere che in quella di manutenzione.

5.2.5 ADEGUAMENTI E MODIFICHE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO

TABELLA 11

Modifiche del quadro normativo di riferimento

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR	Note
Sviluppo infrastrutturale	FCO	Procedimento di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) sul Master Plan al 2030 (D.Lgs. n. 152/2006); Decreto del Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali n.179/2020	Procedura approvativa del Master Plan al 2030 dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino	Con il Decreto 179/2020 si è concluso negativamente il procedimento di VIA sul Master Plan al 2030 di Fiumicino. Il Decreto è stato impugnato da ADR al TAR Lazio che ha respinto il ricorso il 12 marzo 2021.
Sviluppo infrastrutturale	FCO	Decreto 16/01/2020 di adozione del Piano di Gestione e Regolamento attuativo della Riserva Statale del Litorale Romano	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino	Il Piano conferma i limiti edificatori imposti su alcune aree della Riserva interessate dallo sviluppo dello scalo di Fiumicino (c.d. Aree di tipo 1). Il Piano è stato impugnato da ADR al TAR Lazio che ha respinto il ricorso ed i motivi aggiunti in data 12 marzo 2021.
Sviluppo infrastrutturale	FCO	Atto Unico – Convenzione Contratto di Programma	Sviluppo infrastrutturale a lungo termine dell'Aeroporto "L. da Vinci" di Fiumicino	Il 22 gennaio 2021, ADR ha trasmesso ad ENAC la nuova declinazione del piano di sviluppo aeroportuale a lungo termine, predisposto a valle del Decreto 179/2020. Attualmente è in corso il confronto tra ADR ed ENAC per l'adozione del Nulla Osta Tecnico, di competenza dell'Ente, sul nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale entro i termini previsti dall'art. 9 c. 6 del Contratto di Programma (CdP).
Consultazioni con gli utenti	FCO- CIA	Direttiva 2009/12/C (art. 8) consultazione degli Utenti prima della finalizzazione di nuovi progetti di infrastruttura	Aggiornamento dei corrispettivi regolati	Il 25 giugno 2021, ADR ha organizzato, con riferimento all'art. 8 della Direttiva - e nell'ambito delle consultazioni annuali con l'utenza - un incontro, in via telematica, con gli Utenti degli scali di Fiumicino e Ciampino per presentare e fornire informazioni sui piani rilevanti per lo sviluppo delle infrastrutture volti all'espansione della capacità degli aeroporti di Roma, invitando gli Utenti a far pervenire eventuali osservazioni e valutazioni.

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR	Note
Canone concessorio	FCO-CIA	Il Decreto dell'Agenzia del Demanio 18 novembre 2021 "Determinazione dei canoni di gestione aeroportuale per il triennio 2022-2024"	Calcolo canone concessorio dovuto da ADR a ENAC	Il Decreto conferma, anche per il prossimo triennio, la metodologia di quantificazione del canone basata sul Work Load Unit (WLU) complessivo dell'aeroporto come stabilito dal decreto interdirigenziale del 30 giugno 2003.
ART e modelli di regolazione tariffaria	FCO-CIA	Delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 con cui l'ART ha approvato i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali allegati alla delibera n. 92/2017, confermando, tra l'altro, di ritenersi titolare di un presunto potere di definizione dei predetti diritti anche con riferimento ai gestori - come ADR- che operano sulla base di un contratto di programma in deroga	Subentro dell'ART ad ENAC nelle procedure per la revisione dei corrispettivi aeroportuali sottoposti a regolazione economica e modifica del Contratto di Programma vigente con ENAC	La Delibera è stata impugnata da ADR al TAR Piemonte, con motivi aggiunti al precedente ricorso con cui aveva impugnato la Delibera di avvio del procedimento di revisione dei modelli da parte di ART. ADR si è costituita anche nel ricorso promosso da IBAR avverso la Delibera 136/2020. All'udienza del 9 giugno 2021 entrambi i ricorsi sono stati rinviati a data da destinarsi, su istanza delle Parti.
ART e modelli di regolazione tariffaria	FCO-CIA	Delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021 con cui l'ART ha (i) differito l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n.136/2020, dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023; (ii) dato l'alternativa ai gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 di: a) avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, o b) previa motivata istanza all'Autorità, proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza anche a valere sull'annualità successiva. L'Autorità, con riferimento agli aeroporti regolati con i contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del D.L. 78/2009 - come Fiumicino e Ciampino -, ha precisato che le disposizioni di regolazione economica di cui ai Modelli ex delibera n. 92/2017 sono suscettibili di applicazione attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi connessi alla revisione delle pattuizioni contrattuali o diverso accordo tra concedente e concessionario	Subentro dell'ART ad ENAC nelle procedure per la revisione dei corrispettivi aeroportuali sottoposti a regolazione economica e modifica del Contratto di Programma vigente con ENAC	Senza pregiudizio alle censure mosse con il ricorso avverso la delibera 136/2020, ADR ed il concedente ENAC hanno quindi negoziato e stipulato in data l'11.08.2021 un apposito atto aggiuntivo, con il quale, in linea con il disposto della Delibera 68/2021, sono state positivamente definite le modalità di recepimento del modello regolatorio stabilito dalla Delibera 92/2017, tenendo conto al tempo stesso delle peculiarità normative e sostanziali del Contratto di Programma stesso. Successivamente, ART ha fatto pervenire osservazioni critiche rispetto all'atto aggiuntivo stipulato tra ENAC e ADR, e, in data 16.12.2021, in risposta alla richiesta ADR di avvio della consultazione dell'Utenza per la revisione dei diritti, ha espresso il proprio diniego alla consultazione in quanto ha ritenuto che non fosse ancora intervenuto il perfezionamento dell'atto aggiuntivo. Per aggiornamenti si rinvia al capitolo 6 dedicato agli Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio
Emergenza sanitaria da COVID-19	FCO-CIA	D.L. 25 maggio 2021, n. 73 (c.d. DL "Sostegni bis")	Incremento del Fondo istituito presso il MIMS a sostegno delle società di gestione aeroportuale degli handlers, per la compensazione dei danni subiti a causa del COVID-19	L'art. 73, c. 2 e 3 del D.L. 73/2021 ha incrementato di ulteriori 300 milioni di euro (di cui 285 milioni di euro per gli aeroporti) la dotazione del Fondo danni Covid, portando a 735 milioni di euro le risorse destinate a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali. Il 10 maggio 2021 il Governo ha notificato alla Commissione Europea la misura di aiuto quadro a favore del settore aeroportuale. La Commissione Europea ha autorizzato lo schema di aiuti nel mese di luglio 2021. Il decreto interministeriale attuativo relativo all'aiuto è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 28 dicembre 2021.
Brexit	FCO-CIA	EU-UK Trade Cooperation Agreement" del 24 dicembre 2020	Mantenimento dei collegamenti da e per la Gran Bretagna	Al fine di scongiurare gli effetti della Hard Brexit in diversi settori, tra cui quello dell'aviazione civile, UE e UK hanno raggiunto questo accordo provvisoriamente esecutivo dal 1° gennaio 2021 al 28 febbraio 2021, data entro la quale le Parti dovevano completare rispettivi passaggi istituzionali per la ratifica dello stesso. A seguito del consenso espresso dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo, rispettivamente il 27 e 29 aprile 2021, l'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione e l'accordo sulla sicurezza delle informazioni tra l'UE e il Regno Unito sono entrati in vigore il 1° maggio 2021.

Ambito	Scalo	Norma di riferimento	Impatti sul business di ADR	Note
Inquinamento acustico	CIA	DM n. 345/2018 Approvazione del piano di contenimento e abbattimento del rumore.	Limitazione del numero di voli in partenza e in arrivo	L'avvio della limitazione a n. 65 movimenti/giorno, prevista dal Piano di contenimento ed abbattimento del rumore, divenuta efficace a seguito di tre sentenze del 17 marzo 2021 con cui il TAR Lazio ha respinto tutti i ricorsi avverso il D.M. 345/18, è stata di nuovo temporaneamente "sospesa" a seguito delle ordinanze del Consiglio di Stato che hanno accolto le istanze cautelari dei vettori Ryanair e Wizzair. Con sentenza n. 6976/2021, pubblicata il 18 ottobre 2021, il Consiglio di Stato ha respinto l'appello del vettore Ryanair ed ha, pertanto, reso definitiva la riduzione a n. 65 movimenti/giorno per l'aeroporto di Ciampino. Per effetto del combinato disposto delle note ENAC del 13 aprile, del 26 aprile e del 13 settembre 2021, la riduzione non ha effetti nei confronti dei soli operatori Cargo che continuano a mantenere, sino al 26 marzo 2022, il numero di slot previsto prima della riduzione disposta dal DM 345/18. La limitazione a n. 61 movimenti/giorno dell'Aviazione Generale è invece pienamente efficace e rispettata.
Appalti pubblici	FCO-CIA	D.L. 31 maggio 2021, n. 77 (c.d. Decreto Semplificazioni)	Disposizioni in materia di appalti pubblici	Il Decreto ha introdotto diverse modifiche alla disciplina in materia di appalti pubblici.
Appalti pubblici	FCO-CIA	D.L. 73/2021 (c.d. Decreto Sostegni bis)	Disposizioni in materia di appalti pubblici	Il Decreto ha introdotto una disposizione per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione verificatisi nel primo semestre dell'anno 2021, per i contratti di lavori in corso di esecuzione al 25 luglio 2021. Con successivo DM dell'11.11.2021, il MIMS ha effettuato la rilevazione delle variazioni percentuali, in aumento o in diminuzione, superiori all'8 per cento, verificatesi nel primo semestre dell'anno 2021, dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi.
Responsabilità amministrativa degli enti ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001	-	D. Lgs. n. 184/2021	Attuazione della direttiva (UE) 2019/713 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa alla lotta contro le frodi e le falsificazioni di mezzi di pagamento diversi dai contanti e che sostituisce la decisione quadro 2001/413/GAI del Consiglio.	Il Decreto ha allargato il c.d. elenco dei reati presupposto della responsabilità amministrativa ex D. Lgs n. 231/2001 inserendo il nuovo articolo 25-octies-1.
Finanza sostenibile	FCO-CIA	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Regolamento delegato (UE) 2021/2139 che integra il Reg. UE 2020/852 sulla Tassonomia ◆ Regolamento delegato (UE) 2021/2178 che integra il Reg. UE 2020/852 sulla Tassonomia 	Identificazione delle attività taxonomy-aligned ai fini di rispondere alle esigenze informative di stakeholder e investitori e ai requisiti di finanziamento dei progetti. Prime attività per il financial year 2022: relativamente al periodo di reporting 2021.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ L'atto delegato 2139/2021 stabilisce i criteri tecnici per determinare il contributo di una attività economica ai primi due obiettivi della Tassonomia UE (mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici) ◆ L'atto delegato 2178/2021 specifica il contenuto e le modalità di presentazione delle informazioni che devono essere divulgate dalle imprese sulle prestazioni ambientali dei loro attivi e delle loro attività economiche.
Clima	FCO-CIA	REG. (UE) 2021/1119 che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica («Legge europea sul clima»)	Target giuridicamente vincolanti a livello di Unione.	Il regolamento stabilisce l'obiettivo vincolante della neutralità climatica nell'Unione entro il 2050, e prevede di ridurre del 55% le emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.
Comunità energetiche	FCO	<ul style="list-style-type: none"> ◆ D. Lgs. 8 novembre 2021, n. 210 ◆ D. Lgs. 8 novembre 2021, n. 199 	Cornice normativa entro la quale promuovere l'attivazione di Comunità energetiche sul territorio aeroportuale.	Il Decreto reca l'attuazione della direttiva UE 2019/944 relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica. Il decreto tra l'altro detta disposizioni relative ai clienti attivi e alle comunità energetiche dei cittadini. Il D. lgs. 199/2021 attua la direttiva (UE) 2018/2001 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili. Il decreto tra l'altro definisce le comunità energetiche di rinnovabili e le condizioni in cui le stesse devono operare.



5.3

Performance economica, patrimoniale e finanziaria

5.3.1 PREMESSA

Rispetto al 31 dicembre 2020, il perimetro di consolidamento risulta variato per l'inclusione, a partire dal 1° gennaio 2021, della nuova società controllata ADR Infrastrutture S.p.A. ("ADR Infrastrutture") e, a partire dal 1° luglio 2021, delle società Fiumicino Energia S.r.l. ("Fiumicino Energia") e Leonardo Energia - Società consortile a r.l. ("Leonardo Energia"), come conseguenza delle seguenti operazioni:

- ◆ in data 21 gennaio 2021 si è perfezionato l'acquisto, da parte della Capogruppo Aeroporti di Roma S.p.A. (nel seguito "ADR", "la Capogruppo" o "la Società"), della partecipazione, pari al 100% del capitale e precedentemente detenuta da Pavimental S.p.A., nella ADR Infrastrutture, società in cui ad inizio anno era stato conferito dalla stessa Pavimental il ramo di azienda specializzato nella costruzione e manutenzione di infrastrutture e piste aeroportuali. Il prezzo di acquisto è stato pari a 12,2 milioni di euro;
- ◆ in data 1° luglio ADR ha acquistato la partecipazione dell'87,14% del capitale di Fiumicino Energia, detenuta da Atlantia S.p.A., ad un prezzo di 10,5 milioni di euro. Alla società Fiumicino Energia fa capo la centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. La gestione della centrale di cogenerazione è affidata, in virtù di un contratto di affitto di ramo d'azienda, a Leonardo Energia, partecipata da Fiumicino Energia e da ADR, con rispettive quote del 90% e del 10%.

Nel mese di marzo, è divenuta operativa la società ADR Ingegneria S.p.A., che ha preso in affitto, con efficacia dal 1° marzo 2021, il ramo d'azienda di Spea Engineering S.p.A., specializzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale.

In data 23 aprile 2021, si è perfezionata la cessione della partecipazione del 20% detenuta da ADR nel capitale di Pavimental S.p.A. in favore di Autostrade per l'Italia S.p.A., ad un prezzo di 3,7 milioni di euro.

5.3.2 GESTIONE ECONOMICA CONSOLIDATA

TABELLA 12

Conto economico consolidato riclassificato

(Migliaia di Euro)	2021	2020 ⁹	Δ	Δ%
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	296.866	260.716	36.150	13,9%
<i>Ricavi aviation</i>	198.117	170.836	27.281	16,0%
<i>Ricavi non aviation</i>	98.749	89.880	8.869	9,9%
Ricavi per servizi di costruzione	104.783	98.882	5.901	6,0%
Altri ricavi operativi	231.846	12.436	219.410	1.764,3%
TOTALE RICAVI	633.495	372.034	261.461	70,3%
Costi esterni gestionali	(134.327)	(126.927)	(7.400)	5,8%
Costi totali dei servizi di costruzione	(101.830)	(98.787)	(3.043)	3,1%
Canoni concessori	(10.034)	(8.299)	(1.735)	20,9%
Costo del personale netto	(121.434)	(113.421)	(8.013)	7,1%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	(4.573)	956	(5.529)	(578,3%)
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI	(372.198)	(346.478)	(25.720)	7,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	261.297	25.556	235.741	922,4%
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(105.463)	(107.836)	2.373	(2,2%)
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(201.696)	(41.354)	(160.342)	387,7%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(45.862)	(123.634)	77.772	(62,9%)
Proventi (oneri) finanziari	(62.161)	(58.317)	(3.844)	6,6%
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(1.385)	342	(1.727)	(505,0%)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	(109.408)	(181.609)	72.201	(39,8%)
Imposte	71.450	37.925	33.525	88,4%
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	(37.958)	(143.684)	105.726	(73,6%)
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(37.958)	(143.684)	105.726	(73,6%)
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza di terzi azionisti	77	0	77	n.s.
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO DI COMPETENZA DEL GRUPPO	(38.035)	(143.684)	105.649	(73,5%)

⁹ I dati relativi all'esercizio 2020 differiscono da quelli contenuti nella Relazione finanziaria annuale 2020 per effetto della riclassifica dalla voce del Costo del personale (ridenominata nella presente Relazione "Costo del personale netto") alla voce Costi dei servizi di costruzione (ridenominata nella presente Relazione "Costi totali dei servizi di costruzione") dei costi relativi al personale del Gruppo, dedicato ai servizi di costruzione. Tale riclassifica si è resa necessaria al fine di una migliore rappresentazione dei costi complessivi dei servizi di costruzione in relazione all'aumento del costo del personale dedicato ai servizi di costruzione conseguente all'internalizzazione nel Gruppo ADR delle attività di costruzione e ingegneria, gestite attraverso società separate.

Ricavi

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 296,9 milioni di euro, risultano ancora impattati dagli effetti sul traffico della crisi pandemica, nonostante la lieve ripresa intervenuta nel secondo semestre 2021. L'incremento rispetto al 2020, che aveva risentito degli effetti dei provvedimenti di chiusura delle frontiere solo a partire dal mese di marzo, è del 13,9%. In particolare le attività aviation hanno registrato un aumento del 16,0% per effetto della ripresa del traffico, principalmente nei mesi estivi, mentre il comparto non aviation, con ricavi in aumento del 9,9%, ha beneficiato sia dell'incremento dei passeggeri che dei ricavi per i lavori che la nuova società ADR Infrastrutture ha realizzato verso terzi nell'esercizio (+8,2 milioni di euro). In dettaglio, i ricavi da sub-concessioni commerciali sono aumentati del 9,5%, mentre quelli da parcheggi del 20,6%; in flessione del 7,7% i ricavi da sub-concessioni immobiliari e del 41,0% quelli da pubblicità.

I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 104,8 milioni di euro e registrano un incremento, rispetto al 2020, di 5,9 milioni di euro per la parziale ripresa del programma degli investimenti che nel 2020, a partire dal secondo trimestre, aveva risentito della quasi totale sospensione dei cantieri sull'intero sistema aeroportuale.

Gli altri ricavi operativi, pari a 231,8 milioni di euro, includono la registrazione del sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da COVID-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020.

Costi operativi netti

I Costi esterni gestionali sono pari a 134,3 milioni di euro, con un incremento di 7,4 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto (+5,8%), legato principalmente al consolidamento di ADR Infrastrutture, nonché all'incremento dei costi di gestione aeroportuale riconducibile all'aumento dei costi dell'energia elettrica e degli oneri connessi

alla riapertura del Terminal T1 nel mese di agosto.

I Costi totali dei servizi di costruzione, pari a 101,8 milioni di euro sono aumentati di 3,0 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto, coerentemente con l'andamento dei rispettivi ricavi. Tale voce include sia i costi esterni sia il costo del personale dedicato ai lavori eseguiti nell'anno su infrastrutture in concessione.

L'onere per Canoni concessori, direttamente correlato all'andamento del traffico, ammonta a 10,0 milioni di euro, in aumento, rispetto al 2020, di 1,7 milioni di euro.

Il Costo del personale netto¹⁰, pari a 121,4 milioni di euro, aumenta del 7,1% (+8,0 milioni di euro), per effetto principalmente di: i) minor ricorso agli ammortizzatori sociali (CIGS) per l'incremento delle attività, ii) accantonamenti dell'esercizio relativi alla reintroduzione nel 2021 di piani di incentivazione manageriale di breve e medio termine e iii) variazione di perimetro derivante dal consolidamento di ADR Infrastrutture, Fiumicino Energia e di ADR Ingegneria. Tale andamento è stato parzialmente compensato dalla riduzione della forza netta e dagli oneri per incentivi all'esodo (nel 2020 si era registrato un accantonamento a fondo rischi ed oneri per 5,7 milioni di euro, classificato nel costo del lavoro).

Gli accantonamenti ai fondi per rischi ed oneri sono pari a 4,6 milioni di euro (rispetto ad un riassorbimento netto di 1,0 milioni di euro nel 2020) e si riferiscono principalmente a vertenze in corso con clienti e a partite non ricorrenti relative al personale dipendente.

Margine operativo lordo

Il Margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 261,3 milioni di euro, in aumento di 235,7 milioni di euro rispetto al 2020.

Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali sono pari a 105,5 milioni di

¹⁰ Al netto del costo del personale dedicato ai servizi di costruzione e agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali.

euro e sono rappresentati principalmente dall'ammortamento della concessione aeroportuale, di cui è titolare la Capogruppo ADR. Il decremento di 2,4 milioni di euro rispetto al 2020 è attribuibile principalmente alla proroga di due anni della durata della concessione aeroportuale, ossia fino al 30 giugno 2046, che ha comportato la modifica della vita utile dei Diritti concessori a partire dal 30 giugno 2020, parzialmente compensato dall'entrata in esercizio di nuovi impianti e infrastrutture.

Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti correttivi

Tale voce, pari a complessivi 201,7 milioni di euro (41,4 milioni di euro nell'esercizio a confronto), è così dettagliata:

- ◆ accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali pari a 64,7 milioni di euro (38,8 milioni di euro nell'esercizio a confronto), in aumento di 25,8 milioni di euro, in conseguenza dell'aggiornamento della stima dei costi degli interventi di ripristino e sostituzione previsti nel piano aziendale aggiornato, in parte compensato dall'effetto dell'aggiornamento del tasso di interesse preso a riferimento per l'attualizzazione dei flussi finanziari futuri attesi con un impatto positivo sull'accantonamento del 2021;
- ◆ accantonamenti al fondo svalutazione crediti, pari a 137,0 milioni di euro (2,5 milioni di euro nel 2020), essenzialmente per effetto delle accresciute valutazioni di rischio che, in relazione agli accadimenti più recenti, incidono sulle prospettate condizioni di recuperabilità del credito vantato verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria oggetto di insinuazione al passivo.

Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) è negativo per 45,9 milioni di euro (-123,6 milioni di euro nel 2020).

Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 62,2 milioni di euro, si incrementano di 3,8 milioni di euro rispetto al 2020 per effetto principalmente dell'aumento dell'indebitamento medio.

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

Tale voce, pari a -1,4 milioni di euro, include la svalutazione della partecipazione nella collegata SPEA Engineering S.p.A (+0,3 milioni di euro nel 2020 relativi alla rivalutazione della partecipazione nella collegata Spea Engineering S.p.A. per +1,2 milioni di euro, quasi totalmente compensata dalla svalutazione della partecipazione nella collegata Pavimental S.p.A. per -0,9 milioni di euro).

Utile (perdita) dell'esercizio di competenza del Gruppo

Il carico fiscale stimato per imposte correnti e differite è risultato positivo per complessivi 71,5 milioni di euro (37,9 milioni di euro nel 2020), derivanti principalmente dall'effetto combinato dei proventi da tassazione consolidata sulla perdita fiscale dell'esercizio e della imposta sostitutiva (nella misura del 3%), pari a 11,0 milioni di euro, accertata in relazione all'operazione di riallineamento, ai sensi del D.L. 104/2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale -diritti acquisiti.

Al netto del carico fiscale, il Gruppo ADR ha registrato nel 2021 un risultato economico negativo di competenza per 38,0 milioni di euro rispetto ad una perdita netta di 143,7 milioni di euro del 2020.

TABELLA 13

Conto economico complessivo consolidato

(Migliaia di Euro)	2021	2020
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(37.958)	(143.684)
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	42.133	(31.989)
Effetto fiscale	(10.112)	6.825
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	9	(81)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	32.030	(25.245)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(427)	(174)
Effetto fiscale	103	(57)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	(13.020)	(27.591)
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	(13.344)	(27.822)
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO	3.224	1.539
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	21.910	(51.528)
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO	(16.048)	(195.212)
Di cui:		
Utile (perdita) di pertinenza del gruppo	(16.125)	(195.212)
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	77	0

5.3.3 GESTIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA CONSOLIDATA

TABELLA 14

Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

(Migliaia di Euro)		31.12.2021	31.12.2020	Delta
	Immobilizzazioni immateriali	2.502.720	2.480.972	21.748
	Immobilizzazioni materiali	50.898	51.964	(1.066)
	Immobilizzazioni finanziarie	19.954	37.285	(17.331)
	Attività per imposte anticipate	90.451	91.227	(776)
	Altre attività non correnti	470	458	12
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO	2.664.493	2.661.906	2.587
	Attività commerciali	192.202	262.559	(70.357)
	Altre attività correnti	265.341	34.826	230.515
	Attività per imposte correnti	73.735	3.981	69.754
	Passività commerciali	(140.513)	(170.274)	29.761
	Altre passività correnti	(148.066)	(126.603)	(21.463)
	Passività per imposte correnti	(7.521)	(26)	(7.495)
B	CAPITALE CIRCOLANTE	235.178	4.463	230.715
	Fondi per benefici per dipendenti	(975)	(1.115)	140
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(55.138)	(47.740)	(7.398)
	Altri fondi per rischi ed oneri	(4.923)	(8.793)	3.870
C	QUOTA CORRENTE FONDI	(61.036)	(57.648)	(3.388)
D = B + C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	174.142	(53.185)	227.327
	Passività non correnti	(196.618)	(182.276)	(14.342)
E	PASSIVITÀ NON CORRENTI	(196.618)	(182.276)	(14.342)
F = A + D + E	CAPITALE INVESTITO NETTO	2.642.017	2.426.445	215.572
	Patrimonio netto di pertinenza del gruppo	966.971	991.873	(24.902)
	Patrimonio netto di pertinenza di terzi	2.795	0	2.795
G	PATRIMONIO NETTO	969.766	991.873	(22.107)
	Passività finanziarie non correnti	2.261.910	2.043.202	218.708
	Altre attività finanziarie non correnti	(718)	(1.188)	470
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	2.261.192	2.042.014	219.178
	Passività finanziarie correnti	76.375	491.137	(414.762)
	Attività finanziarie correnti	(665.316)	(1.098.579)	433.263
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(588.941)	(607.442)	18.501
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.672.251	1.434.572	237.679
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	2.642.017	2.426.445	215.572

Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2021 è pari a 2.664,5 milioni di euro e si incrementa di 2,6 milioni di euro rispetto alla fine del 2020 principalmente per effetto delle seguenti variazioni:

- ◆ incremento delle Immobilizzazioni immateriali (+21,7 milioni di euro), in relazione principalmente agli investimenti dell'esercizio (117,7 milioni di euro), compensati dagli ammortamenti (90,6 milioni di euro) e dall'effetto dell'inclusione nel perimetro di consolidamento di ADR Infrastrutture (-21,7 milioni di euro dovuti all'elisione dei crediti per acconti vantati verso la società, a seguito del conferimento, effettuato da Pavimental in favore di ADR Infrastrutture, del ramo dedicato alle attività aeroportuali) e della società Fiumicino Energia (+16,7 milioni di euro in relazione alla iscrizione della centrale di cogenerazione tra i diritti concessori);
- ◆ decremento delle Immobilizzazioni finanziarie di 17,3 milioni di euro attribuibile principalmente alla valutazione al fair value della partecipazione in Azzurra Aeroporti S.p.A., che ha determinato una rettifica di valore di -12,5 milioni di euro, nonché in maniera residuale della partecipazione in S.A.CAL. S.p.A., basata sulle migliori informazioni disponibili alla data della presente relazione (-0,5 milioni di euro). Il decremento risente inoltre della vendita da parte di ADR della partecipazione in Pavimental S.p.A. ad Autostrade per l'Italia S.p.A e della valutazione della collegata Spea Engineering S.p.A. con il metodo del patrimonio netto (-1,4 milioni di euro), che tiene conto del risultato pro-quota dell'esercizio.

Capitale circolante

Il Capitale circolante risulta pari a 235,2 milioni di euro e registra un aumento di 230,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto degli andamenti di seguito analizzati.

Le Attività commerciali sono pari a 192,2 milioni

di euro e si riducono di 70,4 milioni di euro rispetto alla fine del 2020 principalmente per effetto della citata svalutazione dei crediti verso Alitalia-SAI in AS. Tale andamento è stato parzialmente compensato dalla variazione del perimetro di consolidamento, che ha determinato un aumento delle rimanenze di materie prime (+6,6 milioni di euro), dei lavori in corso verso terzi (+4,7 milioni di euro) e dei Crediti commerciali verso clienti terzi, acconti e risconti attivi (+9,9 milioni di euro).

Le altre attività correnti si incrementano per 230,5 milioni di euro principalmente per effetto dell'iscrizione del credito per contributo relativo al ristoro COVID-19 (+219,2 milioni di euro), nonché del maggiore credito IVA (+10,3 milioni di euro).

Le Attività per imposte correnti aumentano di 69,8 milioni di euro essenzialmente per l'iscrizione del credito per tassazione consolidata verso Atlantia, corrispondente al beneficio fiscale IRES del 24%, sia sulla perdita fiscale rilevata nell'esercizio trasferibile al consolidato fiscale sia sulla quota parte delle perdite fiscali pregresse remunerate nel 2021.

Le Passività commerciali si riducono di 29,8 milioni di euro principalmente per il minore volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente.

Le altre passività correnti aumentano complessivamente di 21,5 milioni di euro principalmente per l'effetto combinato di:

- ◆ incremento dei debiti verso il personale di 3,9 milioni di euro derivanti principalmente dall'accertamento delle competenze correlate alla reintroduzione dei sistemi di incentivazione variabile;
- ◆ decremento del debito per canone concessorio di 2,2 milioni in relazione ai pagamenti dell'acconto 2020 e della prima rata 2021, effettuati rispettivamente ad aprile 2021 e a luglio 2021, al netto della quota maturata nell'esercizio;
- ◆ incremento dei debiti per addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri di 15,8 milioni di euro, quale riflesso del

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

7,5 milioni di euro essenzialmente per l'iscrizione del debito relativo all'imposta sostitutiva per il riallineamento del valore fiscale al maggiore valore contabile ex art.110 DL 104/20, convertito con modifiche nella L.126 del 2020.

Le Passività per imposte correnti aumentano di

TABELLA 15

Quota corrente fondi e passività non correnti

(Migliaia di Euro)	31.12.2021	31.12.2020	Delta
Fondi per benefici per dipendenti	15.185	16.860	(1.675)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	216.871	197.033	19.838
Altri fondi per rischi e oneri	24.612	26.031	(1.419)
TOTALE	256.668	239.924	16.744
Di cui:			
Quota corrente	61.036	57.648	3.388
Quota non corrente ¹¹	195.632	182.276	13.356

I Fondi per benefici per dipendenti, pari a 15,2 milioni di euro, si sono ridotti di 1,7 milioni di euro per effetto della liquidazione del TFR in favore dei dipendenti coinvolti nel piano di esodi incentivati.

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, aumenta di 19,8 milioni di euro, rispetto al saldo di fine 2020, per effetto degli accantonamenti dell'esercizio che recepiscono i valori risultanti dall'aggiornamento degli interventi programmati di sostituzione/rinnovo inclusi nel piano aziendale aggiornato, parzialmente compensati dagli utilizzi operativi.

Gli altri fondi per rischi e oneri si riducono di 1,4 milioni di euro rispetto al 2020 per effetto degli utilizzi dell'esercizio (-7,1 milioni di euro), relativi principalmente al piano di esodo incentivato di cui all'accordo sindacale del 1 dicembre 2020 (-5,7 milioni di euro), parzialmente compensati dagli accantonamenti dell'anno (+4,6 milioni di euro) e dall'effetto dell'inclusione nel perimetro di consolidamento della società Leonardo

Energia (+1,1 milioni di euro).

Capitale investito netto

Il capitale investito netto consolidato è pari a 2.642,0 milioni di euro al 31 dicembre 2021, in aumento di 215,6 milioni di euro rispetto al 2020.

Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 967,0 milioni di euro e si decrementa di 24,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio (-16,0 milioni di euro), su cui ha inciso, oltre alla perdita dell'esercizio, la variazione negativa del fair value delle partecipazioni in Azzurra Aeroporti S.p.A. e S.A.CAL. S.p.A, effetti in parte compensati dalla variazione positiva del fair value dei derivati di copertura dal rischio tasso di interesse intervenuta nell'anno.

L'operazione di acquisto della partecipazione in ADR Infrastrutture dalla Pavimental S.p.A. è stata classificata come operazione intervenuta

¹¹ Le Passività non correnti includono anche la voce Altre passività pari a 986 mila euro al 31.12.2021 e 0 mila euro al 31.12.2020.

tra società appartenenti allo stesso Gruppo di controllo (cd. under common control), pertanto il valore delle Attività e Passività acquisite è stato iscritto al valore originario presente nella società cedente, mentre la differenza con il prezzo pagato, pari a 17,3 milioni di euro, è stata portata a riduzione del Patrimonio Netto di Gruppo.

Anche l'operazione di acquisto della partecipazione in Fiumicino Energia è stata classificata come operazione under common control, per cui la differenza tra il prezzo pagato da ADR per l'acquisto dell'87,14% di Fiumicino Energia, pari a 10,5 milioni di euro, ed il pro-quota del valore contabile delle attività nette acquisite (18,2 milioni di euro) è stata imputata a riserva di Patrimonio Netto per +7,7 milioni di euro.

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi risulta pari a 2,8 milioni di euro ed include la quota di pertinenza dei soci di minoranza nelle società Fiumicino Energia e Leonardo Energia.

Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2021 si è attestato a 1.672,3 milioni di euro, in aumento di 237,7 milioni di euro rispetto alla fine del 2020, in relazione agli investimenti dell'anno e all'andamento negativo del capitale d'esercizio, in parte compensati dalla variazione positiva della componente tasso di interesse del fair value degli strumenti finanziari derivati di copertura.

TABELLA 16

Indebitamento finanziario netto consolidato

(Migliaia di Euro)	31.12.2021	31.12.2020	Delta
Passività finanziarie non correnti	2.261.910	2.043.202	218.708
Prestiti obbligazionari	1.521.416	1.006.473	514.943
Finanziamenti a medio-lungo termine	656.360	873.671	(217.311)
Strumenti finanziari - derivati	81.230	161.238	(80.008)
Altre passività finanziarie non correnti	2.904	1.820	1.084
Altre attività finanziarie non correnti	(718)	(1.188)	470
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	2.261.192	2.042.014	219.178
Passività finanziarie correnti	76.375	491.137	(414.762)
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	37.903	431.431	(393.528)
Strumenti finanziari derivati	38.472	59.706	(21.234)
Attività finanziarie correnti	(665.316)	(1.098.579)	433.263
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(661.640)	(1.097.229)	435.589
Altre attività finanziarie correnti	(3.676)	(1.350)	(2.326)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(588.941)	(607.442)	18.501
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	1.672.251	1.434.572	237.679

Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 2.261,2 milioni di euro e si incrementa complessivamente di 219,2 milioni di euro principalmente per effetto delle variazioni di seguito descritte.

I Prestiti obbligazionari (1.521,4 milioni di euro) registrano un incremento di 514,9 milioni di euro, attribuibile principalmente al primo Sustainability-Linked bond emesso da ADR ad aprile 2021 e all'adeguamento della Tranche A4 al cambio di fine anno, nonché agli effetti della valutazione dei prestiti con il metodo del costo ammortizzato.

I Finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 656,4 milioni di euro, si riducono di 217,3 milioni di euro per il rimborso anticipato, avvenuto nel mese di giugno, del finanziamento bancario garantito da SACE, concesso nel 2020 da un pool di banche per un valore nominale di 200,0 milioni di euro ed avente durata di 3 anni, oltre che per la riclassifica a breve delle quote scadenti nel 2022 dei finanziamenti BEI (12,2 milioni di euro) e CDP (5,6 milioni di euro).

Gli Strumenti finanziari - derivati, pari a 81,2 milioni di euro, sono costituiti dal Cross Currency Swap di copertura della Tranche A4 in sterline, in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2020 (-25,5 milioni di euro), per effetto della variazione della componente tasso di cambio (-16,7 milioni di euro) e dell'andamento positivo della componente tasso di interesse (-8,8 milioni di euro). L'ulteriore riduzione di 54,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 è relativa alla riclassifica a breve dei tre contratti di Interest Rate Swap forward starting (aventi un nozionale di 300,0 milioni di euro, con applicazione differita: 20 febbraio 2022).

Indebitamento finanziario netto corrente

La posizione finanziaria evidenzia, per la parte corrente, una posizione di disponibilità netta pari a 588,9 milioni di euro, in riduzione di 18,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 in relazione ai seguenti andamenti:

- ◆ riduzione della Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine (-393,5 milioni di euro), conseguente sostanzialmente al rimborso, per 400,0 milioni di euro, del prestito obbligazionario EMTN in scadenza a febbraio 2021 e alla riclassifica a breve delle quote scadenti nel 2022 dei finanziamenti BEI e CDP per complessivi 17,9 milioni di euro, in parte compensati dal rimborso delle quote a breve in scadenza, pari a 12,5 milioni di euro;
- ◆ decremento delle passività per strumenti finanziari derivati per 21,2 milioni di euro per l'effetto combinato dell'andamento positivo della componente tasso di interesse (-31,7 milioni di euro) e della chiusura di 4 contratti di Interest Rate Swap forward starting, designati come di copertura in relazione all'emissione obbligazionaria SLB di aprile scorso, ad un valore di mercato (negativo) pari a 44,0 milioni di euro, effetti in parte compensati dalla riclassifica dei tre contratti Interest Rate Swap forward starting di cui sopra;
- ◆ minori disponibilità liquide per 435,6 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 911,6 milioni di euro, composta da:

- ◆ 661,6 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine;
- ◆ 250,0 milioni di euro riconducibili a una linea finanziaria committed di tipo revolving che presenta un periodo di utilizzo residuo medio di circa un anno e tre mesi.

Per quanto riguarda la documentazione finanziaria, si sottolinea, dato il perdurare della crisi pandemica, che la deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei limiti imposti dai covenant finanziari inclusi nei contratti di finanziamento bancari è stata da ultimo estesa, per tutte le controparti, fino alla data di calcolo del 30 giugno 2022 inclusa.

TABELLA 17

Rendiconto finanziario consolidato

(Migliaia di Euro)	2021	2020
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(37.958)	(143.684)
Rettificato da:		
Ammortamenti	105.463	107.836
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	64.661	38.848
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	44	1.275
Variazione altri fondi	(4.731)	2.315
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	1.385	(342)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(12.552)	(34.317)
Altri costi (ricavi) non monetari	11.799	11.367
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	(214.056)	(111.921)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	(85.945)	(128.623)
Investimenti in attività materiali (*)	(12.418)	(13.511)
Investimenti in attività immateriali (**)	(117.688)	(108.144)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(47.576)	(32.095)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	0	(1)
Investimenti in società consolidate, al netto delle disponibilità liquide nette apportate	(13.451)	0
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	4.800	12.765
Variazione netta delle altre attività non correnti	23	(57)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(186.310)	(141.043)
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	0	678.818
Emissione di prestiti obbligazionari	491.643	297.732
Rimborsi di prestiti obbligazionari	(400.001)	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(212.500)	(112.500)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(42.050)	1.795
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(426)	165
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(163.334)	866.010
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	(435.589)	596.344
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	1.097.229	500.885
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	661.640	1.097.229

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 280 mila euro nel 2021 e per 1.698 mila euro nel 2020.

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 134 mila euro nel 2021 e per 124 mila euro nel 2020.

TABELLA 18

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(Migliaia di Euro)	2021	2020
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	3.396	24.522
Interessi attivi incassati	84	1.284
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	50.041	47.767

Nel 2021, il flusso monetario derivante dalle attività operative del Gruppo ADR è risultato negativo per 85,9 milioni di euro, con un incremento di 42,7 milioni di euro rispetto all'esercizio a confronto, attribuibile sostanzialmente alla minore perdita netta registrata nell'esercizio, considerata al netto delle partite non monetarie (attività e passività per imposte anticipate e differite e accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali), in parte compensata dall'andamento del capitale circolante più sfavorevole.

Il flusso di cassa netto da attività di investimento, pari a -186,3 milioni di euro, in aumento di 45,3 milioni di euro rispetto al 2020, risente dell'acquisizione della partecipazione in ADR Infrastrutture (-12,1 milioni di euro, al netto delle disponibilità liquide apportate) e della partecipazione in Fiumicino Energia (-1,3 milioni di euro, al netto delle disponibilità liquide apportate e comprensivo anche degli effetti di Leonardo Energia) e dei maggiori investimenti e interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali dell'esercizio, parzialmente compensati dagli effetti della cessione della partecipazione in Pavimental S.p.A. (+3,7 milioni di euro).

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato negativo per 163,3 milioni di euro per effetto del rimborso anticipato del finanziamento, garantito da SACE, concesso da parte di un pool di banche per un valore nominale di 200,0 milioni di euro, del rimborso delle quote scadute nell'esercizio dei finanziamenti BEI e CDP per complessivi 12,5 milioni di euro, nonché del rimborso del prestito obbligazionario EMTN in scadenza a febbraio 2021 per nominali 400,0 milioni di euro, oltre che della chiusura di contratti di Interest Rate Swap forward starting per 44,0 milioni di euro. Tali effetti sono stati

in parte compensati dalla emissione del primo Sustainability-Linked bond ad aprile 2021 per nominali 500 milioni di euro.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto dell'esercizio, negativo per 435,6 milioni di euro, ha diminuito le disponibilità liquide a fine esercizio a 661,6 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 1.097,2 milioni di euro.

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

Le grandezze economiche e patrimoniali della Capogruppo ADR sono state influenzate,

sostanzialmente, dai medesimi fattori che hanno impattato sull'andamento del Gruppo ADR. Per maggiori informazioni si rinvia, pertanto, alle precedenti sezioni del documento.

TABELLA 19

Conto economico riclassificato

(Migliaia di Euro)	2021	2020 ¹²	Delta	Delta %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	289.066	260.908	28.158	10,8%
Ricavi aviation	198.090	170.786	27.304	16,0%
Ricavi non aviation	90.976	90.122	854	0,9%
Ricavi per servizi di costruzione	98.581	98.060	521	0,5%
Altri ricavi operativi	228.595	9.427	219.168	2.324,9%
Totale ricavi	616.242	368.395	247.847	67,3%
Costi esterni gestionali	(187.745)	(173.510)	(14.235)	8,2%
Costi totali dei servizi di costruzione	(98.872)	(98.060)	(812)	0,8%
Canoni concessori	(10.034)	(8.299)	(1.735)	20,9%
Costo del personale netto	(67.640)	(63.909)	(3.731)	5,8%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	(3.582)	1.173	(4.755)	(405,4%)
Totale costi operativi netti	(367.873)	(342.605)	(25.268)	7,4%
Margine operativo lordo (EBITDA)	248.369	25.790	222.579	863,0%
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(103.034)	(106.315)	3.281	(3,1%)
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(202.865)	(41.146)	(161.719)	393,0%
Risultato operativo (EBIT)	(57.530)	(121.671)	64.141	(52,7%)
Proventi (oneri) finanziari	(62.070)	(59.446)	(2.624)	4,4%
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	(119.600)	(181.117)	61.517	(34,0%)
Imposte	74.732	37.764	36.968	97,9%
Risultato netto attività operative in funzionamento	(44.868)	(143.353)	98.485	(68,7%)
Risultato netto attività operative cessate	0	0	0	0
Utile (perdita) dell'esercizio	(44.868)	(143.353)	98.485	(68,7%)

I Ricavi di ADR S.p.A., seppur ancora impattati dagli effetti sul traffico della crisi pandemica, nonostante la lieve ripresa intervenuta nel secondo semestre 2021, si sono incrementati complessivamente del 67,3% rispetto

all'esercizio a confronto. In particolare le attività aviation hanno registrato un incremento del 16,0%, per effetto della lieve ripresa del traffico intervenuta principalmente nei mesi estivi, così come il comparto non aviation (+0,9%), per

¹² I dati relativi all'esercizio 2020 differiscono da quelli contenuti nella Relazione finanziaria annuale 2020 per effetto della riclassifica dalla voce del Costo del personale (ridenominata "Costo del personale netto") alla voce Costi dei servizi di costruzione (ridenominata "Costi totali dei servizi di costruzione") dei costi relativi al personale ADR, dedicato ai servizi di costruzione in linea con l'impostazione adottata nel Gruppo ADR.

maggiori ricavi da sub-concessioni commerciali e parcheggi parzialmente compensati dalla flessione dei ricavi da sub-concessioni immobiliari e quelli da pubblicità.

L'incremento degli altri ricavi operativi riflette principalmente l'iscrizione del ricavo per 219,2 milioni di euro relativo al sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da COVID-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020.

I costi operativi netti aumentano del 7,4% rispetto all'esercizio a confronto per effetto principalmente dell'incremento dei costi esterni gestionali.

Il margine operativo lordo (EBITDA) risulta pari a 248,4 milioni di euro, in aumento di 222,6 milioni di euro rispetto al 2020.

Gli accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi sono pari a 202,9 milioni di euro, in aumento di 161,7 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, attribuibile per 134,6 milioni di euro ai maggiori accantonamenti al fondo svalutazione crediti, essenzialmente per effetto delle accresciute valutazioni di rischio che, in relazione agli accadimenti più

recenti, incidono sulle prospettate condizioni di recuperabilità del credito vantato verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria oggetto di insinuazione al passivo.

Il Risultato operativo (EBIT) è negativo per 57,5 milioni di euro (-121,7 milioni di euro rispetto al 2020).

Gli oneri finanziari netti, pari a 62,1 milioni di euro, subiscono un incremento rispetto al 2020 di 2,6 milioni di euro per effetto della crescita dell'indebitamento medio.

Il carico fiscale stimato per imposte correnti e differite è risultato positivo per 74,7 milioni di euro, derivanti principalmente dall'effetto combinato dei proventi da tassazione consolidata sulla perdita fiscale dell'esercizio e dell'imposta sostitutiva accertata in relazione all'operazione di riallineamento, ai sensi del D.L. 104/2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale-diritti acquisiti.

Al netto del carico fiscale, ADR ha registrato nel 2021 un risultato economico in perdita per 44,9 milioni di euro, rispetto ad una perdita netta di 143,4 milioni di euro del 2020.

TABELLA 20

Conto economico complessivo

(Migliaia di Euro)	2021	2020
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(44.868)	(143.353)
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	42.134	(31.989)
Effetto fiscale	(10.112)	6.825
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	32.022	(25.164)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(153)	(126)
Effetto fiscale	37	(68)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	(13.020)	(27.591)
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(13.136)	(27.785)
Riclassifica delle altre componenti del Conto Economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	3.224	1.539
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo, al netto dell'effetto fiscale	22.110	(51.410)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO	(22.758)	(194.763)

TABELLA 21

Situazione patrimoniale riclassificata

	(Migliaia di Euro)	31.12.2021	31.12.2020	Delta
	Immobilizzazioni immateriali	2.497.308	2.480.781	16.527
	Immobilizzazioni materiali	47.418	49.912	(2.494)
	Immobilizzazioni finanziarie	52.949	45.613	7.336
	Attività per imposte anticipate	91.685	89.644	2.041
	Altre attività non correnti	445	456	(11)
A	Capitale immobilizzato	2.689.805	2.666.406	23.399
	Attività commerciali	188.706	263.553	(74.847)
	Altre attività correnti	256.919	29.805	227.114
	Attività per imposte correnti	75.634	4.475	71.159
	Passività commerciali	(159.860)	(181.188)	21.328
	Altre passività correnti	(135.079)	(119.635)	(15.444)
	Passività per imposte correnti	(7.320)	0	(7.320)
B	Capitale circolante	219.000	(2.990)	221.990
	Fondi per benefici per dipendenti	(615)	(889)	274
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(53.287)	(47.340)	(5.947)
	Altri fondi per rischi ed oneri	(3.531)	(7.424)	3.893
C	Quota corrente fondi	(57.433)	(55.653)	(1.780)
D = B + C	Capitale circolante al netto della quota corrente dei fondi	161.567	(58.643)	220.210
	Passività non correnti	(185.022)	(172.403)	(12.619)
E	Passività non correnti	(185.022)	(172.403)	(12.619)
F = A + D + E	Capitale investito netto	2.666.350	2.435.360	230.990
	Capitale sociale	62.225	62.225	0
	Riserve e utili (perdite) portati a nuovo	940.540	1.061.783	(121.243)
	Utili (perdita) dell'esercizio	(44.868)	(143.353)	98.485
G	Patrimonio netto	957.897	980.655	(22.758)
	Passività finanziarie non correnti	2.261.598	2.043.201	218.397
	Altre attività finanziarie non correnti	(718)	(1.188)	470
H	Indebitamento finanziario netto non corrente	2.260.880	2.042.013	218.867
	Passività finanziarie correnti	89.866	500.223	(410.357)
	Attività finanziarie correnti	(642.293)	(1.087.531)	445.238
I	Indebitamento finanziario netto corrente	(552.427)	(587.308)	34.881
L = H + I	Indebitamento finanziario netto	1.708.453	1.454.705	253.748
G + L	Copertura del capitale investito	2.666.350	2.435.360	230.990

Il Capitale immobilizzato al 31 dicembre 2021 è pari a 2.689,8 milioni di euro e si incrementa di 23,4 milioni di euro rispetto alla fine del 2020, sostanzialmente per effetto dell'incremento sia delle immobilizzazioni immateriali, pari a 16,5 milioni di euro per gli investimenti dell'esercizio, sia di quelle finanziarie pari ai 7,3 milioni di euro, attribuibile principalmente a: acquisizione dell'87,14% del capitale della società Fiumicino Energia S.r.l., acquisizione del 100% del capitale della società ADR Infrastrutture S.p.A. e aumento di capitale della controllata ADR Ingegneria S.p.A.. Tali incrementi delle partecipazioni sono stati parzialmente compensati dalla cessione della partecipazione del 20% detenuta nel capitale di Pavimental S.p.A. ad Autostrade per l'Italia S.p.A., nonché alla svalutazione delle partecipazioni in Azzurra Aeroporti S.p.A. e S.A.CAL. S.p.A., entrambe valutate al fair value.

Il Capitale circolante risulta pari a 219,0 milioni di euro e registra un aumento di 222,0 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto degli andamenti di seguito analizzati:

- ◆ Le Attività commerciali si riducono di 74,8 milioni di euro principalmente per effetto della svalutazione dei crediti verso Alitalia in AS;
- ◆ Le altre Attività correnti si incrementano di 227,1 milioni di euro sostanzialmente per effetto dell'iscrizione del credito per contributo relativo al ristoro COVID-19 (+219,2 milioni di euro), nonché del maggiore credito IVA (+6,4 milioni di euro);
- ◆ Le Attività per imposte correnti aumentano di 71,2 milioni di euro essenzialmente per l'iscrizione del credito per tassazione consolidata verso Atlantia, corrispondente al beneficio fiscale IRES del 24% sia sulla perdita fiscale rilevata nell'esercizio trasferibile al consolidato fiscale sia sulla quota parte delle perdite fiscali pregresse remunerate nel 2021;
- ◆ Le Passività commerciali si riducono di 21,3 milioni di euro, principalmente per il minore volume di investimenti rispetto all'ultima

frazione dell'esercizio precedente;

- ◆ le altre Passività correnti aumentano di 15,4 milioni di euro, sostanzialmente per il maggior debito per addizionale sui diritti d'imbarco dei passeggeri;
- ◆ Le Passività per imposte correnti si incrementano di 7,3 milioni di euro essenzialmente per l'iscrizione del debito relativo all'imposta sostitutiva per il riallineamento del valore fiscale al maggiore valore contabile ex art.110 DL 104/20.

Il capitale investito netto è pari a 2.666,4 milioni di euro al 31 dicembre 2021, in aumento di 231,0 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.



Opera scultorea proveniente dal Parco Archeologico di Ostia Antica, in mostra nell'area d'imbarco E dell'aeroporto Leonardo da Vinci

TABELLA 22

Indebitamento finanziario netto

(Migliaia di Euro)	2021	2020	Delta
Passività finanziarie non correnti	2.261.598	2.043.201	218.397
Prestiti obbligazionari	1.521.416	1.006.473	514.943
Finanziamenti a medio-lungo termine	656.360	873.671	(217.311)
Strumenti finanziari - derivati	81.230	161.238	(80.008)
Altre passività finanziarie non correnti	2.592	1.819	773
Altre attività finanziarie non correnti	(718)	(1.188)	470
Indebitamento finanziario netto non corrente	2.260.880	2.042.013	218.867
Passività finanziarie correnti	89.866	500.223	(410.357)
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	37.758	431.391	(393.633)
Strumenti finanziari - derivati	38.472	59.706	(21.234)
Altre passività finanziarie correnti	13.636	9.126	4.510
Attività finanziarie correnti	(642.293)	(1.087.531)	445.238
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(638.617)	(1.086.181)	447.564
Altre attività finanziarie correnti	(3.676)	(1.350)	(2.326)
Indebitamento finanziario netto corrente	(552.427)	(587.308)	34.881
Indebitamento finanziario netto	1.708.453	1.454.705	253.748

L'Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2021 si è attestato a 1.708,5 milioni di euro, in aumento di 253,7 milioni di euro rispetto alla fine del 2020, in relazione agli investimenti dell'anno

e all'andamento negativo del capitale circolante, in parte compensati dalla variazione positiva della componente tasso di interesse del fair value degli strumenti finanziari derivati di copertura.

TABELLA 23

Rendiconto finanziario

(Migliaia di Euro)	2021	2020
Utile (perdita) dell'esercizio	(44.868)	(143.353)
Rettificato da:		
Ammortamenti	103.034	106.315
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	65.915	38.809
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	24	1.239
Variazioni altri fondi	(3.903)	1.661
Svalutazione (rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni	0	1.107
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(13.135)	(33.159)
Altri costi (ricavi) non monetari	11.794	10.088
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	(221.004)	(98.644)
Flusso di cassa netto da attività operativa (A)	(102.143)	(115.937)
Investimenti in attività materiali (*)	(11.884)	(13.256)
Investimenti in attività immateriali (**)	(114.817)	(106.170)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(48.774)	(31.975)
Investimenti in partecipazioni	(24.056)	(1)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	13.334	12.765
Variazione netta delle altre attività non correnti	11	(57)
Flusso di cassa netto da attività di investimento (B)	(186.186)	(138.694)
Emissione di prestiti obbligazionari	491.643	297.732
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	0	678.818
Rimborsi di prestiti obbligazionari	(400.001)	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(212.500)	(112.500)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(42.462)	1.921
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(426)	165
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento (C)	(163.746)	866.136
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	(452.075)	611.505
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	1.077.056	465.551
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	624.981	1.077.056

TABELLA 24

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(Migliaia di Euro)	2021	2020
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	2.242	24.344
Interessi attivi incassati	84	1.284
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	50.042	47.771

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 280 mila euro nel 2021 e per 1.698 mila euro nel 2020;

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 5.097 mila euro nel 2021 e per 124 mila euro nel 2020.

5.3.5 INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

- ◆ Costi operativi netti;
- ◆ Margine Operativo Lordo (o EBITDA).

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

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

TABELLA 25

Indicatori Alternativi di Performance (IAP)

IAP	FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO
Investimenti	<p>sono così determinati:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ investimenti Attività materiali al netto degli Anticipi ai fornitori versati nell'esercizio (vedi Nota 6.1 delle Note illustrative) ◆ investimenti Attività immateriali al netto degli Anticipi ai fornitori versati nell'esercizio (vedi Nota 6.2 delle Note illustrative) ◆ ricavi per servizi di costruzione (vedi Nota 7.1 delle Note illustrative) ◆ utilizzi operativi Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 6.13 delle Note illustrative)
Liquidità	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti come desumibile dai prospetti contabili consolidati

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

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

Il Conto economico è stato riclassificato secondo uno schema "a valore aggiunto" che

evidenzia il contributo delle aree gestionali caratteristica e finanziaria.

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

TABELLA 26

Conto economico consolidato riclassificato

IAP	FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Ricavi aviation	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
Ricavi non aviation	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
Ricavi per servizi di costruzione	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altri ricavi operativi	desumibile dai prospetti contabili consolidati
TOTALE RICAVI	
Costi esterni gestionali	sono così calcolati + Consumo di materie prime e materiali di consumo (desumibile dai prospetti contabili consolidati) + Costi per servizi (desumibile dai prospetti contabili consolidati) - Costi dei servizi di costruzione (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative) - Costi per rinnovi infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative) + Costo per godimento beni di terzi (desumibile dai prospetti contabili consolidati) + Altri costi (desumibile dai prospetti contabili consolidati) - Accantonamenti per svalutazione crediti (vedi Nota 7.5 delle Note illustrative)
Costi totali dei servizi di costruzione	+ Costi servizi di costruzione (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative) + Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative)
Canoni concessori	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Costo del personale netto	+ Costo per il personale (desumibile dai prospetti contabili consolidati) - Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative) - Costo del personale dedicato agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative)
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	desumibile dai prospetti contabili consolidati
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI	
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	
Ammortamenti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	sono così calcolati + Accantonamenti per svalutazione crediti (vedi Nota 7.5 delle Note illustrative) + Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (desumibile dai prospetti contabili consolidati) - utilizzi operativi Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 6.13 delle Note illustrative)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	
Proventi (oneri) finanziari	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	desumibile dai prospetti contabili consolidati
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Imposte	desumibile dai prospetti contabili consolidati
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Risultato netto attività operative cessate	desumibile dai prospetti contabili consolidati
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Utile (perdita) dell'esercizio di competenza di terzi azionisti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO DI COMPETENZA DEL GRUPPO	desumibile dai prospetti contabili consolidati

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

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

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

TABELLA 27

Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

	Fonte/Modalità di calcolo
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	corrispondente alla voce Attività immateriali dei prospetti contabili consolidati
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	corrispondente alla voce Attività materiali dei prospetti contabili consolidati
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	corrispondente alla voce Partecipazioni dei prospetti contabili consolidati
ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE	desumibile dai prospetti contabili consolidati
ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO
ATTIVITÀ COMMERCIALI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
ATTIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
PASSIVITÀ COMMERCIALI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
PASSIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
B	CAPITALE CIRCOLANTE
FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
ALTRI FONDI PER RISCHI ED ONERI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
C	QUOTA CORRENTE FONDI
	corrispondente alla voce Fondi per accantonamenti correnti dei prospetti contabili consolidati
D = B + C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI
PASSIVITÀ NON CORRENTI	+ Fondi per accantonamenti non correnti desumibili dai prospetti contabili consolidati + Altre passività non correnti desumibili dai prospetti contabili consolidati
E	PASSIVITÀ NON CORRENTI
F = A + D + E	CAPITALE INVESTITO NETTO
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
G	PATRIMONIO NETTO
PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE
PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	desumibile dai prospetti contabili consolidati
ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	+ Altre attività finanziarie correnti, desumibili dai prospetti contabili consolidati + Disponibilità liquide e mezzi equivalenti desumibili dai prospetti contabili consolidati
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO

Orario	Destinazione	Vettore	Volo	Orario	Destinazione	Vettore	Volo
11:50	Dubai	Emirates	V7 01123	11:50	Madrid	Iberia	IB 6045
11:50	Palermo	Alitalia	FR 0494	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0495
11:50	Madrid	Iberia	IB 6021	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0496
12:00	Milano Linate	Alitalia	DL 6034	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0497
12:00	Lisbon	TAP	TP 0221	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0498
12:10	Cratova	Alitalia	LY 0227	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0499
12:10	Atene	Alitalia	AA 0228	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0500
12:10	Catania	Alitalia	AZ 0229	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0501
12:20	Intarbul - New	Alitalia	FR 0420	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0502
12:20	Parla - Cdg	Alitalia	FR 0421	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0503
12:40	Amsterdam	KLM	PC 0124	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0504
12:50	Bari	Alitalia	AP 0110	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0505
13:10	Torino	Alitalia	IL 0100	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0506
13:10	Catania	Alitalia	FR 0700	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0507
13:10	Catania	Alitalia	TP 0724	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0508
13:20	Brisol	Alitalia	RD 0430	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0509
13:20	Palermo	Alitalia	VR 0070	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0510
13:20	Madrid	Alitalia	RD 0000	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0511
13:20	Alghero	Alitalia	TP 0724	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0512
13:30	Tyesto	Alitalia	LH 0100	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0513
13:30	Frankfurt	Lufthansa	AH 0200	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0514
13:30	Kyiv	Ukraine	RD 0017	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0515
13:40	London Heathrow	British	LH 0020	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0516
13:40	Dusseldorf	British	FR 0700	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0517
13:40	Abu Dhabi	Emirates	EA 0000	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0518
13:40	Prague	Wizzair	W6 0000	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0519
14:00	Zurich	Swire	VS 0000	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0520
14:00	Palermo	Alitalia	FR 0127	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0521
14:10	Dubai	Emirates	FR 0040	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0522
14:10	Madrid	Alitalia	CF 0000	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0523
14:20	Brasov	Wizzair	W6 0223	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0524
14:20	Riyadh	Saudia	AZ 0000	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0525
14:20	Lisbon	TAP	TP 0220	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0526
14:30	Parla - Cdg	Alitalia	04 0000	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0527
14:30	Frankfurt	Alitalia	AF 0100	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0528
14:30	Milano Linate	Alitalia	EY 0200	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0529
14:30	Tunis	Alitalia	RD 0070	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0530
14:30	Madrid	Alitalia	AZ 0000	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0531
14:30	Doha	Qatar	QR 0010	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0532
14:40	Cagliari	Alitalia	V7 01117	11:50	Palermo	Alitalia	FR 0533

Customer satisfaction
Soddisfazione

Innovazione
Innovation

Sostenibilità e Sustainability
Sustainability

Urban air mobility
Mobilità aerea urbana

Green finance
Finanza sostenibile

Passengers come first
Passaggi al primo posto

Mission 2030
Missioni al 2030

5.4

Asset e investimenti

5.4.1 INVESTIMENTI DEL GRUPPO ADR

TABELLA 28

Investimenti del Gruppo ADR nel 2021, 2020 e 2019

(Milioni di Euro)	2021	2020	2019
Investimenti concessione aeroportuale	105,1	98,9	174,4
Altri investimenti materiali ed immateriali	24,6	20,9	33,1
Totale investimenti	129,7	119,8	207,5
Interventi di rinnovo ¹³	47,6	32,1	47,6
Totale	177,3	151,9	255,1

Gli investimenti realizzati nell'esercizio sono relativi ai lavori di: estensione del Terminal 1- di cui sono state aperte da novembre le aree security e duty free a livello partenze, ampliamento del Nodo imbarchi D, appartenenti all' "Hub Est"- e completamento della Sala di Controllo Unica (APOC). Sono stati avviati i lavori di Ristrutturazione del Terminal 3 e le relative opere di recovery operativa. Sono proseguiti inoltre i lavori e le progettazioni degli investimenti essenziali per la sicurezza, la continuità operativa e l'adempimento agli obblighi normativi.

Sono stati spesi in totale 177,3 milioni di euro, così articolati:

- ◆ 96,2 milioni di euro destinati all'ampliamento della capacità, in dettaglio: 67,2 milioni di euro per la realizzazione del Sistema Aerostazioni Est, 19,1 milioni di euro per la realizzazione di nuovi terminal e moli e 9,9 milioni di euro per interventi su piste e piazzali;
- ◆ 33,5 milioni di euro per lo sviluppo di impianti, sistemi informatici e tecnologici a servizio degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e altri interventi minori;
- ◆ 47,6 milioni di euro per interventi di riqualificazione, manutenzione straordinaria e ristrutturazione delle infrastrutture esistenti.

¹³ Tali importi sono portati a utilizzo del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

TABELLA 29

Dettaglio investimenti dell'anno

(Milioni di Euro)	2021
Sistema aerostazioni est	67,2
Interventi su piste e piazzali	9,9
Di cui principali:	
Sala di controllo unica (APOC)	6,2
Interventi su terminal e moli	19,1
Di cui principali:	
Terminal 3 – ristrutturazione	14,6
Sviluppo impianti, sistemi ict ed altri minori	33,5
Di cui principali:	
Sistemi informativi	13,1
Sviluppi immobiliari	0,6
Totale investimenti	129,7
Di cui:	
Ultimati	29,3
In corso	100,4
Interventi di rinnovo	47,6
Totale	177,3



5.5 Strumenti di Sustainable Finance

L'emissione del primo Green Bond di ADR a novembre 2020 riflette 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.

Tale impegno è stato ulteriormente rafforzato dalla costituzione, nel novembre 2020, del Green Finance Committee, avente lo scopo di aggiornare e monitorare il Green Financing Framework, nonché di individuare gli investimenti ammissibili per l'inclusione nel portafoglio verde.

Per rafforzare la propria politica finanziaria coniugata ai propri impegni di Sostenibilità, ADR è stato il primo aeroporto al mondo a lanciare, ad aprile 2021, un Sustainability-Linked bond, che collega direttamente il costo del debito al raggiungimento di specifici obiettivi di Sostenibilità. L'operazione rappresenta un'ulteriore dimostrazione del costante e crescente commitment del Gruppo verso le questioni ambientali e di Sostenibilità.

5.5.1 GREEN BOND

IL GREEN FINANCING FRAMEWORK

Il Green Financing Framework, pubblicato a novembre 2020, descrive gli obiettivi e le modalità con cui il Gruppo ADR intende concretizzare il suo impegno in tema di Sostenibilità, tramite appositi strumenti finanziari sostenibili. Tale strumento consentirà alla Società di ricorrere al Green Debt (attraverso l'emissione di obbligazioni o l'assunzione di prestiti bancari) per finanziare e/o rifinanziare progetti con un impatto ambientale positivo (c.d. Eligible Green Project).

Il Green Financing Framework¹⁴ è stato predisposto tenendo conto dei Green Bond Principle (GBP) pubblicati dall'International Capital Market Association (ICMA) nel 2018, nonché dei Green Loan Principle (GLP) pubblicati dalla Loan Market Association (LMA) nel 2020.

ADR si impegna a migliorare costantemente il proprio approccio alla Sostenibilità e intende valutare periodicamente il Green Financing Framework per garantirne l'allineamento alle aspettative del mercato, agli standard volontari e agli sviluppi normativi.

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

- ◆ Use of proceed;
- ◆ Processo di valutazione e selezione dei progetti;

¹⁴ Il Green Financing Framework è disponibile al seguente link <https://www.ADR.it/web/aeroporti-di-roma-en/sustainable-financing>

- ◆ Gestione dei proventi;
- ◆ Reporting;
- ◆ Revisione esterna.

EMISSIONE DEL GREEN BOND

Nel novembre 2020, ADR ha emesso il suo primo Green Bond per un importo di 300 milioni di euro. La risposta degli investitori, caratterizzati da una significativa diversificazione geografica, è stata estremamente positiva: la domanda ha superato di circa 12 volte l'offerta (con ordini superiori ai 3,6 miliardi di euro). Il Green Financing Framework di ADR è stato esaminato da DNV-GL, che ha anche fornito una valutazione di ammissibilità dell'operazione Green Bond ("SPO")¹⁵.

Il Green Bond di ADR prevede il rimborso, in un'unica soluzione a scadenza in data 2 febbraio 2029, e una cedola a tasso fisso pari a 1,625%, con prima data di pagamento prevista per il 2 febbraio 2022 (long coupon). 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

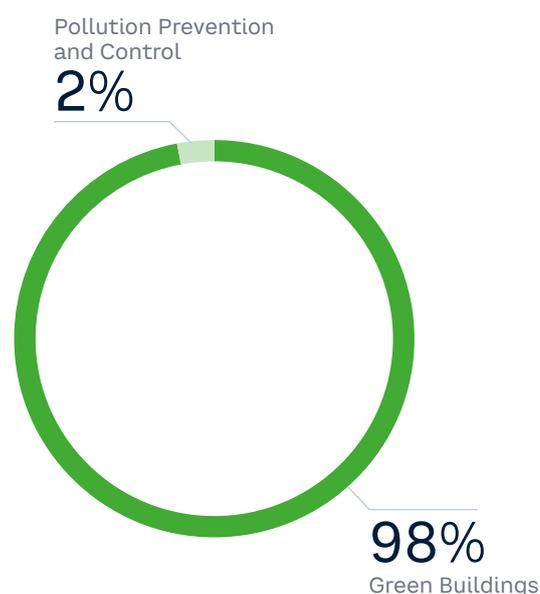
In linea con i requisiti di reporting del Green Financing Framework, ADR ha preparato e pubblicato, a distanza di 12 mesi dall'emissione, il primo Green Bond Report¹⁶ comprensivo dell'Allocation Report e dell'Impact Report. Poiché il Green Bond Allocation Report, già oggetto di limited assurance da una società di revisione indipendente, ha confermato l'avvenuto impiego integrale dei proventi dell'emissione obbligazionaria, non sarà oggetto di nuova disclosure. Pertanto, il presente paragrafo rappresenta il Green Bond Impact Report, fornendo un aggiornamento - ove rilevante - in merito ai KPI selezionati.

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

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

GRAFICO 7

Allocazione proventi per categoria di Eligible Project



¹⁵ Il SPO è disponibile al seguente link <https://www.ADR.it/web/aeroporti-di-roma-en/sustainable-financing>

¹⁶ Il Green Bond Report è disponibile al seguente link [Infomemo Automatic \(ADR.it\)](https://www.ADR.it/web/aeroporti-di-roma-en/green-bond-report)

PRINCIPALI ELIGIBLE PROJECT

Il 57% dei proventi è stato allocato per il progetto "Molo d'imbarco E e avancorpo T3", completato alla fine del 2016. La performance dei KPI dell'Impact Report tiene conto del

completamento di questo progetto a partire dal 2017. Invece, il progetto per lo sviluppo a est (a cui è stato destinato il 36% dei proventi) genererà un impatto sui KPI solo dopo il suo completamento.

TABELLA 30

Descrizione dello stato di avanzamento dei progetti eligibile

Progetto	Descrizione	Stato	Totale Costo Pro-getto ¹⁷ (Milioni di euro)	Importo Allocato (Milioni di euro)	% di 300m proventi allocati
Molo d'imbarco e Avancorpo T3	<p>I lavori hanno portato al completamento di queste nuove infrastrutture:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Molo d'imbarco E; ◆ Estensione del Terminal 3; ◆ Sistema HBS-BHS dedicato al sistema del terminal ovest. <p>I nuovi edifici contribuiscono a offrire ai passeggeri un'esperienza aeroportuale senza soluzione di continuità attraverso 14 contact gate e 8 gate per gli autobus, all'interno di una struttura innovativa dotata di impianti tecnologicamente avanzati, implementati in linea con le migliori pratiche energetiche e di costruzione.</p>	Completato	341.00	170.50	57%
Sviluppo a Est	<p>I lavori, ora in corso, stanno portando al completamento di queste nuove infrastrutture:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Nuovo molo d'imbarco A e relativi piazzali; ◆ Estensione del Terminal 1 Nord e sala commerciale airside; ◆ Estensione del Terminal 1 Ovest e ristrutturazione dell'area d'imbarco C, per migliorare l'area commerciale airside; ◆ Nuova immigration process area. <p>Questi nuovi edifici, una volta completati, contribuiranno ad offrire ai passeggeri un'esperienza aeroportuale senza soluzione di continuità, attraverso 23 nuovi gate (13 contact e 10 per autobus) e 3 nuovi nastri per il ritiro dei bagagli.</p> <p>Tutti gli impianti sono stati progettati in linea con i più elevati standard in termini di costruzione e misure energetiche. Il molo A sarà certificato LEED.</p>	In corso	354.70 ¹⁸	106.71	36%
Totale			695.70	277.21	92%

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 progetti eligibile. I KPI all'interno della tabella sottostante sono stati selezionati tra gli indicatori proposti per i Green Building come i più rilevanti per misurare i benefici ambientali derivanti dai progetti eligibile.

Per il consumo di energia e le emissioni di CO₂, la performance media del 2014, 2015 e 2016 è stata selezionata come baseline. Questo consente di mettere in luce le performance antecedenti al completamento del progetto, alla fine del 2016, del molo d'imbarco E e dell'avancorpo T3. Per quanto riguarda il cosiddetto "anno di osservazione", è stato selezionato il 2019, come ultimo anno completo prima della crisi

¹⁷ Il costo totale del progetto include i) le spese in conto capitale finanziate attraverso alcune risorse capex di ADR e quindi non finanziate da Green Bond e ii) il saldo dei cosiddetti Green Project Eligible per potenziali future emissioni di green bond.

¹⁸ Rispetto al Green Bond report pubblicato a novembre 2021, è stata aggiornata la stima a finire del "Total Project Cost" dello "Sviluppo a est", con un incremento di 1,4 milioni di euro".

pandemica COVID-19, che ha influenzato sia il traffico che le operazioni, compresi i cambiamenti nella gestione dei sistemi di riscaldamento e raffreddamento degli edifici, che

hanno portato a un peggioramento temporaneo, non ricorrente e imprevedibile dei KPI.

TABELLA 31

KPI ambientali associati

KPI	Descrizione, metodologia e assunzioni	Impatto ¹⁹
Riduzione del consumo di energia	Consumi energetici dei Terminal di FCO (Kwh) (#passeggeri)*(superficie netta complessiva dei Terminal in mq)	-28%
Riduzione delle emissioni di CO ₂	Emissioni di CO ₂ equivalenti dei Terminal di FCO (Kg) (#passeggeri)*(superficie netta complessiva dei Terminal in mq) <ul style="list-style-type: none"> ◆ emissioni di CO₂ calcolate secondo la metodologia location-based generate dall'elettricità acquistata per i Terminal di FCO; ◆ il fattore di emissione per kWh calcolato secondo gli standard Italiani ISPRA²⁰; ◆ i consumi elettrici non comprendono la produzione in-house o l'acquisto di energia rinnovabile (8% circa del totale di elettricità consumata nei terminal nel 2019). 	-42%

Certificazioni e sustainable labels per i green buildings

Certificazione di eligible buildings secondo protocolli ambientali internazionali, quali:

- ◆ LEED²¹ Gold
- ◆ BREEAM²² Very Good
- ◆ EPBD²³ A

Agenda delle certificazioni sostenibili di ADR

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

Conseguimento della certificazione LEED gold

- ◆ Ciampino General Aviation Terminal (completato);
- ◆ Fiumicino Boarding Area A (design certificato come LEED-ready);
- ◆ Hubtown real estate (progetto certificato come LEED-ready)
- ◆ Kinder garden (lavori completati; presentazione dei documenti per certificazione LEED completata nel 2021; rilascio della certificazione previsto per il 2022, target Gold);

Green Bond Eligible Projects - Molo d'imbarco E e edificio anteriore T3:

BREEAM Certificazione target "Excellent" (migliorativo rispetto al precedente obiettivo "Very Good").

Valutazione completata nel 2021, presentazione dei documenti per certificazione BREEAM da completare nel primo trimestre del 2022 e rilascio conseguente della certificazione.

Green Bond Eligible Projects - Hub East - pier A:

Certificazione LEED in corso, target "Gold"

Prima valutazione del progetto presentata ad ottobre 2021; Le nuove modifiche proposte al Design Project necessitano di una seconda valutazione del progetto, da completare nella prima metà del 2022.

La revisione della costruzione sarà presentata nel 2022, dopo il completamento dei capex, e la certificazione sarà rilasciata conseguentemente.

Il progetto esecutivo è stato certificato come idoneo per Leed Gold dal revisore indipendente Bureau Veritas.

Green Bond Eligible Projects - Hub East - T1 front building:

Certificazione BREEAM da conseguire, target "Very Good"

Il processo di valutazione e certificazione sarà avviato nel 2022 non appena i lavori saranno completati.

¹⁹ Fonte: report interno ADR

²⁰ "Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale", a state-owned independent body focusing on environmental research

²¹ LEED - Leadership in Energy and Environmental Design

²² BREEAM - Building Research Establishment Environmental Assessment Method

²³ EPBD - Energy Performance of Buildings Directive

5.5.2 SUSTAINABILITY-LINKED BOND

IL SUSTAINABILITY-LINKED FINANCING FRAMEWORK

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

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

Nel caso dei Sustainability-Linked Bond (SLB), il corpo centrale del Framework, in linea con le disposizioni contenute nei SLBP, si compone delle seguenti sezioni:

1. selezione dei Key Performance Indicator (KPI);
2. Sustainability Performance Target (SPTs);
3. caratteristiche finanziarie;
4. reporting;
5. revisione esterna.

Il Sustainability-Linked Financing Framework potrebbe essere impiegato da ADR anche per nuove operazioni finanziarie.

EMISSIONE DEL SUSTAINABILITY-LINKED BOND

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

L'emissione prevede il rimborso in unica soluzione a scadenza in data 30 luglio 2031, e il pagamento di una cedola a tasso fisso pari all'1,750%, pagabili ogni anno in via posticipata nel mese di luglio, a partire da luglio 2022. Il prezzo di emissione è stato fissato in 98,839 ed il rendimento effettivo a scadenza è pari a 1,875%.

L'emissione, quotata presso la Borsa irlandese, prevede l'applicazione di un potenziale step-up sugli interessi fino a 25 BPS attivabile a partire dalla prima cedola pagabile dal 2028 fino a scadenza in caso di mancato conseguimento di uno o più Target (SPT's) di Sostenibilità riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework.

PROGRESS REPORT

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

KPI 1

EMISSIONI DI CO₂ SCOPE 1 E SCOPE 2 (TONNELLATE)

1. **Definizione della metrica:** le emissioni di CO₂ Scope 1 e 2 generate dalle attività operative di ADR. L'unità di misura è tonnellate/anno;
2. **Unità:** Percentuale di riduzione delle tonnellate di biossido di carbonio equivalente (tCO₂);
3. **Perimetro:** Aeroporto di Fiumicino (FCO);
4. **Metodologia:** il totale delle emissioni di CO₂ Scope 1 e 2 è calcolato secondo le regole ACA per il Livello 4+ definite da ACI Europe, in linea con le indicazioni fornite dalla certificazione ISO 14064-1. Questo schema prevede la contabilizzazione delle emissioni dirette e indirette, distinguendole in tre tipologie o Scope: (i) Scope 1: emissioni dirette; (ii) Scope 2: emissioni indirette associate al consumo di energia; (iii) Scope 3: altre emissioni indirette. In particolare, il presente KPI si concentra sulle prime due tipologie:
 - ◆ emissioni dirette di CO₂ (Scope 1): "fonti fisse", "fonti mobili", "emissioni di processo", e "altre". I fattori di emissione

per lo Scope 1 sono stati individuati in linea con il GHG Protocol;

- ◇ emissioni indirette di CO₂ (Scope 2) associate al consumo di energia: emissioni da elettricità acquistata, riscaldamento e raffreddamento. I fattori di emissione associati al consumo di elettricità sono quelli pubblicati dall'ISPRA3.

5. Baseline:

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

6. Progress:

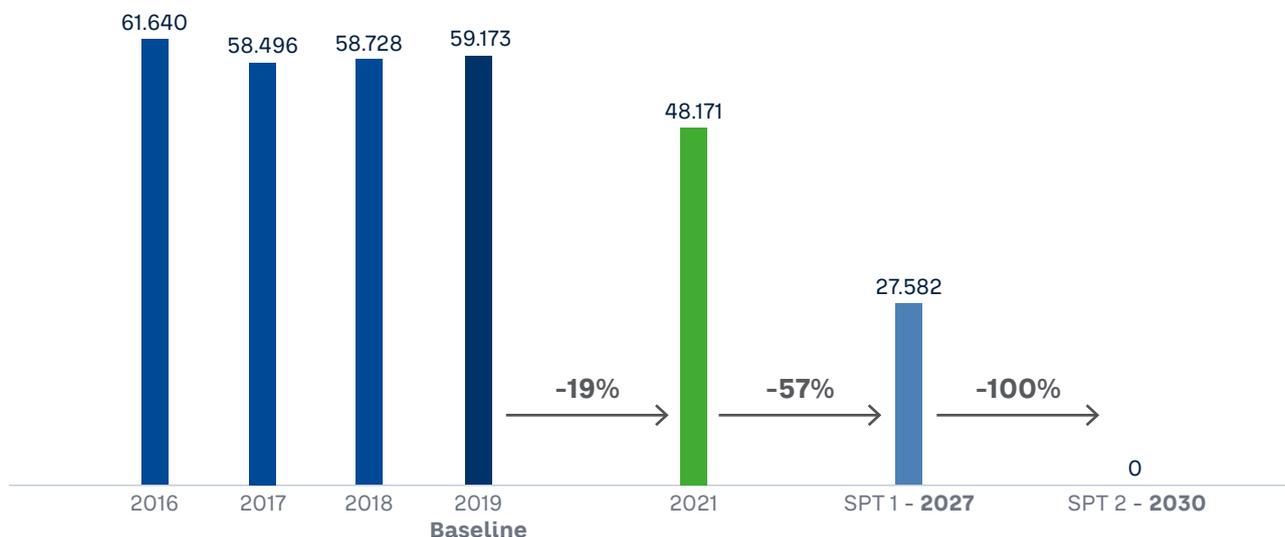
- ◇ valore totale anno 2021 Scope 1 and 2: **48.171 ton CO₂** (Scope 1= 2.078 e Scope 2= 46.092);
- ◇ track progress rispetto alla Baseline: **-18,6%**.

Come noto, l'operatività aeroportuale è stata fortemente influenzata dalla crisi pandemica COVID-19, sia per l'importante diminuzione dei movimenti degli aeromobili sia per le

politiche sanitarie dettate dal Ministero della Sanità a tutela della sicurezza dei passeggeri e degli operatori aeroportuali. Tuttavia, la sostanziale diminuzione dei passeggeri (-73% sull'aeroporto di Fiumicino) non ha implicato una correlata riduzione dei consumi energetici, dal momento che le operazioni di raffrescamento e riscaldamento delle strutture aeroportuali sono state influenzate, e continuano ad esserlo, dai protocolli sanitari, che richiedono una continua areazione degli spazi comuni. Tutto ciò inevitabilmente impatta sui consumi energetici, ma risulta essere di fondamentale importanza per la sicurezza di operatori e passeggeri. Inoltre, al fine di assicurare il mantenimento del distanziamento sociale, le condizioni sanitarie richieste e l'ottimizzazione degli impianti in funzione, lo scalo di Fiumicino è stato oggetto di molteplici cambiamenti circa la configurazione dell'aeroporto, tenendo in considerazione le diverse capacità operative legate al numero dei passeggeri. Tale approccio è stato adottato per assicurare una migliore gestione della situazione pandemica ed ottimizzare i consumi dello scalo.

GRAFICO 8

Emissioni Scope 1 & 2 (tonnellate di CO₂)



KPI 2

MANTENIMENTO DELLA CERTIFICAZIONE ACA LEVEL 4+

Definizione della metrica: ACA Level 4+ è la certificazione più avanzata nel settore aeroportuale che mira a raggiungere la riduzione delle emissioni, incluse le emissioni Scope 3

Perimetro: aeroporto di Fiumicino (FCO)

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

- ◆ presentazione dell'impronta di carbonio verificata secondo i requisiti di livello 4;
- ◆ Revised Carbon Management Plan: il Piano deve dimostrare che l'aeroporto ha raggiunto in modo tempestivo qualsiasi obiettivo pertinente a lungo termine o milestone intermedia prevista;
- ◆ aggiornamento dello Stakeholder Partnership Plan con informazioni sui progressi in merito alla riduzione delle emissioni degli Stakeholder rispetto all'obiettivo generale;
- ◆ presentazione annuale dell'impronta di carbonio non verificata negli anni intermedi;
- ◆ ogni due rinnovi (cioè ogni sei anni), l'aeroporto deve dimostrare di essere in linea con la traiettoria prevista verso il proprio obiettivo a lungo termine o milestone intermedia.

Progress:

- ◆ certificazione mantenuta;
- ◆ dal 2011 ADR ha aderito al sistema di certificazione ACA di ACI Europe (Airports Council International) con l'obiettivo di ridurre le emissioni dirette e indirette di CO₂. A fine 2020, l'ACI Europe ha introdotto altri due livelli di accreditamento: 4 (Transformation) e 4+ (Transition). ADR ha raggiunto il nuovo livello massimo di certificazione, ACA - Level Transition 4+, per l'aeroporto di Fiumicino e di Ciampino. Gli scali gestiti da ADR sono stati i

primi in Europa e i terzi a livello mondiale ad ottenere questo importante riconoscimento;

- ◆ ADR si impegna a raggiungere l'obiettivo Net Zero Carbon entro il 2030. Si riportano di seguito i principali ambiti di azione su cui ADR sta operando:
 - ◆ la realizzazione in aeroporto di due grandi centrali fotovoltaiche multi-megawatt per le quali sono in corso delle verifiche amministrative;
 - ◆ la realizzazione di sistemi di storage elettrico e termico, attraverso un bando Europeo vinto insieme ad altre società per l'installazione delle Second Life Batterie (Progetto Pioneer);
 - ◆ l'uso di biometano e di infrastrutture di trasporto a basse emissioni di carbonio, l'installazione di diverse colonnine di ricarica per i veicoli elettrici e la predisposizione dell'infrastruttura elettrica a servizio delle stesse;
 - ◆ l'introduzione del Sustainable Aviation Fuel (SAF) e l'uso di energia smart e green negli aeroporti all'interno del Progetto Europeo vinto nel 2020 ALIGHT - in questo ambito ADR ha reso disponibile il SAF per alcuni dei voli della compagnia ITA a ottobre 2021 e il Hydrogenated Vegetable Oils (HVO) a novembre 2021;
 - ◆ progressiva transizione delle flotte operative (es. auto di servizio, mezzi operativi o navette passeggeri) verso veicoli a ridotte emissioni, tramite elettrificazione o utilizzo di biocarburanti;
 - ◆ iniziative di sensibilizzazione e supporto verso tutti gli Stakeholder aeroportuali coinvolti nelle attività emissive, come compagnie aeree, operatori dei servizi di handling, sub-concessionari e retailer, dipendenti e addetti aeroportuali e altresì i passeggeri;
 - ◆ predisposizione di una partnership con CHOOSE, per offrire una soluzione ai passeggeri di compensazione delle

emissioni CO₂ connesse al proprio volo.

KPI 3

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

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

Perimetro: Aeroporto di Fiumicino (FCO)

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

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

Baseline:

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

Progress:

- ◆ valore Totale Scope 3: 217.206 tonnellate di CO₂ e 18,6 kg CO₂ per passeggero;
- ◆ track progress rispetto alla Baseline: +30% (per passeggero)

L'andamento dell'indicatore kg CO₂ per passenger è stato influenzato in modo considerevole dalla pandemia che ha comportato l'aumento delle emissioni.

La motivazione principale è da attribuirsi alle emissioni legate alla "Accessibilità dei passeggeri che viaggiano da e verso l'aeroporto", che rappresentavano, nel 2019, l'89% delle emissioni di Scope 3 incluse nella baseline. Nel 2021, la scelta della modalità di accesso dei passeggeri in aeroporto ha evidenziato un notevole incremento (più che raddoppiato) dell'utilizzo della propria auto personale con un accompagnatore e del servizio taxi, mentre l'uso degli altri mezzi pubblici, come autobus, car sharing e NCC è fortemente diminuito. È opportuno sottolineare che tale andamento è dipeso sia dalla generale e diffusa preferenza tra i passeggeri a limitare l'utilizzo dei mezzi pubblici, ma anche dalla soppressione di numerose corse da parte delle compagnie di trasporto pubblico. Valgono le stesse osservazioni per gli spostamenti del personale, non facente capo ad ADR, che si è recato presso lo scalo per esigenze lavorative. La tabella che segue mette in luce le differenze che intercorrono tra l'anno 2019 e l'anno 2021 circa il mezzo di trasporto preferito dai passeggeri per recarsi in aeroporto. Sono state riportate le maggiori variazioni che riguardano, principalmente, i mezzi a carburante con un impatto maggiormente negativo dal punto di vista delle emissioni rispetto ad altri come ad esempio il treno.

TABELLA 32

Distribuzione mezzi di trasporto via strada

Mezzo di trasporto (accessi via strada)	% Passeggeri 2019	% Passeggeri 2021	Variazione %
Taxi	9.9%	15.8%	5.9%
Auto propria con accompagnatore	18.2%	41.9%	23.7%
Bus	18.1%	1.1%	-17%
Car sharing	0.6%	0.1%	-0.5%
NCC	2.7%	0.8%	-1.9%
Auto/moto propria	27.7%	12.0%	-15.7%
Auto a noleggio	2.7%	2.7%	0%

GRAFICO 9

Emissioni Scope 3 (escluse fonti aeromobili) per passeggero (Kg di CO₂)





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

Relazione della società di revisione indipendente sul Sustainability-Linked Bond

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

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato (*"limited assurance engagement"*) del Progress Report 2021 riferito al Sustainability-Linked Bond 2021 di Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito la "Società") costituito dal "Progress Report al 31 dicembre 2021" (nel seguito anche "Report"), predisposto in conformità al *Sustainability-Linked Financing Framework* pubblicato ad aprile 2021.

Il Progress Report 2021 è inserito nella Relazione Annuale Integrata della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2021.

Responsabilità degli Amministratori della Società per il Report

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del Progress Report 2021 in conformità al Sustainability-Linked Financing Framework descritto all'interno del paragrafo 5.5.2 della Relazione Annuale Integrata della Società al 31 dicembre 2021.

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

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

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

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

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

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Aeroporti di Roma S.p.A.
 Relazione della società di revisione
 31 dicembre 2021

La nostra società di revisione applica l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul Progress Report 2021 riferito al Sustainability-Linked Bond 2021 sulla base delle procedure svolte. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" ("ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board ("IAASB") per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che il Report non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Progress Report 2021 del Sustainability-Linked Bond 2021, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti principali procedure:

- 1 ottenimento e lettura della second party opinion;
- 2 interviste con la Direzione e il personale rilevante responsabile del Progress Report 2021 della Società al fine di ottenere una comprensione dei processi, dei sistemi e dei controlli esistenti;
- 3 ottenimento di un prospetto relativo alle emissioni di CO2 di scope 1, 2 e 3 per passeggero (escluse fonti da aeromobili) relative all'esercizio 2021 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 4 comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni relative alle emissioni di CO2 di scope 1, 2 e 3 per passeggero (escluse fonti da aeromobili) relative all'esercizio 2021 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 5 svolgimento di limitate procedure di verifiche documentali al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione e l'elaborazione delle informazioni relative alle emissioni di CO2 di scope 1, 2 e 3 per passeggero (escluse fonti da aeromobili) relative all'esercizio 2021 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 6 svolgimento di limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati relative l'elaborazione delle informazioni relative alle emissioni di CO2 di scope 1, 2 e 3 per passeggero (escluse fonti da aeromobili) relative all'esercizio 2021 con riferimento all'aeroporto di Fiumicino;
- 7 verifica del mantenimento della certificazione ACA (*airport carbon accredited*) livello 4+ al 31 dicembre 2021.



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Progress Report 2021 riferito al Sustainability-Linked Bond 2021 della Aeroporti di Roma S.p.A. non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al Sustainability-Linked Financing Framework descritto all'interno del paragrafo 5.5.2 della Relazione Annuale Integrata della Società al 31 dicembre 2021.

Roma, 31 marzo 2022

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Maffei', written over a light blue grid background.

Marco Maffei
Socio

5.6

Customer experience

5.6.1 QUALITÀ DEL SERVIZIO

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

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

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

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

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

In particolare, ADR effettua:

- ◆ sondaggi ai passeggeri per verificarne il livello di soddisfazione e analizzarne le esigenze ed aspettative;
- ◆ controlli oggettivi per verificare le

prestazioni effettivamente erogate ai passeggeri e confrontarle con standard nazionali/internazionali, performance passate o indicatori;

- ◆ partecipazione a programmi di benchmarking e rating internazionali per conoscere il posizionamento di ADR rispetto agli aeroporti competitor e identificare gli aeroporti best in class sugli indicatori di servizio che hanno un impatto sull'esperienza del passeggero;
- ◆ interventi continui di manutenzione e riqualifica delle strutture aeroportuali per rendere l'aeroporto adeguato all'evoluzione delle esigenze dei clienti;
- ◆ piani qualità per l'identificazione e realizzazione delle iniziative volte a mantenere eccellenti livelli di servizio e migliorare la customer experience, collaborando con le linee di business per soddisfare le necessità dei passeggeri individuate attraverso il monitoraggio dei KPI, l'ascolto del cliente, il benchmarking con gli aeroporti internazionali, lo scouting di soluzioni innovative messe a disposizione dal mercato.

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

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

La soddisfazione dei passeggeri

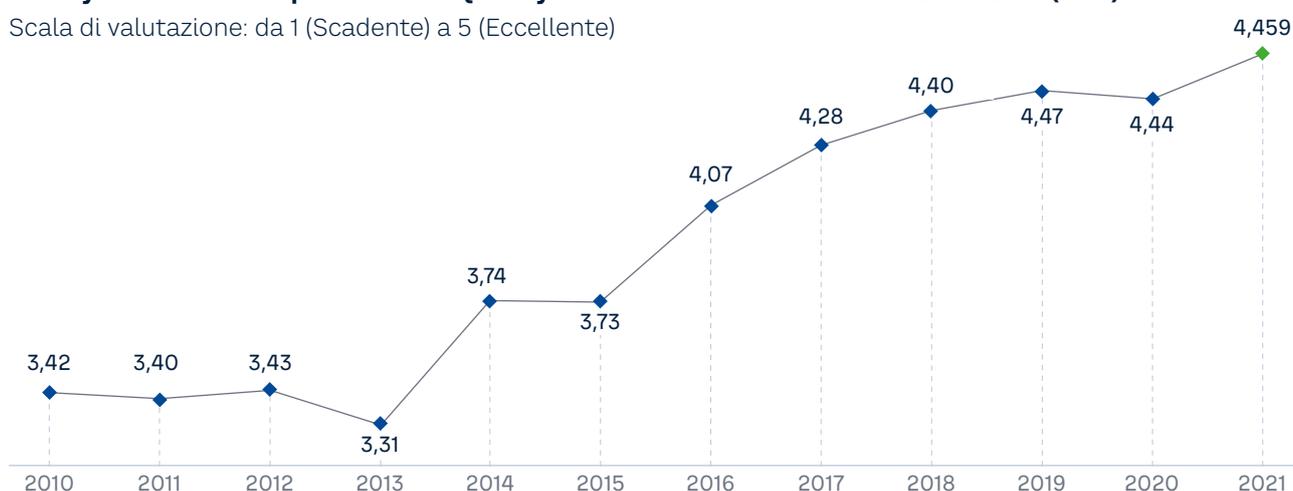
ADR si è dotata dei principali strumenti di rilevazione della customer experience riconosciuti a livello internazionale per monitorare la qualità offerta e il grado di soddisfazione dei passeggeri al fine di individuare possibili aree di miglioramento e tradurle in azioni concrete. Tali strumenti si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

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

GRAFICO 10

Survey ACI World – Airport Service Quality. Indice Overall Satisfaction 2010-2021 (FCO)²⁴

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



Controllo della qualità dei servizi sugli spazi sub-concessi

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

Nel 2021, questi controlli hanno registrato complessivamente circa 2.870 ispezioni locali, che sono eseguite basandosi su una check-list preparata e concordata anche con le funzioni aziendali specialistiche (es. Ambiente e Rumore, Health & Safety, Legale, ecc.). Le attività vengono gestite attraverso l'ausilio di una piattaforma informatica, avviata a fine del 2020, che consente: la programmazione dei controlli ispettivi, l'utilizzo di check-list su tablet, la mappatura geolocalizzata delle non-conformità rilevate, la gestione delle contromisure generate per ogni non-conformità riscontrata nei sopralluoghi. La checklist utilizzata nelle verifiche è stata revisionata nel corso del 2021

²⁴ Fonte: ACI World – Airports Council International: Airport Service Quality - Survey Report. ACI World misura la qualità percepita dai passeggeri in oltre 317 aeroporti nel mondo, mediante un minimo di 350 interviste trimestrali in ogni singolo aeroporto (800 a FCO fino a 1QTR 2020; 500 dal 3QTR 2020 a seguito del COVID-19). Vengono monitorati in modo continuativo 34 differenti parametri della qualità percepita del servizio, riguardanti: Overall Satisfaction, Access, Check-In, Passport/Personal ID Control, Security, Finding Your Way, Airport Facilities, Airport Environment e Arrivals Services. ACI è un'associazione senza fini di lucro di operatori aeroportuali civili costituita nel 1991 e con sede a Montréal.

con il supporto di Health & Safety e Ambiente e Rumore, al fine di gestire ed indirizzare eventuali nuovi rischi emersi in seguito a cambiamenti delle infrastrutture, aggiornamenti normativi, esiti di precedenti monitoraggi. Infine, si sottolinea che il sistema di controllo indicato è anche utilizzato propedeuticamente alle successive verifiche ambientali specialistiche eseguite dalle funzioni aziendali competenti.

Al fine di stimolare comportamenti ambientali virtuosi da parte dei sub-concessionari, ADR ha elaborato un "Vademecum ambientale", all'interno del quale sono riepilogati gli indirizzi e le buone pratiche da attuarsi negli spazi sub-concessi in riferimento ai temi ambientali individuati nelle "Nota Informativa Ambientale", e l'ha condiviso, nel 2021, con tutti i sub-concessionari. Il documento è alla sua prima edizione e l'obiettivo di ADR è quello di garantirne un costante aggiornamento così da aumentare la sensibilizzazione sul tema ambientale da parte dei suoi clienti.

5.6.2 LE INIZIATIVE

In linea con gli anni passati e tenuto conto delle nuove esigenze derivanti dall'emergenza sanitaria, anche nel 2021 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 centrati sulla **customer experience**.

Interventi infrastrutturali

Nel 2021, sono stati realizzati diversi interventi infrastrutturali con la messa a disposizione di nuovi servizi al passeggero che si riportano di seguito:

- ◆ **La ristrutturazione delle isole check-in "J" e "K" al Terminal T3**, a completamento dei lavori iniziati nel 2020 con l'isola "I", ha visto un incremento di numero di banchi a disposizione, collettori più efficienti, spazi più ampi e maggiore luminosità, con una incrementata percezione di comfort nell'area stessa. All'intervento è stata associata l'installazione di segnaletica dinamica che consente di indirizzare i passeggeri indicando loro, oltre al numero dei banchi, anche le compagnie aeree che fanno accettazione;
- ◆ **La riapertura, nel mese di agosto 2021, della hall check-in del T1**, chiusa dai primi mesi della pandemia, si inserisce in una logica di **massimizzazione dei livelli di servizio**, mettendo a disposizione dei passeggeri **un'infrastruttura rinnovata, più ampia e funzionale** per assicurare fluidità nelle operazioni aeroportuali. Tra i miglioramenti effettuati durante i lavori, si evidenzia **l'installazione di un impianto ledwall lungo circa 130m** (600 mq), che accompagna il percorso dei passeggeri dal check-in al controllo sicurezza, per il quale studenti e docenti di AANT (Accademia delle Arti e delle Nuove Tecnologie) hanno realizzato la campagna multimediale "Italian History / Italian Stories" che racconta, con suggestioni visive l'Italian way of life ed esorta a volare di nuovo e a tornare a connettersi. I controlli



sicurezza del Terminal 1 hanno riaperto in una configurazione del tutto rinnovata e più ampia, sviluppata in un'area nuova, l'ET1 (Estensione del Terminal 1): è stata realizzata la nuova **preparation area**, prima del security check-point, che guida i passeggeri nell'individuare gli oggetti non ammessi in cabina e consente una corretta **raccolta differenziata** dei vari elementi di scarto tramite cestini/svuota-liquidi integrati negli arredi, macchine compattatrici per lo **smaltimento di plastica, alluminio e liquidi**. Gli stessi arredi sono stati installati anche ai controlli di sicurezza T3 Est. Tutte le linee sicurezza sono dotate di **sistemi innovativi per la sanificazione** delle vaschette tramite raggi UVC, di sistemi di movimentazione e recupero delle vaschette per rendere più fluido il processo di **Shoes Metal Detector** per il controllo selettivo delle calzature, che abbatte la necessità di rimozione delle stesse da parte del passeggero di oltre il 70%. In conformità con il security check point del Terminal 3 Est e Transiti, anche al Terminal 1 è stata realizzata la **destress area** in cui i passeggeri possono sistemare il proprio bagaglio a mano dopo i controlli; essa è caratterizzata da una parete ondulata in Corian che conferisce all'ambiente una sinuosa andatura ed è capace di tenere insieme soluzione architettonica e comfort al passeggero, integrando, alla linea architettonica della parete, il sistema-verde alimentato da un'irrigazione ad acque industriali che

traguarda un impatto ecosostenibile.

Nel mese di novembre 2021, i rilasci delle aree infrastrutturali sono proseguiti con l'apertura della **piazza airside** del Terminal T1, uno spazio del tutto nuovo, caratterizzato da arredi confortevoli e innovativi: ledwall per le informazioni di volo e i contenuti esperienziali, sedute dotate di punti ricarica, un nuovo banco informazioni e un ascensore rivestito con un sistema di led trasparenti. A seguire, nel mese di dicembre 2021, è stato aperto il nuovo **duty free**, che conduce i passeggeri dai controlli sicurezza del T1 alla piazza, verso le aree di imbarco, in uno spazio molto ampio con un'offerta variegata, consentendo un'esperienza completamente immersiva.

Coerentemente con l'impegno in tema Sostenibilità, è stata inoltre attivata l'iniziativa rivolta ai passeggeri per consentire loro di compensare le emissioni di CO₂ connesse al proprio volo. La compensazione contribuirà a realizzare, in aree in via di sviluppo, progetti verificati e certificati secondo rigorosi standard internazionali.

Stessa attenzione e cura viene dedicata alle persone con ridotta mobilità così da garantire il massimo comfort e la fruizione dei servizi offerti nei terminal. Nel 2021 sono stati assistiti circa 100.143 passeggeri sullo scalo di Fiumicino e 7.405 su quello di Ciampino.

Infine, relativamente alla gestione dei bagagli, si segnala una percentuale di bagagli disguidati del 6,16% su Fiumicino.

ACI World misura la qualità percepita dai passeggeri in oltre 317 aeroporti nel mondo, mediante un minimo di 350 interviste trimestrali in ogni singolo aeroporto (800 a FCO fino a 1QTR 2020; 500 dal 3QTR 2020 a seguito del COVID-19). Vengono monitorati in modo continuativo 34 differenti parametri della qualità percepita del servizio, riguardanti: Overall Satisfaction, Access, Check-In, Passport/Personal ID Control, Security, Finding Your Way, Airport Facilities, Airport Environment e Arrivals Services.

ACI è un'associazione senza fini di lucro di operatori aeroportuali civili costituita nel 1991 e con sede a Montréal.



5.7

Capitale Umano

Il 2021, dal punto di vista della gestione e valorizzazione del Capitale Umano, è stato un esercizio bivalente: da un lato, il persistere dell'impatto della pandemia -non solo sul settore aeroportuale -ha richiesto alcune politiche di attenzione al contenimento dei costi e contestualmente posto l'accento sulla salvaguardia della salute nei confronti dei passeggeri, Stakeholder e dipendenti, dall'altro, si è provveduto a progettare la strategia di sviluppo e valorizzazione del Capitale Umano, ponendole basi per la ripartenza. Per quanto concerne l'aspetto occupazionale, si è

sperimentata una crescita di organico pari al +7% rispetto alla fine del 2020.

Il numero dei dipendenti, al 31 dicembre 2021, si attesta a 3.345 (vs 3.121 nel 2020). In termini di full time equivalent (FTE), la forza media del Gruppo dell'esercizio 2021 è risultata pari a 3.004, in aumento di +32,6% FTE rispetto al 2020.

Il principale fattore di tale crescita è riconducibile all'estensione di perimetro (ingresso nel Gruppo delle Società ADR Ingegneria e ADR Infrastrutture per un totale di 199,3 FTE).

TABELLA 33

Organico suddiviso per genere

Genere	2021	2020	2019
Donne	37%	37%	40%
Uomini	63%	63%	60%

TABELLA 34

Dipendenti per contratto di lavoro e genere

CONTRATTO DI LAVORO E GENERE	U.M.	2021	2020	2019
TEMPO INDETERMINATO	No.	3.191	3.112	3.104
Uomini	No.	2.046	1.958	1.957
Donne	No.	1.145	1.154	1.147
TEMPO DETERMINATO	No.	154	9	455
Uomini	No.	60	4	188
Donne	No.	94	5	267
TOTALE DIPENDENTI	No.	3.345	3.121	3.559
Totale Uomini	No.	2.106	1.962	2.145
Totale Donne	No.	1.239	1.159	1.414

TABELLA 35

Organico suddiviso per tipo di contratto

Genere	2021	2020	2019
Tipo di contratto: FULL TIME			
Uomo (n)	1.704	1.610	1.621
Donna (n)	588	595	592

Genere	2021	2020	2019
Tipo di contratto: PART TIME			
Uomo (n)	402	352	524
Donna (n)	651	564	822

TABELLA 37

Dipendenti per tipo di contratto per area (FCO e CIA)

Tipo di contratto e area	U.M.	2021	2020	2019
Tempo indeterminato	No.	3.191	3.112	3.104
FCO	No.	2.908	2.847	2.835
CIA	No.	283	265	269
Tempo determinato	No.	154	9	455
FCO	No.	138	9	411
CIA	No.	16	0	44
Totale	No.	3.345	3.121	3.559
Totale FCO	No.	3.046	2.856	3.246
Totale CIA	No.	299	265	313

TABELLA 36

Percentuale di categorie protette per tipologia contrattuale sul totale dipendenti per tipologia contrattuale

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

TABELLA 38

Percentuale di categorie protette per tipologia contrattuale sul totale dipendenti per tipologia contrattuale

RAPPORTO	2021	2020	2019
Totale categoria protetta/ Totale dipendenti	2,4%	2,5%	-

Il persistere dell'emergenza pandemica ha fatto sì che il confronto tra il Gruppo e le Parti Sociali si sia incentrato principalmente sulla necessità di ricorrere all'attivazione degli ammortizzatori sociali (CIG, Fondo del Trasporto Aereo), anche attraverso la firma di un accordo quadro in materia. L'Azienda e le OO.SS. si sono incontrate mensilmente per monitorare e valutare gli aspetti applicativi della CIG, siglando specifici accordi con le Parti Sociali che hanno consentito il necessario contenimento del costo del lavoro. Nel corso dell'anno, ulteriori intese con le OO.SS.

hanno prorogato il ricorso agli ammortizzatori sociali e siglato un accordo in materia.

L'attenzione allo sviluppo del Capitale Umano si è concretizzata nella definizione della **People Strategy ADR 2021-2023**, ossia un sistema coerente di processi, strumenti, azioni di sviluppo e formazione, che supportano la visione strategica e l'evoluzione del business, coerentemente con il posizionamento del Gruppo e con il Piano di Sviluppo.

ADR, inoltre, ha adottato una Policy in materia di Diversità, Uguaglianza ed Inclusione (c.d. DE&I) che, in coerenza con quanto definito da Atlantia, si pone l'obiettivo di favorire e promuovere la

cultura della diversità, garantendo a ciascun dipendente uguali condizioni ed opportunità professionali, nonché il rispetto dei diritti fondamentali nell'ambiente di lavoro.

TABELLA 39

Dipendenti per categoria professionale e genere

GENERE	2021	2020	2019
DIRIGENTI	1,7%	1,7%	1%
Donne	0,3%	0,3%	0,2%
Uomini	1,4%	1,5%	1%
QUADRI	8,9%	8,9%	8%
Donne	2,7%	2,7%	2,3%
Uomini	6,2%	6,2%	5%
IMPIEGATI	55,4%	55,1%	57%
Donne	24,5%	24%	26%
Uomini	30,9%	31,1%	30%
OPERAI	34,1%	34,3%	34%
Donne	9,6%	10,2%	11%
Uomini	24,5%	24,1%	23%

TABELLA 40

Dipendenti per categoria professionale e fasce di età

FASCE D'ETÀ	2021	2020	2019
DIRIGENTI	1,7%	1,7%	1%
<30	0,0%	0,0%	0,0%
30-50	0,9%	0,9%	0,6%
>50	0,9%	0,9%	0,8%
QUADRI	8,9%	8,9%	8%
<30	0,0%	0,0%	0,0%
30-50	5,5%	5,3%	4,4%
>50	3,4%	3,6%	3,1%
IMPIEGATI	55,4%	55,1%	57%
<30	2,8%	2,1%	5,6%

FASCE D'ETÀ	2021	2020	2019
30-50	36,5%	36,7%	37,9%
>50	16,0%	16,4%	13,1%
OPERAI	34,1%	34,3%	34%
<30	0,8%	1,2%	2,8%
30-50	20,5%	21,7%	22,5%
>50	12,7%	11,2%	9,1%

La volontà di incentrare la propria azione attorno alle tematiche ESG, perseguendo l'ambizione di diventare Careport, ha condotto, nel 2021, alla definizione di un piano di formazione relativo alle tematiche di Sostenibilità - il Sustainability Awareness Program - rivolto a circa 800 dipendenti, con il fine di sensibilizzare, informare e formare le risorse in merito ai Sustainability Goal.

Tra le iniziative di **People care** rivolte ai dipendenti ed implementate nel corso del 2021, si ritrovano:

- ◆ polizza infortuni e vita;
- ◆ coperture sanitarie integrative;
- ◆ servizio di Telemedicina;
- ◆ supporto medico dedicato 24h su 24;
- ◆ campagne di screening per la prevenzione e la promozione del benessere;
- ◆ supporto psicologico;
- ◆ servizio di spesa online;
- ◆ asilo nido e campi estivi;
- ◆ borse di studio rivolte ai figli dei dipendenti;
- ◆ iniziative per facilitare il trasporto casa-lavoro;
- ◆ utility e servizi per persone e famiglie;
- ◆ consulenza fiscale.

Per accompagnare e supportare il rientro progressivo in ufficio, alla fine dell'emergenza pandemica, è stato progettato ed avviato il Piano dedicato al Back to the new normal, definito

attraverso iniziative di ascolto dei dipendenti e fondato su diversi strumenti, quali: il nuovo regolamento dello smart working, le linee guida emesse per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, le regole di buona condotta per l'utilizzo degli uffici e l'ottimizzazione del work/life balance delle risorse.

La centralità del Capitale Umano è favorita dalla implementazione di iniziative gestionali di prossimità, formazione e sviluppo, volte a: identificare e potenziare le competenze chiave per il futuro del business di ADR, ridefinire l'employee experience, promuovere la cultura del confronto e del feedback continuativo, motivare ed ingaggiare le persone a sviluppare il proprio talento.

Al fine di valorizzare i talenti chiave dell'organizzazione, nel corso del 2021 si è dato vita al Piano MBO di incentivazione di tutto il management e al Piano di retention rivolto alle risorse chiave per la garanzia della business continuity.

La qualifica del personale e la formazione

Coerentemente con il modello organizzativo adottato e la People Strategy definita, è stato profuso da parte di ADR un considerevole impegno in termini formativi, con un forte recupero del rallentamento delle iniziative di formazione subito nel corso del 2020. In dettaglio, nel 2021 sono state erogate 63.398 ore di formazione, con il coinvolgimento di 3.447 colleghi. I principali filoni formativi si sono concentrati su:

- ◆ aggiornamento formazione specifica Lavoratori per Gruppi omogenei;

- ◆ formazione Datori di Lavoro, Delegati, Sub Delegati, Dirigenti ai fini della Sicurezza e Preposti;
- ◆ addestramento mezzi, attrezzature ed impianti;
- ◆ formazione su Piani di Emergenza Aeroportuali, Antincendio e Atto doloso aeromobile;
- ◆ addestramento sull'utilizzo in sicurezza Club Car;
- ◆ formazione specialistica relativa a contratti e gestione cantieri;
- ◆ open innovation nell'ambito dell'iniziativa Innovation Cabin Crew;
- ◆ digital transformation.

Importante sottolineare che, per assicurare elevati standard di professionalità tecnico-specialistica negli ambiti previsti dal Certificato di Aeroporto di Fiumicino e Ciampino, sono state erogate nel 2021 oltre 12.000 ore/partecipante di formazione. Tra le iniziative principali troviamo il programma pluriennale di formazione in inglese aeronautico (liv. 4 e superiore ICAO 9835), che ha permesso di sperimentare l'uso della lingua inglese nelle comunicazioni con la Torre di controllo per le ispezioni di Pista, coerentemente con quanto sarà richiesto, a

partire dal 2025, in accordo al Reg. EU 201/139 (rif. Commission Delegated Regulation (EU) 2020/2148 ed ED Decision 2021/003/R). Con lo stesso obiettivo, ADR ha organizzato sessioni di training sul BIM e REVIT, incentrate sulla formazione necessaria per accompagnare il rilascio delle piattaforme che ospiteranno i progetti dello sviluppo aeroportuale, integrando tutte le fasi del ciclo di vita dei progetti stessi.

In riferimento alla formazione comportamentale, è stata realizzata un'iniziativa dedicata al progetto della nuova "Sala APOC", in cui sono stati definiti la Mission, i Valori e il Logo che la contraddistinguono. L'obiettivo era quello di co-creare l'immagine identitaria e culturale della Sala APOC, promuovendo al contempo una Leadership integrata e condivisa tra i responsabili della Sala.

Il Gruppo ADR ha avviato inoltre la formazione relativa alle Certificazioni LEED, coinvolgendo ADR Ingegneria, al fine di allineare le risorse ai target necessari in tema di sviluppo di infrastrutture sostenibili nel pieno rispetto dell'ambiente.

Nel 2021 la fruizione di corsi di formazione ADR in tema di Safety aeroportuale di Operatori ed Enti aeroportuali che accedono in airside a Fiumicino e Ciampino ha superato le 32.000 ore/partecipante totali.

TABELLA 41

Ore medie di formazione per genere

	2021	2020	2019
Uomo	21	11	30
Donna	16	15	25

TABELLA 42

Ore medie di formazione per tipologia contrattuale

	2021	2020	2019
Dirigenti	23	4	15
Quadri	41	6	28
Impiegati	19	17	34
Operai	12	7	18

Salute e Sicurezza sul lavoro

In ambito **Salute e Sicurezza dei lavoratori**, nel 2021 è stata estesa ad ADR Mobility e ADR Tel l'adozione del sistema di gestione certificato secondo lo standard internazionale UNI ISO 45001:2018, già applicato alle società ADR S.p.A., ADR Assistance, ADR Security e Airport Cleaning.

Con la parziale ripresa delle attività aeroportuali rispetto al 2020, le operazioni inerenti la Salute e Sicurezza si sono incentrate sulla definizione e gestione dei rischi collegati alla diffusione del COVID-19 tra il personale dipendente. In particolare, sono stati aggiornati sia la Valutazione dei Rischi relativa all'infezione sia l'apposito "Protocollo Aziendale Contenimento Contagi COVID-19". Alla luce delle misure di prevenzione adottate, è stato possibile garantire, in piena sicurezza, il progressivo rientro in servizio di tutti i ruoli operativi e di staff nell'ambito dell'organizzazione aeroportuale.

A livello infortunistico, nel corso del 2021 si sono registrati 135 infortuni sul lavoro e 29 infortuni in itinere (trasferimento casa-lavoro), di cui nessuno con trasporto organizzato dalla Società. Per ridurre gli infortuni sono state avviate varie iniziative, tra cui interviste puntuali a tutti gli infortunati per approfondire l'evento occorso e individuare eventuali ulteriori misure di prevenzione.

Rilevante è stato l'impegno anche nella definizione di requisiti di Salute e Sicurezza dei fornitori del Gruppo, la cui valutazione sarà d'ora in poi svolta sia in fase precontrattuale che durante la vigenza contrattuale. L'adozione di un sistema premiante per i fornitori virtuosi sui temi di Salute e Sicurezza, che si affianca alle penalizzazioni in caso di comportamenti difformi, evidenzia in modo chiaro la volontà del Gruppo di stimolare il miglioramento continuo dei propri partner.

TABELLA 43

Indici infortunistici ADR

	U.M.	2021	2020	2019
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	n	126	62	212
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	i	32,7	18,76	38,29
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze	n	¹²⁵	3	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze	i	0,25	0,9	0
Numero di decessi risultanti da infortuni sul lavoro	n	0	0	0
Numero di infortuni in itinere ²⁶	n	29 ²⁷	31	58

²⁵ Infortuni con prognosi superiore a 180 giorni

²⁶ Trasferimento casa-lavoro-casa

²⁷ Infortuni in itinere (trasferimento casa-lavoro-casa) di cui nessuno con trasporto organizzato dall'organizzazione. Il dato è coerente con quello fornito negli anni precedenti.

5.8

Ecosistema

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

Nel rispondere a tale esigenza, il Gruppo ADR abilita, grazie alle proprie attività di business, una catena di valore che fornisce un importante contributo al Sistema Paese, generando direttamente ricchezza e stimolando la produzione di soggetti terzi, direttamente o indirettamente collegati con la realtà economica del Gruppo.

5.8.1 TUTELA E SVILUPPO DEL TERRITORIO

ADR si propone di tutelare e supportare il territorio, contribuendo a salvaguardarne l'integrità ambientale e a favorire lo sviluppo sociale e ambientale delle aree in cui si collocano gli aeroporti della capitale. Durante il 2021, le attività più significative in merito sono state:

- ◆ sviluppo di progetti legati alla riqualifica e alla tutela ambientale;
- ◆ definizione di progetti legati all'accessibilità e viabilità locale;
- ◆ avvio di progetti con le scuole del territorio;
- ◆ sviluppo e ampliamento dell'hub sanitario presente presso l'aeroporto di Fiumicino, con la realizzazione del primo centro vaccini in uno scalo italiano e la creazione del punto vaccini rapido Vax & Go;
- ◆ lancio di campagne dedicate all'inclusione e alla valorizzazione dell'unicità delle persone.

L'impegno del Gruppo ADR nei confronti delle realtà locali e di Roma, città in cui gli aeroporti si collocano e con cui ADR mantiene un dialogo attivo e costante in un anno che continua a essere segnato dalla crisi pandemica, è testimoniato da significative iniziative portate avanti in diversi ambiti.

Per quanto concerne il proficuo dialogo tra ADR e le Istituzioni locali, un ruolo chiave è da attribuire all'implementazione di tavoli istituzionali permanenti di coordinamento e confronto con il Comune di Fiumicino, su base bimestrale.

Questo rapporto ha permesso la realizzazione di una serie di opere e progetti a beneficio del territorio e delle comunità limitrofe, tra cui:

- ◆ sviluppo del progetto legato alla creazione della nuova pista ciclabile, che porterà benefici al territorio sia in termini di accessibilità sia di Sostenibilità;
- ◆ organizzazione, con la collaborazione e/o partecipazione del Comune di Fiumicino, di iniziative di sensibilizzazione socio-ambientale e di volontariato (es. evento di pulizia del litorale a completamento delle attività di bonifica a Pesce Luna, svoltosi l'8 giugno 2021, in occasione del World Oceans Day; iniziativa di volontariato aziendale per la Giornata dell'Albero, in data 21 novembre 2021);
- ◆ collaborazione con l'Assessorato alle Politiche Scolastiche del Comune di Fiumicino per il lancio di progetti rivolti alle scuole superiori del territorio: primo tra questi, la social media call ADR 4 NextGen, che ha visto gli studenti degli istituti ISS Baffi e da Vinci protagonisti di un concorso in chiave digital finalizzato a esplorare nuove idee sulla comunicazione

innovativa della Sostenibilità;

- ◆ donazioni a beneficio del territorio (es. i 3,000 test sierologici al Comune

di Fiumicino, 600 paia di scarpe antinfortunistiche) Comune di Fiumicino, 600 paia di scarpe antinfortunistiche).



MASTER PLAN

Inoltre, nel corso dell'anno, ADR ha avviato una campagna di illustrazione e presentazione del **nuovo Master Plan** per permettere alla popolazione locale di comprendere appieno gli aspetti innovativi del nuovo piano di sviluppo, fortemente incentrato sul tema sostenibilità. È stata intrapresa una strategia media che ha valorizzato in modo strutturato e programmato la narrazione di ADR come motore dello sviluppo sostenibile e innovativo per il proprio territorio, evidenziando l'entità degli investimenti e l'attenzione alle comunità locali (166 uscite media nel corso dell'anno). In questo contesto, ADR ha anche organizzato il convegno **The Careport**, focalizzato proprio sull'importanza che lo sviluppo del territorio e delle comunità locali ricoprono come parte integrante del sistema aeroportuale; l'evento è stato selezionato **(insieme ad altre iniziative promosse da ADR, i.e. Le sopracitate "ADR 4 nextgen" e "puliamo il nostro litorale", nonché un webinar dedicato alla finanza sostenibile)** per essere incluso nel programma ufficiale all 4 climate Italy 2021 promosso dal ministero della transizione ecologica.

Oltre alla suddetta campagna di comunicazione, il nuovo piano di sviluppo è stato oggetto di incontri istituzionali e di un'audizione specifica in consiglio regionale dove, in particolar modo, sono stati ottenuti riscontri positivi.

INCLUSIONE

Nel corso del 2021, ADR ha implementato una serie di azioni finalizzate a rafforzare la comunicazione della sua visione rispetto ai temi di inclusione e parità di genere. Tra queste, le principali iniziative sono state:

creazione di un logo "ad hoc" per il mese del Pride, dedicato all'inclusione sociale, a giugno 2021;

lancio della campagna Generation Equality Stories, volta a generare maggior awareness



sulla parità di genere e culminata nella giornata Internazionale contro la Violenza sulle Donne, con performance ed eventi in aeroporto. Per tutto il mese di novembre,



sono state condivise storie ed esperienze legate alla parità di genere sui social media di ADR, facendo uso di un logo e di una grafica dedicati;



realizzazione, sempre in occasione della Giornata Internazionale contro la Violenza sulle Donne, di quattro panchine rosse, all'ingresso dei terminal, con logo dedicato e utilizzo del claim "No Violence Against Women". L'iniziativa ha prodotto risultati positivi in termini di engagement e dialogo sulle piattaforme social di ADR, vedendo il coinvolgimento attivo da parte dei colleghi, che si sono impegnati nella realizzazione di un video, ripreso da quotidiani e tv nazionali.

ADR PER LA CULTURA

TV BOY 2021 "A second Renaissance - Flying away from COVID"

ADR ha scelto di celebrare la ripartenza dopo la pandemia, attraverso una monumentale opera di street art sulla parete esterna del Terminal 1, affidandosi allo stile contemporaneo e innovativo dello street artist TV BOY, che ha voluto raffigurare Leonardo da Vinci e la Gioconda in abiti estivi e pronti a prendere il volo, con trolley e mascherina a portata di mano, a simboleggiare la voglia di libertà, di viaggiare. L'opera "A second Renaissance - Flying away from COVID" rappresenta la volontà di ADR di abbracciare una strategia inclusiva e partecipativa, che ponga la cultura al centro di una vision aziendale sostenibile e che renda l'aeroporto un luogo con un'identità, una storia e ambizioni per il futuro, attivando al tempo stesso scambio, contaminazioni ed energia.

Leonardo & il viaggio. Oltre i confini dell'uomo e dello spazio

In occasione del cinquecentenario della morte di Leonardo da Vinci, ADR ha indetto un concorso per la realizzazione di opere d'arte contemporanea, ispirate al tema leonardesco del viaggio. I sei scultori finalisti hanno ideato e realizzato opere in marmo bianco delle Alpi Apuane, per rappresentare al meglio lo spirito del genio di Leonardo; le sculture sono state **realizzate per il 90% negli atelier degli artisti e ultimate dal vivo nei laboratori installati al Terminal 3**. Sono stati premiati **Alda Marina Iacoianni e Diego Perrone**, rispettivamente per le categorie Young e Over del concorso, insieme alla scultrice **Silvia Scaringella**, nominata vincitrice dal pubblico tramite votazione web. Una volta completate, le opere sono state trasferite nell'area di imbarco E, dove sono attualmente esposte per essere ammirate dai passeggeri del Leonardo da Vinci.



L'opera di TVBOY in mostra all'esterno del Terminal 1 dell'aeroporto Leonardo da Vinci

Il nuovo Terminal 1: Italian History/Italian Stories

Per rendere l'aeroporto di Fiumicino un luogo sempre più vibrante e accogliente, ADR, in collaborazione con l'Accademia delle Arti e delle Nuove Tecnologie, vincitrice di un contest che ha visto la partecipazione di studenti e professori di cinque accademie delle arti e del design, ha realizzato le immagini del nuovo ledwall nella hall check-in del Terminal 1, dando vita alla campagna multimediale "Italian History / Italian Stories". Le immagini del ledwall, composte da 14 moduli per una superficie totale di 600 mq, raccontano in modo originale e con suggestioni vive l'unicità del modo di connettere, interpretare e vivere luoghi, monumenti ed eccellenze del nostro Paese.

Le immagini del Tempo.

L'arte romana e il fluire delle stagioni

Grazie a una partnership ormai consolidata tra ADR e il Parco Archeologico di Ostia Antica, è stato realizzato e rinnovato, nell'area di imbarco E, un percorso espositivo in cui è possibile ammirare sei opere di età romana, cinque sculture e uno splendido mosaico, tutti provenienti dagli scavi di Ostia Antica e dalla necropoli di Isola Sacra. Il fil rouge della mostra è il Tempo, tema particolarmente sentito da chi viaggia. Le sculture hanno un legame particolare con l'aeroporto: provengono infatti dalla zona che, per secoli, è stata la base di arrivo e di partenza dell'antica Roma, attraverso un sistema portuale capace di collegarsi con tutto il mondo allora conosciuto. È la stessa area che oggi ospita l'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci, principale centro di snodo del traffico passeggeri in Italia e tra i maggiori hub europei.

MOU – Rai Cinema

In linea con la strategia di Sostenibilità e con l'intento di offrire al patrimonio culturale cinematografico italiano un'opportunità di visibilità e diffusione dei propri contenuti in un momento storico estremamente critico per il settore, ADR ha scelto di porsi al fianco di Rai Cinema. Si tratta di una scelta, coerente

con i propri principi e valori aziendali, che concorre a valorizzare la propria immagine e identità. Inoltre, ADR ha interesse a promuovere, nelle modalità che verranno di volta in volta concordate, le iniziative e gli eventi culturali in collaborazione con Rai Cinema, negli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino. Il 14 dicembre 2021 si è tenuto il primo evento frutto dell'accordo presso il Terminal 5: la proiezione privata in anteprima del film "Diabolik". Photo opportunity nei terminal hanno dato ai passeggeri la possibilità di interagire con il personaggio e la proposta cinematografica.

Festa del Cinema di Roma

ADR, da sempre sensibile alle tematiche di natura culturale e sociale, dal 13 al 24 ottobre 2021 ha sostenuto, come dalla sua prima edizione, la 16° Festa Internazionale del Cinema di Roma in qualità di sponsor tecnico.

Promozione di iniziative culturali, sociali e istituzionali

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

- ◆ Roma Europa Festival, giunto alla sua 36esima edizione e organizzato dalla Fondazione Romaeuropa, una delle istituzioni di maggior prestigio, in Italia e in Europa, per la promozione e la diffusione dell'arte, del teatro, della danza e della musica contemporanea;
- ◆ Festival "Dante Assoluto", organizzato dal Parco archeologico del Colosseo nell'ambito delle celebrazioni dell'anno 2021 per i 700 anni dalla morte di Dante Alighieri. Il Festival, svoltosi presso la Basilica di Massenzio, ha visto interpreti del teatro, del cinema e della musica italiana e straniera celebrare l'opera dantesca.

Inoltre, ADR, da sempre sensibile alle campagne culturali e sociali promosse da Enti e Istituzioni, si è impegnata a diffondere gratuitamente sui

propri impianti digitali in aeroporto - riservati alla comunicazione istituzionale - video e campagne dedicate alle seguenti iniziative:

- ◆ Comune di Viterbo: progetto dedicato alla promozione di attività culturali e istituzionali del Comune;
- ◆ Comune di Roma Capitale: video di "Roma informa", relativo alle principali attività e iniziative di Roma Capitale;
- ◆ FAO: promozione della "Giornata Mondiale dell'Alimentazione (GMA) 2021", con lo scopo di sensibilizzare la popolazione a comportamenti alimentari corretti e di raccogliere i fondi necessari all'attivazione e prosecuzione dei progetti sociali dell'Organizzazione;
- ◆ ONLUS KOMEN: campagna di utilità e solidarietà sociale dedicata alla prevenzione dei tumori al seno;
- ◆ Agenzia delle Dogane e dei Monopoli: spot della campagna promozionale "Disegniamo la fortuna";
- ◆ Polizia di Stato, Carabinieri e Guardia di Finanza: promozione dei calendari 2022 delle tre forze armate, il cui ricavato è stato devoluto in beneficenza.

Riapertura Museo delle Navi

Il 12 ottobre 2021, dopo 20 anni, ha riaperto il Museo delle Navi di Fiumicino, strettamente legato ad ADR: il moderno hub aeroportuale di Fiumicino, infatti, poggia sull'antico hub dell'Impero Romano, confermando una forte continuità nella vocazione di aprire al mondo il patrimonio di questo territorio.

ADR ha partecipato attivamente all'inaugurazione del Museo, commentata anche dal Ministro Franceschini: "L'apertura di un museo che ha una risonanza scientifica enorme con le antiche navi romane e che offre anche delle opportunità di integrazione con i milioni di viaggiatori che arrivano all'aeroporto di Fiumicino, a poche centinaia di metri da qui, è una cosa unica al mondo, una sfida urbanistica

che vede l'integrazione dei servizi unita al patrimonio e all'innovazione. Un altro passaggio importante per l'Italia e la cultura italiana."

Per permettere ai suoi passeggeri e alla comunità di raggiungere facilmente il Museo delle Navi, ADR ha messo a disposizione una navetta gratuita, che parte ogni mezz'ora da Fiumicino e porta i visitatori in via Alessandro Guidoni, dove sorge il Museo.

5.8.2 LA CREAZIONE DI VALORE

Valore economico generato e distribuito

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

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

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

TABELLA 44

Valore economico generato e distribuito²⁸

Componente del valore (€/000)	2021	2020
Valore economico generato	529.240	274.703
Valore economico distribuito	281.934	308.194
Remunerazione dei fornitori	133.335	126.171
Remunerazione dei collaboratori	138.558	120.007
Remunerazione dei finanziatori	62.923	59.868
Remunerazione della pubblica amministrazione	-52.890	2.007
Remunerazione della collettività	8	142
Valore economico trattenuto	247.306	-33.492

Si evidenzia che, ai fini della definizione del valore economico e distribuito, i dati economico-patrimoniali del 2021 risentono degli effetti dei ristori o dei crediti d'imposta riconosciuti dalle autorità nazionali a parziale compensazione delle perdite conseguenti alla pandemia da COVID-19. Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione Performance economica, patrimoniale e finanziaria.

Supply Chain

La centralità delle tematiche ESG e della Qualità del servizio fa sì che ADR sia costantemente impegnata in una gestione proattiva e proficua dei propri fornitori, con l'obiettivo di supportarli e guidarli lungo il percorso di miglioramento della propria impronta ESG, fermo restando il rispetto rigoroso degli standard qualitativi ed etici del Gruppo.

Al riguardo, i principi ispiratori di ADR ed i valori di base attesi dai fornitori sono:

- ◆ le procedure di selezione, condotte sulla base di elementi chiari e correlati agli aspetti chiave della fornitura (es. specifiche tecniche, prezzo, qualità, tempi di consegna, etc.) e volte a incentivare la libera concorrenza nonché il rispetto di criteri di trasparenza e pubblicità;

- ◆ l'allineamento delle condizioni o restrizioni di accesso alle procedure di selezione, come anche delle eventuali penali contrattuali ai criteri di non discriminazione e proporzionalità, rispetto al valore del contratto ed allo specifico interesse aziendale;
- ◆ la costruzione di relazioni basate su principi di integrità, etica e onestà: si applicano regole e procedure allineate con le best practice, il cui obiettivo è la piena conformità con la normativa applicabile;
- ◆ la Sostenibilità, attraverso la valutazione periodica delle performance dei fornitori e l'incentivo a comportamenti virtuosi, a fronte di una chiara comunicazione delle priorità aziendali al riguardo. Si favorisce, ove possibile, lo sviluppo della comunità locale, valutando e gestendo al contempo i rischi della supply chain;
- ◆ l'aspettativa dei più elevati standard in materia di Salute e Sicurezza sul lavoro, comunicando tutte le informazioni utili per garantirne l'adeguata gestione. Gli standard contrattuali di ADR prevedono specifiche penali per punire eventuali non conformità al riguardo, laddove fossero riscontrate;

²⁸ Si evidenzia che nel "Valore Economico Generato" non sono inclusi i ricavi per servizi di costruzione; tali ricavi, secondo il modello contabile IFRIC 12, rappresentano il corrispettivo per i servizi di costruzione di opere autofinanziate e sono valutati al fair value, determinato sulla base dei costi totali sostenuti (sostanzialmente costi esterni); coerentemente i relativi costi per servizi di costruzioni non sono stati inseriti nel "Valore Economico Distribuito". Il valore economico trattenuto è calcolato come differenza tra il valore generato e quello distribuito.

- ◆ l'incentivo all'innovazione, sia stimolando l'evoluzione e il miglioramento degli attuali prodotti e servizi forniti ad ADR sia attraverso uno scouting costante del mercato, volto a identificare le migliori soluzioni ed aziende innovative.

Contesto di riferimento

Quale "Ente aggiudicatore", ADR è tenuta all'osservanza di procedure ad evidenza pubblica per la conclusione dei contratti, qualora questi afferiscano alle attività di cui all'art. 119 del Codice dei Contratti Pubblici (D.Lgs. 50/2016, nel prosieguo "Codice Contratti").

Restano invece esclusi dalle procedure ad evidenza pubblica e possono essere affidati liberamente, senza alcuna formalità o vincolo, tutti i contratti aggiudicati per fini diversi dall'esercizio dell'attività di sfruttamento di area geografica al fine della messa a disposizione di aeroporti, così come espressamente previsto dall'art. 14 del Codice Contratti.

Da tale contesto, deriva quindi 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.

Processo di Approvvigionamento

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

1. SCOUTING

Insieme alle consuete attività di Scouting, ADR ha avviato, nel 2021, uno studio per rendere più approfondito e continuo il monitoraggio delle performance ESG del portafoglio fornitori.

TABELLA 45

Fornitori valutati/qualificati secondo criteri di Sostenibilità

	U.M.	2021	2020	2019
Numero di fornitori attivi valutati/qualificati ²⁹ secondo criteri di sostenibilità	n	361	356	436
Numero di fornitori attivi valutati secondo criteri ambientali	n	361	130	436
Numero di fornitori attivi valutati secondo criteri sociali	n	360	265	436
Numero di fornitori attivi valutati rispetto a criteri di anticorruzione	n	348	106	436

TABELLA 46

Ripartizione spesa di fornitura

	U.M.	2021	2020	2019
Ripartizione spesa di fornitura estero	%	14%	2%	5%
Ripartizione spesa di fornitura Italia	%	86%	98%	95%

²⁹ Con il termine "fornitori attivi valutati/qualificati" si intendono i fornitori che iscritti all'albo hanno confermato il possesso di certificazioni in ambito sociale, ambientale e anticorruzione, come ad esempio ISO 14000, ISO 37001, SA 8000 Etico e Sociale, ecc.

2. NEGOZIAZIONE E AFFIDAMENTI

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

Inoltre, nelle gare aggiudicate sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa (EPV) vengono inseriti criteri di valutazione su aspetti di Sostenibilità, che costituiscono elemento distintivo di premialità per i concorrenti più virtuosi.

3. ESECUZIONE DEL CONTRATTO

ADR si avvale dello strumento del "Vendor Rating Prestazionale" per valutare gli aspetti commerciali (tempestività nelle risposte, competitività) e tecnici (qualità, affidabilità, puntualità) dei fornitori assegnatari di un ordine. Tale strumento, insieme al "Vendor Rating di Qualifica", costituisce uno degli elementi fondamentali per l'identificazione dei migliori fornitori da invitare alle gare (Vendor List).

ADR ha anche avviato uno studio finalizzato ad aumentare il set informativo relativo ai fornitori del Gruppo, integrando le valutazioni derivanti dagli audit e dalle verifiche effettuate dalle diverse funzioni aziendali: in questo modo, è possibile abilitare una visione completa della Compliance legale del fornitore e del suo livello di presidio in merito a tematiche ambientali, sociali, etiche.

4. FOLLOW UP

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

- ◆ categoria merceologica;
- ◆ valore economico degli ordini nell'anno precedente;
- ◆ valutazione delle certificazioni ottenute dal fornitore;

- ◆ valutazione tramite questionario dell'Albo fornitori.

Nel corso del 2021 sono stati eseguiti 58 audit di Sostenibilità, tutti in modalità remota a causa delle limitazioni imposte dalla pandemia COVID-19.



5.9

Ambiente

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

Nello specifico, gli obiettivi sono:

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

A giugno 2022 si concluderà l'ultima annualità del secondo quinquennio del Contratto di Programma. A tal proposito, nel 2021 è stato discusso e condiviso con ENAC il nuovo Piano Tutela Ambientale che, sulla base delle Linee guida ENAC 2015 e della nuova matrice di Materialità, ha definito un rinnovato set di indicatori:

- ◆ riduzione del consumo di energia;
- ◆ incremento della quota di energia elettrica rinnovabile;
- ◆ sostituzione del parco veicoli esistente con veicoli alimentati da carburanti a minor impatto ambientale o a ridotte emissioni;
- ◆ raccolta differenziata dei rifiuti non pericolosi;
- ◆ addestramento del personale su tematiche ambientali;
- ◆ riduzione delle emissioni di gas climalteranti, tra cui la CO₂.

L'ultimo indicatore è stato aggiunto, in accordo con ENAC, al fine di misurare in modo oggettivo l'impegno di ADR per la riduzione delle emissioni di CO₂ di propria competenza, a conferma del commitment del Gruppo.

Un altro pilastro fondamentale è l'adesione al Sistema di gestione ambientale ISO 14001:2015, rinnovata anch'essa nel 2021.

Il Sistema interno di gestione è lo strumento principale, insieme al "Documento Ambientale" e al "Sistema di controllo", mediante il quale l'azienda assicura un approccio "sistemico" alle tematiche ambientali, impegnandosi a verificare non solo la conformità dei propri processi, ma anche i comportamenti di tutti i soggetti che operano all'interno degli aeroporti romani. Il "Documento Ambientale" è uno strumento che obbliga le ditte, che operano all'interno dei sedimi aeroportuali di Fiumicino e di Ciampino, a definire in via preliminare le modalità di gestione dei potenziali impatti ambientali derivanti delle proprie attività. La documentazione, divenuta vincolante ai fini della contrattualizzazione, viene valutata dall'Ente tecnico preposto che lo

approva o, eventualmente, a seguito di opportuna analisi, ne richiede integrazioni o modifiche.

A prosecuzione dell'impegno già dimostrato da ADR sul tema dei "controlli sui comportamenti ambientali", sono state sistematizzate ed incrementate le attività di verifica sul campo, volte a valutare la corretta applicazione delle norme, dei comportamenti dei terzi e delle best practice ambientali. I risultati dei controlli effettuati evidenziano una situazione di generale rispetto della normativa di riferimento e delle linee guida ambientali definite da ADR.

La governance ambientale

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

- ◆ per la gestione dei rifiuti è iscritta all'Albo gestori ambientali sia per lo scalo di Fiumicino che di Ciampino;
- ◆ per la gestione delle centrali termiche di Fiumicino e Ciampino è titolare di n.8 autorizzazioni allo scarico idrico e n.1 autorizzazione alle emissioni in atmosfera;
- ◆ per la gestione di 19 impianti di trattamento delle acque meteoriche è titolare di rispettive autorizzazioni;
- ◆ per gli impianti di depurazione delle acque è titolare di n. 2 autorizzazioni allo scarico su Fiumicino, mentre per Ciampino gli impianti di depurazione e di disoleazione sono in capo all'Aeronautica militare;
- ◆ per l'emungimento delle acque legate all'attività di cantierizzazione dello scalo di Fiumicino, è titolare di n.1 autorizzazione allo scarico a mare.

La titolarità delle autorizzazioni ambientali è stata assegnata ai responsabili delle aree organizzative, che detengono la responsabilità di gestire i relativi processi. Le figure titolari di autorizzazioni sono state dotate di specifica procura ambientale, conferita dai Legali Rappresentanti di ADR per le tematiche ambientali.

La risorsa idrica

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

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

In particolare, nel corso del 2021 sono state collegate, tramite nuove condotte sulla rete ADR, importanti utenze, precedentemente servite dalla rete Acea, ed è stato ulteriormente implementato il sistema di monitoraggio delle portate in circolo con l'installazione di misuratori posti sui nodi principali della rete.

Negli ultimi anni, nonostante l'aumento di passeggeri e di infrastrutture aeroportuali, si è assistito alla costante riduzione dei consumi di acqua potabile. Gli anni legati alla pandemia da COVID-19 hanno visto, invece, una drastica riduzione del numero di passeggeri con un consistente minor consumo d'acqua.

Il sistema di approvvigionamento di acqua industriale aeroportuale ha due fonti distinte: l'acqua proveniente dalla presa a Tevere e quella proveniente dal depuratore biologico, che convergono in un bacino di accumulo denominato "laghetto" di circa 10.000 mc di capacità nominale.

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

Nel 2021 è stato attivato un nuovo impianto

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

Relativamente alla gestione della risorsa idrica, ADR si impegna a garantire un impiego sempre più diffuso dell'acqua industriale, al fine di preservare la risorsa come bene prezioso, in un'ottica consapevole di circolarità dei processi industriali. Per raggiungere tale obiettivo, è indispensabile non solo assicurare portate di approvvigionamento idonee e coerenti con la

richiesta aeroportuale, ma anche garantirne elevati standard di qualità per il riutilizzo. A tal proposito, gli interventi che saranno messi in campo nei mesi avvenire sono molteplici. Primo fra tutti, la realizzazione dell'impianto di osmosi inversa dedicato al trattamento delle acque industriali captate dal fiume Tevere o provenienti dal depuratore. Tale impianto sarà costituito da unità successive di filtrazione e disinfezione e garantirà degli standard qualitativi molto elevati, per cui tali acque risulteranno perfettamente compatibili con le caratteristiche costruttive delle torri e di tutte le apparecchiature industriali alimentate.

TABELLA 47

Consumi idrici

	U.M.	2021	2020	2019
Fiumicino				
Acqua potabile	Mc	518.247	560.745	883.526
Acqua industriale	Mc	1.068.769	1.226.732	1.237.000
Ciampino				
Acqua potabile	Mc	191.451	112.394	101.300

Climate change ed efficienza energetica

Coerentemente con la propria strategia che prevede nel 2030 il raggiungimento della Carbon Neutrality, ADR monitora costantemente le emissioni di gas climalteranti emesse

direttamente da ADR e dalle società controllate oltre che dagli altri operatori del settore, quali le compagnie aeree e le altre società operanti negli scali capitolini.

TABELLA 48

Emissioni CO₂³⁰

Emissioni CO ₂ ³¹	U.M.	2021			2020	2019
		Fiumicino	Ciampino	Totale		
Emissioni totali di CO₂	tCO₂	359.838	67.337	427.175	395.820³²	1.271.565³³
Emissioni dirette - scope 1	tCO ₂	2.078	1.197	3.275 ³⁴	3.982 ³⁵	5.603 ³⁶
Emissioni indirette - scope 2	tCO ₂	46.093	2.312	48.404 ³⁷	43.662 ³⁸	57.403 ³⁹
Emissioni indirette - scope 3 ⁴⁰	tCO ₂	311.668	63.828	375.496	348.176 ⁴¹	1.208.559 ⁴²
Di cui: item inclusi nel perimetro del Sustainability-Linked Bond ⁴³	tCO ₂	217.206	-	217.206	170.174	623.357
Di cui: altre emissioni scope 3	tCO ₂	94.462	63.828	158.290	178.002	585.202

Un significativo risultato conseguito da ADR nell'ambito della lotta al cambiamento climatico è stato l'ottenimento del massimo livello di certificazione, ACA - Level Transition 4+, introdotto dall'ACI a fine 2020, per gli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino. Gli scali gestiti da ADR sono stati i primi in Europa ed i terzi a livello mondiale ad ottenere questo importante riconoscimento.

Coerentemente con l'impegno di ADR nel miglioramento dell'efficienza energetica e in linea con la norma ISO 50001:2018, nel 2021 sono stati consumati dall'aeroporto di Fiumicino 122,02 GWh. Come per il 2020, non è stato possibile costruire l'indicatore kWh/(passeggeri x metri quadri) a causa della drastica riduzione dell'operatività aeroportuale e del numero dei passeggeri conseguenti alla pandemia COVID-19.

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

Nel 2021, sulla base della procedura aziendale relativa al Controllo dell'Efficienza Energetica, nonostante la chiusura parziale dei terminal, sono state effettuate circa 230 segnalazioni, che hanno consentito di ottimizzare il funzionamento degli impianti con conseguenti risparmi energetici.

Per quanto riguarda lo scalo di Ciampino, nel 2021 sono stati consumati 8.00 GWh; come per Fiumicino, ADR si pone l'obiettivo di fornire tale informazione al ritorno di condizioni pre-pandemiche.

³⁰ I dati relativi alle "emissioni CO₂" sono stati riesposti rispetto alle informazioni pubblicate nel Bilancio di Sostenibilità 2020. In particolare, è stato effettuato il calcolo delle emissioni indirette Scope 3.

³¹ Gli aeroporti che aderiscono all'ACA devono far verificare i propri calcoli delle emissioni di carbonio in conformità alla norma ISO 14064 (contabilità dei gas a effetto serra). La prova deve essere fornita all'amministratore del sistema WSP, insieme ai processi di gestione delle emissioni di carbonio, che devono anche essi essere verificati in modo indipendente. Le emissioni di CO₂ sono calcolate in accordo alla norma di cui sopra; per il 2018 sono state già verificate da parte dell'autorità competente ai fini della certificazione ACA. Nelle note successive sono riportati i dettagli per il 2020 e il 2021.

³² I dati relativi al 2020 per gli scali di Fiumicino e Ciampino saranno condivisi con l'autorità competente in tema di Certificazione ACA nel 2022. I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondono per FCO a 346.982 e per CIA a 48.838 tCO₂.

³³ Ad inizio 2021, gli scali di Fiumicino e Ciampino hanno sottoposto all'ente certificatore i dati relativi al 2019 ottenendo il nuovo massimo livello di certificazione, ACA - Level Transition 4+. I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondono per FCO a 1.139.708 e per CIA a 131.857 tCO₂.

³⁴ I dati relativi al 2021 per gli scali di Fiumicino e Ciampino saranno condivisi con l'autorità competente in tema di Certificazione ACA nel 2022.

³⁵ I dati relativi al 2020 per gli scali di Fiumicino e Ciampino saranno condivisi con l'autorità competente in tema di Certificazione ACA nel 2022. I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondono per FCO a 3.006 e per CIA a 976 tCO₂.

³⁶ Ad inizio 2021, gli scali di Fiumicino e Ciampino hanno sottoposto all'ente certificatore i dati relativi al 2019 ottenendo il nuovo massimo livello di certificazione, ACA - Level Transition 4+. I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondono per FCO a 4.413 e per CIA a 1.190 tCO₂.

³⁷ I dati relativi al 2021 per gli scali di Fiumicino e Ciampino saranno condivisi con l'autorità competente in tema di Certificazione ACA nel 2022.

³⁸ I dati relativi al 2020 per gli scali di Fiumicino e Ciampino saranno condivisi con l'autorità competente in tema di Certificazione ACA nel 2022. I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondono per FCO a 41.458 e per CIA a 2.204 tCO₂.

³⁹ Ad inizio 2021, gli scali di Fiumicino e Ciampino hanno sottoposto all'ente certificatore i dati relativi al 2019 ottenendo il nuovo massimo livello di certificazione, ACA - Level Transition 4+. I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondono per FCO a 54.760 e per CIA a 2.642 tCO₂.

⁴⁰ Nello Scope 3 sono state riportate tutte le fonti emmissive, ad eccezione del cruise degli aeromobili.

⁴¹ I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondono per FCO a 302.518 e per CIA a 45.658 tCO₂.

⁴² I parziali relativi ai singoli aeroporti corrispondono per FCO a 1.080.534 e per CIA a 128.025 tCO₂.

⁴³ Cfr sezione 5.5.2

TABELLA 49

Consumi energetici

Gruppo ADR ⁴⁴	U.M.	2021	2020	2019 ⁴⁵
Energia consumata all'interno dell'organizzazione per i due scali⁴⁶	GJ	719.195,17	657.156,97	902.322,8
Da fonti di energia rinnovabili ⁴⁷	GJ	67.859,32	15.228,13	29.728,91
Energia elettrica	GJ	468.640,17	424.560,32	596.205,40
Gas naturale e calore da cogenerazione ⁴⁸	GJ	249.390,31	230.575,35	303.062
Di cui per riscaldamento	GJ	177.512,67	157.905,76	167.307,93
Di cui per raffreddamento	GJ	-	-	-
Gasolio per gruppi di emergenza	GJ	1.164,69	2.021,3	3.055,4

TABELLA 50

Consumi di energia elettrica in GJ

	U.M.	2021	2020	2019
Fiumicino	%	93,9%	93,6%	93,8%
Ciampino	%	6,1%	6,4%	6,2%

TABELLA 51

Energia venduta e immessa in rete

	U.M.	2021	2020	2019
Totale energia venduta e immessa in rete	MWh	8.789	4.357	4.781

La gestione dei rifiuti

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

Nel 2021, nell'aeroporto di Fiumicino sono state prodotte 4.793 tonnellate di rifiuti, di cui 974,8 relative a tipologie di rifiuti per loro natura non differenziabili.

Al netto di tali tipologie, è stato avviato a recupero il 98%⁴⁹ dei rifiuti prodotti, grazie all'efficace sistema di raccolta differenziata porta a porta, ormai consolidato. Tale percentuale risulta in linea con i risultati del 2019 (ultimo anno significativo prima della

⁴⁴ A partire dal 2020, i fattori di conversione utilizzati fanno riferimento alle pubblicazioni dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA 2021) e al Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA 2020).

⁴⁵ I dati relativi al 2019 hanno subito delle variazioni a seguito di fatturazioni in conguaglio ricevute successivamente alla pubblicazione del documento relativo all'anno di rendicontazione.

⁴⁶ I dati riportati nella tabella riguardano il consumo complessivo di Aeroporti di Roma e differiscono dai dati di produzione di Leonardo Energia SCARL in quanto questi ultimi includono anche l'energia venduta alla rete e acquistata dalla rete per gli usi propri di Leonardo Energia. L'energia totale esclude i consumi derivanti dalla flotta aziendale.

⁴⁷ La voce "di cui da fonti di energia rinnovabili" include l'energia rinnovabile autoprodotta e la parte di energia rinnovabile dal mix energetico nazionale.

⁴⁸ La voce "Gas naturale e calore da cogenerazione" include anche la quota di calore acquistata da Leonardo Energia presso l'Aeroporto di Fiumicino e il consumo di gas delle caldaie per riscaldamento.

⁴⁹ Percentuale di rifiuti avviati a recupero ricalcolate senza considerare i rifiuti costituiti da fanghi, fosse settiche e miscele acque grasse.

pandemia da COVID-19), nonostante le difficoltà operative indotte dalla riconfigurazione dei processi dovuti alla pandemia.

Nell'aeroporto di Ciampino, la produzione di rifiuti nel 2021 è risultata pari a 560 tonnellate di rifiuti (1.130 tonnellate nel 2019), di cui 0,4 tonnellate di imballaggi misti prodotte dagli handler. Sono stati avviati a recupero il 65% dei rifiuti prodotti, percentuale cautelativa in quanto non considera quelle frazioni che, pur avendo il codice relativo ai rifiuti recuperati, sono state raccolte in aree dove ADR non ha un completo controllo sulle modalità di conferimento.

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

- ◆ riconfigurazione dei punti di raccolta dei rifiuti, tutti delimitati in modo da rendere oggettivamente individuabile il soggetto

responsabile del conferimento;

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

Anche nello scalo di Ciampino il grafico evidenzia un significativo processo di miglioramento nelle modalità di conferimento dei rifiuti. Gli strumenti utilizzati per ottenere tali risultati ricalcano il percorso seguito a Fiumicino.

TABELLA 52

Rifiuti prodotti e avviati a recupero

	U.M.	2021	2020	2019
FIUMICINO				
Totale tonnellate rifiuti	t	4.833,7	4.793	12.775
Rifiuti avviati a recupero ⁵⁰	%	99% ⁵¹	98% ⁵²	98%
CIAMPINO				
Totale tonnellate rifiuti	t	626,8	560	1.132
Rifiuti avviati a recupero	%	80%	65%	74%

Economia circolare

ADR intende perseguire, con sistematicità e determinazione, l'obiettivo di essere, entro il 2030, un aeroporto a rifiuti zero, assicurando il riutilizzo di tutti i rifiuti prodotti in aeroporto e sviluppando sempre più programmi di economia circolare.

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

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

Al fine di assicurare il recupero degli scarti alimentari prodotti, ADR ha realizzato un grande impianto di auto-compostaggio con una capacità pari a 1.000 tonnellate di rifiuti organici (una quantità equivalente alla produzione annua di ADR relativa al 2019) e riutilizzo on-site del compost ottenuto nelle aree verdi aeroportuali; è stato,

⁵⁰ Per lo scalo di Fiumicino le percentuali di rifiuti avviati a recupero sono state calcolate senza considerare i rifiuti prodotti dalla manutenzione delle reti, degrassatori, disoleatori, fosse settiche, che per loro natura non possono essere sottoposti ad operazioni di recupero.

⁵¹ Per Fiumicino le percentuali di rifiuti avviati a recupero sono state calcolate senza considerare i rifiuti prodotti dalla manutenzione delle reti, degrassatori, disoleatori, fosse settiche, che per loro natura non possono essere sottoposti ad operazioni di recupero.

⁵² Percentuale di rifiuti avviati a recupero ricalcolata senza considerare i rifiuti costituiti da fanghi, fosse settiche e miscele acque grasse.

inoltre, avviato l'iter procedurale per richiedere l'autorizzazione a conferire il compost prodotto anche a terzi.

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

In ambito aeroportuale, il concetto di economia circolare può essere esteso anche ad una gestione sostenibile dei cantieri. Nelle fasi di demolizione e successiva ricostruzione, ADR ha da sempre perseguito una strategia di recupero e riutilizzo dei materiali di scavo e di quelli edili demoliti. Per la gestione dei materiali generati dalle attività di demolizione, all'interno del sedime aeroportuale di Fiumicino sono presenti un impianto di frantumazione degli inerti e uno per la lavorazione degli inerti bituminosi, che hanno consentito nel tempo il recupero di ingenti quantità di materiali che, altrimenti, sarebbero stati inviati a discarica. Tale approccio ha permesso il raggiungimento di importanti risultati:

- ◆ 580.000 mc di terre provenienti da scavo, completamente riutilizzate all'interno del sedime aeroportuale;
- ◆ 149.000 mc di manto bituminoso demolito tramite fresatura e riutilizzato all'interno del sedime aeroportuale per la manutenzione di piste e vie di rullaggio e per la realizzazione di nuove pavimentazioni.

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

Prosegue, in parallelo, l'impegno nelle seguenti iniziative:

- ◆ la collaborazione con la Onlus Banco Building, per incentivare il riutilizzo di beni altrimenti destinati allo smaltimento;
- ◆ il progetto "Banco alimentare" per il recupero di pasti invenduti che verrà immediatamente riattivato non appena il traffico aereo lo consentirà.

La collaborazione con la Onlus Banco Building, avviata nel corso del 2020, e proseguita nel corso del 2021, ha consentito il recupero e riutilizzo di beni altrimenti destinati alla discarica nonché la promozione di una cultura contro lo spreco e lo scarto. Con frequenza ormai regolare, ADR si adopera contattando e proponendo in prima persona a scuole locali e unità delle Associazioni di volontariato e di Protezione civile attive sul territorio (quali Croce Rossa, Avis, etc.), beni aziendali ormai giunti a fine vita, ma ancora in buono stato, che altrimenti sarebbero destinati a discarica.

Impatto acustico

Le azioni di ADR orientate a mitigare l'impatto acustico delle operazioni sono numerose e si concretizzano in progetti a beneficio della comunità. A titolo esemplificativo, ADR si è dedicata alla valorizzazione della Pineta di Coccia di Morto, attraverso la ripiantumazione di 7000 specie arboree entro il 2025, e al progetto di risanamento acustico dei plessi scolastici di Ciampino (28 scuole sottoposte a risanamento entro il 2022).

Nel 2021 sono proseguite, in entrambi gli scali, le attività di monitoraggio dell'inquinamento acustico, in ottemperanza agli obblighi di legge, e quelle di confronto con ARPA Lazio, che ha competenza sul controllo dei sistemi di monitoraggio.

In tutti i punti di misura, posti nell'intorno di entrambi gli scali, è stato riscontrato il pieno rispetto dell'indicatore LVA (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale), previsto dalla normativa di riferimento. Tale risultato è stato significativamente condizionato dalla drastica flessione del traffico conseguente agli effetti della pandemia.



5.10

Innovazione

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

5.10.1 NUOVO MODELLO DI OPEN INNOVATION

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

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

- ◆ a inizio 2021, ADR ha iniziato ad attuare la propria strategia di Open Innovation con l'organizzazione dell' "Hackathon Born to Fly": in collaborazione con l'associazione "Board of European Students of Technology" (BEST) dell'Università di Tor Vergata. L' hackathon si è sviluppato su 4 direttrici di progetto (miglioramento performance operative; passenger experience; iniziative commerciali; Sostenibilità) e ha visto la partecipazione di 87 studenti raggruppati in 21 team;
- ◆ a fine settembre 2021, ADR ha lanciato la sua prima "Call for Ideas" dove startup da tutto il mondo sono state chiamate a proporre delle

idee su sei ambiti differenti: (i) Sostenibilità ed Energia; (ii) Sistemi Data Driven; (iii) Efficienza aeroportuale; (iv) Automazione dei processi operativi; (v) Passenger Experience; (vi) Ecommerce & Phygital Retail. La "Call for Ideas" ha visto la partecipazione di 96 startup provenienti da tutto il mondo (Cina, India, USA, Canada, UK, ...) che hanno presentato 116 proposte progettuali. Per implementare le nuove soluzioni digitali scelte nella "Call for Ideas" e facilitare la collaborazione con le startup, ADR ha avviato la progettazione del primo "incubatore verticale aziendale" nel settore aeronautico italiano, un hub innovativo (oltre 600 mq di spazio) che verrà realizzato nel 2022 presso il Terminal 1 dell'aeroporto di Fiumicino;

- ◆ al fine di accelerare il processo di transizione energetica e digitale e traguardare l'obiettivo del NetZero Carbon nel 2030, con vent'anni di anticipo rispetto al settore nel corso del 2021 sono stati siglati accordi di collaborazione con Enel, Eni e Leonardo, maggiori società italiane nei settori elettrico, gas, petrolifero, chimico, e tecnologico, per il lancio di iniziative congiunte con focus su Sostenibilità e Innovazione. Inoltre, a luglio 2021, ADR e AENA hanno dato il via a "Airport For Innovation", un network internazionale volto a rafforzare la collaborazione tra aeroporti, il cui obiettivo primario è contribuire allo sviluppo di nuove soluzioni per rendere gli aeroporti sempre più digitali.

5.10.2 PROGETTI INNOVATIVI

Nell'ambito dei progetti SESAR⁵³, il 24 Novembre 2021, è entrata in funzione la nuova sala APOC⁵⁴ che occupa una superficie di circa 1.900 metri quadrati ed è dotata di modernissimi sistemi tecnologici, pensati per garantire la continuità operativa, anche in caso di criticità ed eventuali attacchi alla cyber security. Con 16 control room e 112 postazioni, l'APOC dispone di un'unica area di lavoro, nella quale i principali Stakeholder dell'aeroporto possono lavorare fianco a fianco e gestire in maniera efficiente tutte le azioni necessarie per il corretto svolgimento dell'operatività dello scalo. L'APOC sviluppa ed aggiorna l'Airport Operation Plan, integrato con il Network Operation Plan del Network Manager EUROCONTROL, che sarà collegato con tecnologia SWIM nel 2022. Questo migliorerà la puntualità e la resilienza delle operazioni, sia per velivoli che per passeggeri e bagagli, con i considerevoli vantaggi che lo stesso progetto SESAR prevede per la Capacità del cielo unico europeo e, di conseguenza, per la Sostenibilità delle operazioni di volo in aeroporto.

Sempre nell'ambito dei progetti SESAR, è stato completato il processo di installazione dei 75 VDGS - Visual Docking Guidance System (Guide Ottiche) - che permettono, grazie ai sistemi in esse installate e al software che le controlla, di aumentare la safety e la performance delle operazioni nelle piazzole di sosta. Il sistema, oltre a consentire le operazioni di guida nel parcheggio degli aeromobili tramite sistemi automatici di controllo - in grado di rilevare la presenza di possibili ostacoli mobili e di accertare la disponibilità dei sistemi, fornisce importanti informazioni sullo schermo a disposizione dell'equipaggio e del personale di handling sottobordo.

Tali informazioni supportano le attività sottobordo e riguardano ad esempio il tempo

previsto di sblocco dell'aeromobile, le procedure di salita assegnate, le aree di riconsegna bagaglio o la presenza di eventuali restrizioni dello spazio aereo. Ciò permette un utilizzo delle infrastrutture più preciso ed ottimale, riduce i tempi di attesa dei velivoli a motore acceso nelle fasi di rullaggio, consentendo una riduzione delle emissioni di CO₂.

Ad ottobre 2021, ADR ha attivato, anche grazie alla partecipazione azionaria del Gruppo Atlantia, una partnership industriale con Volocopter, prima società al mondo a sviluppare ed operare velivoli e-VTOL (velivoli elettrici di nuova generazione) per il trasporto di passeggeri e merci all'interno delle aree urbane con elevato potenziale di "first-mover" per le certificazioni di riferimento. L'obiettivo della collaborazione è portare l'Urban Air Mobility a Roma nel 2024, rendendo l'Italia uno tra i primi stati in Europa ad avere voli commerciali con passeggeri a bordo su eVTOL per il collegamento dall'aeroporto con il centro di Roma.

Il progetto prevede la creazione di un vertiporto presso l'aeroporto di Fiumicino, infrastruttura dedicata a questo nuovo tipo di velivoli, per la cui costruzione, così come per lo studio delle rotte e del vertiporto nel centro città, è in itinere un processo di regolamentazione, che prevede il contributo di ADR al lavoro di ENAC, ENAV ed EASA.

È stata inoltre avviata l'iniziativa denominata Urban Blue, insieme ad Aeroporto di Venezia, Aéroports de la Cote d'Azur e Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, che si pone come obiettivo la redazione coordinata, con tutti gli attori dell'ecosistema, di studi tecnico-economici di fattibilità e masterplan, propedeutici alla fase autorizzativa e alla successiva realizzazione e gestione dei vertiporti

⁵³ Il Programma SESAR (Single European Sky Air traffic management Research) è il pilastro tecnologico del cielo unico europeo. Tale Programma mira a migliorare le prestazioni della gestione del traffico aereo modernizzando e armonizzando i sistemi di gestione attraverso la definizione, lo sviluppo e la diffusione di soluzioni tecnologiche innovative e processi operativi standardizzati. Per ulteriori dettagli, si rimanda ad ADR.it/programma-sesar.

⁵⁴ Per dettagli, si rimanda ad ADR.it/sala-apoc.

Anche l'Aeroporto di Ciampino si contraddistingue per spirito di innovazione. Sono, infatti in corso di realizzazione le seguenti iniziative volte al miglioramento della safety in ottemperanza ai requisiti normativi EASA:

- ◆ implementazione di un sentiero luminoso di avvicinamento (ALS) per la pista 33, in conformità ai requisiti del Reg. UE. 139/2014;
- ◆ implementazione di un sistema di stop bar e red bar per tutti i raccordi di pista, al fine di ridurre il rischio di runway incursion.

In raccordo con quest'ultima iniziativa, sarà attivata l'implementazione di un punto di attesa intermedio a metà pista, al fine di ridurre il tempo di rullaggio degli elicotteri che operano in missioni di soccorso (BAT).

Tra gli ulteriori progetti finalizzati al miglioramento della Sostenibilità, si segnala l'implementazione di nuovi punti di ricarica mezzi di handling elettrici, funzionali alla riconversione delle flotte. Nello specifico, le nuove aree saranno disponibili sia per l'Aviazione Generale (riqualificando l'area esistente), sia per l'Aviazione Commerciale (prevedendo una nuova area adeguata alle effettive necessità degli handler).

Per quanto concerne l'impegno rivolto all'ambiente, nell'ambito del programma di Ricerca e Innovazione della Commissione Europea Horizon 2020, ADR ha partecipato e vinto un bando di gara, finanziato con 12 milioni, per trovare soluzioni che dimostrino come un aeroporto possa essere progettato per funzionare completamente senza emissioni di carbonio. Il progetto denominato "Alight" prevede di rendere disponibili negli aeroporti partecipanti i SAF (Sustainable Aviation Fuel) - siano essi biofuel, energia elettrica, idrogeno o e-fuel - indispensabili per decarbonizzare il volo degli aeromobili. Il Consorzio risultato vincitore della gara è composto da: ADR, il centro di ricerca tedesco DLR, il Danish Technological Institute, l'aeroporto di Copenaghen (CPH), la IATA, l'Università di Parma e altri 10 partner europei.

Il 15 ottobre 2021 l'aeroporto di Fiumicino, grazie alla partnership strategica con Eni, è stato il primo scalo in Italia a rendere disponibile il SAF

(Sustainable Aviation Fuel), una miscela di Jet A1 tradizionale con componente biogenica in grado di ridurre le emissioni di CO₂ fino al 60-90%.

La nuova compagnia ITA è stata la prima a poter utilizzare il prodotto SAF su alcuni voli già dal primo giorno di avvio delle operazioni, potendo così da subito presentare un elemento di novità anche sul fronte della spinta alla decarbonizzazione.

Nell'ambito della collaborazione con ENI si sta lavorando allo sviluppo di un modello di business (fornitore fuel - aeroporto - vettore aereo) per agevolare l'utilizzo del SAF presso l'aeroporto di Fiumicino, con ADR nel ruolo di "facilitatore" per l'interazione con le compagnie aeree, il supporto logistico e lo studio di eventuali politiche di incentivazione.

Altra importante iniziativa riguarda la fornitura del carburante Hydrotreated Vegetable Oil (HVO): lo scorso novembre 2021 è stata realizzata la prima fornitura di ca. 5 mila litri di HVO a emissioni estremamente contenute per l'utilizzo nei mezzi di ADR Assistance. L'utilizzo verrà esteso nei prossimi anni agli altri mezzi del gruppo ADR non facilmente elettrificabili.

Sempre più sarà sviluppato il concetto di Smart Energy Airport del futuro, massimizzando la produzione di energia da fonti rinnovabili, lo stoccaggio dell'energia e l'utilizzo dell'energia elettrica per la mobilità veicolare negli aeroporti.

In tale contesto, lo scorso marzo 2021 ADR ha partecipato, insieme ad ENEL X e all'Istituto di Ricerca e Sviluppo di Fraunhofer, al programma denominato Innovation Fund dell'Unione Europea, ottenendo, nel luglio 2021, un finanziamento di 3,1 milioni di euro (ca. 60% dell'investimento previsto)- di cui ca. 2,3 milioni di euro destinati direttamente ad ADR - per il progetto Pioneer sulle batterie second-life. A dicembre 2021 è stato firmato il Grant Agreement dalla CINEA e ADR ne è il coordinatore. Il progetto Second-Life Battery prevede la progettazione, costruzione, avviamento e gestione di un impianto di accumulo con batterie riciclate, provenienti da veicoli elettrici dismessi, che servirà a

stoccare parte dell'energia in eccesso, prodotta dall'impianto fotovoltaico, per coprire i picchi di domanda serali dell'aeroporto, evitando la costruzione di nuove batterie per lo stoccaggio e/o l'acquisto di energia dalla rete elettrica nazionale. Si tratterà del primo impianto in Europa per potenza gestita, e in futuro potrà essere ampliato utilizzando anche le batterie di altri veicoli e dei velivoli per la Urban Air Mobility. Nel complesso, si prevede che il progetto eviterà quasi il 100% delle emissioni di gas serra rispetto alla costruzione di nuove batterie per lo storage elettrico.

Nel corso del 2021, si annoverano anche numerose iniziative mirate a innovazione e miglioramento della customer satisfaction e della journey experience.

Biometrico

Si tratta del primo corridoio intercontinentale COVID tested, totalmente contactless e con una fruizione speculare da Roma ad Atlanta e viceversa, per un'esperienza di imbarco più sicura e veloce. A luglio 2021, ADR e Delta Airline hanno introdotto per la rotta Roma-Atlanta una nuova procedura di imbarco caratterizzata dal rilevamento biometrico del volto: i passeggeri in partenza possono così compiere l'intero viaggio in aeroporto in modo rapido e sicuro senza dover esibire ripetutamente documenti o carta d'imbarco. Inoltre, questa nuova procedura di imbarco acquista ancora più valore in termini di contenimento del contagio da COVID -19, consentendo un processo del tutto touchless. Il sistema prevede l'installazione in specifiche aree aeroportuali di apparecchiature (check-in; controlli di sicurezza pax track; gate d'imbarco), che rilevano le caratteristiche biometriche del passeggero e acquisiscono temporaneamente le informazioni contenute nell'ID e nelle carte d'imbarco.

Nuovo sito ADR.it e nuovo sistema Info voli

A maggio 2021, ADR ha introdotto nuovi layout e funzionalità per fornire informazioni di volo ai passeggeri, che ora hanno la possibilità di tracciare il proprio volo direttamente dal

proprio smartphone senza la necessità di essere fisicamente in aeroporto.

Infine, è stato aggiornato il sito web di ADR, con un restyling della veste grafica e una rinnovata user experience, più chiara ed intuitiva, prevedendo anche qui la funzione di tracciamento dei voli (sia in partenza che in arrivo), con possibilità per gli utenti di ricevere aggiornamenti in tempo reale via e-mail.

Digital Signage e nuovi Ledwall

In logica di continuo arricchimento della customer experience, sono stati introdotti dei totem digitali all'interno dell'aeroporto per fornire un'assistenza digitale a tutto tondo. I passeggeri possono richiedere informazioni interagendo con i totem attraverso un touchscreen ed effettuando una chiamata con gli operatori.

Ad agosto 2021, nell'ambito dei lavori di ampliamento del Terminal 1 è stato realizzato il più grande Led wall nel settore aeroportuale in Europa: questo schermo ha una superficie di 600 mq, fornisce informazioni di volo e riproduce video in movimento, facendo vivere al passeggero una vera e propria esperienza immersiva. I contenuti multimediali utilizzati sono stati realizzati con gli studenti di un'Accademia d'Arte italiana e sono incentrati su immagini e input visivi fortemente legati alle bellezze del nostro Paese.

Capitolo 6

Eventi successivi

Capitolo 6

Eventi successivi

DATI DI TRAFFICO

L'andamento del traffico del sistema aeroportuale romano viene rappresentato per un periodo più esteso (fino al 28 febbraio 2022), al fine di fornire un aggiornamento sulla ripresa del traffico aereo. Da inizio anno, negli scali di Fiumicino e Ciampino, i passeggeri trasportati

sono aumentati del 250,6% rispetto al 2021, così come i movimenti aerei, con un incremento del 135,0%: ciò è imputabile principalmente alla presenza di minori restrizioni alla circolazione, dovute all'efficacia della campagna vaccinale.

TABELLA 53

Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano al 28 febbraio 2022⁵⁵

	1° Gen - 28 Feb 2022	1° Gen - 28 Feb 2021	Delta %
Movimenti (n°)	27.438	11.675	+135,0%
Fiumicino	21.677	9.043	+139,7%
Ciampino	5.761	2.632	+118,9%
Passeggeri (n°)	2.442.421	696.701	+250,6%
Fiumicino	2.038.248	659.227	+209,2%
Ciampino	404.173	37.474	+978,5%
Merchi (t)	15.964	14.950	+6,8%
Fiumicino	13.465	12.397	+8,6%
Ciampino	2.499	2.553	-2,1%

⁵⁵ Dati provvisori

Di seguito l'andamento dei singoli aeroporti:

Fiumicino

Tra il 1 gennaio e il 28 febbraio 2022, lo scalo di Fiumicino ha consuntivato un volume di traffico pari a circa 2,04 mln di passeggeri, in crescita del 209,2% rispetto ai 659 mila dello stesso periodo del 2021, ed in linea con il trend di ripresa del traffico rilevato nei mesi finali dello scorso anno. I movimenti aerei hanno registrato una crescita pari al 139,7%.

In questo arco di tempo sono transitati in media quasi 35 mila passeggeri al giorno, contro gli 11 mila circa dello stesso periodo del 2021.

Il traffico domestico, pari a circa 652 mila passeggeri, è in crescita del 94,3% rispetto allo stesso periodo del 2021. Il traffico internazionale registra una crescita percentuale pari al 328,4%: la differenza percentuale è più elevata in quanto questo segmento di mercato ha risentito maggiormente delle restrizioni alla mobilità adottate in gran parte del mondo nei primi mesi del 2021.

Ciampino

Anche lo scalo di Roma-Ciampino registra, nel periodo 1 gennaio – 28 febbraio 2022, una ripresa del traffico con un numero di passeggeri transitati pari a circa 404 mila e una crescita del 978,5%. Nel dettaglio, i movimenti commerciali hanno registrato un incremento del 404,4%, a fronte di una crescita del totale dei movimenti pari al 118,9% nel periodo considerato.

A causa dei recenti avvenimenti in Ucraina e della chiusura dello spazio aereo in Russia, negli ultimi giorni di febbraio, le compagnie aeree hanno sospeso i propri collegamenti.

Sono incorso attività di verifica e costante monitoraggio per l'identificazione di ulteriori rischi legati agli eventuali nuovi routing dei collegamenti da/per Asia, attesi nel corso della stagione Summer, che sorvolano lo spazio aereo russo.

ALTRI EVENTI SUCCESSIVI

Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) relativa alla consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

L'ART ha pubblicato la Delibera n. 68/2021 (del 20 maggio 2021) con cui ha (i) differito l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n.136/2020, dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023; (ii) dato l'alternativa ai gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 di: a) avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, o b) previa motivata istanza all'Autorità, proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza anche a valere sull'annualità successiva. L'Autorità, con riferimento agli aeroporti regolati con i Contratti di Programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del D.L. 78/2009 - come Fiumicino e Ciampino - ha precisato che le disposizioni di regolazione economica di cui ai Modelli ex delibera n. 92/2017 sono suscettibili di applicazione attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi connessi alla revisione delle pattuizioni contrattuali o diverso accordo tra concedente e concessionario.

Senza pregiudizio alle censure mosse con il ricorso avverso la delibera 136/2020, ADR e il concedente ENAC hanno quindi negoziato e stipulato, in data l'11.08.2021, un apposito Atto aggiuntivo, con il quale, in linea con il disposto della Delibera 68/2021, sono state positivamente definite le modalità di recepimento del modello regolatorio stabilito dalla Delibera 92/2017, tenendo conto al tempo stesso delle peculiarità normative e sostanziali del Contratto di Programma stesso.

Successivamente, ART ha fatto pervenire osservazioni critiche rispetto all'Atto aggiuntivo stipulato tra ENAC e ADR, e, in data 16.12.2021, in risposta alla richiesta ADR di avvio della consultazione dell'Utenza per la revisione

dei diritti, ha espresso il proprio diniego alla consultazione in quanto ha ritenuto che non fosse ancora intervenuto il perfezionamento dell'Atto aggiuntivo.

Tra metà dicembre e gennaio si sono tenuti diversi incontri ed audizioni tra ADR ed ART ed ADR ed ENAC delle quali, in data 11.02.2022, ADR ha ricevuto un nuovo testo di Atto che, in data 15.02.2022, è stato ritenuto non accoglibile da ADR in quanto, limitando la validità delle regole tariffarie solo per un periodo quinquennale, non confermava il principio della stabilità regolatoria di lungo termine, cardine del Contratto di Programma sottoscritto nel 2012. La stabilità delle regole, che nel Contratto di Programma sono valide per tutta la durata della concessione, costituisce il requisito indispensabile per garantire la finanziabilità dell'importante Piano di Sviluppo, che prevede investimenti per 1,5 miliardi di euro nei prossimi 5 anni, 4 miliardi nei prossimi 10 e ben 8 miliardi di euro sino a fine concessione (2046). Si tratta di un Piano di portata unica, di responsabilità di un gestore che già esprime oltre il 50% degli investimenti del settore aeroportuale italiano, la cui realizzazione non può prescindere dal reperimento di capitale di debito: questo infatti è caratterizzato da durate che sovente superano il decennio e richiede, a garanzia della restituzione, regole certe e stabili nel lungo periodo, ancor più in un momento in cui proprio il settore aeroportuale sopporta ancora i pesantissimi effetti della crisi pandemica e si prepara ad affrontare nuovi rischi geopolitici.

ADR ha quindi notificato, in data 14.02.2022, un ricorso al TAR Lazio chiedendo al Giudice Amministrativo di annullare il diniego di avvio della consultazione e segnalando la validità ed efficacia dell'Atto aggiuntivo sottoscritto. Il 15 febbraio ADR ha necessariamente presentato ad ART istanza di proroga dei diritti aeroportuali definiti per il 2021 anche a valere sull'annualità tariffaria 2022, limitatamente all'arco di tempo strettamente necessario per la revisione degli stessi per il nuovo periodo regolatorio, essendole stato precluso l'avvio della consultazione richiesto in data 13 dicembre 2021. Il 18 febbraio, ART ha risposto invitando ADR ad avviare le

consultazioni con l'utenza nei termini descritti, riservandosi il diritto di effettuare le valutazioni di propria competenza a valle dell'esito delle stesse. Queste ultime si sono svolte il 28 febbraio 2022 con una previsione tariffaria per il 2022 in continuità con quella in vigore, come peraltro già previsto nella dinamica tariffaria presentata all'ART a metà dicembre 2021, e coerentemente con l'intenzione, già prospettata al mercato, di promuovere una proposizione tariffaria orientata alla stabilità e supportata da regole certe.

Compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da COVID-19 dai gestori aeroportuali

In data 4 marzo 2022, ENAC ha comunicato di aver provveduto, previa informativa al Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile, all'erogazione di un'anticipazione in favore di tutti i beneficiari dei ristori previsti dal Decreto interministeriale del 25 novembre 2021, adottato ai sensi dell'art. 1, co. 718, della legge n. 178 del 2020. Tale iniziativa è stata resa possibile dalla verifica condotta da ENAC in merito al fatto che il totale delle richieste non superasse la disponibilità complessiva del fondo e quindi non sussistessero le condizioni per l'applicazione di riduzioni e limiti che la legge avrebbe altrimenti imposto in tale circostanza. L'importo messo in pagamento da parte di ENAC, pari al 50% della richiesta di ristoro del danno, è stato incassato dalla società in data 8 marzo 2022 ed ammonta a 109,6 milioni di euro.



Capitolo 7

Prevedibile evoluzione della gestione





Capitolo 7

Prevedibile evoluzione della gestione

La crisi sanitaria non è ancora terminata, tuttavia, anche a seguito della cessazione dello stato di emergenza in Italia previsto per il 31 marzo 2022, si stimano significativi progressi per l'estate (in particolare dal nord America) con una previsione di traffico per il 2022 che su Fiumicino, con una forte crescita rispetto all'anno precedente, potrà superare i 20 milioni di passeggeri.

Tale andamento potrebbe essere influenzato negativamente dal conflitto in Ucraina, i cui impatti sui volumi di traffico non sono ad oggi ancora prevedibili né per durata né per intensità.

In questo contesto, il Gruppo continua a lavorare sui propri obiettivi anche con lo scopo di accelerare la rapida ripresa delle attività.

Il completamento del percorso approvativo dell'aggiornamento del Piano di Sviluppo e la definitiva fissazione dell'impianto regolatorio post-crisi sono requisiti essenziali a supporto della stabilità e della crescita futura.

Capitolo 8

Proposta all'Assemblea degli Azionisti



Aeroporto Leonardo da Vinci - area d'imbarco E

Capitolo 8

Proposta all'Assemblea degli Azionisti

Signori Azionisti,

il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 evidenzia una perdita di euro 44.867.618,30. Vi proponiamo, pertanto, di:

1. approvare il Bilancio dell'esercizio 2021 che evidenzia una perdita di euro 44.867.618,30, preso atto dei documenti corredati ad esso;
2. ripianare la perdita mediante l'utilizzo, di pari importo, degli utili portati a nuovo.

Vi proponiamo, altresì, di approvare il vincolo di riserva in sospensione d'imposta apposto su quota parte della Riserva sovrapprezzo azioni, per un importo pari a 355.036 mila euro, in relazione all'operazione di riallineamento ai sensi del D.L. 104/2020 convertito con modifiche nella L.126 del 2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale - diritti acquisiti.

Il Consiglio di Amministrazione

Capitolo 9

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

9.1**Nota metodologica** ————— 164**9.2****Analisi di materialità** ————— 166**9.3****Tassonomia UE** ————— 168**9.4****Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI** ——— 174**9.5****Indice dei contenuti GRI** ——— 176**9.6****Relazione della Società di Revisione sull'Informativa Non Finanziaria** ——— 184

Capitolo 9

9.1

Nota metodologica

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

Questa Relazione Annuale Integrata include la Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario, come esposto nella seguente tabella di raccordo RAI con Decreto/ DNF. Il perimetro di rendicontazione del documento include la società Aeroporti di Roma S.p.A. e le sue controllate, in linea con il perimetro di consolidamento - sotto il profilo dell'informazione finanziaria - per il medesimo anno di reporting.

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

La Relazione Annuale Integrata 2021, seppur con le novità e le integrazioni di questa innovativa modalità di rendicontazione, rappresenta la sesta rendicontazione di Sostenibilità di ADR. Il presente documento è stato predisposto in conformità con i principi e i contenuti dell'IR Framework predisposto dall'International Integrated Reporting Council. La DNF, inclusa nella RAI, è redatta in conformità con i GRI Sustainability Reporting Standard pubblicati nel 2016 e successivamente integrati e aggiornati dal GRI - Global Reporting Initiative, secondo l'opzione in accordance core.

La DNF 2021 riporta le evidenze emerse dalle analisi condotte dalla Società rispetto all'ex. Art. 8 del Regolamento UE 2020/852 del 18 giugno 2020 (Tassonomia UE) e dei Regolamenti Delegati 2021/2178 e 2021/2139. Le evidenze emerse così come la descrizione del processo di definizione metodologica sono riportate nella sezione 9.3.

La selezione degli argomenti e degli indicatori trattati è avvenuta in base al processo di analisi di Materialità effettuato nel 2021, come dettagliato nel paragrafo successivo, e volto a individuare i temi rilevanti per il Gruppo in base al loro impatto sul business nonché l'importanza degli stessi per gli Stakeholder e la probabilità e magnitudo dei rischi/opportunità connessi. Inoltre, il processo si è sviluppato coerentemente con il principio di Materialità e in considerazione dei principi di rendicontazione adottati, che ne definiscono il contenuto e la qualità (inclusività degli Stakeholder, completezza delle informazioni, contesto di Sostenibilità, equilibrio, comparabilità, chiarezza, tempestività,

affidabilità e accuratezza).

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

La Relazione Annuale Integrata, ed i suoi contenuti che costituiscono la DNF riferita all'esercizio chiuso al 31.12.2021, è stata approvata

dal Consiglio di Amministrazione di Aeroporti di Roma S.p.A. in data 8 marzo 2022. La DNF è stata sottoposta ad esame limitato (limited assurance engagement, secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte della società di revisione KPMG, ed è pubblicata in italiano e in inglese sul sito internet di ADR <https://www.ADR.it/azn-archivio-bilanci>.



Aeroporto Leonardo da Vinci - area commerciale

9.2

Analisi di materialità

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

In particolare, per quanto concerne il processo di analisi di materialità, esso si è sviluppato in tre fasi principali:

- ◆ all'inizio del 2021, ADR ha deciso di rinnovare la Matrice di materialità, integrando le analisi già disponibili con i temi desunti da un'analisi di settore e con gli esiti delle iniziative di engagement dedicate agli Stakeholder più rilevanti;
- ◆ successivamente, attraverso le survey veicolate alle principali categorie di Stakeholder e al management di ADR, si è proceduto alla prioritizzazione dei temi di responsabilità sociale, ambientale ed economica proposti;
- ◆ infine, i risultati del processo di analisi di materialità sono stati sintetizzati nella Matrice di materialità e nella tabella di raccordo tra temi materiali e indicatori GRI Standard.

Tra le diverse tematiche, continua ad emergere, come particolarmente rilevante, quella relativa alla gestione della pandemia da COVID-19.

Rispetto al passato si pone maggiore attenzione su elementi relativi al cambiamento climatico e all'economia circolare. Il primo tema acquista più rilevanza, posizionandosi nel quadrante in alto a destra della matrice, mentre il secondo tema diventa esso stesso un focus specifico, distaccandosi dal tema più generale della gestione dei rifiuti.

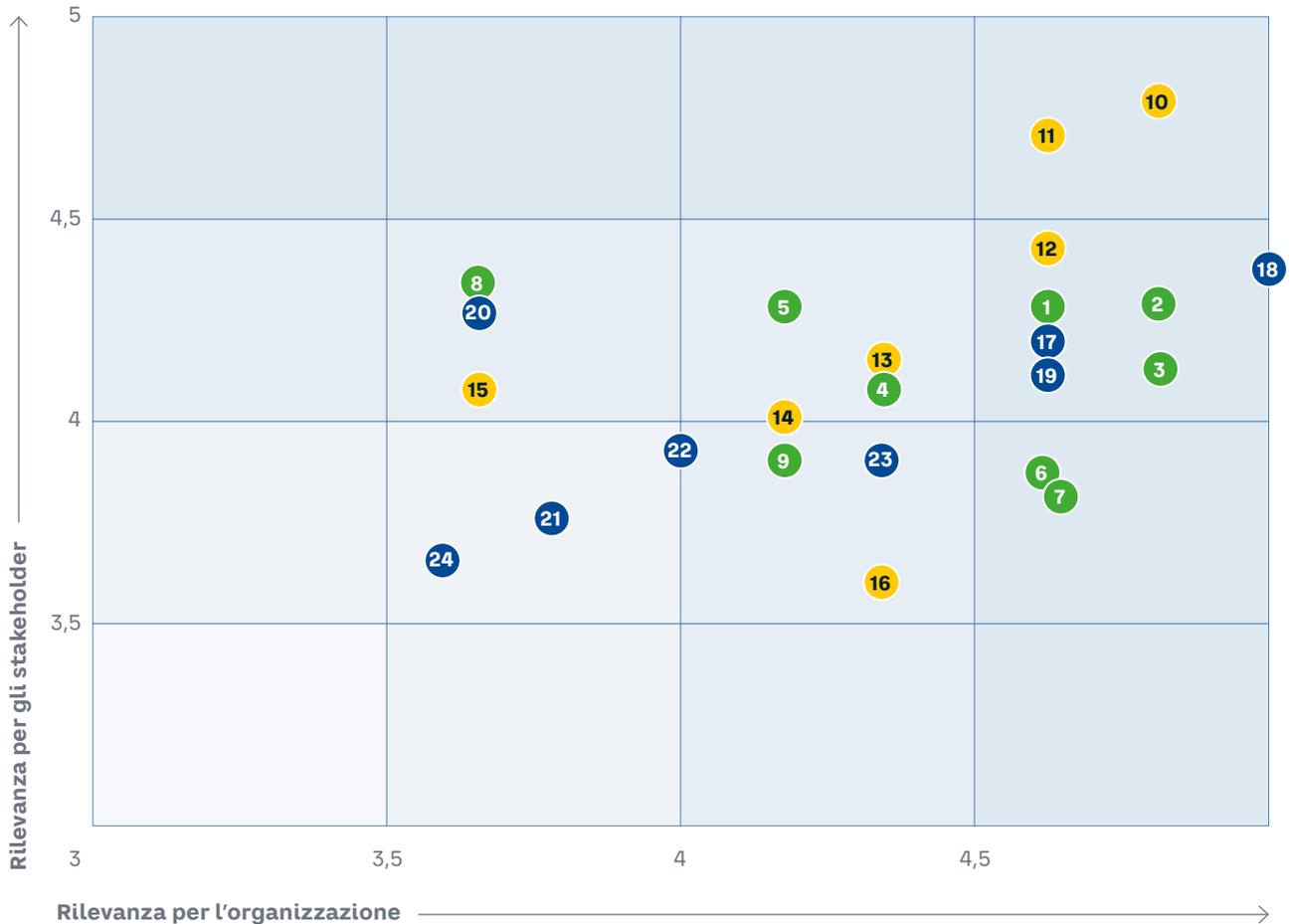
Ulteriori tematiche che emergono dal completamento dell'analisi effettuata sono: consumi idrici, condizioni contrattuali, emissioni aeroportuali, ecosistema e biodiversità, gestione responsabile della catena di fornitura e pari opportunità & diversity.



Aeroporto Leonardo da Vinci – banchi check-in del Terminal 3

GRAFICO 11

Matrice di materialità di ADR 2021



ENVIRONMENT

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

SOCIAL

- 10. Airport security
- 11. Risposta al covid
- 12. Salute e sicurezza lavoratori

- 13. Qualità del servizio

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

GOVERNANCE

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

9.3

Tassonomia UE

INTRODUZIONE ALLA TASSONOMIA EUROPEA

La Tassonomia Europea introdotta dal Regolamento UE 852/2020 ed in vigore dal 1 gennaio 2022 (di seguito anche Tassonomia) è un sistema di classificazione finalizzato all'individuazione delle attività economiche sostenibili da un punto di vista ambientale: nasce con l'obiettivo di incrementare lo sviluppo degli investimenti sostenibili e di favorire il raggiungimento degli obiettivi stabiliti dall'European Green Deal.

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

Il Regolamento UE 852/2020 (di seguito anche Regolamento) ha stabilito sei obiettivi per l'identificazione delle attività economiche sostenibili da un punto di vista ambientale: mitigazione del cambiamento climatico, adattamento al cambiamento climatico, uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine, transizione verso un'economia circolare, prevenzione e controllo dell'inquinamento e infine protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Nel corso del 2021, è stato pubblicato l'Atto Delegato Climate Change (2021) 2800, insieme ai relativi Annex I e II, in cui sono identificate le attività economiche eligible (ovvero ammissibili rispetto al perimetro di validità della Tassonomia) e definiti i criteri di vaglio tecnico e di valutazione d'impatto (il cosiddetto principio DNSH - Do Not

Significant Harm), rispetto ai quali è possibile stabilire se un'attività economica sia eco-sostenibile (ovvero aligned - allineata), in linea con gli obiettivi di **mitigazione e adattamento al cambiamento climatico**.

Il Regolamento 2020/852, all'articolo 8, prevede in particolare che le imprese soggette all'obbligo di pubblicare informazioni di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 19 bis o dell'articolo 29 bis della Direttiva 2013/34/UE (e dunque, della Direttiva 2014/95/EU - NFRD ed il suo recepimento in Italia attraverso il D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254) includano, nella propria dichiarazione Non Finanziaria, a partire dal 1° gennaio 2022, informazioni di come e in che misura le proprie attività siano eco-sostenibili. La metodologia e gli indicatori da rendicontare sono precisati nel sottostante Atto Delegato C2021/4987 e relativi Annex.

Per questo primo anno di applicazione è richiesto dal legislatore europeo di fornire una misura della sola eligibility delle attività economiche. Si precisa in tale senso che per attività eligible si intende un'attività economica descritta negli atti delegati adottati a norma degli articoli da 10 a 15, del Regolamento (UE) 2020/852, indipendentemente dal fatto che tale attività economica soddisfi alcuni o tutti i criteri di vaglio tecnico stabiliti in tali atti delegati.

La misura della eligibility deve essere espressa in termini di fatturato, spesa in conto capitale (CapEx) e spesa operativa (OpEx). Devono altresì essere presentate informazioni inerenti alla cosiddetta accounting policy ed altre di tipo qualitativo e di contesto.

Dal prossimo esercizio è previsto che vengano pubblicati anche dati e informazioni circa l'allineamento delle attività economiche alla

Tassonomia, quale evidenza della loro effettiva eco-sostenibilità ad eventuale esito positivo dei seguenti step di valutazione:

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

LE ATTIVITÀ DEL GRUPPO ADR CHE CONTRIBUISCONO AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI UE

La Sostenibilità è una delle priorità strategiche del Gruppo ADR. L'integrazione del paradigma ESG nel modello di business è oggi essenziale al fine di guidare il Gruppo nel cammino verso un'economia low-carbon e contribuire così alla lotta al cambiamento climatico.

Per assolvere a questa mission, il Gruppo ha da tempo avviato un percorso di transizione ecologica che contribuisca allo sviluppo di una società sempre più sostenibile.

Tale percorso è coordinato dal Comitato di Sostenibilità, che costituisce formalmente l'organo deputato alla definizione delle linee di indirizzo strategiche e alla condivisione dei principali programmi di intervento e del loro stato di avanzamento in termini di Sostenibilità.

Il Gruppo ha inoltre formalizzato questo impegno attraverso la definizione del Piano di Sostenibilità 2021-2025 che, come rappresentato nella sezione 2.2.1, sintetizza obiettivi e programmi per ogni funzione aziendale e assicura il coordinamento dei programmi e delle attività per rendere l'aeroporto un luogo inclusivo, sostenibile, orientato allo sviluppo delle persone e del territorio.

Alla luce di questo scenario, il Gruppo ADR accoglie la Tassonomia, non solo come mero esercizio di conformità e di trasparenza, ma quale ulteriore rimando alla propria strategia e ai propri investimenti sostenibili.

Pertanto, con esclusivo riferimento ai due obiettivi connessi al cambiamento climatico, il Gruppo ha analizzato con attenzione i principi e i requisiti normativi per valutarne gli impatti e le interessenze con le attività e le strategie di Gruppo. Si è proceduto, come primo step, all'individuazione delle attività potenzialmente ammissibili, all'interno di ciascun segmento di business, come di seguito riportato:

- ◆ **Aviation:**
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio (6.17)⁵⁶;
- ◆ **Mobility:**
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio (6.15);
- ◆ **Real Estate e Retail:**
Acquisto e proprietà di edifici (7.7);
Altre attività:
Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica (4.1);
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica (4.9);
Distribuzione del tele-riscaldamento/ tele-raffrescamento (4.15).

Si sottolinea che le attività 6.15 e 6.17 individuate in relazione alle infrastrutture del Gruppo, sono presentate all'interno della Tassonomia come attività abilitanti (cd. enabling activity), cioè attività che consentono direttamente ad attività di terzi di apportare un contributo sostanziale a uno o più obiettivi ambientali.

Per questo motivo, solo una parte del business dei segmenti Aviation e Mobility è stato tenuto in considerazione, con particolare riferimento a quelle attività connesse all'impiego dell'idrogeno e all'elettrificazione dei servizi offerti attraverso le infrastrutture, nonché

⁵⁶ A differenza di molte altre attività, per i punti 6.15 e 6.17, il legislatore ha individuato chiari e specifici attributi green anche nella descrizione delle attività, prevedendo così il rispetto di soglie o caratteristiche ecosostenibili anche nell'analisi di ammissibilità.

alle attività funzionali e di collegamento per il trasporto pubblico urbano.

Il Gruppo monitora le evoluzioni normative connesse alla Tassonomia e previste per i prossimi anni con particolare riferimento al *draft*⁵⁷ relativo ai nuovi 4 obiettivi ambientali, confidando di ampliare notevolmente il suo perimetro di ammissibilità.

Nel draft ad oggi pubblicato, sebbene in attesa della conclusione del relativo percorso tecnico e legislativo da parte della Commissione Europea, emergono infatti attività che potrebbero impattare direttamente o indirettamente il business e le attività del Gruppo, tra cui:

- ◆ 8.9 "Manufacturing of aircraft";
- ◆ 8.10 "Passenger air transport" ;
- ◆ 8.11 "Air transportation ground handling operations".

I PRINCIPALI RISULTATI

Grafici/tabelle riassuntive dei principali risultati

Nella seguente sezione è presentata, in linea con le richieste normative, la quota del fatturato del Gruppo e delle spese in conto capitale (CapEx) per il periodo di riferimento 2021, associate alle attività economiche ammissibili alla Tassonomia relative ai primi due obiettivi ambientali (mitigazione del cambiamento climatico e adattamento al cambiamento climatico), in conformità all'Art. 8 del regolamento sulla Tassonomia e all'Art. 10 (2) dell'Atto delegato C2021/4987 e relativi Annex.

Inoltre, come previsto dalla normativa, i dati relativi alle spese operative (Opex) ammissibili non vengono presentati nella sezione sottostante, in quanto ritenuti non particolarmente rilevanti ai fini della rappresentazione del modello di business del

Gruppo, anche alla luce di una non immediata rintracciabilità delle specifiche voci contabili.

	Taxonomy-eligible	Taxonomy-eligible	Taxonomy non-eligible
Turnover	66.716.298 €	15%	85%
CapEx	53.827.330 €	33%	67%

Nota Metodologica

La nota metodologica ha l'obiettivo di presentare sia il processo seguito per l'identificazione delle attività eligible ai sensi del Regolamento 852/2020 che le metodologie di calcolo degli indicatori relativi al fatturato (turnover) e alle spese in conto capitale (CapEx) con riferimento all'esercizio 2021.

Il processo di raccolta dei dati e delle informazioni necessari all'identificazione delle attività ammissibili ai sensi della Tassonomia così come il calcolo dei 2 indicatori ha coinvolto diverse funzioni del Gruppo.

L'attività ha riguardato tutto il perimetro di consolidamento del Gruppo ADR, attualmente composto dalle seguenti società controllate: ADR Ingegneria S.p.A - Unipersonale; ADR Infrastrutture S.p.A. - Unipersonale; ADR Tel S.p.A.; ADR Assistance S.r.l. - Unipersonale, ADR Mobility S.r.l. - Unipersonale; ADR Security S.r.l. - Unipersonale; Airport Cleaning S.r.l. - Unipersonale; Fiumicino Energia S.r.l..

Il processo di definizione delle attività eligible

Per l'identificazione delle attività ammissibili ai sensi della Tassonomia sono state analizzate le attività svolte dal Gruppo ADR con l'obiettivo di determinare quali di queste potessero essere considerate eligible, ovvero ricomprese tra le attività descritte negli allegati (Allegati I e II) agli atti delegati del Regolamento, a prescindere dal fatto che tali attività soddisfacessero o meno i criteri di vaglio tecnico, non arrecassero

⁵⁷ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/business_economy_euro/banking_and_finance/documents/210803-sustainable-finance-platform-report-technical-screening-criteria-taxonomy-annex_en.pdf

danno significativo agli altri obiettivi ambientali (DNSH) e rispettassero le soglie minime di salvaguardia, come stabilito dagli atti delegati stessi (tale verifica, relativa all'effettivo "allineamento" con i requisiti della Tassonomia,

è prevista infatti a partire dal prossimo anno).

Come risultato dell'analisi, si riportano di seguito le categorie delle attività economiche eligible del Gruppo:

TABELLA 54

Taxonomy eligible economic activities

Activity	Description	Climate Change Mitigation	Climate Change Adaptation
4.1 Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	Costruzione o gestione di impianti per la produzione di energia elettrica utilizzando la tecnologia solare fotovoltaica. Se un'attività economica è parte integrante dell'attività "Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili" di cui alla sezione 7.6 del presente allegato, si applicano i criteri di vaglio tecnico contenuti in tale sezione.	✓	✓
4.9 Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	Costruzione e gestione di sistemi di trasmissione che trasportano l'energia elettrica nel sistema interconnesso ad altissima e alta tensione. Costruzione e gestione di sistemi di distribuzione che trasportano energia elettrica in sistemi di distribuzione ad alta, media e bassa tensione.	✓	✓
4.15 Distribuzione del tele-riscaldamento/ tele-raffrescamento	Costruzione, riqualificazione e gestione di condotte e della relativa infrastruttura per la distribuzione di riscaldamento e raffrescamento, che termina alla sottostazione o allo scambiatore di calore.	✓	✓
6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	Costruzione, ammodernamento, manutenzione e gestione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO ₂ dallo scarico del trasporto su strada, nonché di infrastrutture adibite al trasbordo e di infrastrutture necessarie per la gestione del trasporto urbano.	✓	✓
6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	Costruzione, ammodernamento e gestione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO ₂ dallo scarico degli aeromobili o per le operazioni proprie dell'aeroporto, nonché per la fornitura di energia elettrica e di aria condizionata agli aeromobili in sosta.	✓	✓
7.7 Acquisto e proprietà di edifici	Acquisto di immobili ed esercizio della proprietà su tali immobili.	✓	✓

Si sottolinea che le attività che non sono emerse come Taxonomy eligible - e che costituiscono pertanto la % Taxonomy non-eligible - risultano al momento non contemplate tra le attività di analisi dalla Tassonomia UE, ma potrebbero rientrare all'interno degli ulteriori 4 obiettivi ambientali previsti dal Regolamento e attualmente in via di normazione.

Processo di calcolo degli indicatori

Per il periodo di rendicontazione 2021, gli indicatori (eligible turnover e eligible CapEx) devono essere resi noti in relazione alle attività economiche ammissibili e non ammissibili (Art. 10 (2) dell'Art. 8 dell'Atto delegato).

Tali indicatori sono stati determinati considerando i requisiti normativi e le

indicazioni fornite dalla Commissione Europea. Si riporta di seguito l'accounting policy utilizzata.

ELIGIBLE TURNOVER

La percentuale del fatturato è stata calcolata come il fatturato lordo derivante da prodotti o servizi associati ad attività economiche eligible (al numeratore), diviso per il fatturato lordo totale consolidato (denominatore).

Per ulteriori dettagli sulle politiche contabili relative al fatturato netto consolidato (Sezione Performance economica, patrimoniale e finanziaria).

Il numeratore comprende il fatturato delle attività classificate come eligible:

- ◆ 6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio;
- ◆ 6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio;
- ◆ 7.7 Acquisto e proprietà di edifici;
 - ◆ Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica;
- ◆ 4.9 Trasmissione e distribuzione di energia elettrica;
- ◆ 4.15 Distribuzione del tele-riscaldamento/tele-raffrescamento.

Per individuare i ricavi eligibile e quindi elaborare il relativo indicatore è stato attivato un processo di analisi delle singole voci utilizzate per la contabilità del Gruppo, selezionate con il massimo livello di granularità possibile.

Laddove il livello di granularità disponibile non fosse risultato sufficiente per le analisi, è stato fatto ricorso ad approssimazioni, seppur attraverso un approccio conservativo e prudentiale.

In vista delle future rendicontazioni, anche alla luce dei requisiti previsti per la disclosure di allineamento, verranno approfondite eventuali azioni migliorative del processo di accounting.

ELIGIBLE CAPEX

La percentuale di spesa in conto capitale presentata è stata calcolata come il rapporto tra le spese in conto capitale associate ad attività eligibile e il totale delle CapEx del Gruppo, come specificato ai punti 1.1.2.1. e 1.1.2.2 dell'Atto delegato sull'articolo 8 (Annex I).

In linea con le richieste normative, il denominatore include gli incrementi delle immobilizzazioni materiali e immateriali dell'esercizio 2021, considerati prima dell'ammortamento e di qualsiasi ri-misurazione, comprese quelle derivanti da rivalutazioni e riduzioni di valore, per l'esercizio in questione, con esclusione delle variazioni del fair value.

Il denominatore comprende inoltre gli incrementi delle attività materiali e immateriali derivanti da aggregazioni aziendali. Per ulteriori dettagli sulle politiche contabili del Gruppo relative ai Capex (si veda sezione 5.3).

Il numeratore comprende la quota di investimenti relativi alle attività eligibile del Gruppo:

- ◆ investimenti relativi a beni o processi che sono stati associati ad attività economiche eligibile ("categoria a" Sezione. 1.2.1 (a), dell'Annex I to the Art. 8 dell'Atto delegato);
- ◆ investimenti finalizzati ad estendere il perimetro di una o più attività ammissibili;
- ◆ investimenti riconducibili all'acquisto di prodotti e servizi e all'implementazione di misure individuali volte alla riduzione delle emissioni GHG delle attività del Gruppo.

Assumption

Si specifica che gli investimenti del Gruppo ADR seguono una classificazione contabile differente da quella utilizzata per l'identificazione dell'ammissibilità delle revenue del Gruppo.

Per l'individuazione dei Capex ammissibili è stato necessario effettuare un processo di analisi che ha riconduzione agli investimenti del Gruppo e alle attività individuate come eligibile.

Le metodologie di calcolo e analisi sono strettamente connesse alla granularità e natura delle voci contabili: in assenza di dati puntuali sono state adottate assumption, mantenendo un approccio conservativo e prudentiale.

In vista delle future rendicontazioni, anche alla luce dei requisiti previsti per la disclosure di allineamento, verranno approfondite eventuali azioni migliorative del processo di accounting.

Si specifica che il rischio di double counting è stato minimizzato tramite un processo di riconciliazione per singola voce contabile, svolto al fine di individuare la proporzione di investimenti relativa esclusivamente ad attività eligibile.



9.4

Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI

La Tabella sopra riportata associa le tematiche materiali identificate dal Gruppo ADR agli SDGs, agli aspetti GRI Standard e ai relativi indicatori specifici che sono stati rendicontati all'interno del presente Bilancio. Per ciascun aspetto del

GRI legato alle tematiche materiali identificate, sono stati considerati i relativi impatti, attuali o potenziali, interni ed esterni al perimetro del Gruppo.

TABELLA 55

Tematica materiale	Perimetro dell'impatto	Coinvolgimento di ADR	Aspetto GRI Topic Specific	
Risposta Covid-19	Gruppo ADR, Clienti, Catena di fornitura	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Gestione delle operazioni aeroportuali	Gruppo ADR Stakeholder del Gruppo	Diretto Legato alle relazioni di business	Performance Economiche	201-1
			Pratiche di approvvigionamento	204-1
			Valutazione dei fornitori su tematiche sociali	414-1
			Valutazione ambientale dei fornitori	308-1
Rumore	Gruppo ADR Comunità	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Intermodalità e accessibilità	Gruppo ADR Clienti Sistema Paese	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Risk Management	Gruppo ADR Catena di fornitura	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Airport security	Gruppo ADR Clienti Catena di fornitura	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Coinvolgimento comunità	Gruppo ADR Comunità	Diretto Legato alle relazioni di business	Impatti economici indiretti	203-2
			Comunità locali	413-2
Qualità del servizio	Gruppo ADR Clienti	Diretto Legato alle relazioni di business	Formazione e istruzione	404-1
Rispetto regolamentazione	Gruppo ADR Sistema Paese	Diretto Legato alle relazioni di business	Conformità ambientale	307-1
Salute e sicurezza dei lavoratori	Gruppo ADR Catena di fornitura	Diretto Legato alle relazioni di business		403-1
				403-2
				403-3
				403-4
				403-5
				403-6
				403-7
				403-9
				403-9

Tematica materiale	Perimetro dell'impatto	Coinvolgimento di ADR	Aspetto GRI Topic Specific	
Gestione rifiuti	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Rifiuti	306-1 306-2 306-3
Formazione personale	Gruppo ADR	Diretto	Formazione e istruzione	404-1
Climate change	Gruppo ADR Stakeholder del Gruppo e Sistema Paese Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Emissioni	305-1 305-2
Efficienza energetica	Gruppo ADR Stakeholder del Gruppo e Sistema Paese Istituzioni Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Energia	302-1
Idee ed Innovazione	Gruppo ADR Clienti Sistema Paese	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Consumi idrici	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Acqua	303-1 303-2 303-5
Sviluppo infrastrutture sostenibili	Gruppo ADR; Investitori, comunità finanziaria e Istituzioni	Diretto Legato alle relazioni di business	n.a.	n.a.
Economia circolare	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Rifiuti	306-1 306-2 306-3
Condizioni contrattuali	Gruppo ADR Clienti	Diretto Legato alle relazioni di business	Valutazione ambientale dei fornitori	308-1
			Valutazione dei fornitori su tematiche sociali	414-1
Emissioni aeroportuali	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Emissioni	305-1 305-2
Ecosistema biodiversità	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto Legato alle relazioni di business	Biodiversità	304
Gestione responsabile catena di fornitura	Gruppo ADR Catena di fornitura	Gruppo ADR Catena di fornitura	Pratiche di approvvigionamento	204-1
			Valutazione ambientale dei fornitori	308-1
Pari opportunità e diversity	Gruppo ADR Comunità e ambiente	Diretto	Diversità e pari opportunità	405-1
Anticorruzione e conflitto di interessi	Gruppo ADR; Investitori, comunità finanziaria e Istituzioni	Diretto Legato alle relazioni di business	Anticorruzione	205-2

9.5

Indice dei contenuti GRI

TABELLA 56

Indicatori GRI Standards

GRI 102: GENERAL DISCLOSURES		
Profilo dell'organizzazione		
Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
102-1	Nome dell'organizzazione	Aeroporti di Roma S.p.A.
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	2.3 Il modello
102-3	Sede legale	Via Pier Paolo Racchetti, 1 - 00054 Fiumicino (RM)
102-4	Aree geografiche in cui l'organizzazione opera	Lazio
102-5	Assetto proprietario e forma legale	Struttura del Gruppo 4.3 Management
102-6	Mercati serviti	1.2 Il sistema aeroportuale romano 2.3 Il modello
102-7	Dimensione dell'organizzazione	1.1 Highlights finanziari e non finanziari 2021 5.3 Performance economico, patrimoniale e finanziaria 5.7 Capitale Umano 5.8 Ecosistema
102-8	Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	5.7 Capitale Umano
102-9	Catena di fornitura	5.8 Ecosistema
102-10	Cambiamenti significativi nell'organizzazione e nella sua catena di fornitura	Non ci sono stati cambiamenti significativi nell'organizzazione e nella catena di fornitura
102-11	Principio o approccio prudenziale	Sistema di gestione dei rischi Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo 4.4 Etica e compliance 4.5 Modello di Organizzazione Gestione e Controllo
102-12	Iniziative esterne	Nel 2021 ADR ha partecipato a diverse iniziative nel programma ufficiale All 4 Climate Italy 2021 promosso dal Ministero della Transizione Ecologica. Nel 2021 ADR ha confermato il proprio supporto al Global Compact delle Nazioni Unite, un network che unisce imprese, governi e organizzazioni non governative con l'obiettivo di promuovere un'economia globale più inclusiva e sostenibile attraverso il perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGS). Nel 2011 ADR ha aderito all'"Airport Carbon Accreditation" (ACA) di ACI Europe, programma rivolto a limitare le emissioni climateranti collegate alle attività aeroportuali. Inoltre, ADR partecipa al Programma Sesar, (progetto di ricerca per la gestione del traffico aereo del Cielo Unico Europeo, "Single European Sky Air traffic management Research"), le cui misure interessano sia il settore civile sia quello militare, e riguardano regolamentazione, economia, sicurezza, ambiente, tecnologia e istituzioni. Il programma prevede una serie di progetti, ai quali l'Italia partecipa giocando un ruolo di primo piano, insieme alle società di gestione aeroportuale, e stakeholder del trasporto aereo nazionale. Per maggiori informazioni di rimanda a: www.ADR.it/programma-
102-13	Partecipazione ad associazioni di categoria	Assaeroporti – Associazione Italiana Gestore Aeroporti
STRATEGIA		
Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
102-14	Dichiarazione della più alta autorità del processo decisionale	Lettera agli stakeholder
ETICA E INTEGRITÀ		
Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
102-16	Valori, principi, standard e codici di condotta	a. Strategia di business b. Le aree di impegno 4.4 Etica e compliance 4.5 Modello di Organizzazione Gestione e Controllo

GOVERNANCE		
Disclosure		Riferimento/Direct answer/Omissioni
102-18	Struttura di governance	4.1 Struttura del Gruppo 4.2 Modello di governance 4.3 Management
STAKEHOLDER ENGAGEMENT		
Disclosure		Riferimento/Direct answer/Omissioni
102-40	Elenco di gruppi di stakeholder	2.1 I nostri stakeholder
102-41	Contratto collettivo nazionale	Tutti i dipendenti sono coperti da accordi nazionali di lavoro.
102-42	Modalità di identificazione e selezione degli stakeholder	I criteri utilizzati per l'individuazione degli stakeholder sono i seguenti: responsabilità, dipendenza, rilevanza, influenza, livello d'interesse/impatto.
102-43	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	2.1 I nostri stakeholder
102-44	Principali raccomandazioni derivanti dall'attività di coinvolgimento	2.1 I nostri Stakeholder 9.2 Analisi di materialità
MODALITÀ DI RENDICONTAZIONE		
Disclosure		Riferimento/Direct answer/Omissioni
102-45	Società incluse nel perimetro della relazione finanziaria consolidata	9.1 Nota metodologica
102-46	Definizione dei contenuti e del perimetro di rendicontazione	2.1 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità
102-47	Elenco dei temi materiali	2.2 Matrice di materialità 9.2 Analisi di materialità
102-48	Revisione delle informazioni	9.1 Nota metodologica
102-49	Cambiamenti nella rendicontazione	9.1 Nota metodologica
102-50	Periodo di rendicontazione	Il documento fa riferimento al periodo chiuso al 31.12.2021
102-51	Data di pubblicazione del report di sostenibilità più recente	L'ultimo Bilancio di Sostenibilità è stato pubblicato con riferimento all'anno di reporting 2020. Per l'anno 2021 il Gruppo ADR ha pubblicato per la prima volta la Relazione Annuale Integrata, un unico documento che comprende Relazione sulla Gestione, la Dichiarazione Non Finanziaria, il Bilancio Consolidato ed il Bilancio d'Esercizio.
102-52	Periodicità di rendicontazione	Il documento di Sostenibilità viene redatto con una periodicità annuale.
102-53	Contatti per informazioni sul report di sostenibilità	www.ADR.it
102-54	Dichiarazione del livello di rendicontazione rispetto ai GRI Standards	Il presente documento è stato redatto in conformità ai GRI Standards: opzione "in accordance - Core".
102-55	Indice dei contenuti GRI	Indice dei contenuti GRI
102-56	Assurance esterna	9.6 Relazione della Società di Revisione sull'Informativa Non Finanziaria
GRI 200: ECONOMIC TOPICS		
GRI 201: Performance Economiche		
Disclosure		Riferimento/Direct answer/Omissioni
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2.Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.3 Performance economico, patrimoniale e finanziaria
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.3 Performance economico, patrimoniale e finanziaria
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	5.8 Ecosistema
203-2	Impatti economici indiretti significativi	5.8 Ecosistema
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento		
Disclosure		Riferimento/Direct answer/Omissioni
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2.Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.8 Ecosistema

103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.8 Ecosistema
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	Per "fornitori locali" si intendono quei fornitori con sede legale nel Paese in cui è stato emesso il contratto di fornitura. Le "sedi significative locali" sono rappresentate dalle società controllate incluse nel perimetro. 5.8 Ecosistema

GRI 205: Anticorruzione

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2.Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali – GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	4.4 Etica e compliance 4.5 Modello di Organizzazione Gestione e Controllo
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	4.4 Etica e compliance 4.5 Modello di Organizzazione Gestione e Controllo
205-2	Comunicazione e formazione su politiche e procedure anticorruzione	Il Gruppo pubblica sul proprio sito (http://www.ADR.it/policy-anticorruzione-di-gruppo) le politiche e le comunicazioni in tema anticorruzione verso partner commerciali. Non sono previste sessioni formative ad hoc in materia di anticorruzione dirette ai singoli componenti dell'organo di governo. Il Consiglio di Amministrazione provvede ad approvare la politica anticorruzione e a svolgere periodicamente il riesame del sistema. Il Presidente e l'Amministratore Delegato della Società sottoscrivono con cadenza biennale una dichiarazione di impegno al rispetto della Politica Anticorruzione.

GRI 300: ENVIRONMENTAL TOPICS

GRI 302: Energia

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2.Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali – GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.9 Ambiente
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.9 Ambiente
302-1	Energia utilizzata all'interno dell'organizzazione	5.9 Ambiente

GRI 303: Acqua e scarichi idrici

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2.Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali – GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.9 Ambiente
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.9 Ambiente

Informative sulle modalità di gestione

303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	5.9 Ambiente
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico d'acqua	5.9 Ambiente

Informative specifiche

303-5	Consumo di acqua	5.9 Ambiente
-------	------------------	--------------

GRI 304: Biodiversità

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2.Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali – GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	2.2 Strategia e obiettivi 5.9 Ambiente
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	2.2 Strategia e obiettivi 5.9 Ambiente

GRI 305: Emissioni		
Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2.Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali – GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.9 Ambiente
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.9 Ambiente
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	5.9 Ambiente
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	5.9 Ambiente
305-3	Altre Emissioni indirette di GHG (Scope 3)	5.9 Ambiente
GRI 306: Rifiuti		
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2.Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali – GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.9 Ambiente
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.9 Ambiente
Informative sulle modalità di gestione		
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	5.9 Ambiente
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	5.9 Ambiente
Informative specifiche		
306-3	Rifiuti prodotti	5.9 Ambiente
GRI 307: Compliance ambientale		
Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2.Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali – GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	2.2 Strategia e obiettivi
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.9 Ambiente
307-1	Non conformità con leggi e normative in materia ambientale (5.9 Ambiente
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori		
Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2.Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali – GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.8 Ecosistema
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.8 Ecosistema
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	5.8 Ecosistema
GRI 400: SOCIAL TOPICS		
GRI 403: Aggiornamento 2018 Salute e sicurezza sul lavoro		
Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2.Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali – GRI

103-2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.7 Capitale Umano
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.7 Capitale Umano

Informative sulle modalità di gestione

403-1	Sistema di gestione della salute e della sicurezza sul lavoro	5.7 Capitale Umano
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	5.7 Capitale Umano
403-3	Servizi di medicina del lavoro	5.7 Capitale Umano
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	5.7 Capitale Umano
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	5.7 Capitale Umano
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	5.7 Capitale Umano
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	5.7 Capitale Umano

Informative specifiche

403-9	Infortuni sul lavoro	5.7 Capitale Umano
-------	----------------------	--------------------

GRI 404: Formazione e istruzione

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri 2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103-2	Le modalità di gestione e i suoi componenti 5.7 Capitale Umano
103-3	Valutazione delle modalità di gestione 5.7 Capitale Umano
404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente 5.7 Capitale Umano

GRI 405: Diversità e pari opportunità

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri 2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103-2	Le modalità di gestione e i suoi componenti 5.7 Capitale Umano
103-3	Valutazione delle modalità di gestione 5.7 Capitale Umano
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti 5.7 Capitale Umano

GRI 413: Comunità locali

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri 2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103-2	Le modalità di gestione e i suoi componenti 5.8 Ecosistema
103-3	Valutazione delle modalità di gestione 5.8 Ecosistema
413-2	Attività con significativi impatti negativi, potenziali o effettivi, sulle comunità locali 5.8 Ecosistema

GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni
------------	-------------------------------------

103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.8 Ecosistema
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.8 Ecosistema
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	5.8 Ecosistema

TEMI MATERIALI [NON COPERTI DA GRI TOPIC-SPECIFIC DISCLOSURE]

Risposta all'emergenza COVID-19

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.1 L'impatto del COVID-19 sulla performance 2021
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.1 L'impatto del COVID-19 sulla performance 2021

Airport security

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.2 Attività di business
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.2 Attività di business

Qualità del servizio e customer satisfaction

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.6 Customer Satisfaction
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.6 Customer Satisfaction

Rumore

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.9 Ambiente
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.9 Ambiente

Intermodalità e accessibilità

Disclosure	Riferimento/Direct answer/Omissioni	
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	2.2 Strategia e obiettivi
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	2.2 Strategia e obiettivi

Gestione delle operazioni aeroportuali		
Disclosure		Riferimento/Direct answer/Omissioni
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.2 Attività di business
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.2 Attività di business
Sviluppo infrastrutture sostenibili		
Disclosure		Riferimento/Direct answer/Omissioni
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	2.2 Strategia e obiettivi
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	2.2 Strategia e obiettivi
Risk management		
Disclosure		Riferimento/Direct answer/Omissioni
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	3.2 Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	3.2 Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo
Idee e innovazione		
Disclosure		Riferimento/Direct answer/Omissioni
103-1	Spiegazione del tema materiale e dei relativi perimetri	2.2 Matrice di materialità 9.1 Nota metodologica 9.2 Analisi di materialità 9.4 Tabella di raccordo D.Lgs. 254/16 - Temi Materiali - GRI
103- 2	Le modalità di gestione e i suoi componenti	5.10 Innovazione
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	5.10 Innovazione

e have great projects for



@adr.it

9.6

Relazione della Società di Revisione sull'Informativa Non Finanziaria



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

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

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

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016 n. 254 (di seguito anche il "Decreto") e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Aeroporti di Roma (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 8 marzo 2022 (di seguito anche la "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Tassonomia UE" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Aeroporti di Roma S.p.A. per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'art. 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

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 10.416.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lod
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Aeroporti di Roma
 Relazione della società di revisione
 31 dicembre 2021

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

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

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito anche "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Aeroporti di Roma S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1 Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.
- 2 Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.
- 3 Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo.



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

4 Comprensione dei seguenti aspetti:

- modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
- politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
- principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto, lettera a).

5 Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Aeroporti di Roma S.p.A. e con il personale di ADR TEL S.p.A., ADR Security S.r.l., ADR Mobility S.r.l., ADR Ingegneria S.p.A., ADR Infrastrutture S.p.A., ADR Assistance S.r.l. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF. Il personale della Direzione della Aeroporti di Roma S.p.A. è anche responsabile presso il Sito di Fiumicino per le controllate sopramenzionate.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di gruppo
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili,
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- per le società ADR TEL S.p.A., ADR Security S.r.l., ADR Mobility S.r.l., ADR Ingegneria S.p.A., ADR Infrastrutture SPA, ADR Assistance S.r.l., i cui dati materiali ai fini della DNF di Gruppo sono disponibili e gestiti presso il sito di Fiumicino, che abbiamo selezionato sulla base della loro attività e del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco presso il sito di Fiumicino menzionato nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Aeroporti di Roma relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 non sia



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - Global Reporting Initiative ("GRI Standards").

Le nostre conclusioni sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Aeroporti di Roma non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Tassonomia UE" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Altri aspetti

Con riferimento agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e 31 dicembre 2019, il Gruppo ha predisposto un bilancio di sostenibilità, i cui dati sono utilizzati a fini comparativi all'interno della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario. Tali bilanci di sostenibilità sono stati sottoposti in via volontaria a un esame limitato in conformità all'ISAE 3000 *Revised* da parte di un altro revisore che, in data 14 aprile 2021 e in data 17 giugno 2020, ha rispettivamente espresso delle conclusioni senza rilievi.

Roma, 31 marzo 2022

KPMG S.p.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Maffei', written over a light blue horizontal line.

Marco Maffei
Socio



Aeroporto Leonardo da Vinci - controlli di sicurezza del Terminal 3

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021

Prospetti consolidati del ————— **192**
gruppo Aeroporti di Roma

Note illustrative del ————— **200**
gruppo Aeroporti di Roma

Allegati ————— 274

**Relazione della società
di revisione** ————— 278

Prospetti consolidati del gruppo Aeroporti di Roma

**Situazione patrimoniale-
finanziaria consolidata** ——— 194

Conto economico consolidato — 196

**Conto economico
complessivo consolidato** ——— 197

**Prospetto delle variazioni del
patrimonio netto consolidato** —198

Rendiconto finanziario ——— 199
consolidato

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Attività (Migliaia di Euro)	Note	31.12.2021	Di cui correlate	31.12.2020	Di cui correlate
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	6.1	50.898		51.964	
Diritti concessori		2.473.539		2.435.782	
Altre attività immateriali		29.181		45.190	
Attività immateriali	6.2	2.502.720		2.480.972	
Partecipazioni	6.3	19.954		37.285	
Altre attività finanziarie non correnti	6.4	718		1.188	
Attività per imposte anticipate	6.5	90.451		91.227	
Altre attività non correnti	6.6	470		458	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.665.211		2.663.094	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze		6.500		5.635	
Attività per lavori in corso su ordinazione		1.105		0	
Crediti commerciali		184.597	2.195	256.924	3.154
Attività commerciali	6.7	192.202	2.195	262.559	3.154
Altre attività finanziarie correnti	6.4	3.676	1.350	1.350	1.350
Attività per imposte correnti	6.8	73.735	73.580	3.981	3.618
Altre attività correnti	6.9	265.341	491	34.826	487
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	661.640		1.097.229	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		1.196.594	77.616	1.399.945	8.609
TOTALE ATTIVITÀ		3.861.805	77.616	4.063.039	8.609

Patrimonio netto e passività (migliaia di Euro)	Note	31.12.2021	Di cui correlate	31.12.2020	Di cui correlate
PATRIMONIO NETTO					
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		942.781		1.073.332	
Utile (perdita) dell'esercizio		(38.035)		(143.684)	
		966.971		991.873	
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI					
Capitale sociale e riserve		2.718		0	
Utile (perdita) dell'esercizio		77		0	
		2.795		0	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	6.11	969.766		991.873	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	14.210		15.745	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	161.733		149.293	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.14	19.689		17.238	
Fondi per accantonamenti non correnti		195.632		182.276	
Prestiti obbligazionari		1.521.416		1.006.473	
Finanziamenti a medio-lungo termine		656.360		873.671	
Strumenti finanziari - derivati		81.230		161.238	
Altre passività finanziarie		2.904	286	1.820	
Passività finanziarie non correnti	6.15	2.261.910	286	2.043.202	
Altre passività non correnti	6.16	986		0	
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		2.458.528	286	2.225.478	
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	975		1.115	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	55.138		47.740	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.14	4.923		8.793	
Fondi per accantonamenti correnti		61.036		57.648	
Debiti commerciali	6.17	140.513	5.276	170.274	48.013
Passività commerciali		140.513	5.276	170.274	48.013
Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine		37.903	129	431.431	
Strumenti finanziari - derivati		38.472		59.706	
Passività finanziarie correnti	6.15	76.375		491.137	
Passività per imposte correnti	6.8	7.521		26	
Altre passività correnti	6.18	148.066	483	126.603	845
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		433.511	5.888	845.688	48.858
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		3.861.805	6.174	4.063.039	48.858

Conto economico consolidato

(Migliaia di euro)	Note	2021	Di cui correlate	2020	Di cui correlate
RICAVI					
Ricavi da gestione aeroportuale		296.866	3.962	260.716	4.181
Ricavi per servizi di costruzione		104.783		98.882	
Altri ricavi operativi		231.846	981	12.436	1.067
TOTALE RICAVI	7.1	633.495	4.943	372.034	5.248
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(18.255)		(11.391)	0
Costi per servizi	7.3	(236.324)	(11.225)	(229.883)	(72.691)
Costo per il personale	7.4	(138.558)	(787)	(120.007)	(443)
Canoni concessori		(10.034)		(8.299)	
Costo per godimento beni di terzi		(1.004)		(895)	
(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	(17.085)		(6.753)	
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	6.14	(4.573)		956	
Altri costi		(148.061)	(10)	(11.560)	(17)
Altri costi operativi	7.5	(180.757)	(10)	(26.551)	(17)
Ammortamento attività materiali	6.1	(14.872)		(15.349)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	6.2	(84.061)		(85.733)	
Ammortamento altre attività immateriali	6.2	(6.530)		(6.754)	
Ammortamenti		(105.463)		(107.836)	
TOTALE COSTI		(679.357)	(12.022)	(495.668)	(73.151)
RISULTATO OPERATIVO		(45.862)		(123.634)	
Proventi finanziari		17.486		1.551	
Oneri finanziari		(62.923)	(2)	(73.421)	(1.082)
Utili (perdite) su cambi		(16.724)		13.553	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	7.6	(62.161)	(2)	(58.317)	(1.082)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(1.385)		342	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		(109.408)		(181.609)	
Imposte sul reddito	7.8	71.450		37.925	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		(37.958)		(143.684)	
Risultato netto attività operative cessate		0		0	
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		(37.958)		(143.684)	
di cui:					
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo		(38.035)		(143.684)	
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi		77		0	

Conto economico complessivo consolidato

(Migliaia di euro)	2021	2020
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(37.958)	(143.684)
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	42.133	(31.989)
Effetto fiscale	(10.112)	6.825
Quota di pertinenza delle "altre componenti dell'utile complessivo" delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	9	(81)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	32.030	(25.245)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	(427)	(174)
Effetto fiscale	103	(57)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	(13.020)	(27.591)
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(13.344)	(27.822)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	3.224	1.539
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	21.910	(51.528)
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO	(16.048)	(195.212)
di cui		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	(16.125)	(195.212)
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	77	0

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

(Migliaia di euro)	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva sovrapprezzo azioni	Riserva Valutazione Strumenti Finanziari Derivati di cash flow hedge	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	Totale	Patrimonio netto di terzi	Totale patrimonio netto
Saldo al 31 dicembre 2019	62.225	12.462	667.389	(88.107)	11	0	285.326	245.161	1.184.467	0	1.184.467
Utile (perdita) dell'esercizio								(143.684)	(143.684)	0	(143.684)
Altre componenti dell'utile complessivo:				(23.625)	(81)	(27.591)	(231)		(51.528)	0	(51.528)
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				(23.625)					(23.625)	0	(23.625)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale							(231)		(231)	0	(231)
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto					(81)				(81)	0	(81)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni						(27.591)			(27.591)		(27.591)
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				(23.625)	(81)	(27.591)	(231)	(143.684)	(195.212)		(195.212)
Destinazione utile dell'esercizio precedente							245.161	(245.161)		0	0
Altre variazioni					267		2.351		2.618	0	2.618
Saldo al 31 dicembre 2020	62.225	12.462	667.389	(111.732)	197	(27.591)	532.607	(143.684)	991.873	0	991.873
Utile (perdita) dell'esercizio								(38.035)	(38.035)	77	(37.958)
Altre componenti dell'utile complessivo:				35.245	9	(13.020)	(324)		21.910	0	21.910
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				35.245					35.245	0	35.245
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale							(324)		(324)	0	(324)
Quota di pertinenza delle "Altre componenti dell'utile complessivo" partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto					9				9	0	9
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni						(13.020)			(13.020)	0	(13.020)
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				35.245	9	(13.020)	(324)	(38.035)	(16.125)	77	(16.048)
Destinazione utile dell'esercizio precedente							(143.684)	143.684	0	0	0
Operazioni "under common control"							(8.776)		(8.776)	2.718	(6.058)
Altre variazioni					24		(25)		(1)	0	(1)
Saldo al 31 dicembre 2021	62.225	12.462	667.389	(76.487)	230	(40.611)	379.798	(38.035)	966.971	2.795	969.766

Rendiconto finanziario consolidato

(Migliaia di Euro)	2021	2020
Utile (perdita) dell'esercizio	(37.958)	(143.684)
Rettificato da:		
Ammortamenti	105.463	107.836
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	64.661	38.848
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	44	1.275
Variazione altri fondi	(4.731)	2.315
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	1.385	(342)
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(12.552)	(34.317)
Altri costi (ricavi) non monetari	11.798	11.367
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	(214.056)	(111.921)
Flusso di cassa netto da attività operativa (A)	(85.945)	(128.623)
Investimenti in attività materiali (*)	(12.418)	(13.511)
Investimenti in attività immateriali (**)	(117.688)	(108.144)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(47.576)	(32.095)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	0	(1)
Investimenti in società consolidate, al netto delle disponibilità liquide nette apportate	(13.451)	0
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	4.800	12.765
Variazione netta delle altre attività non correnti	23	(57)
Flusso di cassa netto da attività di investimento (B)	(186.310)	(141.043)
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	0	678.818
Emissione di prestiti obbligazionari	491.643	297.732
Rimborsi di prestiti obbligazionari	(400.001)	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(212.500)	(112.500)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(42.050)	1.795
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(426)	165
Flusso di cassa netto da attività di finanziamento (C)	(163.334)	866.010
Flusso di cassa netto dell'esercizio (a+b+c)	(435.589)	596.344
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	1.097.229	500.885
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	661.640	1.097.229

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 280 mila euro nel 2021 e per 1.698 mila euro nel 2020;

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 134 mila euro nel 2021 e per 124 mila euro nel 2020.

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

(Migliaia di Euro)	2021	2020
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	3.396	24.522
Interessi attivi incassati	84	1.284
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	50.041	47.767

Note illustrative del gruppo Aeroporti di Roma

1	Informazioni generali	202	7	Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	246
2	Forma e contenuto del Bilancio consolidato	203	8	Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	253
3	Perimetro e principi di consolidamento	204	9	Altre garanzie, impegni e rischi	254
4	Principi contabili applicati	207	10	Rapporti con parti correlate	265
5	Contratto di concessione	221	11	Altre informazioni	267
6	Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	224	12	Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	271

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, Atlantia S.p.A. ("Atlantia") è l'azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (61.842.535, pari al 99,386% del capitale).

In data 15 ottobre 2021, Atlantia, a seguito di delibera del proprio Consiglio di Amministrazione del 14 ottobre 2021, ha comunicato la cessazione dell'esercizio di attività di direzione e coordinamento nei confronti di ADR.

Il presente Bilancio consolidato di ADR e sue controllate (il "Gruppo ADR") è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione dell'8 marzo 2022 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 2021 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 2021 su cui ADR, direttamente o indirettamente, esercita il controllo, sia in forza del possesso azionario della maggioranza dei voti esercitabili in Assemblea (anche tenuto conto dei diritti di voto potenziali derivanti da opzioni immediatamente esercitabili), sia per effetto di altri fatti o circostanze che (anche prescindendo dall'entità dei rapporti di natura azionaria) attribuiscono il potere sulle attività rilevanti dell'impresa, l'esposizione o il diritto a rendimenti variabili dell'investimento nell'impresa e l'abilità nell'utilizzare il potere sull'impresa per influenzare i rendimenti dell'investimento.

Le entità controllate sono incluse nel perimetro di consolidamento dalla data nella quale il controllo è acquisito dal Gruppo e sono escluse dal perimetro dalla data nella quale il Gruppo ne perde il controllo. L'elenco delle società incluse nell'area di consolidamento è riportato nell'Allegato 1 "Elenco delle partecipazioni".

Rispetto al 31 dicembre 2020, il perimetro di consolidamento risulta variato per l'inclusione delle seguenti società:

- ◆ ADR Infrastrutture S.p.A. ("ADR Infrastrutture") a partire da gennaio 2021. In data 21 gennaio 2021, si è, infatti, perfezionato l'acquisto, da parte della Capogruppo ADR, della partecipazione precedentemente detenuta da Pavimental S.p.A. ("Pavimental"), pari al 100% del capitale di ADR Infrastrutture, società nella quale era stato ad inizio anno conferito, dalla stessa Pavimental, il ramo di azienda specializzato nella costruzione e manutenzione di infrastrutture e piste aeroportuali. Tale operazione è inquadrabile come "business combinations under common control"; pertanto, è trattata nel rispetto di quanto stabilito dallo IAS 1 e dallo IAS 8, essendo esclusa dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 "Aggregazioni aziendali";
- ◆ Fiumicino Energia S.r.l. ("Fiumicino Energia") e Leonardo Energia - Società consortile a r.l. ("Leonardo Energia") a partire dal luglio 2021. Infatti, in data 1° luglio 2021, ADR ha acquistato la partecipazione dell'87,14% del capitale di Fiumicino Energia, detenuta da Atlantia, ad un prezzo di 10,5 milioni di euro. Alla società Fiumicino Energia fa capo la centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. La gestione della centrale di cogenerazione è affidata, in virtù di un contratto di affitto di ramo di azienda, a Leonardo Energia, partecipata da Fiumicino Energia e da ADR, con rispettive quote del 90% e del 10%. Tale operazione è inquadrabile come "business combinations under common control"; pertanto, è trattata nel rispetto di quanto stabilito dallo IAS 1 e dallo IAS 8, essendo esclusa dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 "Aggregazioni aziendali".

Si segnala, inoltre, che, nel mese di marzo 2021, è divenuta operativa la società ADR Ingegneria S.p.A. ("ADR Ingegneria") che ha preso in affitto, con efficacia dal 1° marzo 2021, il ramo di azienda di Spea Engineering S.p.A. ("Spea Engineering") specializzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale.

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

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

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

I principali criteri di consolidamento sono di seguito esposti:

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

Aggregazioni aziendali

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

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

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

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

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

Operazioni di acquisizione o cessione di aziende e/o rami "under common control" sono trattate, nel rispetto di quanto stabilito dallo IAS 1 e dallo IAS 8, sulla base della sostanza economica delle stesse, facendo riferimento sia alle (i) modalità di determinazione del corrispettivo della compravendita, sia alla (ii) verifica della generazione di valore aggiunto per il complesso delle parti interessate che si concretizzi in significative variazioni misurabili nei flussi di cassa ante e post operazione delle attività trasferite. In relazione a ciò:

- ◆ qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, tali operazioni di acquisto di aziende e/o rami d'azienda sono rilevate in base all'IFRS 3, ai medesimi criteri precedentemente illustrati per le analoghe operazioni effettuate con soggetti terzi. In tali casi, la società cedente iscrive nel conto economico l'eventuale differenza tra tali valori di carico delle attività e passività cedute e il relativo corrispettivo;
- ◆ negli altri casi, le attività e le passività trasferite sono iscritte dalla cessionaria ai medesimi valori a cui le stesse erano iscritte nel bilancio della società cedente prima dell'operazione, con la rilevazione nel patrimonio netto dell'eventuale differenza rispetto al costo dell'acquisizione. Coerentemente, la società cedente iscrive nel patrimonio netto la differenza tra il valore contabile delle attività e passività cedute e il corrispettivo stabilito.

4.

Principi contabili applicati

Nel seguito sono descritti i principi contabili e i criteri di valutazione più rilevanti applicati nella redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021. 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%;
- ◆ 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 ha applicato 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, corrispondenti alle quote coperte sotto forma di contributo; b) i diritti acquisiti da terzi, nel caso di sostenimento di costi per l'ottenimento di concessioni dal Concedente o da terzi.

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

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

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

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE E ALTRE IMPRESE

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

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

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

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

CONTRATTI DI COSTRUZIONE E SERVIZI IN CORSO DI ESECUZIONE

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

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

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del concedente afferenti al contratto di

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

RIMANENZE

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

STRUMENTI FINANZIARI

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Strumenti finanziari derivati

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

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

Attività finanziarie

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

- ◆ il modello di gestione dell'attività finanziaria consista nella detenzione della stessa con la finalità di incassare i relativi flussi finanziari;

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

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

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

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

Passività finanziarie

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

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

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

Cancellazione degli strumenti finanziari

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

VALUTAZIONI AL FAIR VALUE

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

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

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

Nella determinazione del fair value, è definita una gerarchia di criteri basata sull'origine, la tipologia e la qualità delle informazioni utilizzate nel calcolo. Tale classificazione ha l'obiettivo di stabilire una gerarchia in termini di affidabilità del fair value, dando la precedenza all'utilizzo di parametri osservabili sul mercato che riflettono le assunzioni che i partecipanti al mercato utilizzerebbero nella valutazione dell'attività/passività. La gerarchia del fair value prevede i seguenti livelli: (i) livello 1: input rappresentati da prezzi quotati (non modificati) in mercati attivi per attività o 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 classificabili quali "attività cessate" se soddisfano uno dei seguenti requisiti:

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

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

RIDUZIONE E RIPRISTINO DI VALORE DELLE ATTIVITÀ (IMPAIRMENT TEST)

Alla data di chiusura del bilancio, il valore contabile delle attività materiali, immateriali e finanziarie e delle partecipazioni è soggetto a verifica per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito perdite di valore.

Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima dell'ammontare recuperabile di tali attività, per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione da rilevare. Il Gruppo non ha avviamenti o attività immateriali a vita utile indefinita da sottoporre a impairment test annualmente.

Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima del valore recuperabile è compresa nell'ambito della unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene.

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

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Tali perdite di valore sono ripristinate, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, ad eccezione dell'avviamento.

RICAVI DA CONTRATTI CON LA CLIENTELA

La rilevazione dei ricavi da contratti con la clientela è basata sui seguenti cinque step: (i) identificazione del contratto con il cliente; (ii) identificazione delle performance obligation, rappresentate dalle promesse contrattuali a trasferire beni e/o servizi a un cliente; (iii) determinazione del prezzo della transazione; (iv) allocazione del prezzo della transazione alle performance obligation identificate sulla base del prezzo di vendita stand alone di ciascun bene o servizio; (v) rilevazione del ricavo quando la relativa performance obligation risulta soddisfatta, ossia all'atto del trasferimento al cliente del bene o servizio promesso; il trasferimento si considera completato quando il cliente ottiene il controllo del bene o del servizio, che può avvenire lungo un arco temporale (over time) o in uno specifico momento temporale (at a point in time).

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

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

RICAVI DA LEASING

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

CONTRIBUTI PUBBLICI

I contributi pubblici sono rilevati al fair value quando il loro ammontare è attendibilmente determinabile e vi è la ragionevole certezza che saranno ricevuti e che saranno rispettate le condizioni previste per l'ottenimento degli stessi.

I contributi in conto esercizio sono iscritti nel conto economico nell'esercizio di competenza, coerentemente con i costi cui sono commisurati. Nel caso in cui il contributo rappresenti una compensazione per costi o perdite già sostenuti in esercizi precedenti, viene rilevato nell'esercizio in cui nasce il relativo diritto all'ottenimento dello stesso.

I contributi in conto capitale sono iscritti quali ricavi differiti rilevati con un criterio sistematico nel prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio durante la vita utile del bene cui il contributo ricevuto è direttamente riferibile.

COSTI

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

PAGAMENTI BASATI SU AZIONI

Il costo delle prestazioni rese dai dipendenti, collaboratori e/o amministratori del Gruppo, remunerate tramite piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione di titoli, è misurato sulla base del fair value dei diritti concessi, valutato da parte di attuari indipendenti alla data di concessione del piano.

Tale fair value è imputato a conto economico, con contropartita riserva del patrimonio netto, nel periodo di maturazione previsto dal piano.

Il costo o ricavo nel conto economico rappresenta la variazione del costo cumulato rilevato all'inizio e alla fine dell'esercizio. Nessun costo viene rilevato per i diritti che non arrivano a maturazione definitiva, tranne il caso dei diritti la cui assegnazione è subordinata alle condizioni di mercato o a una condizione di non maturazione; questi sono trattati come se fossero maturati indipendentemente dal fatto che le condizioni di mercato o le altre condizioni di non maturazione a cui soggiogano siano rispettate o meno, fermo restando che tutte le altre condizioni di performance e/o di servizio devono essere soddisfatte.

Se le condizioni del piano vengono modificate, il costo minimo da rilevare è quello che si sarebbe avuto in assenza della modifica del piano stesso. Inoltre, si rileva un costo per ogni modifica che comporti un aumento del fair value totale del piano di pagamento, o che sia comunque favorevole per i dipendenti; tale costo è valutato con riferimento alla data di modifica.

Il costo di prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite pagamenti basati su azioni e regolati per cassa è misurato al fair value delle passività assunte, con contropartita tra le passività. Fino a quando la passività non è estinta, il fair value della passività è rideterminato con riferimento alla data di chiusura di bilancio, rilevando nel conto economico le relative variazioni.

IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte sul reddito di competenza dell'esercizio sono determinate in base alla stima degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alla normativa vigente. Le imposte correnti relative ad elementi rilevati direttamente a patrimonio netto sono rilevate anch'esse a patrimonio netto e non nel conto economico.

Le imposte anticipate e differite, risultanti dalle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività, determinato applicando i criteri descritti nella presente sezione, e il valore fiscale delle stesse, 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 2021, è in vigore il contratto di consolidato fiscale in essere con la controllante Atlantia, a cui aderiscono ADR e tutte le imprese facenti parte del Gruppo ADR.

STIME E VALUTAZIONI

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

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

Gli elementi di stima per l'elaborazione del Fondo Rinnovo Infrastrutture Aeroportuali riguardano essenzialmente la identificazione della tipologia degli interventi di ripristino da effettuare, la loro tempistica e la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti.

CONVERSIONE DELLE POSTE IN VALUTA

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

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

INFORMATIVA SUI SETTORI DI ATTIVITÀ

Il Gruppo opera in un unico settore, quello dello sviluppo e della gestione delle infrastrutture aeroportuali. In relazione a ciò, l'attività del Gruppo è oggetto di rendicontazione e analisi da parte del management in modo unitario. Di conseguenza, con riferimento a quanto previsto dall'IFRS 8, non viene fornita alcuna informativa di segmentazione (patrimoniale e/o economica) dei settori di attività, non risultando applicabile.

PRINCIPI CONTABILI, INTERPRETAZIONI DI NUOVA EMISSIONE, RIVISITAZIONI E MODIFICHE A PRINCIPI ESISTENTI, NON ANCORA IN VIGORE O NON ANCORA OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - nel seguito sono indicati i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, non ancora in vigore alla data di bilancio, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio consolidato del Gruppo.

Titolo documento	Data emissione	Data di entrata in vigore	Data di omologazione	Regolamento UE e data di pubblicazione
Nuovi documenti emessi dallo IASB ed omologati dall'UE da adottare obbligatoriamente a partire dai bilanci degli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2021				
Riforma degli indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse – Fase 2 (Modifiche all'IFRS 9, allo IAS 39, all'IFRS 7, all'IFRS 4 e all'IFRS 16)	Agosto 2020	1° gennaio 2021	13 gennaio 2021	(UE) 2021/25 14 gennaio 2021
Concessioni sui canoni connesse alla COVID-19 successivi al 30 giugno 2021 (Modifica all'IFRS 16)	Marzo 2021	1° aprile 2021	30 agosto 2021	(UE) 2021/1421 31 agosto 2021
IAS/IFRS e relative interpretazioni IFRIC applicabili ai bilanci degli esercizi che iniziano dopo il 1° gennaio 2021, documenti omologati dall'UE al 31 dicembre 2021				
Miglioramenti agli IFRS (ciclo 2018-2020) [Modifiche all'IFRS 1, all'IFRS 9, all'IFRS 16 e allo IAS 41]	Maggio 2020	1° gennaio 2022	28 giugno 2021	(UE) 2021/1080 2 luglio 2021
Immobili, impianti e macchinari – Proventi prima dell'uso previsto (Modifiche allo IAS 16)	Maggio 2020	1° gennaio 2022	28 giugno 2021	(UE) 2021/1080 2 luglio 2021
Contratti onerosi – Costi necessari all'adempimento di un contratto (Modifiche allo IAS 37)	Maggio 2020	1° gennaio 2022	28 giugno 2021	(UE) 2021/1080 2 luglio 2021
Riferimento al Quadro Concettuale (Modifiche all'IFRS 3)	Maggio 2020	1° gennaio 2022	28 giugno 2021	(UE) 2021/1080 2 luglio 2021
IAS/IFRS e relative interpretazioni IFRIC applicabili ai bilanci degli esercizi che iniziano dopo il 1° gennaio 2021, documenti NON ancora omologati dall'UE al 31 dicembre 2021				
IFRS 14 Regulatory Deferral Accounts	Gennaio 2014	1° gennaio 2016	Processo di omologazione sospeso in attesa del nuovo principio contabile sui "rate-regulated activities"	
Amendments				
Classification of Liabilities as Current or Non-current (Amendments to IAS 1), including subsequent amendment issued in July 2020	Gennaio 2020 Luglio 2020	1° gennaio 2023	TBD	(UE) 2021/1080 2 luglio 2021
Disclosure of Accounting policies (Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2)	Febbraio 2021	1° gennaio 2023	TBD	(UE) 2021/1080 2 luglio 2021
Definition of Accounting Estimates (Amendments to IAS 8)	Febbraio 2021	1° gennaio 2023	TBD	(UE) 2021/1080 2 luglio 2021
Deferred tax related to assets and liabilities arising from a single transaction (Amendments to IAS 12)	Maggio 2021	1° gennaio 2023	TBD	(UE) 2021/1080 2 luglio 2021

Nuovi documenti emessi dallo IASB ed omologati dall'UE da adottare obbligatoriamente a partire dai bilanci degli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2021

L'adozione dei nuovi standard applicabili a partire dal 1° gennaio 2021 non ha comportato effetti.

MODIFICHE ALL'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 IN MATERIA DI "INTEREST RATE BENCHMARK REFORM" (FASE2) - ESTENSIONE OLTRE GIUGNO 2021

Con decorrenza 1° gennaio 2021, nell'ambito del processo di riforma degli IBOR (Interbank Offered Rates), è efficace il documento "Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 17: Interest Rate Benchmark Reform – phase 2", che per la valutazione/definizione delle relazioni di copertura di strumenti finanziari interessati da tali tassi: (i) chiarisce che la sostituzione del tasso IBOR esistente con il nuovo tasso risk free non rappresenta un evento di derecognition di attività e passività; (ii) introduce disposizioni sull'hedge accounting finalizzate a non creare discontinuità nelle relazioni di copertura in essere; (iii) richiede informazioni quali-quantitative sulla natura e sui rischi connessi a tale riforma, sulla gestione di tali rischi e sui progressi nel processo di transizione ai nuovi tassi. Inoltre, l'espedito pratico (agli incentivi per Covid-19 a riduzione dei pagamenti dei canoni dovuti entro il 30 giugno 2021) introdotto dal 1° giugno 2020 dal documento "Amendment to IFRS 16 Leases Covid 19-Related Rent Concessions", è stato prorogato al 30 giugno 2022.

CONCESSIONI SUI CANONI CONNESSE ALLA COVID-19 SUCCESSIVI AL 30 GIUGNO 2021 (MODIFICA ALL'IFRS 16)

Con il Regolamento (UE) n. 2021/1421 del 30 agosto 2021, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 31 agosto 2021, è stato adottato il documento "Concessioni sui canoni connesse alla Covid-19 dopo il 30 giugno 2021 (modifica all'IFRS 16 Leasing)", approvato dallo IASB Board il 31 marzo 2021 e che ha ampliato l'ambito di applicazione dell'espedito pratico per la contabilizzazione delle "rent concession" ottenute dai locatari come diretta conseguenza della pandemia da Covid-19. Con la Modifica 2021, lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all'IFRS 16 che spostano dal 30 giugno 2021 al 30 giugno 2022 la data ultima per poter usufruire dell'espedito pratico per la valutazione dei contratti di leasing, nel caso in cui a seguito del Covid-19 siano stati rinegoziati i canoni. Il locatario può scegliere di contabilizzare la concessione come un canone variabile nel periodo in cui viene riconosciuto un pagamento inferiore.

IAS/IFRS e relative interpretazioni IFRIC applicabili ai bilanci degli esercizi che iniziano dopo il 1° gennaio 2021, documenti omologati dall'UE al 31 dicembre 2021

ANNUAL IMPROVEMENTS 2018-2020; IAS 16 IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI; IAS 37 ACCANTONAMENTI, PASSIVITÀ E ATTIVITÀ POTENZIALI; MODIFICHE ALL'IFRS 3 - AGGREGAZIONI AZIENDALI

Il 14 maggio 2020 lo IASB ha emesso il documento "Amendments to (i) IFRS 3 Business Combinations; (ii) IAS 16 Property, Plant and Equipment; (iii) IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets (iv) Annual Improvements to IFRS Standards 2018-2020", le cui disposizioni sono efficaci a partire dal 1° gennaio 2022. In particolare: (i) con "Amendments to IFRS 3 Business Combinations" lo IASB ha aggiornato il riferimento al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello standard; (ii) attraverso "Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment" lo IASB ha introdotto alcune precisazioni, in particolare come non sia consentito dedurre dal costo del cespite l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che il cespite fosse pronto per l'uso. Tali ricavi di vendita, e i relativi costi, dovranno pertanto essere rilevati a conto economico; (iii) con "Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets" lo IASB ha chiarito quali voci di costo devono essere considerate per valutare se un contratto si configuri, o meno, come contratto oneroso; (iv) infine, attraverso "Annual Improvements to IFRS Standards 2018-2020", sono state apportate variazioni all'IFRS 9 Financial Instruments, chiarendo che, quando si effettua il test del "10 per cento", nel valutare se le modifiche apportate ad una passività finanziaria siano rilevanti (e, quindi comportino la derecognition), devono essere incluse solo le commissioni, pagate o ricevute, tra l'entità ed il prestatore.

IAS/IFRS e relative interpretazioni IFRIC applicabili ai bilanci degli esercizi che iniziano dopo il 1° gennaio 2021, documenti NON ancora omologati dall'UE al 31 dicembre 2021

MODIFICHE ALLO IAS 1 - PRESENTAZIONE DEL BILANCIO - CLASSIFICAZIONE DELLE PASSIVITÀ COME CORRENTI O NON CORRENTI

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha emesso il documento "Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current", chiarendo i criteri che devono essere utilizzati al fine di determinare se le passività debbano essere classificate come correnti o non correnti. Le disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o in data successiva. Le modifiche mirano a promuovere la coerenza nell'applicazione dei requisiti aiutando le società a determinare se i debiti, e le altre passività con una data di regolamento incerta, debbano

essere classificati come correnti (dovuti o potenzialmente da liquidare entro un anno) o non correnti. Inoltre, includono chiarimenti in merito ai requisiti di classificazione, per i debiti che un'entità potrebbe estinguere mediante conversione in strumenti di equity.

MODIFICHE ALLO IAS 1 - PRESENTAZIONE DEL BILANCIO E IFRS PRACTICE STATEMENT 2: PRESENTAZIONE DEI PRINCIPI CONTABILI

Il 12 febbraio 2021 lo IASB ha emesso il documento "Disclosure of Accounting Policies (Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2)" con l'obiettivo di indicare i principi contabili da illustrare in bilancio. Le modifiche sono efficaci per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2023 o successivamente e operano come segue: (i) le note al bilancio illustrano i principi contabili rilevanti invece dei principi contabili significativi; (ii) le informazioni sui principi contabili sono rilevanti se gli utenti del bilancio ne hanno bisogno per comprendere altre informazioni rilevanti nel bilancio; (iii) le informazioni sui principi contabili non rilevanti non devono oscurare le informazioni sui principi contabili rilevanti.

MODIFICHE ALLO IAS 8 - PRINCIPI CONTABILI, CAMBIAMENTI NELLE STIME CONTABILI ED ERRORI: DEFINIZIONE DELLE STIME CONTABILI

Il 12 febbraio 2021 lo IASB ha emesso il documento "Definition of Accounting Estimates (Amendments to IAS 8)". Le modifiche allo IAS 8, efficaci per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2023 o successivamente, chiariscono che: (i) le stime contabili sono "importi monetari di bilancio soggetti ad incertezza di misura"; (ii) le entità effettuano stime contabili se i principi contabili richiedono che le voci del bilancio siano misurate in un modo che comporti una incertezza di misurazione; (iii) un cambiamento nella stima contabile risultante da nuove informazioni o nuovi sviluppi non è la correzione di un errore. Inoltre, gli effetti di un cambiamento in un input o in una tecnica di misurazione utilizzata per elaborare una stima contabile sono cambiamenti nelle stime contabili se non derivano dalla correzione di errori di esercizi precedenti; (iv) un cambiamento in una stima contabile può influenzare solo l'utile o la perdita dell'esercizio corrente, o l'utile o la perdita sia dell'esercizio corrente che di quelli futuri. L'effetto della variazione relativa all'esercizio corrente è rilevato come provento o onere nell'esercizio corrente. L'eventuale effetto su periodi futuri è rilevato come provento o onere in tali periodi futuri.

MODIFICHE ALLO IAS 12 - IMPOSTE SUL REDDITO: IMPOSTE DIFFERITE RELATIVE AD ATTIVITÀ E PASSIVITÀ DERIVANTI DA UN'UNICA OPERAZIONE

Il 7 maggio 2021 lo IASB ha emesso il documento "Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction (amendments to IAS 12)" per chiarire nella rilevazione delle imposte differite su contratti di locazione e obblighi di smantellamento non si applica l'esenzione prevista IAS 12.15(b) e dallo IAS 12.24. Le modifiche sono efficaci per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2023 o successivamente. È consentita l'adozione anticipata.

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

5.

Contratto di concessione

RAPPORTO CONCESSORIO

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

La concessionaria ADR assicura la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale (costituito dall'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino e dall'aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino) in conformità alle norme internazionali, europee e nazionali, nonché ai Regolamenti dell'ENAC che disciplinano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile.

La originaria Convenzione per la gestione della concessione n. 2820/74 è stata vigente fino al 21 dicembre 2012 essendo intervenuta, in quella data, l'approvazione con specifico D.P.C.M. del nuovo Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma che disciplina, in un solo documento unitario, sia i rapporti inerenti alla concessione di gestione aeroportuale che i criteri per la determinazione e l'aggiornamento periodico dei corrispettivi applicabili ai c.d. "servizi regolamentati".

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

DURATA DELLA CONCESSIONE

La scadenza della concessione, fissata al 30 giugno 2044 ai sensi dell'art. 14 della L. 8 agosto 1992, n. 359 e dell'art. 1-quater della L. 3 agosto 1995, n. 351, e ribadito con note del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 12 settembre 1994 e 23 gennaio 1998, è stata prorogata ope legis al 30 giugno 2046 in virtù dell'articolo 202, comma 1-bis del D.L. 19 maggio 2020, n.34 (convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77) che ha disposto la proroga di due anni della "durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso" in considerazione degli effetti economici negativi derivanti dal consistente calo del traffico legato alla situazione emergenziale causata dalla pandemia da COVID-19 e connesse misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle Regioni.

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

OGGETTO DELLA CONCESSIONE

La L. n. 755/1973 (art. 1) esplicita l'oggetto della concessione, consistente nella gestione unitaria del sistema aeroportuale della Capitale, da esercitarsi sotto la sorveglianza del Ministero dei Trasporti (oggi ENAC ai sensi del D.Lgs. n. 250/1997) secondo le disposizioni del Codice della Navigazione e delle Leggi vigenti.

ADR svolge inoltre, sempre in regime di concessione, i servizi di controllo di sicurezza relativi a passeggeri, bagagli a mano e da stiva.

PROVENTI

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

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

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

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

IL CANONE CONCESSORIO

Il D.L. n. 251/1995 convertito in L. n. 351/1995 ha introdotto l’obbligo al pagamento di un canone concessorio.

Il parametro di riferimento vigente per la determinazione del canone (“WLU” – Work Load Unit) è stato adottato a seguito del Decreto dell’Agenzia del Demanio 30 giugno 2003 e poi prorogato negli anni a seguire. La WLU corrisponde a un passeggero o a 100 kg di merce o posta ed è calcolata utilizzando i dati riportati nell’annuario statistico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ENAC. Tale metodologia di quantificazione del canone è stata confermata, con successivi Decreti dell’Agenzia del Demanio, e da ultimo – con Decreto del 18 novembre 2021- ancora per il triennio 2022 – 2024.

L’art. 2, c. 4 dell’Atto Unico Convenzione – Contratto di Programma prevede che, qualora a seguito di disposizioni normative e/o di provvedimenti amministrativi dovesse essere modificata la misura del canone di concessione rispetto a quella vigente al momento della sua stipula, o introdotte forme di tassazione a effetto equivalente a carico della Concessionaria, quest’ultima avrà diritto al riconoscimento di uno specifico incremento tariffario a copertura del maggiore esborso.

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

IL REGIME DEI BENI

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

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

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

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020
Beni ricevuti in concessione presso Fiumicino	119.812	119.812
Beni ricevuti in concessione presso Ciampino	29.293	29.293
Beni realizzati per conto dello Stato (*)	742.197	742.197
TOTALE	891.302	891.302

- ◆ i beni acquisiti/realizzati dalla Concessionaria con fonti di finanziamento appartenenti al proprio bilancio e utilizzati per l'esercizio di attività soggette a regolamentazione tariffaria sono posseduti in regime di proprietà sino al termine della concessione. Da ciò consegue l'obbligo di devoluzione all'Ente concedente alla scadenza naturale della 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, ADR riceverà, alla scadenza naturale della concessione, un corrispettivo pari al valore residuo degli investimenti realizzati. Il valore residuo sarà desunto dalla contabilità regolatoria.

A oggi, il Gruppo ADR ha un limitato numero di beni in esercizio il cui valore residuo da contabilità regolatoria risulti superiore a zero; tale valore residuo al 30/06/2046 è trascurabile.

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

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

6.1 ATTIVITÀ MATERIALI

	31.12.2020			Variazione					31.12.2021		
	Costo	Fondo amm.To	Valore netto	Investim.	Amm.Ti	Altre variazioni	Variazione area cons.	Alienazioni	Costo	Fondo amm.To	Valore netto
(Migliaia di euro)											
Terreni e fabbricati	16.056	(227)	15.829	0	(188)	1	115		16.837	(1.080)	15.757
Impianti e macchinari	89.759	(76.582)	13.177	523	(8.932)	373	1.605	0	98.476	(91.730)	6.746
Attrezzature industriali e commerciali	14.912	(13.134)	1.778	410	(720)	357	13	0	15.698	(13.860)	1.838
Altri beni	39.943	(31.417)	8.526	1.866	(3.590)	5.714	42	0	47.294	(34.736)	12.558
Immobilizzazioni in corso e acconti	9.797	0	9.797	6.891	0	(7.028)	390	0	10.050	0	10.050
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	5.118	(2.261)	2.857	2.728	(1.442)	(194)	0	0	5.997	(2.048)	3.949
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	175.585	(123.621)	51.964	12.418	(14.872)	(777)	2.165	0	194.352	(143.454)	50.898

	31.12.2019			Variazione					31.12.2020		
	Costo	Fondo amm.To	Valore netto	Investim.	Amm.Ti	Altre variazioni	Alienazioni	Costo	Fondo amm.To	Valore netto	
(Migliaia di euro)											
Terreni e fabbricati	15.722	(74)	15.648	184	(153)	150	0	16.056	(227)	15.829	
Impianti e macchinari	94.595	(72.047)	22.548	393	(9.852)	102	(14)	89.759	(76.582)	13.177	
Attrezzature industriali e commerciali	14.359	(12.251)	2.108	553	(883)	0	0	14.912	(13.134)	1.778	
Altri beni	37.878	(28.811)	9.067	1.794	(3.007)	675	(3)	39.943	(31.417)	8.526	
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.603	0	1.603	9.128	0	(934)	0	9.797	0	9.797	
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	4.238	(1.257)	2.981	1.459	(1.454)	(129)	0	5.118	(2.261)	2.857	
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	168.395	(114.440)	53.955	13.511	(15.349)	(136)	(17)	175.585	(123.621)	51.964	

Le Attività materiali, pari a 50.898 mila euro (51.964 mila euro al 31 dicembre 2020), si decrementano nell'esercizio di 1.066 mila euro principalmente per effetto degli ammortamenti dell'anno (14.872 mila euro), in parte compensati dall'inclusione di ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento (+2.165 mila euro) e per gli investimenti dell'anno (12.418 mila euro).

Gli investimenti, pari a 12.418 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- ◆ nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (6.891 mila euro), all'installazione di monitor, ledwall ed apparati di rete del nuovo sistema aerostazioni per 5.281 mila euro, alla Sala di Controllo Unica (APOC) per 510 mila euro, alle forniture di apparati sicurezza al T3 per 258 mila euro;
- ◆ nella classe Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni (2.728 mila euro) per Diritto d'uso su altri beni (2.293 mila euro) e su impianti e macchinari (435 mila euro).

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

6.2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

(Migliaia di euro)	31.12.2020				VARIAZIONE				31.12.2021			
	Costo	Sv.Ne	Fondo amm.To	Valore netto	Investim.	Amm.Ti	Var.Ne area consol.	Altre variazioni	Costo	Sv.Ne	Fondo amm.To	Valore netto
Diritti concessori												
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.167.966	0	(1.007.897)	1.160.069	0	(45.477)	0	0	2.167.966	0	(1.053.374)	1.114.592
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	1.561.259	0	(285.546)	1.275.713	105.074	(38.584)	16.726	18	1.691.608	0	(332.661)	1.358.947
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.729.225	0	(1.293.443)	2.435.782	105.074	(84.061)	16.726	18	3.859.574	0	(1.386.035)	2.473.539
Altre attività immateriali	94.346	(41)	(71.823)	22.482	11.958	(6.422)	7	18	106.338	(41)	(78.254)	28.043
Anticipi a fornitori	22.708	0	0	22.708	135	0	(21.757)	(361)	725	0	0	725
Diritto d'Uso Altre Immobilizzazioni Immateriali	0	0	0	0	521	(108)	0	0	521		(108)	413
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	117.054	(41)	(71.823)	45.190	12.614	(6.530)	(21.750)	(343)	107.584	(41)	(78.362)	29.181
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.846.279	(41)	(1.365.266)	2.480.972	117.688	(90.591)	(5.024)	(325)	3.967.158	(41)	(1.464.397)	2.502.720

(Migliaia di euro)	31.12.2019				Variazione			31.12.2020			
	Costo	Sv.Ne	Fondo amm.To	Valore netto	Investim.	Amm.Ti	Altre Variazioni	Costo	Sv.Ne	Fondo amm.To	Valore netto
Diritti concessori											
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.167.966	0	(960.517)	1.207.449	0	(47.380)	0	2.167.966	0	(1.007.897)	1.160.069
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	1.462.377	0	(247.200)	1.215.177	98.882	(38.353)	7	1.561.259	0	(285.546)	1.275.713
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.630.343	0	(1.207.717)	2.422.626	98.882	(85.733)	7	3.729.225	0	(1.293.443)	2.435.782
Altre attività immateriali	85.139	(41)	(65.069)	20.029	9.138	(6.754)	69	94.346	(41)	(71.823)	22.482
Anticipi a fornitori	35.272	0	0	35.272	124	0	(12.688)	22.708	0	0	22.708
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	120.411	(41)	(65.069)	55.301	9.262	(6.754)	(12.619)	117.054	(41)	(71.823)	45.190
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.750.754	(41)	(1.272.786)	2.477.927	108.144	(92.487)	(12.612)	3.846.279	(41)	(1.365.266)	2.480.972

Le Attività immateriali, pari a 2.502.720 mila euro (2.480.972 mila euro al 31 dicembre 2020) si incrementano di 21.747 mila euro principalmente per effetto investimenti dell'esercizio pari a 117.688 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti dell'esercizio, pari a 90.591 mila euro, e dall'inclusione di ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento che ha determinato un'elisione dei crediti per acconti vantati dalla ADR verso la società, per 21.757 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.

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture sono pari a 105.074 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 61,8 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- ◆ interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 14,1 milioni di euro;
- ◆ interventi di realizzazione sala di controllo centralizzata per 4,9 milioni di euro;
- ◆ interventi su piste e piazzali per 7,5 milioni di euro;
- ◆ interventi di ottimizzazione BHS per 1,7 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2021 non sono stati identificati indicatori di impairment. A tal riguardo si specifica che in sede di predisposizione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020, la Capogruppo aveva proceduto ad effettuare un impairment test per tener conto degli impatti previsti derivanti dalla pandemia da COVID-19. Ai fini della predisposizione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2021, non sono state rilevate nell'analisi dei fattori interni ed esterni, variazioni significative rispetto a quanto considerato nell'ambito del suddetto impairment test, confermando le relative risultanze di recuperabilità del capitale investito netto del Gruppo.

Le Altre attività immateriali, pari a 28.043 mila euro (22.482 mila euro al 31 dicembre 2020), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'anno, pari a 11.958 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

6.3 PARTECIPAZIONI

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
IMPRESE COLLEGATE			
Pavimental S.p.A.	0	2.933	(2.933)
Spea Engineering S.p.A.	6.712	8.089	(1.377)
Consorzio E.T.L. in liquidazione	0	0	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	0	0	0
	6.712	11.022	(4.310)
ALTRE IMPRESE			
Azzurra Aeroporti S.p.A.	12.543	25.087	(12.544)
Aeroporto di Genova S.p.A.	697	697	0
S.A.CAL. S.p.A.	0	476	(476)
Consorzio CAIE	1	1	0
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	0	1	(1)
Convention Bureau Roma e Lazio S.c.r.l.	1	1	0
	13.242	26.263	(13.021)
TOTALE	19.954	37.285	(17.331)

Le Partecipazioni diminuiscono di 17.331 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 dovuto a:

- ◆ cessione della partecipazione del 20% detenuta nel capitale di Pavimental ad Autostrade per l'Italia S.p.A. ("ASPI"), avvenuta il 23 aprile 2021, ad un prezzo di 3,7 milioni di euro; sulla base degli accordi tra le parti tale prezzo risulta soggetto ad un meccanismo di revisione in aumento o in diminuzione nel caso in cui il valore di cessione di un importante macchinario (costituito da una fresa meccanica di proprietà Pavimental destinata alla dismissione), dovesse differire da quello incorporato nel suddetto prezzo di vendita della partecipazione. Le parti hanno fissato un tempo di 32 mesi per finalizzare la cessione del macchinario, trascorso il quale sarà direttamente ASPI ad acquisirlo ad un prezzo prestabilito;
- ◆ decremento del valore della partecipazione in Spea Engineering (20%) pari a -1.377 mila euro, per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto, di cui -1.385 mila euro imputati a conto economico (per la quota di pertinenza di ADR della perdita dell'esercizio della partecipata), 9 mila euro nelle altre componenti del conto economico complessivo e -1 mila euro a patrimonio netto;
- ◆ riduzione del valore della partecipazione in Azzurra Aeroporti S.p.A ("Azzurra Aeroporti") (7,77%) di -12.544 mila euro per effetto della valutazione al fair value;
- ◆ azzeramento del valore della partecipazione in S.A.CAL. S.p.A (-476 mila euro) per effetto della valutazione al fair value della società basata sulle migliori informazioni disponibili alla data di redazione del bilancio;

- ◆ azzeramento della partecipazione in Leonardo Energia a seguito dell'inclusione della società nell'area di consolidamento.

Si segnala, inoltre, la chiusura del processo di liquidazione del Consorzio E.T.L., con la cancellazione del Consorzio dal registro delle imprese avvenuta in data 17 agosto 2021.

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

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

6.4 ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI

(Migliaia di euro)	31.12.2021			31.12.2020		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE						
Derivati con fair value attivo	1.900	1.900	0	0	0	0
Altre attività finanziarie	2.494	1.776	718	2.538	1.350	1.188
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE	4.394	3.676	718	2.538	1.350	1.188

Derivati con fair value attivo

ADR utilizza derivati a copertura del rischio di cambio e del rischio tasso di interesse per contrastare impatti negativi sui flussi di cassa che possano scaturire da eventuali variazioni sfavorevoli del tasso di cambio e di interesse.

A dicembre 2021, ADR ha sottoscritto due contratti di interest rate swap di tipo forward starting, con attivazione ad aprile 2022, per un nozionale complessivo di 100 milioni di euro, aventi la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse per nuovo debito altamente probabile con attivazione prevista nel 2022. Tali contratti, le cui principali caratteristiche sono riportate di seguito, presentano al 31 dicembre 2021 un fair value positivo di 1.900 mila euro.

Controparte	Società	Strum.	Tipol	Rischio coperto	Data sottoscr.	Scad.	Valore nozionale coperto	Tasso applic.	Fair value del derivato		Variazione del fair value	
									Al 31.12.2021	Al 31.12.2020	A c/economico(**)	A oci(***)
Gruppo Crédit Agricole, Barclays	ADR	IRS FWD(*)	CF	I	12.2021	04.2032	100.000	Pagano un tasso fisso medio dello 0,149% e ricevono Euribor a 6 mesi	1.900	0	0	1.900
TOTALE									1.900	0	0	1.900
di cui:												
a copertura di rischi di cambio									0	0		
a copertura di rischi di interesse									1.900	0		

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

(**) alla voce "Proventi (oneri) Finanziari"

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

CF: cash flow value hedge - I: interesse

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 718 mila euro (1.188 mila euro al 31 dicembre 2020) e si riferiscono agli oneri accessori sostenuti per la sottoscrizione della linea di finanziamento Revolving, che, anche nel 2021, è rimasta inutilizzata. Per dettagli si rinvia alla Nota 6.15.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 1.776 mila euro (1.350 mila euro al 31 dicembre 2020) e sono riconducibili, per 1.350 mila euro, al credito verso la collegata Spea Engineering S.p.A. a fronte dei dividendi deliberati nel 2018 e non ancora corrisposti.

6.5 ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE

Le Attività per imposte anticipate sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella:

(Migliaia di euro)	31.12.2020	Variazione				31.12.2021
		Accantonamenti	Rilasci	Imposte antic./Diff. Su proventi/oneri rilevati nel PN	Variaz. Perimetro consolidamento	
IMPOSTE ANTICIPATE						
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	33.383	2.825	(4.584)	0	1.248	32.872
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	57	2	(18)	0	0	41
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	8.417	32.587	(1.769)	0	0	39.235
Costo ammortizzato e strumenti derivati	35.347	0	(35)	(11.130)	0	24.182
Fondi rischi e oneri	5.637	882	(1.452)	0	300	5.367
Perdite fiscali e ACE	47.486	0	(15.621)	0	10	31.875
Altre	1.376	339	(537)	103	34	1.315
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	131.703	36.635	(24.016)	(11.027)	1.592	134.887
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI						
Applicazione IFRIC 12	40.460	1.389	(1.311)	0	3.401	43.939
Altre	16	0	(10)	0	491	497
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	40.476	1.389	(1.321)	0	3.892	44.436
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	91.227	35.246	(22.695)	(11.027)	(2.300)	90.451

Il decremento di 776 mila euro registrato nel 2021 è ascrivibile principalmente al decremento delle imposte anticipate stanziato lo scorso anno, a fronte della perdita fiscale IRES 2020, per la quota parte trasferita al consolidato fiscale e remunerata nel 2021, alla variazione positiva del fair value dei derivati, alla dinamica del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali, oltre all'effetto dell'inclusione nel perimetro di consolidamento delle società Fiumicino Energia e Leonardo Energia (-2.300 mila euro), in parte compensati dalle imposte anticipate rilevate sull'accantonamento al fondo svalutazione crediti.

In merito alle imposte differite attive, che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche del Gruppo.

6.6 ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre attività non correnti, pari a 470 mila euro (458 mila euro al 31 dicembre 2020), sono relative a depositi cauzionali.

6.7 ATTIVITÀ COMMERCIALI

Le Attività commerciali, pari a 192.202 mila euro (262.559 mila euro al 31 dicembre 2020), comprendono:

- ◆ rimanenze, pari a 6.500 mila euro (5.635 mila euro al 31 dicembre 2020), costituite essenzialmente da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico, sistemi di telecomunicazione e materiali per l'edilizia; l'incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile sostanzialmente all'inclusione della società ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento;
- ◆ attività per lavori in corso su ordinazione, pari a 1.105 mila euro (0 euro al 31 dicembre 2020) costituite dai

lavori in corso verso terzi di ADR Infrastrutture, società entrata nell'anno nel perimetro di consolidamento;

- ◆ crediti commerciali, pari a 184.597 mila euro (256.924 mila euro al 31 dicembre 2020).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Crediti verso clientela	346.980	290.911	56.069
Crediti verso impresa controllante	131	301	(170)
Crediti per servizi di costruzione	0	8.051	(8.051)
Altri crediti commerciali	4.004	2.235	1.769
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE	351.115	301.498	49.617
Fondo svalutazione crediti	(164.775)	(36.994)	(127.781)
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(1.743)	(7.580)	5.837
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(166.518)	(44.574)	(121.944)
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	184.597	256.924	(72.327)

I Crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione) registrano una variazione in aumento di 56.069 mila euro dovuta all'aumento dei volumi di attività registrato nell'ultima frazione dell'esercizio rispetto a quelli dello stesso periodo dell'anno precedente.

Si segnala che, a fine esercizio 2021, la Capogruppo ADR ha sottoscritto - insieme alle società controllate ADR Mobility ed ADR Tel - un accordo con l'amministrazione straordinaria di Alitalia SAI, avente la finalità di regolare una complessa serie di rapporti pregressi al fine di dare definitiva chiarezza ai rispettivi diritti di credito ed eliminare, con lo stesso atto, i rischi connessi all'esito dell'azione giudiziaria intrapresa avverso l'azione revocatoria attivata dall'amministrazione straordinaria nei confronti delle tre società citate. L'accordo ha riguardato in particolare i crediti prededucibili sorti dall'1.1.2020. Per i dettagli si rinvia alla Nota 9.5 Contenzioso.

I crediti per servizi regolamentati verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria, assoggettabili ai meccanismi di riequilibrio economico-finanziario di Convenzione, insinuati e da insinuare al passivo della procedura, sono stati accantonati al fondo di svalutazione in considerazione degli esiti della procedura di cessione del ramo "aviation" ad ITA eseguita nell'ottobre 2021 (prezzo di cessione pari a 1 Euro) che, anche in relazione alle recenti determinazioni della Commissione Europea e del Governo circa il recupero dei prestiti statali erogati alla Amministrazione, ne hanno significativamente incrementato il rischio di inesigibilità, oltreché in ragione delle recenti evoluzioni rilevate nel contesto regolatorio e di mercato.

Con riferimento, invece, ai crediti vantati dal Gruppo ADR verso le società appartenenti al gruppo di Alitalia LAI, in amministrazione straordinaria dal 2008, gli stessi ammontano a 10.919 mila euro. A fronte dei crediti vantati verso Alitalia LAI S.p.A. in a.s., si ricorda che nel 2011 è stata escussa la fidejussione di 6,3 milioni di euro rilasciata da Alitalia/CAI a garanzia dei crediti vantati da ADR verso Alitalia LAI S.p.A. in a.s. (nonché verso i lessor proprietari degli aeromobili, obbligati in via solidale) al fine di consentire che gli aeromobili di proprietà dei lessor pervenissero ad Alitalia/CAI liberi dalle richieste di sequestro conservativo avanzate da ADR. L'importo escusso e incassato è stato iscritto nelle Altre passività correnti.

Gli Altri crediti commerciali, pari a 4.004 mila euro (2.235 mila euro al 31 dicembre 2020), sono costituiti da risconti attivi di natura commerciale e dagli anticipi a fornitori, l'incremento rispetto alla fine dell'esercizio precedente riflette in parte l'inclusione di ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento.

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
31.12.2021	184.597	48.753	38.106	9.577	88.161
31.12.2020	256.924	14.447	32.354	12.674	197.449

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)	31.12.2020	Incrementi	Decrementi	31.12.2021
Fondo svalutazione crediti	36.994	137.035	(9.254)	164.775
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	7.580	0	(5.837)	1.743
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	44.574	137.035	(15.091)	166.518

L'incremento del fondo svalutazione crediti rispetto al 31 dicembre 2020 riflette essenzialmente la svalutazione effettuata nell'esercizio dei crediti verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria di cui si è detto, solo parzialmente compensata dall'utilizzo del fondo a fronte di crediti non più recuperabili.

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

6.8 ATTIVITÀ E PASSIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

(Migliaia di euro)	ATTIVITÀ			PASSIVITÀ		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	73.580	3.618	69.962	0	0	0
IRES	155	118	37	7.320	0	7.320
IRAP	0	245	(245)	201	26	175
TOTALE	73.735	3.981	69.754	7.521	26	7.495

Le Attività per imposte correnti includono essenzialmente il credito verso la controllante Atlantia (in qualità di consolidante) per tassazione consolidata, pari a 73.580 mila euro. L'incremento di tale credito è attribuibile essenzialmente al beneficio IRES del 24% sia sulla perdita fiscale rilevata nell'esercizio trasferibile al consolidato fiscale, che sulla quota parte delle perdite fiscali pregresse remunerate nel 2021.

Le Passività per imposte correnti sono pari a 7.521 mila euro, con un incremento di 7.495 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 attribuibile principalmente all'iscrizione dell'imposta sostitutiva in relazione all'operazione di riallineamento, ai sensi del D.L. 104/2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale – diritti acquisiti. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 7.8 Imposte sul reddito.

6.9 ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	37.292	26.777	10.515
Crediti verso altri	227.567	7.567	220.000
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	265.341	34.826	230.515

I Crediti tributari, pari a 37.292 mila euro, sono composti principalmente da:

- ◆ credito IVA per 28.654 mila euro (21.058 mila euro al 31 dicembre 2020): l'incremento del credito è legato alla riduzione dell'operatività e quindi del fatturato;
- ◆ altri crediti tributari pari a 4.611 mila euro per tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 1/1/1993-23/3/1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione, nell'ambito della vertenza con l'Agenzia delle Dogane e richiesti a rimborso.

La variazione dei Crediti verso altri pari a 220.000 mila euro è ascrivibile essenzialmente all'iscrizione per 219.237 mila euro del credito per contributo pubblico relativo al sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 11.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia da COVID-19.

Si rileva, inoltre, l'iscrizione del credito per contributi sui progetti SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) call 2016 e 2017 con riferimento alle sole iniziative installate ed in funzione, i cui costi sono stati oggetto di rendicontazione (+2.956 mila euro), parzialmente compensata dalla riduzione del credito verso l'INPS per le somme anticipate al personale del Gruppo ADR con riferimento alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (-1.819 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
31.12.2021	265.341	264.726	0	0	615
31.12.2020	34.826	34.211	0	0	615

6.10 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Depositi bancari e postali	411.303	1.096.974	(685.671)
Mezzi Equivalenti	250.000	0	250.000
Denaro e valori in cassa	337	255	82
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	661.640	1.097.229	(435.589)

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti si riducono di 435.589 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto dei flussi monetari negativi delle attività operative, degli investimenti e delle attività di finanziamento dell'anno.

6.11 PATRIMONIO NETTO

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva sovrapprezzo azioni	667.389	667.389	0
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge	(76.487)	(111.732)	35.245
Riserva valutazione partecipazioni con il metodo del patrimonio netto	230	197	33
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.611)	(27.591)	(13.020)
Altre riserve e utili portati a nuovo	379.798	532.607	(152.809)
Utile (perdita) dell'esercizio	(38.035)	(143.684)	105.649
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	966.971	991.873	(24.902)
Capitale Sociale e Riserve	2.718	0	2.718
Utile (perdita) dell'esercizio	77	0	77
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI	2.795	0	2.795
TOTALE PATRIMONIO NETTO	969.766	991.873	(22.107)

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

- ◆ la perdita dell'esercizio di pertinenza del Gruppo, pari a 38.035 mila euro;
- ◆ il risultato positivo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 34.454 mila euro derivante principalmente dalla variazione positiva del fair value dei derivati di cash flow hedge (+35.245 mila euro, al netto dell'effetto fiscale), parzialmente compensata dalla variazione negativa del fair value della partecipazione in Azzurra Aeroporti (-12.544 mila euro) e S.A.CAL. S.p.A. (-476 mila euro);
- ◆ la rilevazione, nella voce Altre riserve e utili portati a nuovo, degli effetti delle seguenti operazioni classificate come operazioni intervenute tra società appartenenti allo stesso gruppo di controllo ("under common control"):
 - ◆ -17,3 milioni di euro quale differenza tra il prezzo pagato per l'acquisto della partecipazione in ADR Infrastrutture e il valore delle attività e passività acquisiti, che è stato iscritto nel bilancio consolidato ai medesimi valori a cui le stesse erano iscritte nel bilancio della società cedente Pavimental;
 - ◆ +7,7 milioni di euro quale differenza tra il prezzo pagato da ADR per l'acquisto dell'87,14% di Fiumicino Energia, pari a 10,5 milioni di euro, ed il pro-quota del valore contabile delle attività nette acquisite (18,2 milioni di euro);
 - ◆ +0,8 milioni per l'iscrizione della plusvalenza consolidata realizzata dalla cessione della partecipazione del 20% detenuta in Pavimental in favore di ASPI.

Al 31 dicembre 2021, il Capitale sociale di ADR, interamente sottoscritto e versato, è costituito da 62.224.743 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 62.224.743 euro.

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

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

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

(Migliaia di euro)	Patrimonio netto		Utile dell'esercizio	
	31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
VALORI DI BILANCIO ADR S.P.A.	957.897	980.655	(44.868)	(143.353)
Rilevazione nel Bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate, al netto della quota di competenza di Azionisti terzi	63.476	38.681	6.275	(1.206)
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	(33.267)	(8.334)	0	0
Altre rettifiche ¹	(18.340)	(19.129)	635	875
VALORI DI BILANCIO CONSOLIDATO	969.766	991.873	(37.958)	(143.684)
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DEL GRUPPO)	966.971	991.873	(38.035)	(143.684)
VALORE DI BILANCIO CONSOLIDATO (QUOTA DI TERZI)	2.795	0	77	0

6.12 FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI (QUOTA NON CORRENTE E CORRENTE)

(Migliaia di euro)	2021
VALORE INIZIALE FONDO TFR	16.860
Costo corrente	62
Interessi passivi	62
Totale costi rilevati a conto economico	124
Liquidazioni/utilizzi	(2.971)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	44
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	64
Effetto dell'esperienza passata	319
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	427
Variazione area di consolidamento/Affitto ramo d'azienda	745
VALORE FINALE FONDO TFR	15.185
di cui:	
quota non corrente	14.210
quota corrente	975

I Fondi per benefici per dipendenti sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato ("TFR"), disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, relativa all'ammontare da corrispondere ai dipendenti di ADR all'atto della cessazione del rapporto di lavoro.

Il decremento del fondo di 1.675 mila euro riflette l'effetto della liquidazione del TFR in favore dei dipendenti coinvolti nel piano di esodi incentivati, parzialmente compensato dall'inclusione di ADR Infrastrutture nel perimetro di consolidamento e dall'operazione di affitto del ramo d'azienda di Spea Engineering da parte di ADR Ingegneria.

¹ Si riferiscono principalmente alle rettifiche derivanti dalla data fusione differente rispetto al primo consolidamento.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2021:

Ipotesi finanziarie	2021	2020
Tasso di attualizzazione	0,44%	(0,02)%
Tasso di inflazione	1,8%	0,8%
Tasso annuo di incremento del TFR	2,3%	1,7%
Tasso annuo di incremento salariale	3,1%	2,6%
Tasso annuo di turnover	1,5%	1,2%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	0,6%	1,2%

Si segnala che il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 78 dello IAS 19, con riferimento alla curva dei rendimenti medi che scaturisce dall'indice IBOXX Eurozone Corporates AA 7-10 con duration commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

Ipotesi demografiche	2021/2020
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2020 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	15.092	15.628		
Tasso di inflazione			15.334	15.034
Tasso di attualizzazione			14.936	15.438

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 8 anni e il service cost previsto per il 2021 è pari a 60 mila euro.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

	(Migliaia di euro)
1° anno	1.021
2° anno	819
3° anno	1.066
4° anno	1.069
5° anno	1.208

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)	31.12.2020	Accantonam.	Effetto attualizzaz.	Utilizzi operativi (*)	Variaz. Perim. Consol.	31.12.2021
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	197.033	64.661	(19)	(47.576)	2.772	216.871
di cui:						
quota corrente	47.740					55.138
quota non corrente	149.293					161.733

(*) di cui utilizzi per costi esterni pari a 43.650 mila euro e utilizzi relativi al costo del personale pari a euro 3.926 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)	31.12.2020	Acc.Ti	Decrementi per storno fondi eccedenti	Utilizzi operativi	Variaz. Perim. Consol.	31.12.2021
Fondo imposte	6.686	568	0	(121)	0	7.133
Fondi per vertenze in corso e potenziali	12.867	3.946	(116)	(1.241)	1.105	16.561
Fondo assicurazioni interne	730	188	0	0	0	918
Fondo copertura perdite partecipate	13	0	(13)	0	0	0
Fondo ristrutturazione	5.735	0	0	(5.735)	0	0
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	26.031	4.702	(129)	(7.097)	1.105	24.612
di cui:						
quota corrente	8.793					4.923
quota non corrente	17.238					19.689

Il fondo imposte, pari a 7.133 mila euro, è rappresentativo della valutazione del rischio di soccombenza nei giudizi pendenti con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane) – concernente l'imposta erariale e addizionale provinciale su energia elettrica erogata nel periodo 2002-2012 – oltre che in ambito di tematiche riguardanti l'imposta ICI/IMU.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 16.561 mila euro (12.867 mila euro al 31 dicembre 2020), 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 dell'accantonamento dell'esercizio (+3.946 mila euro) relativo a vertenze in corso con clienti e a partite non ricorrenti relative al personale dipendente, nonché per effetto della variazione del perimetro di consolidamento (+1.105 mila euro), solo in parte compensato degli utilizzi dell'anno (-1.241 mila euro).

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

Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 9.5 Contenzioso. Si registra, inoltre, l'azzeramento del Fondo ristrutturazione avvenuto nell'anno per effetto degli utilizzi relativi al piano di esodo incentivato di cui all'accordo sindacale del 1 dicembre 2020.

6.15 PASSIVITÀ FINANZIARIE (QUOTA CORRENTE E NON CORRENTE)

(Migliaia di euro)	31.12.2021					31.12.2020		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	In scadenza tra 1 e 5 anni	In scadenza oltre i 5 anni	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE								
Prestiti obbligazionari	1.521.416	0	1.521.416	253.260	1.268.156	1.406.336	399.863	1.006.473
Finanziamenti a medio/lungo termine	674.244	17.884	656.360	357.371	298.989	886.171	12.500	873.671
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	18.541	18.541	0	0	0	18.022	18.022	0
Altre passività finanziarie	4.382	1.478	2.904	2.656	248	2.866	1.046	1.820
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	2.218.583	37.903	2.180.680	613.287	1.567.393	2.313.395	431.431	1.881.964
STRUMENTI FINANZIARI – DERIVATI	119.702	38.472	81.230	81.230	0	220.944	59.706	161.238
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	2.338.285	76.375	2.261.910	694.517	1.567.393	2.534.339	491.137	2.043.202

Prestiti obbligazionari

(Migliaia di euro)	31.12.2020	Variazioni				31.12.2021
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Rimborsi	Differenze cambio	Effetto costo amm.Zato	Valore di bilancio
Prestiti obbligazionari	1.406.336	500.000	(400.001)	16.720	(1.639)	1.521.416
quota corrente	399.863					0
quota non corrente	1.006.473					1.521.416

Al 31 dicembre 2021, i Prestiti obbligazionari si incrementano di 115.080 mila euro per effetto della emissione del Sustainability-Linked bond, avvenuta ad aprile 2021 (valore nominale, pari a 500.000 mila euro) e dell'adeguamento del bond A4 al tasso di cambio di fine esercizio (+16.720 mila euro), variazioni in parte compensate dal rimborso a scadenza per 400.000 mila euro del prestito obbligazionario EMTN a febbraio 2021, e dagli effetti sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato (-1.639 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2021 emessi da ADR S.p.A.

Denominazione	Valore nominale (in valuta)	Valuta	Valore di bilancio	Tasso di interesse fisso	Periodicità pagamento interessi	Rimborso	Durata totale	Scadenza
Classe A4 (*)	215.000	GBP	253.260	5,441%	semestrale	bullet	20 anni	02.2023
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	500.000	EUR	478.026	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029 – "GREEN BOND"	300.000	EUR	298.012	1,625%	annuale	bullet	8 anni e 2 mesi	02.2029
€500.000.000 1,750% EMTN 07.2031 – "SUSTAINABILITY-LINKED BOND"	500.000	EUR	492.118	1,750%	annuale	bullet	10 anni e 3 mesi	07.2031
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI			1.521.416					

(*) il valore iscritto in bilancio (253,3 milioni di euro) recepisce gli effetti dell'adozione del costo ammortizzato e dell'adeguamento al cambio di fine esercizio.

Per maggiori informazioni sulle obbligazioni A4 si rinvia alla Nota 8.

Oltre al bond A4, ultimo ancora in essere delle obbligazioni emesse nel 2003 dalla società "veicolo" Romulus Finance per finanziare la cartolarizzazione del precedente finanziamento bancario assunto dopo la privatizzazione della società, risultano in circolazione le emissioni collegate al programma di emissioni obbligazionarie denominato EMTN (Euro Medium Term Notes) varato da ADR nel 2013. Sotto tale Programma sono stati emessi e risultano ancora in circolazione i seguenti prestiti obbligazionari, tutti *senior unsecured*:

- ◆ le note emesse l'8 giugno 2017 per un valore nominale di 500 milioni di euro;
- ◆ l'emissione perfezionata il 2 dicembre 2020, per un valore nominale di 300 milioni di euro e caratterizzata dal label "green";
- ◆ l'emissione perfezionata il 30 aprile 2021, per un valore nominale di 500 milioni di euro e caratterizzata dal label "sustainability-linked", con durata di 10 anni e tre mesi e cedola pari all'1,75%. L'emissione prevede l'applicazione di uno step-up sul margine fino ad un massimo di 25 BPS, a partire dalla cedola pagabile a luglio 2028 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più Sustainability Performance Target come descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework della Società.

Tutti i prestiti obbligazionari emessi nell'ambito del Programma EMTN sono stati collocati presso investitori qualificati, come definiti dalla Consob con regolamento in base ai criteri fissati dalle disposizioni comunitarie, e sono quotati sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa Irlandese. Le obbligazioni "classe A4" sono quotate sia sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa del Lussemburgo che sul mercato ExtraMOT Pro gestito da Borsa Italiana.

Al 31 dicembre 2021, il rating creditizio assegnato dalle agenzie Fitch, Moody's e S&P all'emittente di ADR e alle emissioni obbligazionarie è rispettivamente pari a BBB-, Baa3 e BBB-. Gli outlook o watch assegnati dalle agenzie sono tutti positive.

Il 4 giugno 2021, Fitch ha rivisto il rating watch precedente assegnato, nel 2020 (i.e. rating watch developing), in positive a valle dell'approvazione, da parte dell'Assemblea degli Azionisti di Atlantia, della cessione dell'intera quota detenuta in ASPI e del suo impatto positivo sul merito di credito dell'intero Gruppo Atlantia.

L'approvazione della cessione di ASPI ha generato azioni positive sul merito di credito di ADR anche da parte delle altre due agenzie di rating: il 7 giugno, Moody's ha modificato l'outlook da negative in positive; S&P, il 22 giugno, ha incrementato di 1 notch, da BB+ a BBB-, il rating e posto l'outlook in positive.

Lo stato positive dei giudizi di tutte le agenzie di rating evidenzia la possibilità di un ulteriore miglioramento del livello del rating ad esito del perfezionamento delle condizioni sospensive previste dall'accordo di cessione della quota in ASPI detenuta da Atlantia, e del successivo perfezionamento dell'operazione.

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

(Migliaia di euro)	31.12.2021		31.12.2020	
	Valore di bilancio	Fair value	Valore di bilancio	Fair value
Tasso fisso	1.521.416	1.605.633	1.406.336	1.476.815
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	1.521.416	1.605.633	1.406.336	1.476.815

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2021; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati utilizzando le curve di sconto come da prassi di mercato (Euribor a 6 mesi e Libor a 6 mesi), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio di controparte di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2020, il fair value dei prestiti obbligazionari si incrementa di 129 milioni di euro, variazione attribuibile all'emissione del nuovo bond sustainability-linked, al rimborso di quello emesso nel 2013, nonché alla riduzione di quasi un punto percentuale dello spread creditizio, come desumibile dalle quotazioni dei prestiti obbligazionari della Società.

Finanziamenti a medio-lungo termine

(Migliaia di euro)	31.12.2020	Variazione			31.12.2021
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Rimborsi	Effetto costo ammortiz.To	Valore di bilancio
Finanziamenti a medio/lungo termine	886.171	0	(212.500)	573	674.244
quota corrente	12.500				17.884
quota non corrente	873.671				656.360

I Finanziamenti a medio-lungo termine si riducono di 211.927 mila euro per il rimborso anticipato volontario del finanziamento, garantito da SACE, concesso da parte di un pool di banche per un valore nominale di 200,0 milioni di euro e al rimborso delle quote a breve relative ai finanziamenti BEI e CDP per complessivi 12,5 milioni di euro.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2021.

(Migliaia di euro)

Finanziatore	Denominazione	Importo concesso	Valore nominale outstanding	Valore di bilancio	Valuta	Tasso	Periodicità pagamento interessi	Rimborso	Durata totale	Scadenza
Consorzio di banche	Revolving Credit Facility ("RCF")	250.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	Trimestrale (in caso di utilizzo)	rotativa	5 anni (*)	07.2023
Banca Nazionale del Lavoro ("BNL")	Prestito BNL 2020	200.000	200.000	199.678	EUR	variabile indicizzato all'Euribor3M + 1,55%	trimestrale	bullet	4 anni	05.2024
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2016	150.000	131.667	131.552	EUR	I tranche (110.000) 1,341%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031
						II tranche (40.000) 0,761%		amortising dal 2022	15 anni	11.2034
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP 2016	150.000	143.333	143.237	EUR	I tranche (40.000) 1,629%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031
						II tranche (30.000) 1,070%		amortising dal 2022	15 anni	11.2034
						III tranche (80.000) 1,263%		amortising dal 2023	15 anni	03.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2018	200.000	200.000	199.777	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	09.2035
Totale finanziamenti a medio-lungo termine		950.000	675.000	674.244						

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

I finanziamenti bancari di ADR, come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, sono di tipo senior unsecured.

La Revolving Credit Facility ("RCF"), interamente disponibile al 31 dicembre 2021, è finalizzata ad assicurare un adeguato supporto di liquidità ai piani di sviluppo della Società. Tale linea, che scadrà nel luglio del 2023, è stata concessa da un pool di banche, composto al 31 dicembre 2021 da: Barclays, Gruppo BNP Paribas, Gruppo Crédit Agricole, Intesa Sanpaolo, Mediobanca, Natixis, Société Générale, e UniCredit. Il costo di questa linea di finanziamento varia in funzione del rating creditizio di ADR.

Il finanziamento bancario da 200 milioni di euro concesso nel secondo trimestre 2020 da BNL (Gruppo BNP Paribas) paga un tasso variabile e ha scadenza bullet nel 2024.

I finanziamenti BEI e CDP 2016 sono stati sottoscritti a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla BEI in favore di ADR nel 2014 come supporto finanziario al progetto denominato "Aeroporti di Roma - Fiumicino Sud", e si articolano in un contratto da 150 milioni di euro accordato direttamente dalla BEI ed un contratto da 150 milioni di euro intermediato da Cassa Depositi e Prestiti ("CDP"). Al 31 dicembre 2021, tali linee risultano interamente utilizzate attraverso il tiraggio di diverse tranche aventi scadenze finali tra il 2031 e il 2034. Tutte le tranche utilizzate presentano un profilo di rimborso amortising e sono a tasso fisso.

Un'ulteriore linea concessa dalla BEI nel 2018, di ammontare pari a 200 milioni di euro, è stata totalmente erogata nel 2020. Tale finanziamento è stato concesso a valle dell'aggiornamento del progetto infrastrutturale Fiumicino Sud che ha previsto un incremento di valore dei progetti originariamente finanziati. Il relativo contratto di finanziamento ha caratteristiche sostanzialmente in linea con il contratto precedente.

Per una disamina dei principali termini e condizioni dei finanziamenti bancari si rimanda alla successiva Nota 8.

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

(Migliaia di euro)	31.12.2021		31.12.2020	
	Valore di bilancio	Fair value	Valore di bilancio	Fair value
Tasso fisso	474.566	468.605	486.998	468.174
Tasso variabile	199.678	202.811	399.173	401.402
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE	674.244	671.416	886.171	869.576

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2021; 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 2020 il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine si riduce di 198 milioni di euro, essenzialmente ad esito dei rimborsi dell'esercizio, variazione parzialmente compensata dalla riduzione dello spread creditizio incorporato nei tassi di sconto.

Altre passività finanziarie

(Migliaia di euro)	31.12.2020	Variazione			31.12.2021
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Incrementi per attualiz. Fin.	Rimborsi	Valore di bilancio
Debiti per locazioni	2.866	3.055	33	(1.572)	4.382
quota corrente	1.046				1.478
quota non corrente	1.820				2.904

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si incrementa di 1.516 mila euro per effetto delle nuove accensioni dell'esercizio, pari a 3.055 mila euro, parzialmente compensate dai pagamenti dei canoni di locazione (-1.572 mila euro).

Derivati con fair value passivo

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Derivati: componente a copertura del rischio cambio	69.152	85.872	(16.720)
Derivati: componente a copertura del rischio tasso di interesse	50.316	134.808	(84.492)
Rateo interessi	234	264	(30)
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	119.702	220.944	(101.242)
quota non corrente	81.230	161.238	(80.008)
quota corrente	38.472	59.706	(21.234)

Il Gruppo ADR utilizza derivati a copertura del rischio di cambio e del rischio tasso di interesse per mitigare futuri ed eventuali incrementi dei flussi di cassa in uscita imputabili a variazioni sfavorevoli del tasso di cambio e dei tassi di interesse.

Al 31 dicembre 2021, il Gruppo ADR ha in essere due cross currency swap per un nozionale complessivo pari a 215 milioni di sterline inglesi / 325 milioni di euro che consentono di stabilizzare integralmente i flussi di cassa in euro derivanti dal pagamento degli interessi e dal rimborso dell'obbligazione A4 in sterline.

Al 31 dicembre 2021, ADR ha in essere anche tre contratti di interest rate swap di tipo forward starting con fair value passivo, sottoscritti nell'agosto 2018 per un nozionale complessivo di 300 milioni di euro. Tali contratti, con attivazione a febbraio 2022, hanno la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse sull'assunzione di debito altamente probabile finalizzato, al rifinanziamento del prestito obbligazionario da rimborsare nel febbraio del 2023.

Nel corso del 2021, contestualmente all'emissione obbligazionaria da 500 milioni di euro di tipo sustainability-linked, sono stati estinti derivati IRS forward starting per un valore nominale complessivo pari a 400 milioni di euro, regolando il relativo fair value passivo pari a circa 44 milioni di euro alla data di estinzione (59 milioni di euro al 31 dicembre 2020).

Rispetto al 31 dicembre 2020, i derivati con fair value passivo si riducono di 101 milioni di euro, per effetto della citata estinzione (59 milioni di euro), dell'incremento dei tassi di interesse (25 milioni di euro) e dell'apprezzamento della sterlina inglese nel corso dell'esercizio (17 milioni di euro).

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa dei contratti derivati con fair value passivo del Gruppo ADR, in essere al 31 dicembre 2021.

Controparte	Società	Strum.	Tipol.	Rischio coperto	Data sottos.	Scad.	Valore nozionale coperto	Tasso applic.	Sottostante	Fair value del derivato		Variazione del fair value		
										Al 31.12.2021	Al 31.12.2020	A c/economico (****)	A ocl (*)	Importi pagati (**)
Mediobanca, UniCredit	ADR	CCS	CF	I	02.2013	02.2023	325.019	Riceve un tasso fisso in GBP del 5,441% paga un tasso fisso in EUR del 6,4%	Classe A4	(12.078)	(20.847)	238	8.531	
				C						(69.152)	(85.872)	16.720	0	
										(81.230)	(106.719)	16.958	8.531	
Société Générale	ADR	IRS FWD (**)	CF	I	09.2017	06.2031	100.000	Paga un tasso fisso del 1,606% e riceve Euribor a 6 mesi	N.A. (Derivato Estinto)	0	(18.690)	0	3.885	14.805
UniCredit, NatWest, Société Générale	ADR	IRS FWD (***)	CF	I	08.2018	02.2032	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,618% e ricevono Euribor a 6 mesi	Debito Da Assumere	(38.238)	(54.519)	0	16.281	
Unicredit, BNPP	ADR	IRS FWD (**)	CF	I	10.2016	06.2031	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,105% e ricevono Euribor a 6 mesi	N.A. (Derivato Estinto)	0	(40.752)	0	11.536	29.216
TOTALE										(119.468)	(220.680)	16.958	40.233	44.021
di cui:														
a copertura di rischi di cambio										(69.152)	(85.872)			
a copertura di rischi di interesse										(50.316)	(134.808)			

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

(**) IRS forward starting: i contratti sono stati chiusi coerentemente con l'emissione del nuovo Sustainability-Linked bond in data 30 aprile 2021.

(***) IRS forward starting: data di attivazione febbraio 2022.

(****) alla voce "Proventi (oneri) Finanziari"

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

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

Posizione finanziaria netta

La tabella seguente evidenzia il dettaglio della posizione finanziaria netta, con l'analisi delle posizioni di debito e credito verso parti correlate, secondo la comunicazione Consob n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e il Richiamo di attenzione n. 5/21 emesso da Consob in data 29 aprile 2021 con riferimento all'Orientamento ESMA 32-382-1138 del 4 marzo 2021.

(Migliaia di euro)	31.12.2021	di cui correlate	31.12.2020	di cui correlate
Disponibilità liquide (A)	(411.640)		(1.097.229)	
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)	(250.000)			
Altre attività finanziarie correnti (C)	(3.676)	(1.350)	(1.350)	(1.350)
LIQUIDITÀ' (D=A+B+C)	(665.316)		(1.098.579)	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	38.472		59.706	
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	37.903	129	431.431	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)	76.375		491.137	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)	(588.941)		(607.442)	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli strumenti di debito) (I)	659.264	286	875.491	
Strumenti di debito (J)	1.602.646		1.167.711	
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0		0	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)	2.261.910		2.043.202	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO come da raccomandazione ESMA del 4 marzo 2021 (M=H+L)	1.672.969		1.435.760	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(718)		(1.188)	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+L)	1.672.251		1.434.572	

6.16 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre passività non correnti sono pari a 986 mila euro e l'incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile alla stima delle passività relative ai piani di incentivazione a lungo termine.

6.17 DEBITI COMMERCIALI

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Debiti verso fornitori	126.340	157.016	(30.676)
Debiti verso imprese controllanti	192	2.061	(1.869)
Risconti passivi	6.753	1.381	5.372
Acconti e anticipi ricevuti	7.228	9.816	(2.588)
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	140.513	170.274	(29.761)

I Debiti verso fornitori, pari a 126.340 mila euro, si decrementano di 30.676 mila euro principalmente per il minore volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente.

I Risconti passivi, pari a 6.753 mila euro, registrano un incremento di 5.372 mila euro sostanzialmente per effetto dell'iscrizione del credito per contributi relativo ai progetti di investimento SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) call 2016 e 2017 che hanno determinato la rilevazione in contropartita del relativo risconto da rilasciare a conto economico coerentemente con i relativi piani di ammortamento.

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 7.228 mila euro, registrano un decremento di 2.588 mila euro per effetto dei minori anticipi ricevuti dai clienti.

6.18 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	105.097	89.679	15.418
Debiti verso il personale	8.486	4.546	3.940
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	7.276	5.590	1.686
Debiti per depositi cauzionali	13.682	13.478	204
Altri debiti diversi	13.525	13.310	215
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	148.066	126.603	21.463

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito includono principalmente:

- ◆ debito per le addizionali passeggeri pari a 77.833 mila euro (62.028 mila euro al 31 dicembre 2020). Tale debito viene assolto nel mese successivo per le addizionali incassate dai vettori, mentre trova contropartita tra i crediti verso i clienti per le quote residue ancora da incassare. Si segnala che l'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata ai vettori è pari a 7,5 euro per passeggero, di cui 5,0 euro destinati all'INPS e un euro (addizionale commissariale) destinato alla gestione commissariale del Comune di Roma. L'incremento del debito per addizionale, di 15.804 mila euro rispetto alla fine del 2020, riflette il correlato andamento, nel corso dell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- ◆ debito di 23.305 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (24.074 mila euro al 31 dicembre 2020). 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 incrementano, rispettivamente di 3.940 mila euro e di 1.686 mila euro, principalmente per effetto dell'accertamento delle competenze correlate alla reintroduzione dei sistemi di incentivazione variabile.

Gli Altri debiti diversi, pari a 13.525 mila euro, includono il debito verso ENAC per il canone concessorio variabile, pari a 6.025 mila euro, in diminuzione di 2.184 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 in relazione al pagamento dell'acconto 2020 e della prima rata 2021, effettuati rispettivamente ad aprile 2021 e a luglio 2021, al netto della quota maturata nell'esercizio.

7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

7.1 RICAVI

I Ricavi del 2021 sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

(Migliaia di euro)	2021			2020		
	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale
AVIATION						
Diritti aeroportuali	149.656	0	149.656	131.900	0	131.900
Infrastrutture centralizzate	6.193	0	6.193	6.402	0	6.402
Servizi di sicurezza	32.241	0	32.241	24.527	0	24.527
Altri	10.027	0	10.027	8.007	0	8.007
	198.117	0	198.117	170.836	0	170.836
NON AVIATION						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	6.271	31.041	37.312	6.968	33.458	40.426
Commerciali	0	32.360	32.360	0	29.561	29.561
Parcheggi	10.970	0	10.970	9.093	0	9.093
Pubblicità	2.381	0	2.381	4.039	0	4.039
Altri	6.370	9.356	15.726	6.234	527	6.761
	25.992	72.757	98.749	26.334	63.546	89.880
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	224.109	72.757	296.866	197.170	63.546	260.716
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	104.783	0	104.783	98.882	0	98.882
ALTRI RICAVI OPERATIVI	433	231.413	231.846	352	12.084	12.436
Totale Ricavi	329.325	304.170	633.495	296.404	75.630	372.034
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco temporale	132.281			126.493		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico momento	197.044			169.911		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 296.866 mila euro, risultano ancora pesantemente impattati dagli effetti sul traffico della crisi pandemica. L'incremento rispetto al 2020, che aveva risentito degli effetti dei provvedimenti di chiusura delle frontiere solo a partire dal mese di marzo, è del 13,9%. In particolare le attività aviation hanno subito un aumento del 16,0% per effetto della ripresa del traffico, principalmente nei mesi estivi, mentre il comparto non aviation, con ricavi in aumento del 9,9%, ha beneficiato sia

dell'incremento dei passeggeri che dei ricavi per i lavori che la nuova società ADR Infrastrutture ha realizzato verso terzi (+8.184 mila euro) che hanno compensato gli effetti della parzializzazione operativa dei Terminal, inevitabilmente in parte chiusi nell'aeroporto di Fiumicino. In dettaglio i ricavi da subconcessioni commerciali sono aumentati del 9,5%, mentre quelli da parcheggi del 20,6%; in flessione del 7,7% i ricavi da subconcessioni immobiliari e del 41,0% quelli da pubblicità.

I Ricavi per servizi di costruzione pari a 104.783 mila euro (98.882 mila euro nel 2020) 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). Tali ricavi registrano un incremento rispetto al 2020 di 5.901 mila euro per effetto della parziale ripresa del programma degli investimenti che, nella seconda parte del semestre 2020, aveva risentito della quasi totale sospensione dei cantieri sull'intero sistema aeroportuale.

Gli Altri ricavi operativi, pari a 231.846 mila euro, sono così composti:

(Migliaia di euro)	2021	2020
Contributi e sovvenzioni	220.035	83
Plusvalenze da alienazioni	107	10
Riassorbimento fondi:		
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	4	0
Recuperi di spesa	4.955	3.784
Indennizzi da terzi	207	892
Altri proventi	6.538	7.667
Totale altri ricavi operativi	231.846	12.436

L'incremento di 219.410 mila euro è attribuibile sostanzialmente all'iscrizione, per 219.237 mila euro, del sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 11.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia da COVID-19.

7.2 CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO

(Migliaia di euro)	2021	2020
Carburante e lubrificanti	1.025	690
Energia elettrica, gas e acqua	10.832	4.033
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	6.398	6.668
Totale Consumo di materie prime e materiali di consumo	18.255	11.391

L'incremento di 6.864 mila euro rispetto all'esercizio a confronto è attribuibile essenzialmente all'inclusione, a partire dal secondo semestre 2021, di Leonardo Energia nel perimetro di consolidamento, con un conseguente incremento dei costi di acquisto del gas, e, in misura minore, dall'aumento dei costi dell'energia elettrica acquistata sul mercato.

7.3 COSTI PER SERVIZI

(Migliaia di euro)	2021	2020
Costi per manutenzioni	41.604	38.537
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	43.650	32.096
Costi per servizi esterni	16.600	21.958
Costi per servizi di costruzione	88.632	92.201
Pulizie e disinfestazioni	5.614	5.353
Prestazioni professionali	8.403	8.834
Servizi antincendio	4.932	6.127
Altri costi	25.944	24.699
Compensi ad amministratori e sindaci	945	78
Totale costi per servizi	236.324	229.883

L'incremento dei costi per servizi, pari a 6.441 mila euro, è sostanzialmente attribuibile all'aumento dei costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (+11.554 mila euro) in relazione alla graduale ripresa del programma degli investimenti e dei costi per manutenzioni (+3.067 mila euro) connesso alla maggiore operatività delle infrastrutture aeroportuali. Tale andamento è stato parzialmente compensato dal decremento dei costi per servizi di costruzione (-3.569 mila euro), per effetto della internalizzazione delle attività di costruzione e di ingegneria, svolte dalle società ADR Infrastrutture e ADR Ingegneria, e dei costi per servizi esterni (-5.358 mila euro) attribuibile sostanzialmente alla riduzione dei costi esterni per il servizio di energia elettrica e termica per effetto del consolidamento di Leonardo Energia a partire dal 1° luglio 2021.

7.4 COSTO PER IL PERSONALE

(Migliaia di euro)	2021	2020
Salari e stipendi	100.316	81.962
Oneri sociali	29.189	24.323
Benefici successivi al rapporto di lavoro	7.409	6.967
Altri costi	1.644	6.755
Totale costo per il personale	138.558	120.007
di cui		
Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione	13.198	6.586
Costo del personale dedicato agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	3.926	0

L'incremento del Costo per il personale di 18.551 mila euro rispetto al 2020 è attribuibile principalmente all'impatto derivante dal consolidamento di ADR Infrastrutture e Fiumicino Energia e dall'avvio operativo di ADR Ingegneria, nonché agli accantonamenti dell'esercizio relativi alla reintroduzione degli incentivi variabili di breve e medio termine e ad un minor ricorso agli ammortizzatori sociali (CIGS e CIGD), parzialmente compensati dalla riduzione della forza netta e da una riduzione degli incentivi all'esodo rispetto al 2020 in cui si era registrato un accantonamento a fondo rischi ed oneri per 5.735 mila euro, classificato nel costo del lavoro. Inoltre, nell'esercizio a confronto, si era registrato un effetto positivo derivante dalla riduzione del fair value dei piani di incentivazione azionaria.

Per far fronte al drastico calo del traffico dovuto al diffondersi dell'evento pandemico COVID-19, il Gruppo ADR ha varato un piano di ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS/Fondo di Integrazione Salariale) per il periodo 23 marzo 2020 – 22 gennaio 2021 che ha coinvolto la totalità dei dipendenti aventi diritto. Tale programma è stato prorogato a seguito di accordo con le OO.SS. del 1 dicembre 2020 fino al 22 marzo 2021. Per effetto del perdurare della crisi, in data 16 marzo 2021 è stato siglato un ulteriore accordo per il ricorso alla Cassa Integrazioni Guadagni in Deroga (CIGD) per dodici settimane a decorrere dal 23 marzo 2021, successivamente prorogata con accordo sottoscritto con le OO.SS. in data 11 giugno 2021 per ulteriori 28 settimane a partire dal 14 giugno 2021.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio del Gruppo ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

Forza media	2021	2020	Variazione
Dirigenti	56,8	51,2	5,6
Quadri	285,5	279,4	6,1
Impiegati	1.620,7	1.623,5	(2,6)
Operai	1.041,1	1.013,4	27,7
TOTALE FORZA MEDIA	3.004,1	2.967,5	36,6

7.5 ALTRI COSTI OPERATIVI

(Migliaia di euro)	2021	2020
Canoni concessori	10.034	8.299
Costi per godimento beni terzi	1.004	895
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	17.085	6.753
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	4.573	(956)
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	137.035	2.505
Imposte indirette e tasse	6.531	6.523
Oneri diversi	4.495	2.532
Totale altri costi operativi	180.757	26.551

La voce Canoni concessori, pari a 10.034 mila euro, si incrementa di 1.735 mila euro rispetto all'esercizio a confronto in quanto direttamente correlata all'andamento del traffico.

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

Gli Accantonamenti a fondi per rischi ed oneri sono pari a 4.573 mila euro (-956 mila euro nel 2020). Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.14.

Gli accantonamenti per svalutazione dei crediti sono pari a 137.035 mila euro ed aumentano rispetto all'esercizio a confronto è ascrivibile essenzialmente alle accresciute valutazioni di rischio che, in relazione agli accadimenti più recenti, incidono sulle prospettate condizioni di recuperabilità del credito vantato verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria oggetto di insinuazione al passivo.

7.6 PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -62.161 mila euro (-58.317 mila euro nel 2020). Il dettaglio dei proventi finanziari e degli oneri finanziari è riportato nelle seguenti tabelle.

Proventi finanziari

(Migliaia di euro)	2021	2020
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	523	211
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	16.958	236
Altri proventi		
Interessi di mora su crediti del circolante	0	29
Interessi da crediti d'imposta	0	1.044
Interessi da clienti e da altri	5	31
Totale proventi finanziari	17.486	1.551

I Proventi finanziari aumentano principalmente per la variazione del fair value dei contratti di cross currency swap per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline (+16.720 mila euro).

Tale variazione viene compensata da una componente del medesimo ammontare registrata tra le perdite su cambi che attiene all'incremento del valore nominale delle obbligazioni in sterline.

Oneri finanziari

(Migliaia di euro)	2021	2020
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	(19)	1.278
Interessi su prestiti obbligazionari	34.407	34.595
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	8.761	6.623
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	7.761	7.208
Altri oneri finanziari per interessi	316	1
TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI	51.245	48.427
Valutazione derivati	0	13.557
Differenziali	11.601	10.144
TOTALE ONERI SU DERIVATI	11.601	23.701
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	62	(3)
Altri oneri	34	18
TOTALE ALTRI ONERI	95	15
Totale oneri finanziari	62.923	73.421

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a -19 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si riducono di 1.297 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 8.761 mila euro, aumentano di 2.138 mila euro rispetto al 2020 per effetto del maggior debito medio dell'esercizio ad esito dei tiraggi per 580 milioni di euro eseguiti nel corso del secondo e terzo trimestre del 2020, parzialmente compensati dal rimborso anticipato volontario del Prestito assistito da garanzia SACE a giugno 2021.

Gli Oneri da valutazione derivati sono pari a 0 mila euro rispetto ai 13.557 mila euro dell'esercizio a confronto che includeva l'effetto della variazione negativa del fair value dei contratti di cross currency swap per la

componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline.

La voce Differenziali include la quota di riserva di cash flow hedge registrata a conto economico nel 2021, relativa al fair value negativo sia dei derivati interest rate swap forward starting sottoscritti nel 2015 ed oggetto di unwinding (chiusura) nel giugno 2017 che dei derivati IRS forward starting sottoscritti nel 2016-2017 ed oggetto di unwinding (chiusura) ad aprile 2021, è pari a 4.242 mila euro.

Utili (perdite) su cambi

(Migliaia di euro)	2021	2020
Utili su cambi	22	13.587
Perdite su cambi	(16.746)	(34)
Totale utili (perdite) su cambi	(16.724)	13.553

Per il commento si rinvia al paragrafo relativo ai Proventi finanziari e Oneri finanziari.

7.7 QUOTA DELL'UTILE (PERDITA) DI PARTECIPAZIONI COLLEGATE CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Tale voce, pari a -1.385 mila euro, accoglie l'effetto della svalutazione del valore della partecipazione nella collegata Spea Engineering S.p.A. (342 mila euro nell'esercizio a confronto relativi all'effetto combinato della rivalutazione della partecipazione nella collegata Spea Engineering S.p.A. pari a 1.270 mila euro e della svalutazione della partecipazione della allora collegata Pavimental S.p.A. per 928 mila euro).

7.8 IMPOSTE SUL REDDITO

(Migliaia di euro)	2021	2020
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	(69.659)	(3.095)
IRAP	743	279
Imposta sostitutiva	10.980	0
	(57.936)	(2.816)
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(963)	(791)
	(963)	(791)
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	(12.619)	(34.737)
Imposte differite	68	419
	(12.551)	(34.318)
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	(71.450)	(37.925)

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo automatico per il triennio 2020-2022 dell'opzione per la tassazione di gruppo con la capogruppo Atlantia, di cui all'art. 117 del TUIR per ADR S.p.A. e le società del Gruppo, ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l. e ADR Security S.r.l., nonché l'adesione, a partire dal 2021, anche delle società Airport Cleaning S.r.l., ADR Ingegneria S.p.A. e ADR Infrastrutture S.p.A.

La stima del carico fiscale IRES del 2021 è rappresentata da un provento da tassazione consolidata, corrispondente al beneficio fiscale IRES del 24% sulla perdita fiscale rilevata nell'esercizio trasferibile al consolidato fiscale di gruppo in quanto utilizzabile in compensazione con gli utili generati nel gruppo Atlantia, oltre che dall'iscrizione di un provento relativo ad una quota parte delle perdite fiscali pregresse remunerate nel 2021 (pari a 14.989 mila euro).

Le imposte correnti includono l'imposta sostitutiva (nella misura del 3%), pari a 10.980 euro, accertata in relazione all'operazione di riallineamento, ai sensi del D.L. 104/2020 convertito con modifiche nella L.126 del 2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale – diritti acquisiti.

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 63,67% (1,7% nel 2020).

L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(Migliaia di euro)	2021		2020	
	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta
RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	(109.408)		(181.609)	
ALIQUOTA TEORICA		24%		24%
IRES teorica		(26.258)		(43.586)
Differenze permanenti*	(223.048)	(53.532)	15.166	3.640
Differenze temporanee	107.299	25.752	(36.660)	(8.798)
Differenze temporanee su perdita fiscale	(65.086)	(15.621)	190.206	45.649
IRES effettiva		(69.659)		(3.095)
ALIQUOTA EFFETTIVA		63,67%		1,7%

(*) di cui nel 2021 imponibile pari 219.237 mila euro relativi al ristoro COVID-19

8.

Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

Si ricorda che l'operazione di Issuer Substitution attuata nel 2016 ha cancellato di fatto il complesso security package costituito nel 2003 a supporto della struttura di debito Romulus di cui oggi residua la sola Class A4. Unica garanzia residua rimasta in favore di tale emissione, seppure di portata più limitata, è costituita da un "deed of assignment" di diritto inglese su eventuali crediti che ADR dovesse vantare in relazione ai contratti di cross currency swap in essere con le controparti Mediobanca e Unicredit. Tale garanzia è, comunque, limitata ad un valore massimo di 96,5 milioni di euro.

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

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, covenant finanziari calcolati sui dati consuntivati, in linea con la contrattualistica applicata alle società con rating nella fascia investment grade. Tra questi risulta significativo segnalare che i contratti bancari BEI e CDP prevedono il rispetto di una soglia di leverage ratio non superiore a 4,75x che diventa 4,25x in caso di livello di rating della società a BBB-/Baa3 o inferiore. Anche il contratto Revolving Credit Facility e il nuovo contratto finanziario sottoscritto nel 2020 con BNL includono una soglia massima di leverage ratio.

La verifica dei ratio finanziari deve essere effettuata, ai sensi dei contratti, due volte l'anno applicando le formule di calcolo ai dati di riferimento di Gruppo (che devono escludere eventuali partecipazioni in società finanziate tramite indebitamento finanziario non recourse) contenuti nella Relazione finanziaria consolidata annuale al 31 dicembre e nella Relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno. Stante il perdurare della crisi pandemica, la deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei citati covenant finanziari (c.d. covenant holiday) è stata da ultimo estesa, per tutte le controparti, fino alla data di calcolo del 30 giugno 2022 inclusa. La Società prosegue nell'attento monitoraggio del rispetto dei termini previsti della documentazione finanziaria, al fine di poter richiedere con congruo anticipo eventuali estensioni dei covenant holiday vigenti.

I contratti di finanziamento prevedono, inoltre, eventi di decadenza dal beneficio del termine, di risoluzione e di recesso, usuali per finanziamenti di tale tipo.

La documentazione del Programma EMTN non prevede il rispetto di covenant finanziari e prevede di obblighi di fare/non fare in linea con la prassi di mercato per emittenti investment grade.

9.

Altre garanzie, impegni e rischi

9.1 GARANZIE

Il Gruppo ADR al 31 dicembre 2021 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 2020).

9.2 IMPEGNI

Il Gruppo ADR non ha in essere impegni di acquisto specifici diversi da quelli relativi all'attività di investimento.

9.3 GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per il Gruppo ADR al 31 dicembre 2021 è costituita dal valore contabile delle attività commerciali e finanziarie rappresentate in bilancio, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi.

La maggiore esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente. Il processo di svalutazione adottato dal Gruppo ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito.

Le politiche commerciali e di tutela del credito poste in essere dal Gruppo hanno l'obiettivo di controllare il livello di affidamenti in crediti nel seguente modo:

- ◆ richiesta di pagamenti cash per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (parcheggi multipiano e lunga sosta, pronto soccorso, ecc.), con controparti occasionali (per esempio per attività di tesseramento, facchinaggio bagagli, gestione accesso taxi, ecc.);
- ◆ richiesta di pagamenti cash o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- ◆ concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito ed alla richiesta di adeguate garanzie collaterali.

La crisi COVID-19 ha determinato una situazione di profonda, anche se temporanea, crisi finanziaria che ha coinvolto l'intera filiera del business aeroportuale. Il Gruppo ADR sta adottando misure straordinarie (allungamento dei tempi di pagamento, eliminazione della fatturazione anticipata, piani di rientro) con l'intento di favorire il superamento della situazione in atto, cercando di minimizzare l'innescio di situazioni di crisi irreversibili della propria clientela.

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 2021 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 911,6 milioni euro, composta da:

- ◆ 661,6 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- ◆ 250,0 milioni di euro di linee credito non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 6.15).

Per le informazioni sugli effetti della epidemia COVID-19 si rinvia alla Nota 11.5.

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

(Migliaia di euro)	31.12.2021				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	da 1 a 2 anni	da 2 a 5 anni	più di 5 anni
Prestiti obbligazionari	(1.755.005)	(38.677)	(284.578)	(65.250)	(1.366.500)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(716.760)	(24.930)	(47.049)	(331.800)	(312.981)
Derivati con fair value positivo	1.945	(239)	(347)	169	2.362
Derivati con fair value negativo	(116.405)	(7.941)	(76.011)	(12.851)	(19.602)
TOTALE	(2.586.225)	(71.787)	(407.985)	(409.732)	(1.696.721)

(Migliaia di euro)	31.12.2020				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	da 1 a 2 anni	da 2 a 5 anni	più di 5 anni
Prestiti obbligazionari	(1.576.082)	(433.179)	(26.838)	(280.315)	(835.750)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(937.425)	(20.747)	(145.903)	(414.838)	(355.937)
Derivati con fair value negativo	(214.621)	(8.353)	(15.566)	(125.269)	(65.433)
TOTALE	(2.728.128)	(462.279)	(188.307)	(820.422)	(1.257.120)

Rischio di tasso di interesse e di cambio

Il Gruppo ADR utilizza strumenti derivati con l'obiettivo di mitigare, a condizioni economicamente accettabili, la potenziale incidenza della variabilità dei tassi di interesse e di cambio sul risultato economico e sui flussi di cassa attesi.

Alla data del 31 dicembre 2021 il Gruppo ADR ha in essere:

- ◆ derivati di cross currency swap, sottoscritti originariamente nel 2003 e trasferiti a nuove controparti

nel 2010, a copertura delle obbligazioni A4 in sterline; le obbligazioni A4, per un valore nominale di 215 milioni di sterline e facenti parte della serie di prestiti obbligazionari emessi originariamente da Romulus Finance, sono infatti state coperte, per l'intera durata e l'intero importo (fino a scadenza nel 2023) tramite due cross currency swap euro/sterlina. Le caratteristiche di tale strumento derivato sono descritte nella Nota 6.15;

- ◆ cinque derivati interest rate swap di tipo forward starting, di cui i) tre sottoscritti il 7 agosto 2018, per un valore nominale complessivo di 300 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal febbraio 2022, per una durata di 10 anni, ii) due sottoscritti il 20 dicembre 2021, per un valore nominale complessivo di 100 milioni di euro aventi efficacia decorrente da aprile 2022, per una durata di 10 anni. Le caratteristiche di tali strumenti derivati sono descritte nella Nota 6.4 e nella Nota 6.15.

Il Gruppo non ha in essere altre operazioni finanziarie in valuta estera.

Sensitivity analysis

	Valutazione al fair value		Rischio tasso di interesse				Rischio tasso di cambio			
			Shock up +10 BPS IR		Shock down -10 BPS IR		Shock up +10% FX		Shock down -10% FX	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Rischio di tasso esposizione e sensitivity analysis										
Passività finanziarie non derivate (cash flow sensitivity)	(2.277.049)	(2.346.390)	(300)	(236)	300	236	0	0	0	0
Passività finanziarie non derivate (balance sheet sensitivity)	(2.277.049)	(2.346.390)	0	0	0	0	(25.587)	(23.915)	25.587	23.915
Strumenti derivati con fair value positivo trattati in hedge accounting (balance sheet sensitivity)	1.900	0	918	0	(1.030)	0	0	0	0	0
Strumenti derivati con fair value negativo trattati in hedge accounting (balance sheet sensitivity)	(119.468)	(220.681)	3.093	8.009	(3.442)	(8.106)	25.587	23.915	(25.587)	(23.915)

Le principali fonti di esposizione del Gruppo ADR al rischio di tasso di interesse e di cambio sono riconducibili ai prestiti obbligazionari, ai finanziamenti bancari a tasso variabile e agli strumenti derivati in essere. In particolare, i potenziali impatti sul conto economico e sullo stato patrimoniale dell'esercizio 2021 (2020 per il comparativo) riconducibili al rischio tasso di interesse sono:

- ◆ potenziale variazione degli oneri finanziari e differenziali relativi agli strumenti derivati in essere;
- ◆ potenziale variazione del fair value degli strumenti derivati in essere.

Il Gruppo ADR ha effettuato una stima degli impatti potenziali consolidati prodotti da uno shock sui tassi di interesse e di cambio, mediante il ricorso a modelli interni di valutazione, basati su logiche di generale accettazione. In particolare, sono state ipotizzate:

- ◆ per gli strumenti derivati e i finanziamenti bancari a tasso variabile, una variazione parallela di +10 basis point (+0,1%) e -10 basis point (-0,1%) della curva a termine dei tassi;
- ◆ per i prestiti obbligazionari in valuta e i relativi strumenti finanziari derivati, una variazione del tasso di cambio GBP/EUR pari a +/-10%.

Gli effetti evidenziati nella tabella riportano in particolare la variazione, rispetto allo scenario base, che si avrebbe nelle ipotesi di shock up e shock down dei diversi dati di mercato.

9.4 INFORMAZIONI SULLE VALUTAZIONI AL FAIR VALUE

Di seguito è riportata la valutazione al fair value alla data di chiusura dell'esercizio e la classificazione secondo la gerarchia del fair value delle attività e passività valutate al fair value su base ricorrente (non vi sono attività o passività valutate al fair value su base non ricorrente):

	31.12.2021			
(Migliaia di euro)	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
Derivati con fair value positivo	0	1.900	0	1.900
Derivati con fair value negativo	0	(119.468)	0	(119.468)
TOTALE DERIVATI DI COPERTURA	0	(117.568)	0	(117.568)

Gli unici strumenti finanziari del Gruppo valutati al fair value sono gli strumenti derivati, descritti nella Nota 6.15. Tali strumenti finanziari derivati rientrano nel "livello 2" della "gerarchia fair value" definita dall'IFRS 7, ovvero il fair value è misurato sulla base di tecniche di valutazione che prendono a riferimento parametri osservabili sul mercato, diversi dalla quotazione dello strumento finanziario.

Nel 2021 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, presenterà ricorso in Cassazione;

- ◆ In analogia con l'attività di verifica intrapresa per gli anni 2002-2006 dall'UTF di Roma, l'Agenzia delle Dogane ha avviato due successive verifiche in materia di imposta di consumo, accisa e addizionale sull'energia elettrica per i periodi 2007-2010 e 2011-2012. Per le stesse annualità sono stati notificati dall'Agenzia delle Entrate gli Avvisi di accertamento relativi all'IVA dovuta sulle accise contestate;
- ◆ In merito agli atti impositivi emessi dall'Agenzia delle Dogane per i periodi d'imposta 2007-2010 e dall'Agenzia delle Entrate per l'IVA 2007, la Società ha proposto ricorso in Cassazione avverso la sentenza sfavorevole della Commissione Tributaria Regionale, mentre ha definito la contestazione dei periodi d'imposta 2011 e 2012.

Per quanto concerne gli Avvisi di accertamento notificati dall'Agenzia delle Entrate per l'IVA dovuta sull'imposta di consumo delle annualità 2008-2012, la Società ha presentato i relativi ricorsi che non sono stati accolti dalla Commissione Tributaria Provinciale. Ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, ADR ha impugnato le sentenze di primo grado in Commissione Tributaria Regionale, che per due annualità ha confermato il giudizio di primo grado, mentre per altre due ha accolto i ricorsi della Società. Per tutti i giudizi di secondo grado sono stati proposti ricorsi in Cassazione.

ICI/IMU

- ◆ Nel 2011 il Comune di Fiumicino ha notificato ad ADR avvisi di accertamento per l'omesso versamento dell'ICI relativa a fabbricati dell'Area Tecnica Alitalia, limitatamente alle annualità 2007-2009. La Società ha impugnato i citati atti presentando ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale. Per l'annualità 2007 la Commissione ha accolto il ricorso presentato dalla Società e la sentenza è passata in giudicato, mentre per le altre due annualità i ricorsi sono stati respinti. ADR ha, quindi, presentato appelli relativamente alle annualità 2008 e 2009, entrambi rigettati dalla Commissione Tributaria Regionale. La Società ha proposto ricorsi in Cassazione.

Contenzioso amministrativo, civile e di lavoro

Sono di seguito riportate le situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta la Capogruppo ADR, in quanto non vi sono contenziosi di rilievo da segnalare in cui sono coinvolte le altre società del Gruppo dai quali potrebbero scaturire passività potenziali non rappresentate in bilancio.

DIRITTI E REGOLAZIONE TARIFFARIA

- ◆ Nel 2014 è stato notificato ad ADR il ricorso di Easyjet Airline Company Ltd al TAR Lazio per l'annullamento, previa sospensiva, della rimodulazione dal 1° marzo 2014, dei diritti imbarco passeggeri legata alla determinazione dei nuovi corrispettivi per i transiti, introdotta con il provvedimento ENAC del 27 dicembre 2013. A parere dei ricorrenti la citata rimodulazione configurerebbe una violazione della normativa italiana e comunitaria. Nel 2014, il TAR Lazio ha respinto l'istanza cautelare di Easyjet in quanto il ricorso non risultava assistito dal *fumus boni iuris*;

si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

- ◆ Con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, l'11 aprile 2019, ADR ha impugnato, chiedendone l'annullamento, il provvedimento del 24 dicembre 2018 con il quale il Direttore Generale di ENAC – in esecuzione dell'attività annuale di monitoraggio dei parametri tariffari k, v ed è prevista dall'art. 37-bis c. 4 del Contratto di Programma stipulato tra ENAC e ADR – ha aggiornato i corrispettivi per i servizi regolamentati erogati all'utenza dal gestore aeroportuale per l'anno 2019. Il 10 giugno 2019, ENAC ha proposto opposizione al ricorso straordinario ed ADR ha trasposto al TAR Lazio il giudizio promosso davanti al Presidente della Repubblica. Si è in attesa di fissazione dell'udienza.

CORRISPETTIVI FORNITURA CARBURANTI

- ◆ ENI S.p.A. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma i vettori aerei propri clienti per accertarne l'obbligo a pagare alla compagnia petrolifera le somme che la stessa deve ai gestori aeroportuali e li si condanni al pagamento delle rispettive somme maturate dall'ottobre 2005. Con lo stesso atto, in via subordinata, ENI S.p.A. ha citato anche le società di gestione, tra cui ADR, perché si accerti la non debenza ai gestori medesimi del canone concessorio parametrato alla quantità di carburante erogato alle compagnie aeree e, in particolare per ADR, la si condanni alla restituzione di quanto versato dall'ottobre 2005, pari a 0,2 milioni di euro, e si dichiari non dovuta dall'ENI la somma di 1,1 milioni di euro richiesta da ADR fino a maggio 2006 e non pagata. Il giudizio è attualmente pendente davanti il Tribunale di Roma, come da rimessione dalla Corte di Appello e contestuale riassunzione a seguito del riconoscimento della giurisdizione del Giudice ordinario. E' in corso l'espletamento della CTU tecnico contabile disposta dal Giudice; per l'esame della CTU è stata fissata l'udienza per il 19 ottobre 2022.
- ◆ Alitalia LAI in a.s. ha citato con separati giudizi davanti al Tribunale Civile di Milano e di Roma alcune compagnie petrolifere per richiedere la condanna alla restituzione delle somme versate a titolo di royalty carburante nel periodo 2000-2009, in ragione della asserita non corrispondenza di tali corrispettivi ai costi di gestione dello specifico servizio. I petrolieri hanno chiamato in causa, in qualità di terzo, ADR ed altri gestori aeroportuali in quanto le royalty carburanti venivano richieste da questi ultimi. Nell'ambito dei procedimenti sono state disposte CTU di carattere economico contabile. Alcuni dei giudizi sono tuttora in corso, anche in fase di appello. In particolare:
 - ◆ 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. Per gli appelli c/ KAI-KRI e c/ Total Aviazione e Air Total, si è in attesa delle sentenze; per l'appello c/ Tamoil, l'udienza di precisazione delle conclusioni è fissata per il 16 febbraio 2022;
 - ◆ Nel marzo 2020 è stata pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, nel giudizio avviato da Alitalia LAI nei confronti di Air BP Italia, ha respinto la domanda proposta dal vettore nei confronti della società petrolifera e, conseguentemente, dei gestori aeroportuali, tra cui ADR, chiamati in causa in qualità di terzo. Alitalia LAI ha proposto appello. L'udienza di prima comparizione delle Parti è stata differita al 25 marzo 2023;
 - ◆ Nell'agosto 2020, è stata pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, nel giudizio avviato

da Alitalia LAI nei confronti di Kuwait Petroleum Italia, ha respinto la domanda proposta dal vettore nei confronti della società petrolifera e, conseguentemente, dei gestori aeroportuali, tra cui ADR, sempre chiamati in causa. Alitalia LAI in as ha proposto appello. L'udienza di comparizione delle Parti è fissata al 9 maggio 2022;

- ◆ 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 S.r.l 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; l'udienza di comparizione delle parti è fissata per il 7 giugno 2022.

DECRETO DI APPROVAZIONE DEL PIANO DI CONTENIMENTO ED ABBATTIMENTO DEL RUMORE AEROPORTUALE DELLO SCALO DI CIAMPINO

- ◆ Con ricorso del 7 marzo 2019, ADR ha impugnato al TAR Lazio, senza richieste cautelari, il D.M. n. 345/2018 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha approvato, con prescrizioni, il Piano degli Interventi di Contenimento e Abbattimento del rumore ("PICAR") di ADR. Il ricorso è stato discusso il 18 novembre 2020 e il 17 marzo 2021; il TAR Lazio lo ha respinto;
- ◆ Anche Ryanair ha impugnato, chiedendone la sospensiva, il D.M. n. 345/2018, con ricorso al TAR Lazio del 18 febbraio 2019, presentando successivamente dei motivi aggiunti. ADR si è costituita in giudizio. Il TAR Lazio, con Ordinanza dell'8 maggio 2019, ha accolto le misure cautelari richieste da Ryanair e, quindi, sospeso l'efficacia del PICAR nella parte in cui prevede la riduzione dei movimenti giornalieri sullo scalo a n. 65. Con sentenza del 17 marzo 2021, il TAR Lazio ha respinto il ricorso. Ryanair ha impugnato tale sentenza al Consiglio di Stato, chiedendone la sospensiva che il Consiglio ha accolto fissando altresì l'udienza di discussione del merito per il 16 settembre 2021. Con sentenza pubblicata il 18 ottobre 2021, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso del vettore, pronunciandosi definitivamente sulla legittimità del provvedimento impugnato;
- ◆ Sono stati notificati ad ADR due ulteriori ricorsi avverso il D.M. n. 345/2018, promossi dal vettore Wizzair operante su Ciampino: uno risarcitorio (ancora pendente) ed uno straordinario al Presidente della Repubblica, poi trasposto al TAR Lazio nel 2019 su istanza di ADR. Al TAR il legale di Wizzair ha rinunciato alla sospensiva e chiesto l'abbinamento della discussione del ricorso unitamente a quelli di Ryanair di pari argomento. Con sentenza del 17 marzo 2021, il TAR Lazio ha respinto il ricorso e Wizzair ha impugnato tale sentenza al Consiglio di Stato. Con sentenza pubblicata il 31 gennaio 2022, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso del vettore.

DECRETO INTERMINISTERIALE 179/2020 DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI: PARERE NEGATIVO SULLA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE MASTER PLAN AL 2030 DELL'AEROPORTO DI FIUMICINO

Il 3 settembre 2020 è stato pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente il Decreto interministeriale n. 179/20, in cui è stato concluso negativamente il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del Master Plan al 2030 relativo allo sviluppo a Nord dell'aeroporto di Fiumicino. ADR ha impugnato il predetto Decreto (e tutti gli atti ad esso presupposti, connessi e consequenziali) innanzi al TAR Lazio con ricorso notificato il 7 ottobre 2020.

Anche ENAC ha impugnato al TAR il predetto Decreto tramite "motivi aggiunti" al proprio precedente ricorso con il quale aveva impugnato il parere sul Master Plan al 2030 espresso dalla Commissione Tecnica di VIA.

Con sentenza del marzo 2021, il TAR Lazio ha respinto i ricorsi di ADR ed ENAC, in quanto inammissibili poiché, a giudizio del TAR, il Master Plan al 2030 è da considerarsi incompatibile ab origine con le previsioni del decreto del 1996 che istituì la Riserva. In ogni caso, il TAR non esclude un potere di

riperimetrazione della riserva in capo agli enti preposti attivando le procedure previste dalla legge. Non è stato proposto appello al Consiglio di Stato.

DELIBERA DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART) RELATIVA ALLA CONSULTAZIONE PUBBLICA PER LA REVISIONE DEI MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

ADR, nel novembre 2019, ha impugnato, senza richiesta di sospensiva, al TAR Lazio la delibera dell'Autorità n. 118/2019 del 1° agosto 2019, eccependo la radicale insussistenza in capo alla stessa Autorità del potere di introdurre modifiche al sistema di regolazione tariffaria previsto dal Contratto di Programma sottoscritto tra ENAC ed ADR ai sensi dell'art. 17, comma 34-bis, del D.L. n. 78/2009. Infatti, per espressa disposizione normativa, il sistema di tariffazione previsto nei contratti di programma "in deroga" è un sistema di tariffazione "pluriennale", con modalità di aggiornamento "valide per l'intera durata del rapporto" concessorio. Con motivi aggiunti, in data 15 ottobre 2020, ADR ha impugnato la delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 con cui l'ART ha concluso il procedimento ed ha approvato i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali allegati alla delibera stessa, confermando, tra l'altro, di ritenersi titolare di un presunto potere di definizione dei diritti stessi anche con riferimento ai gestori, quali ADR, che operano sulla base di un contratto di programma in deroga. ADR ha poi fatto istanza di accesso agli atti, per avere conoscenza e copia dei pareri ministeriali citati nell'ultima delibera impugnata; l'istanza è stata accolta da ART in data 10 novembre 2020.

Il 13 novembre 2020 anche IBAR ha impugnato la Delibera ART n.136/2020 con ricorso straordinario al Capo dello Stato; il ricorso è stato poi trasposto al TAR Piemonte ed ADR si è costituita anche in questo giudizio.

All'udienza del 9 giugno 2021 di entrambi i giudizi, il Collegio, viste le istanze di parte, ha rinviato entrambe le cause a data da destinarsi.

PIANO MANUTENZIONI STRAORDINARIE 2019 - AEROPORTO DI FIUMICINO

Con ricorso del dicembre 2019, ADR ha impugnato, senza chiederne la sospensiva, l'atto con cui ENAC ha approvato con eccezioni, prescrizioni e precisazioni, il Piano delle manutenzioni straordinarie per l'aeroporto di Fiumicino. In particolare, è stato contestato ad ENAC lo stralcio di alcuni interventi inseriti da ADR nel Piano. Si è in attesa di fissazione dell'udienza. Analoghi ricorsi sono successivamente stati presentati in data 5 febbraio 2021, con i quali ADR ha impugnato al TAR i due provvedimenti di ENAC con cui l'Ente approvava i Piani delle manutenzioni straordinarie 2019 per l'aeroporto di Fiumicino e di Ciampino. Si è in attesa di fissazione dell'udienza.

PROCEDURE CONCURSUALI CLIENTI

- ◆ A seguito delle sentenze della Sezione Fallimentare del Tribunale di Roma dichiarative dello stato di insolvenza di Alitalia S.p.A. in a.s., Volare S.p.A. in a.s., Alitalia Express S.p.A. in a.s., Alitalia Servizi S.p.A. in a.s., Alitalia Airport S.p.A. in a.s., tra la fine del 2011 e il 2013 sono stati depositati prima gli stati passivi e successivamente alcuni piani di riparto a seguito dei quali, nel 2014 è pervenuto l'incasso di 10,3 milioni di euro, quale "credito concorsuale" assistito da privilegio. Il 19 marzo 2014 è pervenuto l'incasso di 0,1 milioni di euro come da piano di riparto relativo ad Alitalia Express in a.s.;
- ◆ Nel maggio 2020, è stato notificato ad ADR, da parte di Alitalia SAI in a.s. un atto di citazione davanti al Tribunale Civile di Civitavecchia, per richiedere la revoca dei pagamenti effettuati alla società nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla Procedura di amministrazione straordinaria del 2 maggio 2017. Il petitum dei pagamenti – effettuati ad ADR tra novembre 2016 e gennaio 2017 - di cui si chiedeva la revoca, con conseguente dichiarazione di inefficacia e relativa restituzione ad Alitalia SAI in a.s., era quantificato in complessivi 34 milioni di euro, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria. Analoghi atti di citazione sono stati notificati da parte di Alitalia SAI in a.s. ad ADR Mobility e ad ADR Tel (petitum pari rispettivamente a 1,3 milioni di euro e 0,1 milioni di euro). Nelle more dei giudizi, il 23 dicembre 2021, è stato formalizzato un accordo tra le parti, con cui, tra l'altro, quanto alla

specifica azione revocatoria, ADR ha riconosciuto la restituzione di 25,5 milioni euro a saldo, stralcio e transazione di ogni maggior pretesa per capitale, interessi e spese, fermo il diritto della stessa ADR di insinuare allo stato passivo il credito di restituzione ex art. 70 della Legge fallimentare per l'intero importo riconosciuto. In ragione delle diverse pattuizioni oggetto dell'accordo, Alitalia SAI in a.s. si è obbligata in favore di ADR, al pagamento, avvenuto nei termini previsti, di 35,9 milioni di euro, relativi a crediti maturati successivamente al 31.12.2019.

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; la causa è aggiornata, per la precisazione delle conclusioni, all'udienza del 27 ottobre 2022.

APPALTI

- ◆ L'ATI Alpine Bau, appaltatrice dei lavori di riqualifica delle infrastrutture di volo della Pista 3 dell'aeroporto di Fiumicino, ha proposto appello avverso la sentenza del 2006 del Tribunale Civile di Roma, con cui è stato definito il giudizio con la condanna di ADR al pagamento di 1,2 milioni di euro, oltre rivalutazione, interessi e spese. L'atto di appello ribadisce le domande risarcitorie avanzate in primo grado (66 milioni di euro, comprensivi di interessi e rivalutazione). Con sentenza del 2014, la Corte di Appello di Roma ha, nella sostanza, respinto il ricorso proposto dall'ATI Alpine Bau e ha dichiarato risolto il contratto di appalto del 1997, per fatto e colpa dell'ATI appaltatrice. Nel 2015 il Fallimento Alpine ha proposto ricorso per Cassazione, respinto con ordinanza comunicata il 16 giugno 2020. Nell'ottobre 2020 ADR ha proposto un giudizio per la riforma della sentenza del Tribunale Civile di Roma del 2006 al fine di tentare il recupero, seppure nei confronti di un soggetto nelle more fallito, di quanto a suo tempo versato a controparte; si è in attesa della sentenza. Nel gennaio 2021, sia il Fallimento Alpine che Itinera SpA (incorporante di Abc Costruzioni, una delle società originarie mandanti dell'ATI) hanno proposto ricorso in Cassazione per revocazione della suddetta ordinanza. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione;
- ◆ Cimolai S.p.A. (in ATI con Sertech S.p.A., RPA S.r.l. e Tecnica Y Projectos S.A.), nel novembre 2018, ha convenuto in giudizio ADR in relazione ad alcune riserve iscritte nell'ambito dell'appalto per la realizzazione del Molo C. Il petitum complessivo è pari a 64,4 milioni di euro, oltre interessi e rivalutazione monetaria. Nel giugno 2020, il Giudice istruttore ha ritenuto di dar corso ad una CTU "al fine di verificare la tempestività, correttezza e fondatezza delle riserve iscritte e delle domande risarcitorie proposte". Le operazioni peritali hanno avuto inizio nell'ottobre 2020. Anche a seguito del differimento dei termini richiesto dai Consulenti Tecnici e accolto dal Giudice, è stata depositata la relazione definitiva del CTU datata 31 luglio 2021 con cui, a parziale modifica di quanto concluso dallo stesso in occasione della bozza del 5 giugno 2021, è stato riconosciuto in favore dell'appaltatore un importo di 3,7 milioni di euro, rilasciando alla valutazione del Tribunale un importo ulteriore di 24,6 milioni di euro (la bozza provvisoria riconosceva in favore di Cimolai un importo di 5,6 milioni di euro, rilasciando alla valutazione del Tribunale un importo ulteriore di 4 milioni di euro). Il giudizio per la precisazione delle conclusioni è fissato il 15 dicembre 2022.

DELIBERA ANAC APPALTO MOLO C

Con riferimento al procedimento di vigilanza ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016, avviato dall'ANAC nell'ottobre 2016, in merito all'appalto del Molo C (attualmente Molo E ed avancorpo), il 4 settembre 2019, l'Autorità ha emesso la delibera n. 759 con cui sono state confermate quasi tutte le censure mosse sin dall'inizio del procedimento ed è stata disposta la trasmissione alla Corte dei Conti, oltre che all'ENAC e al MIT, con richiesta anche ad ADR di valutare "le possibili iniziative da intraprendere, informando l'Autorità degli eventuali provvedimenti conseguenti che si intendono adottare".

Conseguentemente, in data 18 ottobre 2019, ADR ha provveduto a notificare ricorso al TAR Lazio, senza istanza di sospensiva, chiedendo l'annullamento della citata delibera ANAC. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito. Inoltre, ADR ha informato le Società Organismi di Attestazione (SOA) di Cimolai e dei subappaltatori in merito alle valutazioni effettuate dall'ANAC sulle attribuzioni di qualificazione di alcune categorie di lavori, correlate all'appalto in questione, ai fini delle loro conseguenti valutazioni e determinazioni.

INCENDIO TERMINAL 3

In relazione all'incendio che, nella notte tra il 6 e il 7 maggio 2015 ha interessato una vasta area del Terminal 3 (di seguito anche "T3"), è pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Civitavecchia il procedimento in ordine ai reati previsti agli artt. 113 e 449 del codice penale (concorso in incendio colposo) e lesioni personali, nell'ambito del quale, il 25 novembre 2015, è stato emesso il provvedimento ex art. 415-bis c.p.p. di avviso di conclusione delle indagini preliminari a carico di: (i) cinque dipendenti della ditta appaltatrice della attività di manutenzione ordinaria degli impianti di condizionamento e due dipendenti di ADR, tutti indagati anche del reato di cui all'art. 590 c.p. (lesioni personali colpose), (ii) dell'allora Amministratore Delegato di ADR nella sua qualità di "datore di lavoro" della Società, (iii) del Responsabile del Distaccamento dei Vigili del Fuoco e (iv) del Direttore del Sistema Aeroporti Lazio (ENAC).

Nel corso del 2017, si è tenuta l'udienza preliminare, protrattasi su più date, al termine della quale, il 15 febbraio 2018, il giudice ha disposto il rinvio a giudizio per i reati di concorso in incendio colposo e lesioni personali.

Il dibattimento davanti al Tribunale di Civitavecchia è iniziato il 15 ottobre 2018. Nel corso delle diverse udienze tenutesi fino a tutto il 10 febbraio 2022, oltre le verifiche di carattere procedurale e la ricognizione delle Parti in causa, si è proceduto con l'escussione delle prove testimoniali a cominciare dai nominativi indicati dal Pubblico Ministero. La prossima udienza è fissata il 10 marzo 2022.

Richieste risarcitorie

- ◆ Nel 2011 ADR ha ricevuto una richiesta risarcitoria per 24 milioni di dollari per danni diretti da parte della AXA Assicurazioni, assicuratore di Ryanair, per il danno subito dall'aeromobile B737-800 E-IDYG in conseguenza dell'atterraggio di emergenza causato da evento di "bird strike" avvenuto il 10/11/2008 presso l'aeroporto di Ciampino. Dopo periodiche comunicazioni di mera interruzione prescrittiva, ADR a novembre del 2020 ha ricevuto una lettera inviata da AXA a Generali, con la quale, rivalendosi sul proprio assicuratore, richiedeva il risarcimento di 22,8 milioni di dollari per il danno subito dall'aeromobile. Tra gli elementi a supporto della pretesa, l'esito della relazione prodotta nel 2018 dell'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) riguardante la dinamica del sinistro. Anche ad esito della approfondita analisi della documentazione citata, non appaiono ravvedersi responsabilità del gestore aeroportuale sull'accaduto, totalmente ascrivibile all'errata manovra di "go around" effettuata dal pilota del velivolo coinvolto. ADR pertanto respinge, anche per tramite del proprio assicuratore che ne sta curando la gestione, ogni tipo di responsabilità sull'accaduto;
- ◆ Si segnala che risultano pervenute circa 170 richieste di risarcimento da terzi (principalmente subconcessionari, handler e passeggeri) riferibili all'evento incendio che solo in parte, però,

includono una quantificazione puntuale dei danni (circa 19 milioni di euro). A fronte di tale richieste di risarcimento, nei fondi di bilancio è stata inclusa una prudente valutazione, effettuata sulla base delle migliori conoscenze odierne, delle passività che probabilmente affronterà la Società.

Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori

Al 31 dicembre 2021 risultano iscritte riserve dagli appaltatori per circa 67 milioni di euro (65 milioni di euro al 31 dicembre 2020) nei confronti di ADR. Sulla base delle evidenze pregresse solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori. Le riserve, qualora siano riconosciute, saranno rilevate ad incremento del costo dei diritti concessori.

Se le riserve hanno natura risarcitoria o si riferiscono ad attività manutentive, sono stanziare tra i fondi per rischi e oneri per la parte ritenuta probabile.

10.

Rapporti con parti correlate

Le operazioni compiute dal Gruppo ADR con le parti correlate sono state effettuate nell'interesse del Gruppo e fanno parte della ordinaria gestione. Tali operazioni sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti.

Nel corso dell'anno non sono state concluse operazioni di maggiore rilevanza o altre operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale o sui risultati del Gruppo.

RAPPORTI COMMERCIALI E DI NATURA DIVERSA

(Migliaia di euro)	31.12.2021		2021		31.12.2020		2020	
	Attività	Passività	Ricavi	Costi	Attività	Passività	Ricavi	Costi
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	73.755	192	241	(730)	3.988	2.049	400	(1.494)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	73.755	192	241	(730)	3.988	2.049	400	(1.494)
IMPRESE COLLEGATE								
Pavimental S.p.A.	0	0	0	0	361	28.383	216	(49.690)
Spea Engineering S.p.A.	74	1.490	51	(1.527)	225	11.379	556	(6.273)
Ligabue Gate Gourmet S.p.A. in fall.	482	968	0	0	482	968	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE	556	2.458	51	(1.527)	1.068	40.730	772	(55.963)
PARTI CORRELATE								
Leonardo Energia S.c.ar.L.(*)	0	0	79	(6.781)	10	2.403	158	(13.284)
Fiumicino Energia S.r.l. (*)	0	0	93	0	20	0	178	0
Infoblu S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(9)
Telepass S.p.A.	83	18	5	(70)	84	33	20	(79)
Autogrill Italia S.p.A.	1.540	85	3.741	(154)	1.549	1.098	3.221	(361)
Autostrade per l'Italia S.p.A.	7	107	49	(170)	476	1.320	215	(903)
Autostrade Tech S.p.A.	0	81	0	(162)	0	144	0	(248)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(30)	0	0	0	(17)
Edizione S.r.l.	0	0	0	0	0	0	0	(24)
Retail Italia Network S.r.l.	37	0	129	0	17	38	143	0
Telepass Pay S.p.A.	2	0	0	0	2	0	60	0
Essediesse S.p.A.	10	0	8	0	36	0	73	0
Società Autostrada Tirrenica per azioni	1	0	0	0	1	0	0	0
K-Master S.r.l.	0	0	0	0	0	198	0	0
Maccarese S.p.A. Società Agricola	0	0	0	(8)	0	0	0	0
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	8	0	28	0	8	0	8	0
Pavimental S.p.A.	267	2.315	519	(825)	0	0	0	0
PTSCLAS S.p.A.	0	0	0	(2)	0	0	0	0
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	0	20	0	(23)	0	0	0	0
AD Moving S.p.A.	0	0	0	(10)	0	0	0	0
Key Management Personnel	0	483	0	(1.530)	0	845	0	(769)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	1.955	3.109	4.651	(9.765)	2.203	6.079	4.076	(15.694)
TOTALE	76.266	5.759	4.943	(12.022)	7.259	48.858	5.248	(73.151)

(*) i rapporti relativi a Fiumicino Energia e Leonardo Energia dell'esercizio 2021 includono esclusivamente i ricavi e i costi del primo semestre 2021 per effetto dell'inclusione delle due società nel perimetro di consolidamento del Gruppo ADR, a partire dal 1° luglio 2021,

I rapporti intrattenuti con Atlantia si riferiscono principalmente alla partecipazione delle società del Gruppo ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito del costo del personale distaccato.

I principali rapporti intrattenuti con altre parti correlate sono di seguito riepilogati:

- ◆ Spea Engineering: società controllata da Atlantia, che ha svolto per il Gruppo ADR servizi di ingegneria aeroportuale (progettazione e direzione lavori) fino al 1 marzo 2021, data in cui la società controllata ADR Ingegneria S.p.A. ha preso in affitto il ramo di azienda di Spea Engineering S.p.A. specializzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale;
- ◆ Telepass S.p.A. (controllata da Atlantia): sostenimento dei costi legati al sistema Telepass utilizzato nei parcheggi gestiti da ADR Mobility;
- ◆ Autogrill Italia S.p.A. (la società è controllata indirettamente da Edizione S.r.l. che, in via indiretta, detiene una quota di maggioranza relativa in Atlantia): conseguimento ricavi per la subconcessione di spazi, royalty, utenze, parcheggi e servizi vari;
- ◆ Autostrade per l'Italia S.p.A. (società controllata da Atlantia): i rapporti verso la società sono relativi prevalentemente al distacco di personale;
- ◆ Pavimental (società controllata indirettamente da Atlantia): i ricavi verso la società sono relativi sostanzialmente al distacco di personale, mentre i costi sono connessi al contratto di service in essere con la controllata ADR Infrastrutture e al distacco di personale.

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 2021 ammontano a 1.530 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'anno hanno ricoperto la carica, anche per una frazione di anno).

RAPPORTI DI NATURA FINANZIARIA

(Migliaia di euro)	31.12.2021		2021		31.12.2020		2020	
	Attività	Passività	Proventi	Oneri	Attività	Passività	Proventi	Oneri
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(1.082)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	0	0	0	0	0	0	0	(1.082)
Spea Engineering S.p.A.	1.350	415	0	0	1.350	0	0	0
Pavimental S.p.A.	0	0	0	(2)	0	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	1.350	415	0	(2)	1.350	0	0	0
TOTALE	1.350	415	0	(2)	1.350	0	0	(1.082)

Gli oneri finanziari verso Atlantia si riducono per effetto della cessione, avvenuta in data 28 gennaio 2020, delle obbligazioni A4 che la controllante possedeva al 99,87%.

Le attività finanziarie verso Spea Engineering S.p.A. sono costituite dal credito a fronte dei dividendi deliberati dalla società nell'esercizio 2018 e non liquidati; le passività dal debito finanziario relativo all'affitto del ramo di azienda da parte della controllata ADR Ingegneria.

11.

Altre informazioni

11.1 INFORMATIVA SUI PIANI DI COMPENSI BASATI SU AZIONI

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del Gruppo e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché a incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del management, sono in essere nel Gruppo Atlantia piani di incentivazione che prevedono l'impegno di assegnare diritti su azioni di Atlantia, previa verifica del conseguimento degli obiettivi aziendali prefissati.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 31 dicembre 2021, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo ADR. Inoltre, sono indicati i fair value unitari dei diritti assegnati, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo.

	N. Diritti assegnati	N. Diritti decaduti	N. Diritti trasferimenti	N. Diritti opzionati	N. Diritti al 31.12.2021	Scadenza vesting	Scadenza. Esercizio/assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegn.	Fair value rivalut. Unitario al 31.12.2021	Scadenza attesa alla data di ass. (Anni)	Tasso di interesse privo di rischio alla data di ass.	Volatilità attesa (=storica) alla data di ass	Divid. Attesi alla data di assegn
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR II Ciclo	758.751	(434.598)	(62.742)	(261.411)	0	8.05.2018	8.05.2021	na	2,59	0	3 -6	1,01%	25,8%	5,32%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR III Ciclo	611.682	(45.137)	(21.202)	(132.392)	412.951	10.06.2019	10.06.2022	na	1,89	0,06	3 -6	0,61%	25,3%	4,94%
Piani di phantom stock option 2017 II ciclo	364.701	(377.436)	12.735	0	0	15.06.2021	01.07.2024	na	2,91	0	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock option 2017 III ciclo	470.806	(142.043)	44.549	0	373.312	15.06.2022	01.07.2025	na	2,98	0	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
Piani di phantom stock grant 2017 II ciclo	40.330	(41.738)	1.408	0	0	15.06.2021	01.07.2024	na	24,5	0	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock grant 2017 III ciclo	48.221	(14.549)	4.563	0	38.235	15.06.2022	01.07.2025	na	22,57	0	6,06	1,72%	24,3%	4,10%

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nel 2021 è stato rilevato a conto economico, un provento di 591 mila di euro, in relazione alla variazione negativa del fair value dei diritti attribuiti; i debiti relativi al fair value delle opzioni "phantom" in essere al 31 dicembre 2021 sono iscritti nelle altre passività correnti.

11.2 COMPENSI ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Come richiesto dall'art. 149-duodecies del Regolamento emittenti, che si applica ad ADR in qualità di Società controllata di società quotata (Atlantia), si riporta di seguito il dettaglio dei compensi corrisposti al revisore principale del Gruppo ADR e alle entità appartenenti al suo network (in migliaia di euro):

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Compensi 2021
ADR S.p.A.		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	155
Servizi di attestazione	KPMG S.p.A.	22
Altri servizi (*)	KPMG S.p.A.	1
TOTALE ADR S.p.A.		178
Società controllate da ADR S.p.A.		
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	180
Altri servizi (*)	KPMG S.p.A.	9
TOTALE SOCIETÀ CONTROLLATE DA ADR S.p.A.		189
TOTALE		367

(*) sottoscrizione modelli Unico e 770.

11.3 INFORMATIVA SULLE EROGAZIONI PUBBLICHE EX L. 124/2017

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 1 commi da 125 a 129 della L. 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2021 non sono stati incassati dal Gruppo ADR contributi pubblici.

11.4 EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI, ATIPICHE E/O INUSUALI

Nel corso del 2021, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Per l'informativa sugli impatti dell'epidemia COVID-19 si rinvia alla successiva Nota 11.5, mentre per l'informativa sulla svalutazione dei crediti verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria si rinvia alla Nota 6.7; nell'esercizio in esame, non sono intervenuti ulteriori eventi significativi non ricorrenti.

11.5 INFORMATIVA SUGLI EFFETTI DELL'EPIDEMIA COVID-19

L'andamento del Gruppo ADR, anche nel 2021, è stato condizionato dagli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria legata al COVID-19, diffusasi a livello mondiale a partire da marzo 2020, e delle conseguenti restrizioni alla mobilità implementate per contrastarne l'espansione.

L'avvio dell'esercizio 2021 è stato contrassegnato dall'inasprirsi della curva dei contagi da Covid-19, con un impatto negativo sui volumi di traffico. Tuttavia, l'entrata nel vivo della campagna vaccinale ha mitigato, almeno in parte, l'impatto negativo legato alla pandemia, permettendo una timida ripresa del traffico aereo, in particolare nella stagione estiva.

Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino nel 2021 hanno, dunque, registrato una diminuzione del numero dei passeggeri trasportati rispetto al 2019 del -71,7% e del numero di movimenti del -58,2%. Positivo, invece, l'andamento rispetto al 2020, anno caratterizzato per 10 dodicesimi dalla diffusione della pandemia: +22,2% dei passeggeri e +15,2% dei movimenti

L'andamento del traffico si è riflesso sui ricavi, sia aviation che non aviation, che hanno registrato complessivamente un incremento del 13,9% rispetto all'esercizio 2020. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 7.1 Ricavi.

Il risultato economico dell'esercizio 2021 è stato impattato dall'iscrizione nella voce Altri ricavi operativi del sussidio che il Governo italiano, tramite la Legge 30 dicembre 2020, n. 178 ("Legge di Bilancio 2021"), ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da COVID-19 (si veda la Nota 7.1 Ricavi), sussistendo al 31 dicembre 2021 le condizioni previste dallo IAS 20 per la relativa iscrivibilità.

Si ricorda che, con la Legge di Bilancio 2021, è stato istituito un Fondo danni COVID-19 di 500 milioni di euro, di cui 450 milioni di euro destinati a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 registrati nel periodo 23 febbraio 2020 - 31 gennaio 2021, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il decreto ha previsto un contributo fino al 100% del danno subito, calcolato come perdita di ricavi e incremento dei costi imputabili all'epidemia, al netto delle riduzioni di costo per l'accesso agli ammortizzatori sociali e altre forme di sostegno, relativamente al periodo sopra indicato. Nel caso in cui il totale dei contributi riconoscibili alla generalità delle imprese beneficiarie sia complessivamente superiore alle risorse stanziare, l'entità della quota assegnata a ciascuna impresa sarà determinata in modo proporzionale al contributo riconoscibile alla stessa impresa rispetto al totale dei contributi riconoscibili e, comunque, nel limite massimo del venti per cento delle risorse indicate per gli aeroporti.

L'art. 73, c. 2 e 3 del D.L. 73/2021 ha incrementato di ulteriori 300 milioni di euro (di cui 285 milioni di euro per gli aeroporti) la dotazione del Fondo danni COVID-19, portando a 735 milioni di euro le risorse destinate a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali.

Il 10 maggio 2021 il Governo ha notificato alla Commissione Europea la misura di aiuto quadro a favore del settore aeroportuale, inviando contestualmente lo schema di decreto interministeriale attuativo. Nel mese di luglio 2021, la Commissione Europea ha autorizzato la misura di sostegno a favore degli aeroporti, limitatamente al periodo 1° marzo 2020 - 30 giugno 2020/14 luglio 2020.

Il decreto interministeriale attuativo relativo all'aiuto è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 28 dicembre 2021 ed è divenuto efficace in pari data.

In conformità ai provvedimenti normativi sopra citati, ADR ha quantificato in 219.237 mila euro il danno direttamente imputabile all'emergenza epidemiologica, subito nel periodo 1° marzo 2020 - 30 giugno 2020; tale quantificazione è stata ottenuta mettendo a confronto le voci mensili di costo e di ricavo che concorrono alla formazione dell'EBITDA, escludendo le componenti straordinarie e non ricorrenti.

In data 26 gennaio 2022, ADR ha presentato domanda di accesso al fondo per l'importo sopra citato; come previsto dal decreto attuativo, la domanda è stata corredata della relazione di un esperto indipendente che ha attestato la veridicità, la correttezza e la riconciliabilità dei dati riportati negli allegati B.1 e B.2 della stessa domanda alle scritture contabili, la sussistenza del nesso di causalità diretta tra le singole voci indicate ai fini della determinazione del danno subito e l'emergenza epidemiologica da COVID-19, la corretta applicazione della metodologia e dei criteri di cui all'art. 2 del decreto attuativo, nonché l'assenza di duplicazioni nella compensazione del danno. Per maggiori informazioni si rinvia alla successiva Nota 12 Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio.

Nonostante siano proseguite le azioni di contenimento dei costi, poste in essere già a partire dal 2020, l'andamento dei costi ha risentito del maggiore volume di attività e della riapertura del Terminal 1 nel mese di agosto. Per maggiori dettagli si rinvia alle seguenti note: Nota 7.3 Costi per servizi, Nota 7.4 Costi per il personale, Nota 7.5 Altri costi operativi.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle attività immateriali, ed in particolare dei Diritti concessori, si specifica che in sede di predisposizione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020,

la Capogruppo aveva proceduto ad effettuare un impairment test per tener conto degli impatti previsti derivanti dalla pandemia da COVID-19. Ai fini della predisposizione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2021, gli amministratori non sono state hanno identificato rilevante, nell'analisi dei fattori interni ed esterni, variazioni significative rispetto a quanto considerato nell'ambito del suddetto impairment test, confermando le relative risultanze di recuperabilità del capitale investito netto del Gruppo.

Anche sul fronte finanziario sono proseguite le attività e le iniziative di messa in sicurezza del Gruppo. Nel mese di aprile, infatti, ADR ha collocato sul mercato una nuova emissione obbligazionaria "Sustainability Linked" – primo aeroporto al mondo ad eseguire un emissione pubblica con tali caratteristiche – per un importo di 500 milioni di euro ed una durata di 10 anni. Con il successo conseguito anche da questa operazione, che è seguita alla precedente emissione "Green" di ADR del novembre 2020, è stata assicurata una ulteriore dotazione di liquidità grazie alla quale la società potrà far fronte, sulla base delle attuali proiezioni di traffico, agli impegni finanziari futuri fino a tutto il 2023 incluso.

Sempre sul fronte del rafforzamento della messa in sicurezza sul fronte finanziario della Società, è stata ottenuta da tutte le banche finanziatrici l'estensione del periodo di deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei limiti imposti dai covenant finanziari inclusi nei contratti di finanziamento bancari, fino alla data di calcolo del 30 giugno 2022 inclusa. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.15 Passività finanziarie e alla Nota 8 Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine.

12.

Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio

Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) relativa alla consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

L'ART ha pubblicato la Delibera n. 68/2021 (del 20 maggio 2021) con cui ha (i) differito l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n.136/2020, dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023; (ii) dato l'alternativa ai gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 di: a) avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, o b) previa motivata istanza all'Autorità, proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza anche a valere sull'annualità successiva. L'Autorità, con riferimento agli aeroporti regolati con i contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del D.L. 78/2009 - come Fiumicino e Ciampino - ha precisato che le disposizioni di regolazione economica di cui ai Modelli ex delibera n. 92/2017 sono suscettibili di applicazione attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi connessi alla revisione delle pattuizioni contrattuali o diverso accordo tra concedente e concessionario.

Senza pregiudizio alle censure mosse con il ricorso avverso la delibera 136/2020, ADR ed il concedente ENAC hanno quindi negoziato e stipulato in data l'11.08.2021 un apposito atto aggiuntivo, con il quale, in linea con il disposto della Delibera 68/2021, sono state positivamente definite le modalità di recepimento del modello regolatorio stabilito dalla Delibera 92/2017, tenendo conto al tempo stesso delle peculiarità normative e sostanziali del Contratto di Programma stesso.

Successivamente, ART ha fatto pervenire osservazioni critiche rispetto all'atto aggiuntivo stipulato tra ENAC e ADR, e, in data 16.12.2021, in risposta alla richiesta ADR di avvio della consultazione dell'Utenza per la revisione dei diritti, ha espresso il proprio diniego alla consultazione in quanto ha ritenuto che non fosse ancora intervenuto il perfezionamento dell'atto aggiuntivo.

Tra metà dicembre e gennaio si sono tenuti diversi incontri ed audizioni tra ADR ed ART ed ADR ed ENAC delle quali in data 11.02.2022 ADR ha ricevuto un nuovo testo di Atto che, in data 15.02.2022, è stato ritenuto non accoglibile da ADR in quanto, limitando la validità delle regole tariffarie solo per un periodo quinquennale, non conferma il principio della stabilità regolatoria di lungo termine, cardine del Contratto di Programma sottoscritto nel 2012. La stabilità delle regole, che nel Contratto di Programma sono valide per tutta la durata della concessione, costituisce il requisito indispensabile per garantire la finanziabilità dell'importante piano di sviluppo che prevede investimenti per 1,5 miliardi di euro nei prossimi 5 anni, 4 miliardi nei prossimi 10 e ben 8 miliardi di euro sino a fine concessione (2046). Si tratta di un piano di portata unica, di responsabilità di un gestore che già esprime oltre il 50% degli investimenti del settore aeroportuale italiano, la cui realizzazione non può prescindere dal reperimento di capitale di debito, caratterizzato da durate che sovente superano il decennio e che richiede, a garanzia della restituzione, di regole certe e stabili nel lungo periodo, ancor più in un momento in cui proprio il settore aeroportuale sopporta ancora i pesantissimi effetti della crisi pandemica e si prepara ad affrontare nuovi rischi geopolitici.

ADR ha quindi notificato, in data 14.02.2022, un ricorso al TAR Lazio chiedendo al Giudice Amministrativo

di annullare il diniego di avvio della consultazione, segnalando la validità ed efficacia dell'atto aggiuntivo sottoscritto. Il 15 febbraio ADR ha necessariamente presentato ad ART istanza di proroga dei diritti aeroportuali definiti per il 2021 anche a valere sull'annualità tariffaria 2022, limitatamente al periodo strettamente necessario per la revisione degli stessi per il nuovo periodo regolatorio, essendole stato precluso l'avvio della consultazione richiesto in data 13 dicembre 2021. Il 18 febbraio, ART ha risposto invitando ADR ad avviare le consultazioni con l'utenza nei termini descritti, riservandosi il diritto di effettuare le valutazioni di propria competenza a valle dell'esito delle stesse. Queste ultime si sono svolte il 28 febbraio 2022 con una previsione tariffaria per il 2022 in continuità con quella in vigore, come peraltro già previsto nella dinamica tariffaria presentata all'ART a metà dicembre 2021 e coerentemente con l'intenzione, già prospettata al mercato, di promuovere una proposizione tariffaria orientata alla stabilità e supportata da regole certe.

Compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da COVID-19 dai gestori aeroportuali

In data 4 marzo 2022, ENAC ha comunicato di aver provveduto, previa informativa al Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile, all'erogazione di un'anticipazione in favore di tutti i beneficiari dei ristori previsti dal Decreto interministeriale 25 novembre 2021, adottato ai sensi dell'art. 1, co. 718, della legge n. 178 del 2020. Tale iniziativa è resa possibile dalla circostanza che ENAC ha verificato che il totale delle richieste non supera la disponibilità complessiva del fondo e quindi non sussistono le condizioni per l'applicazione di riduzioni e limiti che la legge avrebbe imposto in tale circostanza. L'importo messo in pagamento da parte di ENAC, pari al 50% della richiesta di ristoro del danno, è stato incassato dalla società in data 8 marzo 2022 ed ammonta a 109,6 milioni di euro.

Il Consiglio di Amministrazione

Allegati

Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni	276
---	-----

Allegato 1

Elenco delle partecipazioni

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale (Euro) (*)	Soci	% Possesso	% Interessenza gruppo ADR	Metodo di consolidamento o criterio di valutazione
CAPOGRUPPO								
Aeroporti di Roma S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Gestione aeroportuale	Euro	62.224.743				
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Telefonia	Euro	600.000	Aeroporti di Roma S.p.A. ADR Ingegneria S.p.A.	99 1	100	Integrale
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	Euro	4.000.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Ingegneria S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Coordinamento attività per realizzazione grandi opere aeroportuali	Euro	500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Gestione della sosta e di parcheggi	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Infrastrutture S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Attività edilizia e costruzione	Euro	5.050.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di controllo e sicurezza	Euro	400.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di pulizia	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
Fiumicino Energia S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro	741.795	Aeroporti di Roma S.p.A.	87,14	87,14	Integrale
Leonardo Energia - Società Consortile A R.I.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro	10.000	Aeroporti di Roma S.p.A. Fiumicino Energia S.r.l.	10 90	88,43	Integrale
IMPRESE COLLEGATE								
Spea Engineering S.p.A.	Roma	Servizi di ingegneria e progettazione	Euro	6.966.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata con il metodo del patrimonio netto
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fall.	Tessera (Venezia)	Catering aeroportuale	Euro	103.200	Aeroporti di Roma S.p.A.	20		Valutata al costo
ALTRE PARTECIPAZIONI								
Aeroporto di Genova S.p.A.	Genova Sestri	Gestione aeroportuale	Euro	7.746.900	Aeroporti di Roma S.p.A.	15		Valutata al fair value
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	Gestione aeroportuale	Euro	23.920.556	Aeroporti di Roma S.p.A.	5,37		Valutata al fair value
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
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Approvvigionamento sul mercato elettrico	Euro	114.864	Aeroporti di Roma S.p.A.	0,99		Valutata al fair value
Convention Bureau Roma & Lazio s.c.r.l.	Roma	Attività connessa turismo MICE ¹ e turismo d'affari	Euro	133.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	1 quota (euro 1.000)		Valutata al fair value

* MICE (Meetings, Incentives, Conferances, 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 2021, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Aeroporti di Roma S.p.A. (nel seguito anche la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

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

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

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709900159
R.E.A. Milano N. 512967
Partita IVA 00709900159
VAT number IT00709900159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

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.

Valutazione del fondo per rinnovo infrastrutture aeroportuali

Note illustrative al bilancio: nota illustrativa n. 4 "Principi contabili applicati" – sezione "fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" e sezione "Stime e valutazioni" e nota illustrativa n.6.13" Fondo rinnovo infrastrutture"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 include il "fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" pari a €216,8 milioni (di cui quota non corrente pari a €161,7 milioni e quota corrente pari a €55,1 milioni).</p> <p>Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che il Gruppo dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dal contratto di concessione, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali ottenute in concessione.</p> <p>La stima del suddetto fondo è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di manutenzione straordinaria, ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la natura degli interventi da effettuare, la tempistica prevista, la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti e la componente finanziaria da applicare in funzione dei tempi di intervento.</p> <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la valutazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Comprensione del processo di stima utilizzato dal Gruppo ai fini della determinazione del fondo in oggetto; — analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni incluse nelle relazioni predisposte dai responsabili tecnici delle società del Gruppo riguardanti la programmazione, la natura e i costi degli interventi di manutenzione straordinaria, di ripristino e di sostituzione; — verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dal Gruppo per l'effettuazione delle stime; — analisi della ragionevolezza del tasso applicato dal Gruppo per l'attualizzazione del fondo; — verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione del fondo; — esame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime; — analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note illustrative al bilancio consolidato e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Altri aspetti

Il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 23 marzo 2021, ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
 31 dicembre 2021

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Aeroporti di Roma S.p.A. per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Aeroporti di Roma S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

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;



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

- 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 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 relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio 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.



Gruppo Aeroporti di Roma
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 2, lettera b), del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2021, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b), del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2021 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2021 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D.Lgs. 254/16

Gli Amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 254/16. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli Amministratori della dichiarazione di carattere non finanziario. Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 254/16, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Roma, 31 marzo 2022

KPMG S.p.A.

Marco Mele
Socio

Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021

Prospetti Contabili di _____ **288**
Aeroporti di Roma S.p.A.

Note Illustrative di _____ **296**
Aeroporti di Roma S.p.A.

**Relazione della Società
di Revisione** ——— 344

**Relazione del Collegio
Sindacale** ——— 352

Prospetti Contabili di Aeroporti di Roma S.p.A.

**Situazione patrimoniale-
finanziaria** ——— 290

Conto economico ——— 292

**Conto economico
complessivo** ——— 293

**Prospetto delle variazioni
del patrimonio netto** ——— 294

Rendiconto finanziario ——— 295

Situazione patrimoniale-finanziaria

Attività (Euro)	Note	31.12.2021	Di cui correlate	31.12.2020	Di cui correlate
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	5.1	47.417.819		49.912.202	
Diritti concessori		2.452.595.958		2.437.526.013	
Altre attività immateriali		44.712.100		43.254.988	
Attività immateriali	5.2	2.497.308.058		2.480.781.001	
Partecipazioni	5.3	52.949.250		45.613.304	
Altre attività finanziarie non correnti	5.4	717.757		1.188.101	
Attività per imposte anticipate	5.5	91.685.524		89.643.989	
Altre attività non correnti	5.6	445.070		456.371	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		2.690.523.478		2.667.594.968	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Rimanenze		4.424.273		4.996.295	
Crediti commerciali		184.281.748	9.513.996	258.556.777	8.914.582
Attività commerciali	5.7	188.706.021	9.513.996	263.553.072	8.914.582
Altre attività finanziarie correnti	5.4	3.676.091	1.350.000	1.350.000	1.350.000
Attività per imposte correnti	5.8	75.633.783	75.554.516	4.474.580	4.377.616
Altre attività correnti	5.9	256.918.676	471.549	29.804.978	483.266
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.10	638.617.202	6.993.394	1.086.181.038	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		1.163.551.773	93.883.455	1.385.363.668	15.125.464
TOTALE ATTIVITÀ		3.854.075.251	93.883.455	4.052.958.636	15.125.464

Patrimonio netto e passività (Euro)	Note	31.12.2021	Di cui correlate	31.12.2020	Di cui correlate
PATRIMONIO NETTO					
Capitale sociale		62.224.743		62.224.743	
Riserve e utili portati a nuovo		940.540.015		1.061.783.877	
Utile (perdita) dell'esercizio		(44.867.618)		(143.353.203)	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	5.11	957.897.140		980.655.417	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	5.12	8.792.342		10.787.190	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	155.554.845		144.377.348	
Altri fondi per rischi ed oneri	5.14	19.689.010		17.238.138	
Fondi per accantonamenti non correnti		184.036.197		172.402.676	
Prestiti obbligazionari		1.521.415.789		1.006.472.788	
Finanziamenti a medio-lungo termine		656.359.626		873.670.885	
Strumenti finanziari - derivati		81.230.275		161.238.458	
Altre passività finanziarie		2.591.603	1.397.042	1.818.861	
Passività finanziarie non correnti	5.15	2.261.597.293	1.397.042	2.043.200.992	
Altre passività non correnti	5.16	985.957		0	
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		2.446.619.447	1.397.042	2.215.603.668	
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	5.12	614.790		889.192	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	53.287.409		47.339.549	
Altri fondi per rischi ed oneri	5.14	3.530.948		7.424.359	
Fondi per accantonamenti correnti		57.433.147		55.653.100	
Debiti commerciali	5.17	159.859.657	65.490.363	181.187.750	72.455.850
Passività commerciali		159.859.657	65.490.363	181.187.750	72.455.850
Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine		37.758.077	567.370	431.391.443	211.877
Strumenti finanziari - derivati		38.472.489		59.706.476	
Altre passività finanziarie correnti		13.635.893	13.635.911	9.125.305	9.125.323
Passività finanziarie correnti	5.15	89.866.459	14.203.281	500.223.224	9.337.200
Passività per imposte correnti	5.8	7.320.326		0	
Altre passività correnti	5.18	135.079.075	482.988	119.635.477	845.065
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		449.558.664	80.176.632	856.699.551	82.638.115
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		3.854.075.251	81.573.674	4.052.958.636	82.638.115

Conto economico

(EURO)	NOTE	2021	di cui correlate	2020	di cui correlate
RICAVI	6.1				
Ricavi da gestione aeroportuale		289.065.891	24.631.561	260.908.134	21.020.057
Ricavi per servizi di costruzione		98.581.107		98.060.165	
Altri ricavi operativi		228.595.357	3.994.473	9.426.947	4.521.755
TOTALE RICAVI		616.242.355	28.626.034	368.395.246	25.541.812
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	6.2	(8.587.752)		(8.105.741)	(3.270)
Costi per servizi	6.3	(311.601.555)	(202.139.220)	(279.449.410)	(158.769.239)
Costo per il personale	6.4	(74.196.369)	(786.992)	(70.495.294)	(442.635)
Canoni concessori		(10.033.832)		(8.298.954)	
Costo per godimento beni di terzi		(639.656)		(684.646)	
(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali		(17.140.694)		(6.834.209)	
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri		(3.582.218)		1.173.154	
Altri costi		(144.956.279)		(11.056.023)	
Altri costi operativi	6.5	(176.352.679)	(120.007)	(25.700.678)	(180.003)
Ammortamento attività materiali	5.1	(13.602.161)		(14.577.637)	
Ammortamento diritti concessori immateriali	5.2	(83.820.450)		(85.847.371)	
Ammortamento altre attività immateriali	5.2	(5.611.869)		(5.890.424)	
Ammortamenti		(103.034.480)		(106.315.432)	
TOTALE COSTI		(673.772.835)	(203.046.219)	(490.066.555)	(159.395.147)
RISULTATO OPERATIVO		(57.530.480)		(121.671.309)	
Proventi finanziari	6.6	17.551.455	65.724	1.496.360	
Oneri finanziari	6.6	(62.897.004)	(14.429)	(74.495.651)	(1.090.934)
Utili (perdite) su cambi	6.6	(16.723.597)		13.553.106	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI		(62.069.146)	51.295	(59.446.185)	(1.090.934)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		(119.599.626)		(181.117.494)	
Imposte sul reddito	6.7	74.732.008		37.764.291	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		(44.867.618)		(143.353.203)	
Risultato netto attività operative cessate					
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		(44.867.618)		(143.353.203)	

Conto economico complessivo

(Migliaia di euro)	Note	2021	2020
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		(44.868)	(143.353)
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	5.15	42.134	(31.989)
Effetto fiscale		(10.112)	6.825
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale		32.022	(25.164)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici ai dipendenti	5.12	(153)	(126)
Effetto fiscale		37	(68)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	5.3	(13.020)	(27.591)
Altre componenti del conto economico complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale		(13.136)	(27.785)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	5.15	3.224	1.539
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE		22.110	(51.410)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO		(22.758)	(194.763)

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

	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	Totale patrimonio netto
(Migliaia di euro)								
Saldo al 31 dicembre 2019	62.225	12.462	667.389	(88.107)	0	277.182	243.193	1.174.344
Utile (perdita) dell'esercizio							(143.353)	(143.353)
Altre componenti dell'utile complessivo:				(23.625)	(27.591)	(194)		(51.410)
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge, al netto dell'effetto fiscale				(23.625)				(23.625)
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						(194)		(194)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni					(27.591)			(27.591)
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				(23.625)	(27.591)	(194)	(143.353)	(194.763)
Destinazione utile dell'esercizio precedente residuo						243.193	(243.193)	0
Altre variazioni						1.074	0	1.074
Saldo al 31 dicembre 2020	62.225	12.462	667.389	(111.732)	(27.591)	521.255	(143.353)	980.655
Utile (perdita) dell'esercizio							(44.868)	(44.868)
Altre componenti dell'utile complessivo:				35.246	(13.020)	(116)		22.110
Quota efficace strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge, al netto dell'effetto fiscale				35.246				35.246
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per beneficiari dipendenti, al netto dell'effetto fiscale						(116)		(116)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni					(13.020)			(13.020)
Utile (perdita) complessivo dell'esercizio				35.246	(13.020)	(116)	(44.868)	(22.758)
Destinazione utile dell'esercizio precedente residuo						(143.353)	143.353	0
Altre variazioni						0	0	0
Saldo al 31 dicembre 2021	62.225	12.462	667.389	(76.486)	(40.611)	377.786	(44.868)	957.897

Rendiconto finanziario

(Migliaia di Euro)	NOTE	2021	2020
Utile (perdita) dell'esercizio		(44.868)	(143.353)
Rettificato da:			
Ammortamenti	5.1/5.2	103.034	106.315
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	65.915	38.809
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	6.6	24	1.239
Variazioni altri fondi		(3.903)	1.661
Svalutazione (rivalutazione) di attività finanziarie non correnti e partecipazioni		0	1.107
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		(13.135)	(33.159)
Altri costi (ricavi) non monetari		11.794	10.088
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni		(221.004)	(98.644)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)		(102.143)	(115.937)
Investimenti in attività materiali (*)	5.1	(11.884)	(13.256)
Investimenti in attività immateriali (**)	5.2	(114.817)	(106.170)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	5.13	(48.774)	(31.975)
Investimenti in partecipazioni		(24.056)	(1)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni		13.334	12.765
Variazione netta delle altre attività non correnti		11	(57)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)		(186.186)	(138.694)
Emissione di prestiti obbligazionari		491.643	297.732
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	5.15	0	678.818
Rimborsi di prestiti obbligazionari		(400.001)	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine		(212.500)	(112.500)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		(42.462)	1.921
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		(426)	165
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)		(163.746)	866.136
FLUSSO DI CASSA NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C)		(452.075)	611.505
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	5.10	1.077.056	465.551
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	5.10	624.981	1.077.056

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 280 mila euro nel 2021 e per 1.698 mila euro nel 2020

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 5.097 mila euro nel 2021 e per 124 mila euro nel 2020

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

(Migliaia di Euro)	2021	2020
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio	1.077.056	465.551
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.086.181	489.063
Rapporti di conto corrente con società controllate	(9.125)	(23.512)
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio	624.981	1.077.056
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	638.617	1.086.181
Rapporti di conto corrente con società controllate	(13.636)	(9.125)

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

(Migliaia di Euro)	2021	2020
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	2.242	24.344
Interessi attivi incassati	84	1.284
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	50.042	47.771

Note Illustrative di Aeroporti di Roma S.p.A.

1	Informazioni generali	298	7	Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	331
2	Forma e contenuto del Bilancio	299	8	Altre garanzie, impegni e rischi	332
3	Principi contabili applicati	300	9	Rapporti con parti correlate	336
4	Contratto di concessione	301	10	Altre informazioni	339
5	Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria	302	11	Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio	343
6	Informazioni sulle voci di conto economico	325			

1. Informazioni generali

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

La Società ha sede legale in Fiumicino, Via Pier Paolo Racchetti, 1, e sede secondaria in Ciampino, Via Appia Nuova 1651. La durata della Società è attualmente fissata fino al 31 dicembre 2050, salvo proroga.

Alla data del presente Bilancio, Atlantia S.p.A. ("Atlantia") è l'azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (61.842.535, pari al 99,386% del capitale).

In data 15 ottobre 2021 Atlantia, a seguito di delibera del proprio Consiglio di Amministrazione del 14 ottobre 2021, ha comunicato la cessazione dell'esercizio di attività di direzione e coordinamento nei confronti di ADR.

Il presente Bilancio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione dell'8 marzo 2022 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 2021 è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 4 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità ai principi contabili internazionali (International Accounting Standards – IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC) riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del Regolamento CE n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio.

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

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

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

Tutti i valori sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato. L'euro rappresenta sia la valuta funzionale di ADR che quella della presentazione del bilancio.

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

3.

Principi contabili applicati

I principi contabili e i criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 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

	31.12.2020			Variazione				31.12.2021		
	Costo	Fondo amm.To	Valore netto	Investimenti	Amm.Ti	Altre variazioni	Alienazioni	Costo	Fondo amm.To	Valore netto
(Migliaia di euro)										
Terreni e fabbricati	16.056	(228)	15.828	0	(161)	1	0	16.057	(389)	15.668
Impianti e macchinari	82.066	(69.998)	12.068	163	(8.014)	41	0	81.663	(77.405)	4.258
Attrezzature industriali e commerciali	14.483	(12.884)	1.599	380	(666)	355	0	15.169	(13.501)	1.668
Altri beni	37.909	(30.107)	7.802	1.849	(3.359)	5.660	0	45.016	(33.064)	11.952
Immobilizzazioni in corso e acconti	9.798	0	9.798	6.807	0	(6.640)	0	9.965	0	9.965
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	4.791	(1.974)	2.817	2.685	(1.402)	(193)	0	5.801	(1.894)	3.907
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	165.103	(115.191)	49.912	11.884	(13.602)	(776)	0	173.671	(126.253)	47.418

	31.12.2019			Variazione				31.12.2020		
	Costo	Fondo amm.To	Valore netto	Investim.	Amm.Ti	Altre variazioni	Alienazioni	Costo	Fondo amm.To	Valore netto
(Migliaia di euro)										
Terreni e fabbricati	15.722	(74)	15.648	184	(154)	150	0	16.056	(228)	15.828
Impianti e macchinari	86.647	(65.601)	21.046	393	(9.459)	102	(14)	82.066	(69.998)	12.068
Attrezzature industriali e commerciali	13.977	(12.041)	1.936	506	(843)	0	0	14.483	(12.884)	1.599
Altri beni	36.098	(27.716)	8.382	1.586	(2.792)	629	(3)	37.909	(30.107)	7.802
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.557	0	1.557	9.128	0	(887)	0	9.798	0	9.798
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	3.911	(1.094)	2.817	1.459	(1.330)	(129)	0	4.791	(1.974)	2.817
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	157.912	(106.526)	51.386	13.256	(14.578)	(135)	(17)	165.103	(115.191)	49.912

Le Attività materiali, pari a 47.418 mila euro (49.912 mila euro al 31 dicembre 2020), si decrementano nell'esercizio di 2.494 mila euro principalmente per effetto degli ammortamenti (13.602 mila euro), in parte compensati dagli investimenti dell'anno (11.884 mila euro).

Gli investimenti, pari a 11.884 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- ◆ nella classe Attrezzature Industriali e Commerciali (380 mila euro), principalmente relativi ad acquisti termocamere e simili;
- ◆ nell'ambito della classe Altri beni (1.849 mila euro), principalmente ad apparati CED a servizio della sala APOC per 875 mila euro, macchine elettroniche per 541 mila euro e mobili/arredi per 433 mila euro;
- ◆ nella classe immobilizzazioni in corso e acconti (6.807 mila euro) principalmente all'installazione di monitor, ledwall ed apparati di rete del nuovo sistema aerostazioni per 5.281 mila euro, alla Sala di Controllo Unica (APOC) per 510 mila euro, alle forniture di apparati sicurezza al T3 per 258 mila euro, oltre che ad anticipi erogati a fornitori per 280 mila euro;
- ◆ nella classe Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni (2.685 mila euro) principalmente a Diritto d'uso su impianti e macchinari (392 mila euro) e su fabbricati (2.293 mila euro).

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

5.2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

(Migliaia di euro)	31.12.2020			Variazione			31.12.2021		
	Costo	Fondo amm.To	Valore netto	Investim.	Amm.Ti	Altre variazioni	Costo	Fondo amm.To	Valore netto
Diritti concessori									
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.179.164	(999.988)	1.179.176	0	(46.242)	0	2.179.164	(1.046.230)	1.132.934
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.537.067	(278.717)	1.258.350	98.872	(37.578)	18	1.635.939	(316.277)	1.319.662
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.716.231	(1.278.705)	2.437.526	98.872	(83.820)	18	3.815.103	(1.362.507)	2.452.596
Altre attività immateriali	85.846	(65.299)	20.547	10.848	(5.612)	24	96.718	(70.911)	25.807
Anticipi a fornitori	22.708	0	22.708	5.097	0	(8.900)	18.905	0	18.905
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	108.554	(65.299)	43.255	15.945	(5.612)	(8.876)	115.623	(70.911)	44.712
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.824.785	(1.344.004)	2.480.781	114.817	(89.432)	(8.858)	3.930.726	(1.433.418)	2.497.308

(Migliaia di euro)	31.12.2019			Variazione			31.12.2020		
	Costo	Fondo amm.To	Valore netto	Investim.	Amm.Ti	Altre Variazioni	Costo	Fondo amm.To	Valore netto
Diritti concessori									
Concessione aeroportuale - diritti acquisiti	2.179.164	(951.819)	1.227.345	0	(48.169)	0	2.179.164	(999.988)	1.179.176
Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture	1.439.007	(241.046)	1.197.961	98.060	(37.678)	7	1.537.067	(278.717)	1.258.350
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	3.618.171	(1.192.865)	2.425.306	98.060	(85.847)	7	3.716.231	(1.278.705)	2.437.526
Altre attività immateriali	77.791	(59.409)	18.382	7.986	(5.890)	69	85.846	(65.299)	20.547
Anticipi a fornitori	35.272	0	35.272	124	0	(12.688)	22.708	0	22.708
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	113.063	(59.409)	53.654	8.110	(5.890)	(12.619)	108.554	(65.299)	43.255
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	3.731.234	(1.252.274)	2.478.960	106.170	(91.737)	(12.612)	3.824.785	(1.344.004)	2.480.781

Le Attività immateriali, pari a 2.497.308 mila euro (2.480.781 mila euro al 31 dicembre 2020) si incrementano di 16.527 mila euro principalmente per effetto degli investimenti dell'esercizio, pari a 114.817 mila euro, parzialmente compensati dagli ammortamenti, pari a 89.432 mila euro, e dal recupero di acconti corrisposti a fornitori per 8.900 mila euro.

La voce Diritti concessori include la concessione relativa alla gestione del sistema aeroportuale della Capitale; per maggiori informazioni sul rapporto concessorio si rinvia alla Nota 4. In dettaglio:

- ◆ Concessione aeroportuale - diritti acquisiti: rappresenta il valore della concessione per l'esercizio aeroportuale, acquisito a titolo oneroso; tale valore è stato rilevato contabilmente in sede di fusione per incorporazione di ADR in Leonardo S.p.A. (ora ADR) ed è espressivo del maggior prezzo pagato da Leonardo S.p.A. per le azioni ADR rispetto al valore pro quota del patrimonio netto della Società;
- ◆ Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture: include gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture e/o di miglioria e ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale esistente effettuati da ADR.

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale - investimenti su infrastrutture sono pari a 98.872 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 61,8 milioni di euro, volti alla realizzazione della nuova Area di Imbarco A e dell'Avancorpo del Terminal 1;
- ◆ interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 14,1 milioni di euro;
- ◆ interventi di realizzazione sala di controllo centralizzata per 4,9 milioni di euro;
- ◆ interventi su piste e piazzali per 7,5 milioni di euro;
- ◆ interventi di ottimizzazione BHS per 1,7 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2021 non sono stati identificati indicatori di impairment. A tal riguardo si specifica che in sede di predisposizione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020, la Società aveva proceduto ad effettuare un impairment test per tener conto degli impatti previsti derivanti dalla pandemia da COVID-19. Ai fini della predisposizione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021, non sono state rilevate, nell'analisi dei fattori interni ed esterni, variazioni significative rispetto a quanto considerato nell'ambito del suddetto impairment test, confermando le relative risultanze di recuperabilità del capitale investito netto del Gruppo e, pertanto, delle attività iscritte nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021.

Le Altre attività immateriali, pari a 25.807 mila euro (20.547 mila euro al 31 dicembre 2020), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 10.848 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

5.3 PARTECIPAZIONI

	31.12.2020			Variazione			31.12.2021		
	Valore lordo	Svalutaz. Cumulate	Valore netto	Increment.	Decrem.	Svalutaz. / Rivalutaz.	Valore lordo	Svalutaz. Cumulate	Valore netto
(Migliaia di euro)									
IMPRESE CONTROLLATE									
ADR Assistance S.r.l.	4.000	0	4.000	0	0	0	4.000	0	4.000
ADR Tel S.p.A.	594	0	594	0	0	0	594	0	594
ADR Mobility S.r.l.	1.756	0	1.756	0	0	0	1.756	0	1.756
ADR Security S.r.l.	500	0	500	0	0	0	500	0	500
Airport Cleaning S.r.l.	2.000	0	2.000	0	0	0	2.000	0	2.000
ADR Ingegneria S.p.A.	100	0	100	1.400	0	0	1.500	0	1.500
ADR Infrastrutture S.p.A.	0	0	0	12.200	0	0	12.200	0	12.200
Fiumicino Energia S.r.l.	0	0	0	10.456	0	0	10.456	0	10.456
Leonardo Energia - Società Consortile a r.l.	0	0	0	1	0	0	1	0	1
	8.950	0	8.950	24.057	0	0	33.007	0	33.007
IMPRESE COLLEGATE									
Pavimental S.p.A.	9.768	(6.068)	3.700	0	(3.700)	0	6.068	(6.068)	0
Spea Engineering S.p.A.	14.324	(7.624)	6.700	0	0	0	14.324	(7.624)	6.700
Consorzio E.T.L. in liquidazione	10	(10)	0	0	0	0	0	0	0
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	3.883	(3.883)	0	0	0	0	3.883	(3.883)	0
	27.985	(17.585)	10.400	0	(3.700)	0	24.275	(17.575)	6.700
ALTRE IMPRESE									
Azzurra Aeroporti S.p.A.	52.000	(26.913)	25.087	0	0	(12.544)	52.000	(39.457)	12.543
Aeroporto di Genova S.p.A.	1.394	(697)	697	0	0	0	1.394	(697)	697
S.A.CAL. S.p.A.	1.307	(831)	476	0	0	(476)	1.307	(1.307)	0
Consorzio Autostrade Italiane Energia	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Leonardo Energia - Società Consortile A R.L.	1	0	1	0	(1)	0	0	0	0
Convention Bureau Roma e Lazio s.c.r.l.	1	0	1	0	0	0	1	0	1
	54.704	(28.441)	26.263	0	(1)	(13.020)	54.703	(41.461)	13.242
TOTALE PARTECIPAZIONI	91.639	(46.026)	45.613	24.057	(3.701)	(13.020)	111.985	(59.036)	52.949

L'ammontare delle Partecipazioni si incrementa di 7.336 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 per l'effetto combinato di:

- ◆ aumento di capitale a pagamento per 1.400 mila euro nella società ADR Ingegneria che ha preso in affitto, con efficacia dal 1° marzo 2021, il ramo di azienda di Spea Engineering specializzato nelle attività di ingegneria e direzione lavori in ambito aeroportuale;
- ◆ acquisizione, in data 21 gennaio 2021, del 100% del capitale nella società ADR Infrastrutture, società precedentemente detenuta da Pavimental, nella quale era stato ad inizio anno conferito dalla stessa Pavimental il ramo di azienda specializzato nella costruzione e manutenzione di infrastrutture e piste aeroportuali. Il prezzo di acquisto è stato pari a 12.200 mila euro;
- ◆ acquisizione, in data 1° luglio 2021, dell'87,14% del capitale della società Fiumicino Energia da Atlantia S.p.A., ad un prezzo di 10.456 mila euro. Alla società Fiumicino Energia fa capo la centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. La gestione della centrale di cogenerazione è affidata, in virtù di un contratto di affitto di ramo di azienda, a Leonardo Energia, partecipata da Fiumicino Energia e da ADR, con rispettive quote del 90% e del 10%;

- ◆ riclassifica della partecipazione detenuta in Leonardo Energia tra le imprese controllate a seguito dell'acquisizione della partecipazione di controllo nel capitale di Fiumicino Energia;
- ◆ cessione della partecipazione del 20% detenuta nel capitale di Pavimental S.p.A. ad Autostrade per l'Italia S.p.A. ("ASPI"), avvenuta in data 23 aprile 2021, ad un prezzo di 3.700 mila euro; sulla base degli accordi tra le parti tale prezzo risulta soggetto ad un meccanismo di revisione in aumento o in diminuzione nel caso in cui il valore di cessione di un importante macchinario (costituito da una fresa meccanica di proprietà Pavimental destinata alla dismissione), dovesse differire da quello incorporato nel suddetto prezzo di vendita della partecipazione. Le parti hanno fissato un tempo di 32 mesi per finalizzare la cessione del macchinario, trascorso il quale sarà direttamente ASPI ad acquisirlo ad un prezzo prestabilito;
- ◆ svalutazione della partecipazione in Azzurra Aeroporti S.p.A. (posseduta per una quota pari al 7,77% del capitale) di 12.544 mila euro per effetto della valutazione al fair value;
- ◆ riduzione del valore delle partecipazioni in S.A.CAL. S.p.A (-476 mila euro) per effetto della valutazione al fair value della società basata sulle migliori informazioni disponibili alla data di redazione del bilancio.

Si segnala, inoltre, la chiusura del processo di liquidazione del Consorzio E.T.L., con la cancellazione del Consorzio dal registro delle imprese avvenuta in data 17 agosto 2021.

Il dettaglio delle Partecipazioni detenute al 31 dicembre 2021, 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 31.12.2021 (Mi- gliata di euro) (*)	Utile (perdita) esercizio 2021 (migliaia di euro) (*)	Valore di carico (migliaia di euro)
IMPRESE CONTROLLATE									
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	4.000.000	1	100%	8.570	3.355	4.000
ADR Tel S.p.A	Fiumicino (Roma)	euro	600.000	600.000	600.000	99%	13.288	2.563	594
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	14.037	(1.676)	1.756
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	400.000	1	100%	1.712	47	500
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	1.500.000	1	100%	5.129	1.009	2.000
ADR Ingegneria S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	1	500.000	1	100%	2.821	1.228	1.500
ADR Infrastrutture S.p.A.	Fiumicino (Roma)	euro	1	5.050.000	1	100%	14.349	(801)	12.200
Fiumicino Energia S.r.l.	Fiumicino (Roma)	euro	1	741.795		87,14%	12.275	294	10.456
Leonardo Energia – Società Consortile A.R.L.	Fiumicino (Roma)	euro	1	10.000	1	10% ¹	268	0	1
TOTALE IMPRESE CONTROLLATE									33.007
IMPRESE COLLEGATE									
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	Tessera (Venezia)	euro	20.000	103.200	4.000	20%	0	0	0
Spea Engineering S.p.A.	Milano	euro	1.350.000	6.966.000	270.000	20%	33.809	(6.820)	6.700
TOTALE IMPRESE COLLEGATE									6.700
ALTRE IMPRESE									
Azzurra Aeroporti S.p.A.	Roma	euro	3.783.734	3.221.234	250.000	7,77%	178.740	(191.044)	12.543
Aeroporto di Genova S.p.A.	Genova Sestri	euro	15.000	7.746.900	2.250	15%	5.585	(2.460)	697
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	euro	46.268	23.920.556	2.485	5,37%	3.982	(8.520)	0
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	euro	1	114.864	1	0,99%			1
Convention Bureau Roma e Lazio s.c.r.l.	Roma	euro	133	133.000		1 quota (euro 1.000)			1
TOTALE ALTRE IMPRESE									13.242
TOTALE PARTECIPAZIONI									52.949

(*) I dati relativi al patrimonio netto e alla perdita di esercizio di Aeroporto di Genova S.p.A. e S.A.CAL. S.p.A. sono relativi all'esercizio 2020 (ultimo bilancio approvato).

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

¹ Controllo indiretto per il tramite di Fiumicino Energia S.r.l.

medesima nei confronti di una banca che ha concesso, nell'interesse di Azzurra, in favore dei creditori finanziari di quest'ultima, una garanzia per il servizio del debito dell'operazione in discorso.

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

5.4 ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI

(Migliaia di euro)	31.12.2021			31.12.2020		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE						
Derivati con fair value attivo	1.900	1.900	0	0	0	0
Altre attività finanziarie	2.494	1.776	718	2.538	1.350	1.188
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE	4.394	3.676	718	2.538	1.350	1.188

Derivati con fair value attivo

ADR utilizza derivati a copertura del rischio di cambio e del rischio tasso di interesse per contrastare impatti negativi sui flussi di cassa che possano scaturire da eventuali variazioni sfavorevoli del tasso di cambio e di interesse.

A dicembre 2021, ADR ha sottoscritto due contratti di interest rate swap di tipo forward starting, con attivazione ad aprile 2022, per un nozionale complessivo di 100 milioni di euro, aventi la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse per nuovo debito altamente probabile con attivazione prevista nel 2022. Tali contratti, le cui principali caratteristiche sono riportate di seguito, presentano al 31 dicembre 2021 un fair value positivo di 1.900 mila euro.

Controparte	Società	Strum.	Tipol	Rischio coperto	Data sottoscr.	Scad.	Valore nozionale coperto	Tasso applic.	Fair value del derivato		Variazione del fair value	
									Al 31.12.2021	Al 31.12.2020	A c/economico (**)	A OCI (***)
Gruppo Crédit Agricole, Barclays	ADR	IRS FWD (*)	CF	I	12.2021	04.2032	100.000	Pagano un tasso fisso medio dello 0,149% e ricevono Euribor a 6 mesi	1.900	0	0	1.900
TOTALE									1.900	0	0	1.900
di cui:												
Derivati di copertura di rischi di cambio									0	0		
Derivati di copertura di rischi di interesse									1.900	0		

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

(**) alla voce "Proventi (oneri) Finanziari"

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

CF: cash flow value hedge - I: interesse

Per le tecniche di valutazione e gli input utilizzati nella determinazione del fair value dei derivati si rinvia alla Nota 8.4 Informazioni sulle valutazioni al fair value.

Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 718 mila euro (1.188 mila euro al 31 dicembre 2020) e si riferiscono sostanzialmente agli oneri accessori sostenuti per la sottoscrizione della linea di finanziamento Revolving che, anche nel 2021, è rimasta inutilizzata. Per dettagli si rinvia alla Nota 5.15.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 1.776 mila euro (1.350 mila euro al 31 dicembre 2020) e sono riconducibili per 1.350 mila euro al credito verso la collegata Spea Engineering a fronte dei dividendi deliberati nel 2018 e non ancora corrisposti.

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)	31.12.2020	Variazione			31.12.2021
		Accantonamenti	Rilasci	Imposte antic./ Diff. Su proventi/ oneri rilevati nel PN	
IMPOSTE ANTICIPATE					
Accantonamenti (utilizzi) dei fondi rinnovo infra-strutture aeroportuali	31.842	2.354	(4.225)	0	29.971
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	57	2	(16)	0	43
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	8.352	32.572	(1.769)	0	39.155
Costo ammortizzato e strumenti derivati	35.345	0	(36)	(11.130)	24.179
Fondi rischi ed oneri	4.866	805	(1.185)	0	4.486
Perdite fiscali e ACE	46.093	0	(15.615)	0	30.478
Altre	1.385	379	(385)	37	1.416
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	127.940	36.112	(23.231)	(11.093)	129.728
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI					
Costo ammortizzato e strumenti derivati	16	0	0	0	16
Applicazione IFRIC 12	38.280	1.549	(1.803)	0	38.026
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	38.296	1.549	(1.803)	0	38.042
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	89.644	34.563	(21.428)	(11.093)	91.686

L'incremento di 2.042 mila euro registrato nel 2021 è ascrivibile alle imposte anticipate rilevate sull'accantonamento al fondo svalutazione crediti, parzialmente compensato dal decremento delle imposte anticipate stanziato lo scorso anno, a fronte della perdita fiscale IRES 2020, per la quota parte trasferita al consolidato fiscale e remunerata nel 2021, alla variazione positiva del fair value dei derivati, alla dinamica del fondo di rinnovo infrastrutture aeroportuali.

In merito alle imposte differite attive che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche della Società.

5.6 ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre attività non correnti, pari a 445 mila euro (456 mila euro al 31 dicembre 2020), sono relative a depositi cauzionali.

5.7 ATTIVITÀ COMMERCIALI

Le Attività commerciali, pari a 188.706 mila euro (263.553 mila euro al 31 dicembre 2020), comprendono:

- ◆ rimanenze pari a 4.424 mila euro (4.996 mila euro al 31 dicembre 2020), costituite da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, ecc.;
- ◆ crediti commerciali pari a 184.282 mila euro (258.557 mila euro al 31 dicembre 2020), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente:

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Crediti verso clienti	341.898	286.923	54.975
Crediti verso imprese controllate	7.423	5.873	1.550
Crediti verso impresa controllante	123	301	(178)
Crediti per servizi di costruzione	0	8.051	(8.051)
Altri crediti commerciali	957	1.590	(633)
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZ.	350.401	302.738	47.663
Fondo svalutazione crediti	(164.377)	(36.602)	(121.942)
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(1.742)	(7.579)	(5.837)
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(166.119)	(44.181)	(121.938)
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	184.282	258.557	(74.275)

I Crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione) ammontano complessivamente a 341.898 mila euro e si incrementano di 54.975 mila euro in relazione all'aumento dei volumi di attività registrato nell'ultima frazione dell'esercizio rispetto a quelli dello stesso periodo dell'anno precedente.

Si segnala che, a fine esercizio 2021, ADR ha sottoscritto - insieme alle società controllate ADR Mobility ed ADR Tel - un accordo con l'amministrazione straordinaria di Alitalia SAI, avente la finalità di regolare una complessa serie di rapporti pregressi al fine di dare definitiva chiarezza ai rispettivi diritti di credito ed eliminare, con lo stesso atto, i rischi connessi all'esito dell'azione giudiziaria intrapresa avverso l'azione revocatoria attivata dall'amministrazione straordinaria nei confronti delle tre società citate. L'accordo ha riguardato in particolare i crediti prededucibili sorti dall'1.1.2020. Per i dettagli si rinvia alla Nota 9.5 Contenzioso, del Bilancio consolidato.

I crediti per servizi regolamentati verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria, assoggettabili ai meccanismi di riequilibrio economico-finanziario di Convenzione, insinuati e da insinuare al passivo della procedura, sono stati accantonati al fondo di svalutazione in considerazione degli esiti della procedura di cessione del ramo "aviation" ad ITA eseguita nell'ottobre 2021 (prezzo di cessione pari a 1 Euro) che, anche in relazione alle recenti determinazioni della Commissione Europea e del Governo circa il recupero dei prestiti statali erogati alla Amministrazione, ne hanno significativamente incrementato il rischio di inesigibilità, oltreché in ragione delle recenti evoluzioni rilevate nel contesto regolatorio e di mercato.

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 fideiussione di 6,3 milioni di euro rilasciata da Alitalia/CAI a garanzia dei crediti vantati da ADR verso Alitalia S.p.A. LAI in a.s. (nonché verso i lessor proprietari degli aeromobili, obbligati in via solidale) al fine di consentire che gli aeromobili di proprietà dei lessor pervenissero ad Alitalia/CAI liberi dalle richieste di sequestro conservativo avanzate da ADR. L'importo escusso e incassato è stato iscritto nelle Altre passività correnti.

I crediti verso imprese controllate, pari a 7.423 mila euro, si incrementano di 1.550 mila euro rispetto al 2020. Per il dettaglio di tali crediti si rinvia alla Nota 9 Rapporti con parti correlate.

Gli Altri crediti commerciali, pari a 957 mila euro (1.590 mila euro al 31 dicembre 2020), si riferiscono principalmente a risconti attivi di natura commerciale e ad 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
31.12.2021	184.282	48.472	38.703	9.817	87.290
31.12.2020	258.557	17.938	31.423	11.965	197.231

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)	31.12.2020	Incrementi	Decrementi	31.12.2021
Fondo svalutazione crediti	36.602	136.950	(9.175)	164.377
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	7.579	0	(5.837)	1.742
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	44.181	136.950	(15.012)	166.119

L'incremento del fondo svalutazione crediti rispetto al 31 dicembre 2020 riflette essenzialmente la svalutazione effettuata nell'esercizio dei crediti verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria di cui si è detto, solo parzialmente compensata dall'utilizzo del fondo a fronte di crediti non più recuperabili.

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

5.8 ATTIVITÀ E PASSIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

(Migliaia di euro)	ATTIVITÀ			PASSIVITÀ		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Crediti/debiti verso controllante per consolidato fiscale	75.555	4.433	71.122	0	0	0
IRES	79	42	37	7.320	0	7.320
IRAP	0	0	0	0	0	0
TOTALE	75.634	4.475	71.179	7.320	0	7.320

Le Attività per imposte correnti includono il credito verso la controllante Atlantia (in qualità di consolidante) per tassazione consolidata pari a 75.555 mila euro. L'incremento di tale credito è attribuibile essenzialmente al beneficio IRES del 24% sia sulla perdita fiscale rilevata nell'esercizio trasferibile al consolidato fiscale che sulla quota parte delle perdite fiscali pregresse remunerate nel 2021.

Le Passività per imposte correnti sono pari a 7.320 mila euro, con un incremento attribuibile all'iscrizione dell'imposta sostitutiva in relazione all'operazione di riallineamento, ai sensi del D.L. 104/2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale – diritti acquisiti. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 6.7 Imposte sul reddito.

5.9 ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Crediti verso società collegate	482	482	0
Crediti tributari	30.270	23.804	6.466
Crediti verso altri	226.167	5.519	220.648
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	256.919	29.805	227.114

I Crediti tributari, pari a 30.270 mila euro (23.804 mila euro al 31 dicembre 2020), sono composti principalmente da:

- ◆ credito IVA per 24.471 mila euro, in aumento di 6.380 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto della riduzione dell'operatività e quindi del fatturato;
- ◆ altri crediti tributari pari a 4.611 mila euro per tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 01/01/1993-23/03/1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione, nell'ambito della vertenza con l'Agenzia delle Dogane e richiesti a rimborso.

L'incremento dei Crediti verso altri pari a 220.648 mila euro è ascrivibile principalmente all'iscrizione per 219.237 mila euro del credito per contributo pubblico per la registrazione del sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020.

Si rileva inoltre l'iscrizione del credito per contributi sui progetti SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) Call 2016 e 2017 con riferimento alle sole iniziative installate ed in funzione, i cui costi sono stati oggetto di rendicontazione (+2.956 mila euro), parzialmente compensato dalla riduzione del credito verso l'INPS per le somme anticipate al personale di ADR con riferimento alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (-251 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
31.12.2021	256.919	256.304	0	0	615
31.12.2020	29.805	29.190	0	0	615

5.10 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Depositi bancari e postali	381.600	1.086.159	(704.559)
Mezzi Equivalenti	250.000	0	250.000
Denaro e valori in cassa	24	22	2
Conti correnti di corrispondenza verso controllate	6.993	0	6.993
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	638.617	1.086.181	(447.564)

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti si riducono di 447.564 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020

per effetto dei flussi monetari negativi delle attività operative, degli investimenti e delle attività di finanziamento dell'anno.

5.11 PATRIMONIO NETTO

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva sovrapprezzo azioni	667.389	667.389	0
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge	(76.486)	(111.733)	35.247
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.611)	(27.591)	(13.020)
Altre riserve e utili portati a nuovo	377.786	521.256	(143.470)
Utile (perdita) dell'esercizio	(44.868)	(143.353)	98.485
TOTALE PATRIMONIO NETTO	957.897	980.655	(22.758)

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

- ◆ la perdita dell'esercizio pari a 44.868 mila euro;
- ◆ il risultato positivo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 22.110 mila euro derivante principalmente dalla variazione positiva del fair value dei derivati di cash flow hedge (+35.246 mila euro, al netto dell'effetto fiscale) e del fair value della partecipazione in Azzurra (-12.544 mila euro), in S.A.CAL. S.p.A. (-476 mila euro), nonché del risultato attuariale di fondi per benefici ai dipendenti (-116 mila euro, al netto dell'effetto fiscale).

Al 31 dicembre 2021, il Capitale sociale di ADR, interamente sottoscritto e versato, è costituito da 62.224.743 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 62.224.743 euro.

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

La Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge include la valutazione al fair value dei derivati di cash flow hedge; per dettagli si rinvia alla Nota 5.15.

Le Altre riserve e utili portati a nuovo, pari a 377.786 mila euro includono: i) le perdite cumulate derivanti dalla valutazione attuariale dei fondi per benefici ai dipendenti, al netto dell'effetto fiscale, per -3.597 mila euro, ii) la riserva di transizione, al netto del relativo effetto fiscale, per -155.163 mila euro, iii) gli utili a nuovo per 511.724 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.

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
(Migliaia di euro)					
CAPITALE SOCIALE	62.225	B	0		
RISERVE					
Riserva legale (1)	12.462	A, B	17		
Riserva sovrapprezzo azioni (2)	667.389	A, B, C	667.389		
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge, al netto degli effetti fiscali	(76.487)	B	0		
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.611)	B	0		
Altre riserve e utili portati a nuovo	377.787	A, B, C	377.787		
TOTALE RISERVE	940.540		1.045.193		
TOTALE CAPITALE E RISERVE	1.002.765		1.045.193		
Quota non distribuibile			0		
Quota distribuibile (3)			1.045.193		

(1) di cui disponibile la quota eccedente un quinto del capitale.

(2) distribuibile per l'intero importo, dato che la riserva legale ha raggiunto il limite ex art. 2430 del Codice Civile; sull'importo di 355.036 mila euro è apposto il vincolo di riserva in sospensione di imposta

(3) si tenga conto che la Riserva cash flow hedge, al netto degli effetti fiscali, presenta un saldo negativo di 76.487 mila euro, la Riserva da valutazione al fair value di partecipazioni presenta un saldo negativo di 40.611 mila euro e il Risultato dell'esercizio è negativo per 44.868 mila euro

Legenda: A: per aumento di capitale; B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci.

La quota distribuibile delle riserve è costituita per 355.036 mila euro da riserve in sospensione di imposta, che in caso di distribuzione, nel relativo periodo di imposta, concorrono alla formazione del reddito imponibile ai fini IRES di ADR.

In dettaglio, in relazione all'operazione di riallineamento ai sensi del D.L. 104/2020 convertito con modifiche nella L.126 del 2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale – diritti acquisiti, è stato apposto il vincolo di riserva in sospensione di imposta su quota parte della Riserva sovrapprezzo azioni, per un importo pari a 355.036 mila euro, corrispondente al maggiore valore riallineato, al netto della relativa imposta sostitutiva.

5.12 FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI (QUOTA NON CORRENTE E CORRENTE)

(Migliaia di euro)	2021
VALORE INIZIALE FONDO TFR	11.676
Costo corrente	0
Interessi passivi	39
Totale costi rilevati a conto economico	39
Liquidazioni/Utilizzi	(2.461)
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi demografiche	30
Utili/perdite attuariali da variazioni nelle ipotesi finanziarie	27
Effetto dell'esperienza passata	96
Totale utili/perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo	153
Altre variazioni	0
VALORE FINALE FONDO TFR	9.407
di cui:	
quota non corrente	8.792
quota corrente	615

I Fondi per benefici per dipendenti sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto ("Fondo TFR"), disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla

base di tecniche attuariali, relativa all'ammontare da corrispondere ai dipendenti di ADR all'atto della cessazione del rapporto di lavoro.

Il decremento del fondo di 2.269 mila euro riflette l'effetto della liquidazione del TFR in favore dei dipendenti coinvolti nel piano di esodi incentivati.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo TFR al 31 dicembre 2021:

Ipotesi finanziarie	31.12.2021	31.12.2020
Tasso di attualizzazione	0,44%	(0,02%)
Tasso di inflazione	1,8%	0,8%
Tasso annuo di incremento del TFR	2,3%	1,7%
Tasso annuo di incremento salariale	3,1%	2,6%
Tasso annuo di turnover	1,7%	1,5%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	0,5%	1,3%

Si segnala che il tasso di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 78 dello IAS 19, con riferimento alla curva dei rendimenti medi che scaturisce dall'indice IBOXX Eurozone Corporates AA 7-10 con duration commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

Ipotesi demografiche	2021/2020
Mortalità	Tavole di mortalità ISTAT 2020 distinte per sesso, ridotte all'85%
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso, ridotte al 70%
Pensionamento	Raggiungimento dei requisiti minimi previsti dalle norme vigenti

Gli effetti sull'obbligazione per TFR derivanti da una modifica ragionevolmente possibile delle principali ipotesi attuariali alla fine dell'esercizio sono di seguito indicati:

(Migliaia di euro)	Incremento dell'1,0%	Decremento dell'1,0%	Incremento del 0,25%	Decremento del 0,25%
Tasso annuo di turnover	9.359	9.458		
Tasso di inflazione			9.492	9.322
Tasso di attualizzazione			9.268	9.548

La durata media ponderata delle obbligazioni per piani a benefici definiti per i dipendenti alla fine dell'esercizio è di 7 anni e il service cost previsto per il 2021 è pari a zero.

Le erogazioni previste per il prossimo quinquennio sono le seguenti:

	(Migliaia di euro)
1° anno	564
2° anno	671
3° anno	737
4° anno	786
5° anno	805

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)	31.12.2020	Accantonamenti	Effetto attualizzaz.	Utilizzi operativi	31.12.2021
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	191.717	65.915	(16)	(48.774)	208.842
di cui:					
quota corrente	47.340				53.287
quota non corrente	144.377				155.555

Il Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali accoglie il valore attuale della stima aggiornata degli oneri da sostenere per manutenzioni straordinarie, ripristini e sostituzioni di beni e impianti a fronte dell'obbligazione contrattuale, a carico del concessionario gestore, di assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale.

5.14 ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI (QUOTA NON CORRENTE E CORRENTE)

(Migliaia di euro)	31.12.2020	Accantonamenti	Decrementi per storno fondi eccedenti	Utilizzi operativi	31.12.2021
Fondo imposte	6.686	568	0	(121)	7.133
Fondi per vertenze in corso e potenziali	12.441	2.839	0	(104)	15.176
Fondo assicurazioni interne	723	188	0	0	911
Fondo ristrutturazione	4.799	(0)	0	(4.799)	(0)
Fondo copertura perdite partecipate	13	0	(13)	0	0
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	24.662	3.595	(13)	(5.024)	23.220
di cui:					
quota corrente	7.424				3.531
quota non corrente	17.238				19.689

Il fondo imposte, pari a 7.133 mila euro, è rappresentativo della valutazione del rischio di soccombenza nei giudizi pendenti con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane) – concernente l'imposta erariale e addizionale provinciale su energia elettrica erogata nel periodo 2002-2012 – oltre che in ambito di tematiche riguardanti l'imposta ICI/IMU.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 15.176 mila euro (12.441 mila euro al 31 dicembre 2020), 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 dall'accantonamento dell'esercizio (+2.839 mila euro) relativo a vertenze in corso con clienti e a partite non ricorrenti relative al personale dipendente.

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

Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 8.5 Contenzioso.

Si registra inoltre l'azzeramento del Fondo ristrutturazione avvenuto nell'anno per effetto degli utilizzi relativi al piano di esodo incentivato di cui all'accordo sindacale del 1 dicembre 2020.

5.15 PASSIVITÀ FINANZIARIE (QUOTA CORRENTE E NON CORRENTE)

(Migliaia di euro)	31.12.2021					31.12.2020		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	In scadenza tra 1 e 5 anni	In scadenza oltre i 5 anni	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE								
Prestiti obbligazionari	1.521.416	0	1.521.416	253.260	1.268.156	1.406.336	399.863	1.006.473
Finanziamenti a medio/lungo termine	674.244	17.884	656.360	357.371	298.989	886.171	12.500	873.671
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	18.541	18.541	0	0	0	18.022	18.022	0
Altre passività finanziarie	3.925	1.333	2.592	2.344	248	2.825	1.006	1.819
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	2.218.126	37.758	2.180.368	612.975	1.567.393	2.313.354	431.391	1.881.963
STRUMENTI FINANZIARI - DERIVATI	119.702	38.472	81.230	81.230	0	220.944	59.706	161.238
ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	13.636	13.636	0	0	0	9.126	9.126	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	2.351.464	89.866	2.261.598	694.205	1.567.393	2.543.424	500.223	2.043.201

Prestiti obbligazionari

(Migliaia di euro)	31.12.2020	Variazioni				31.12.2021
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Rimborsi	Differenze cambio	Effetto costo ammortiz.to	Valore di bilancio
Prestiti obbligazionari	1.406.336	500.000	(400.001)	16.720	(1.639)	1.521.416
quota corrente	399.863					0
quota non corrente	1.006.473					1.521.416

Al 31 dicembre 2021, i Prestiti obbligazionari si incrementano di 115.080 mila euro per effetto della emissione del Sustainability-Linked bond, avvenuta ad aprile 2021 (valore nominale, pari a 500.000 mila euro) e dell'adeguamento del bond A4 al tasso di cambio di fine esercizio (+16.720 mila euro), variazioni in parte compensate dal rimborso a scadenza per 400.000 mila euro del prestito obbligazionario EMTN a febbraio 2021, e dagli effetti sulla valutazione del debito dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato (-1.639 mila euro).

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 31 dicembre 2021 emessi da ADR.

Denominazione	Valore nominale (in valuta)	Valuta	Valore di bilancio	Tasso di interesse fisso	Periodicità pagamento interessi	Rimborso	Durata totale	Scadenza
Classe A4 (*)	215.000	GBP	253.260	5,441%	semestrale	bullet	20 anni	02.2023
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	500.000	EUR	478.026	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029 - "GREEN BOND"	300.000	EUR	298.012	1,625%	annuale	bullet	8 anni e 2 mesi	02.2029
€500.000.000 1,750% EMTN 07.2031 - "SUSTAINABILITY-LINKED BOND"	500.000	EUR	492.118	1,750%	annuale	bullet	10 anni e 3 mesi	07.2031
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI			1.521.416					

(*) il valore iscritto in bilancio (253,3 milioni di euro) recepisce gli effetti dell'adozione del costo ammortizzato e dell'adeguamento al cambio di fine esercizio.

Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 7.

Oltre al bond A4, ultimo ancora in essere delle obbligazioni emesse nel 2003 dalla società "veicolo"

Romulus Finance per finanziare la cartolarizzazione del precedente finanziamento bancario assunto dopo la privatizzazione della società, risultano in circolazione le emissioni collegate al programma di emissioni obbligazionarie denominato EMTN (Euro Medium Term Notes) varato da ADR nel 2013. Sotto tale Programma sono stati emessi e risultano ancora in circolazione i seguenti prestiti obbligazionari, tutti senior unsecured: variazioni intervenute nell'esercizio sono evidenziate nell'apposito prospetto inserito tra i prospetti contabili e sono relative principalmente a:

- ◆ Le note emesse l'8 giugno 2017 per un valore nominale di 500 milioni di euro;
- ◆ l'emissione perfezionata il 2 dicembre 2020, per un valore nominale di 300 milioni di euro e caratterizzata dal label "green";
- ◆ l'emissione perfezionata il 30 aprile 2021, per un valore nominale di 500 milioni di euro e caratterizzata dal label "sustainability-linked", con durata di 10 anni e tre mesi e cedola pari all'1,75%. L'emissione prevede l'applicazione di uno step-up sul margine fino ad un massimo di 25 BPS, a partire dalla cedola pagabile a luglio 2028 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più Sustainability Performance Target come descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework della Società

Tutti i prestiti obbligazionari emessi nell'ambito del Programma EMTN sono stati collocati presso investitori qualificati, come definiti dalla Consob con regolamento in base ai criteri fissati dalle disposizioni comunitarie, e sono quotati sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa Irlandese. Le obbligazioni "classe A4" sono quotate sia sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa del Lussemburgo che sul mercato ExtraMOT Pro gestito da Borsa Italiana.

Al 31 dicembre 2021, il rating creditizio assegnato dalle agenzie Fitch, Moody's e S&P all'emittente di ADR e alle emissioni obbligazionarie è rispettivamente pari a BBB-, Baa3 e BBB-. Gli outlook o watch assegnati dalle agenzie sono tutti positive.

Il 4 giugno 2021, Fitch ha rivisto il rating watch precedente assegnato, nel 2020 (i.e. rating watch developing), in positive a valle dell'approvazione, da parte dell'Assemblea degli Azionisti di Atlantia, della cessione dell'intera quota detenuta in ASPI e del suo impatto positivo sul merito di credito dell'intero Gruppo Atlantia.

L'approvazione della cessione di ASPI ha generato azioni positive sul merito di credito di ADR anche da parte delle altre due agenzie di rating: il 7 giugno, Moody's ha modificato l'outlook da negative in positive; S&P, il 22 giugno, ha incrementato di 1 notch, da BB+ a BBB-, il rating e posto l'outlook in positive.

Lo stato positive dei giudizi di tutte le agenzie di rating evidenzia la possibilità di un ulteriore miglioramento del livello del rating ad esito del perfezionamento delle condizioni sospensive previste dall'accordo di cessione della quota in ASPI detenuta da Atlantia, e del successivo perfezionamento dell'operazione.

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

(Migliaia di euro)	31.12.2021		31.12.2020	
	Valore di bilancio	Fair value	Valore di bilancio	Fair value
Tasso fisso	1.521.416	1.605.633	1.406.336	1.476.815
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	1.521.416	1.605.633	1.406.336	1.476.815

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2021; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati utilizzando le curve di sconto come da prassi di mercato (Euribor a 6 mesi e Libor a 6 mesi), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio di

controparte di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2020, il fair value dei prestiti obbligazionari si incrementa di 129 milioni di euro, variazione attribuibile all'emissione del nuovo bond sustainability-linked, al rimborso di quello emesso nel 2013, nonché alla riduzione di quasi un punto percentuale dello spread creditizio, come desumibile dalle quotazioni dei prestiti obbligazionari della Società.

Finanziamenti a medio-lungo termine

(Migliaia di euro)	31.12.2020	Variazione			31.12.2021
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Rimborsi	Effetto costo ammortiz.To	Valore di bilancio
Finanziamenti a medio/lungo termine	886.171	0	(212.500)	573	674.244
quota corrente	12.500				17.884
quota non corrente	873.671				656.360

I Finanziamenti a medio-lungo termine si riducono di 211.927 mila euro per il rimborso anticipato volontario del finanziamento, garantito da SACE, concesso da parte di un pool di banche per un valore nominale di 200,0 milioni di euro e al rimborso delle quote a breve relative ai finanziamenti BEI e CDP per complessivi 12,5 milioni di euro.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2021.

(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 ("RCF")	250.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	Trimestrale (in caso di utilizzo)	rotativa	5 anni (*)	07.2023	
Banca Nazionale del Lavoro ("BNL")	Prestito BNL 2020	200.000	200.000	199.678	EUR	variabile indicizzato all'Euribor3M + 1,55%	trimestrale	bullet	4 anni	05.2024	
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2016	150.000	131.667	131.552	EUR	I tranche (110.000)	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031	
						II tranche (40.000)		amortising dal 2022		15 anni	11.2034
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP 2016	150.000	143.333	143.237	EUR	I tranche (40.000)	annuale	amortising dal 2020	14 anni	09.2031	
						II tranche (30.000)		amortising dal 2022		15 anni	11.2034
						III tranche (80.000)		amortising dal 2023		15 anni	03.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2018	200.000	200.000	199.777	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	09.2035	
Totale finanziamenti a medio-lungo termine		950.000	675.000	674.244							

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

I finanziamenti bancari di ADR, come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, sono di tipo senior unsecured.

La Revolving Credit Facility ("RCF"), interamente disponibile al 31 dicembre 2021, è finalizzata ad assicurare un adeguato supporto di liquidità ai piani di sviluppo della Società. Tale linea, che scadrà nel luglio del 2023, è stata concessa da un pool di banche, composto al 31 dicembre 2021 da: Barclays, Gruppo BNP Paribas, Gruppo Crédit Agricole, Intesa Sanpaolo, Mediobanca, Natixis, Société Générale, e UniCredit. Il costo di questa linea di finanziamento varia in funzione del rating creditizio di ADR.

Il finanziamento bancario da 200 milioni di euro concesso nel secondo trimestre 2020 da BNL (Gruppo BNP Paribas) paga un tasso variabile e ha scadenza bullet nel 2024.

I finanziamenti BEI e CDP 2016 sono stati sottoscritti a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla BEI in favore di ADR nel 2014 come supporto finanziario al progetto denominato "Aeroporti di Roma - Fiumicino Sud", e si articolano in un contratto da 150 milioni di euro accordato direttamente dalla BEI ed un contratto da 150 milioni di euro intermediato da Cassa Depositi e Prestiti ("CDP"). Al 31 dicembre 2021, tali linee risultano interamente utilizzate attraverso il tiraggio di diverse tranche aventi scadenze finali tra il 2031 e il 2034. Tutte le tranche utilizzate presentano un profilo di rimborso amortising e sono a tasso fisso.

Un'ulteriore linea concessa dalla BEI nel 2018, di ammontare pari a 200 milioni di euro, è stata totalmente erogata nel 2020. Tale finanziamento è stato concesso a valle dell'aggiornamento del progetto infrastrutturale Fiumicino Sud che ha previsto un incremento di valore dei progetti originariamente finanziati. Il relativo contratto di finanziamento ha caratteristiche sostanzialmente in linea con il contratto precedente.

Per una disamina dei principali termini e condizioni dei finanziamenti bancari si rimanda alla successiva Nota 7.

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

(Migliaia di euro)	31.12.2021		31.12.2020	
	Valore di bilancio	Fair value	Valore di bilancio	Fair value
Tasso fisso	474.566	468.605	486.998	468.174
Tasso variabile	199.678	202.811	399.173	401.402
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE	674.244	671.416	886.171	869.576

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 31 dicembre 2021; 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 2020 il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine si riduce di 198 milioni di euro, essenzialmente ad esito dei rimborsi dell'esercizio, variazione parzialmente compensata dalla riduzione dello spread creditizio incorporato nei tassi di sconto.

Altre passività finanziarie

(Migliaia di euro)	31.12.2020	Variazione			31.12.2021
	Valore di bilancio	Nuove accensioni	Incrementi per attualiz. Fin.	Rimborsi	Valore di bilancio
Debiti per locazioni	2.825	2.492	29	(1.421)	3.925
quota corrente	1.006				1.333
quota non corrente	1.819				2.592

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si incrementa di 1.100 mila euro per effetto delle nuove accensioni dell'esercizio, pari a 2.492 mila euro, parzialmente compensate dai pagamenti dei canoni di locazione (-1.421 mila euro).

Derivati con fair value passivo

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Derivati: componente a copertura del rischio cambio	69.152	85.872	(16.720)
Derivati: componente a copertura del rischio tasso di interesse	50.316	134.808	(84.492)
Rateo interessi	234	264	(30)
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	119.702	220.944	(101.242)
quota non corrente	81.230	161.238	(80.008)
quota corrente	38.472	59.706	(21.234)

ADR utilizza derivati a copertura del rischio di cambio e del rischio tasso di interesse per mitigare futuri ed eventuali incrementi dei flussi di cassa in uscita imputabili a variazioni sfavorevoli del tasso di cambio e dei tassi di interesse.

Al 31 dicembre 2021, ADR ha in essere due cross currency swap per un nozionale complessivo pari a 215 milioni di sterline inglesi / 325 milioni di euro che consentono di stabilizzare integralmente i flussi di cassa in euro derivanti dal pagamento degli interessi e dal rimborso dell'obbligazione A4 in sterline.

Al 31 dicembre 2021, ADR ha in essere anche tre contratti di interest rate swap di tipo forward starting con fair value passivo, sottoscritti nell'agosto 2018 per un nozionale complessivo di 300 milioni di euro. Tali contratti, con attivazione a febbraio 2022, hanno la finalità di copertura dal rischio di tasso di interesse sull'assunzione di debito altamente probabile finalizzato, al rifinanziamento del prestito obbligazionario da rimborsare nel febbraio del 2023.

Nel corso del 2021, contestualmente all'emissione obbligazionaria da 500 milioni di euro di tipo sustainability-linked, sono stati estinti derivati IRS forward starting per un valore nominale complessivo pari a 400 milioni di euro, regolando il relativo fair value passivo pari a circa 44 milioni di euro alla data di estinzione (59 milioni di euro al 31 dicembre 2020).

Rispetto al 31 dicembre 2020, i derivati con fair value passivo si riducono di 101 milioni di euro, per effetto della citata estinzione (59 milioni di euro), dell'incremento dei tassi di interesse (25 milioni di euro) e dell'apprezzamento della sterlina inglese nel corso dell'esercizio (17 milioni di euro).

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa dei contratti derivati con fair value passivo di ADR, in essere al 31 dicembre 2021.

Controparte	Società	Strum.	Tipol.	Rischio coperto	Data sottos.	Scad.	Valore nozionale coperto	Tasso applic.	Sottostante	Fair value del derivato		Variazione del fair value		
										Al 31.12.2021	Al 31.12.2020	A c/economico (****)	A oci (*)	Importi pagati (**)
Mediobanca, UniCredit	ADR	CCS	CF	I C	02.2013	02.2023	325.019	Riceve un tasso fisso in GBP del 5,441% paga un tasso fisso in EUR del 6,4%	Classe A4	(12.078)	(20.847)	238	8.531	
										(69.152)	(85.872)	16.720	0	
										(81.230)	(106.719)	16.958	8.531	
Société Générale	ADR	IRS FWD (**)	CF	I	09.2017	06.2031	100.000	Paga un tasso fisso del 1,606% e riceve Euribor a 6 mesi	N.A. (Derivato Estinto)	0	(18.690)	0	3.885	14.805
UniCredit, NatWest, Société Générale	ADR	IRS FWD (***)	CF	I	08.2018	02.2032	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,618% e ricevono Euribor a 6 mesi	Debito Da Assumere	(38.238)	(54.519)	0	16.281	
Unicredit, BNPP	ADR	IRS FWD (**)	CF	I	10.2016	06.2031	300.000	Pagano un tasso fisso medio dello 1,105% e ricevono Euribor a 6 mesi	N.A. (Derivato Estinto)	0	(40.752)	0	11.536	29.216
TOTALE										(119.468)	(220.680)	16.958	40.233	44.021
di cui:														
a copertura di rischi di cambio										(69.152)	(85.872)			
a copertura di rischi di interesse										(50.316)	(134.808)			

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

(**) IRS forward starting: i contratti sono stati chiusi coerentemente con l'emissione del nuovo Sustainability-Linked bond in data 30 aprile 2021.

(***) IRS forward starting: data di attivazione febbraio 2022.

(****) alla voce "Proventi (oneri) Finanziari"

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

Per le tecniche di valutazione e gli input utilizzati nella determinazione del fair value dei derivati si rimanda alla Nota 8.4 Informazioni sulle valutazioni al fair value.

Altre passività finanziarie correnti

Le altre passività finanziarie correnti, pari a 13.636 mila euro (9.125 mila euro al 31 dicembre 2020), si riferiscono ai debiti verso società controllate relativi all'utilizzo del sistema di tesoreria centralizzata.

Posizione finanziaria netta

La tabella seguente evidenzia il dettaglio della posizione finanziaria netta, con l'analisi delle posizioni di debito e credito verso parti correlate, secondo la comunicazione Consob n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e il Richiamo di attenzione n. 5/21 emesso da Consob in data 29 aprile 2021 con riferimento all'Orientamento ESMA 32-382-1138 del 4 marzo 2021.

(Migliaia di euro)	31.12.2021	di cui correlate	31.12.2020	di cui correlate
Disponibilità liquide (A)	(388.617)	(6.993)	(1.086.181)	
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)	(250.000)			
Altre attività finanziarie correnti (C)	(3.676)	(1.350)	(1.350)	(1.350)
LIQUIDITÀ (D=A+B+C)	(642.293)		(1.087.531)	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	52.108	13.636	68.832	9.125
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	37.758	567	431.391	213
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)	89.866		500.223	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)	(552.427)		(587.308)	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli Strumenti di debito) (I)	658.952	1.397	875.490	
Strumenti di debito (J)	1.602.646		1.167.711	
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0		0	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)	2.261.598		2.043.201	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO come da raccomandazione ESMA del 4 marzo 2021 (M=H+L)	1.709.171		1.455.893	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(718)		(1.188)	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+L)	1.708.453		1.454.705	

5.16 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le Altre passività non correnti sono pari a 986 mila euro e l'incremento rispetto all'esercizio precedente è attribuibile alla stima delle passività relative ai piani di incentivazione a lungo termine.

5.17 DEBITI COMMERCIALI

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Debiti verso fornitori	83.415	143.337	(59.922)
Debiti verso imprese controllate	62.546	24.715	37.831
Debiti verso imprese controllanti	185	2.061	(1.876)
Risconti passivi	6.521	1.336	5.185
Acconti e anticipi ricevuti	7.193	9.739	(2.546)
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	159.860	181.188	(21.328)

I Debiti verso fornitori (escluse le imprese controllate e controllanti) registrano un decremento di 59.922 mila euro principalmente per il minore volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente.

L'incremento di 37.831 mila euro dei Debiti verso imprese controllate è riconducibile principalmente ai debiti verso la nuova società controllata ADR Infrastrutture e alla società ADR Ingegneria rispettivamente per lavori in ambito aeroportuale e attività di progettazione e direzione lavori.

I Risconti passivi, pari a 6.521 mila euro, registrano un incremento di 5.185 mila euro sostanzialmente per effetto dell'iscrizione del credito per contributi relativo ai progetti di investimento SESAR finanziati dall'Unione Europea in ambito Connecting European Facility (CEF) call 2016 e 2017 che hanno determinato la rilevazione in contropartita del relativo risconto da rilasciare a conto economico coerentemente con i relativi piani di ammortamento.

Gli Acconti e anticipi ricevuti si riducono di 2.546 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto dei minori anticipi ricevuti dai clienti.

5.18 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

(Migliaia di euro)	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	103.680	88.880	14.800
Debiti verso il personale	4.951	2.863	2.088
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	3.865	3.243	622
Debiti per depositi cauzionali	13.314	13.244	70
Altri debiti diversi	9.269	11.405	(2.136)
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	135.079	119.635	15.444

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito ammontano a 103.680 mila euro (88.880 mila euro al 31 dicembre 2020) e includono principalmente:

- ◆ debito per le addizionali passeggeri pari a 77.833 mila euro (62.028 mila euro al 31 dicembre 2020). Tale debito viene assolto nel mese successivo per le addizionali incassate dai vettori, mentre trova contropartita tra i crediti verso i clienti per le quote residue ancora da incassare. Si segnala che l'addizionale sui diritti di imbarco passeggeri addebitata ai vettori è pari a 7,5 euro per passeggero, di cui 5,0 euro destinati all'INPS e un euro (addizionale commissariale) destinato alla gestione commissariale del Comune di Roma. L'incremento del debito per addizionale, di 15.805 mila euro rispetto alla fine del 2020, riflette il correlato andamento, nel corso dell'esercizio, dei corrispondenti incassi dai vettori;
- ◆ debito di 23.305 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (24.074 mila euro al 31 dicembre 2020). 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 incrementano, rispettivamente di 2.088 mila euro e di 622 mila euro, principalmente per effetto dell'accertamento delle competenze correlate alla reintroduzione dei sistemi di incentivazione variabile.

Gli Altri debiti diversi, pari a 9.269 mila euro includono il debito verso ENAC per il canone concessorio pari a 6.025 mila euro, in diminuzione di 2.184 mila euro rispetto al 2020, in relazione ai pagamenti dell'acconto 2020 e della prima rata 2021, effettuati rispettivamente ad aprile 2021 e a luglio 2021, al netto della quota maturata nell'esercizio.

6. Informazioni sulle voci di conto economico

6.1 RICAVI

I Ricavi dell'esercizio 2021 sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

	2021			2020		
	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale	Ricavi da contratti IFRS 15	Altri ricavi	Totale
AVIATION						
Diritti aeroportuali	149.656	0	149.656	131.900	0	131.900
Infrastrutture centralizzate	6.193	0	6.193	6.402	0	6.402
Servizi di sicurezza	32.241	0	32.241	24.527	0	24.527
Altri	10.000	0	10.000	7.957	0	7.957
	198.090	0	198.090	170.786	0	170.786
NON AVIATION						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	4.635	26.029	30.664	5.031	30.195	35.226
Commerciali	0	32.358	32.358	0	29.555	29.555
Parcheggi	0	10.552	10.552	0	8.407	8.407
Pubblicità	2.365	0	2.365	3.959	0	3.959
Parcheggi	487	0	487	339	0	339
Altri	12.546	2.004	14.550	12.122	514	12.636
	20.033	70.943	90.976	21.451	68.671	90.122
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	218.123	70.943	289.066	192.237	68.671	260.908
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	98.581	0	98.581	98.060	0	98.060
ALTRI RICAVI OPERATIVI	433	228.162	228.595	352	9.075	9.427
TOTALE RICAVI	317.137	299.105	616.242	290.649	77.746	368.395
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco temporale	118.191			118.898		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico momento	198.946			171.751		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 289.066 mila euro, risultano ancora impattati dagli effetti sul traffico della crisi pandemica. L'incremento rispetto al 2020, che aveva risentito degli effetti dei provvedimenti di chiusura delle frontiere solo a partire dal mese di marzo, è del 10,8%. In particolare, le attività aviation hanno registrato un aumento del 16,0% per effetto della ripresa del traffico, principalmente nei mesi estivi, mentre il comparto non aviation, con ricavi in aumento dello 0,9% ha beneficiato dell'incremento dei passeggeri; in dettaglio i ricavi da subconcessioni commerciali sono aumentati del 9,5% mentre quelli da parcheggi del 25,5%; in flessione del 13,0% i ricavi da subconcessioni immobiliari e del 40,3% quelli da pubblicità. Gli altri ricavi da gestione aeroportuale includono principalmente recuperi di spesa da controllate.

I Ricavi per servizi di costruzione pari a 98.581 mila euro (98.060 mila euro nel 2020) sono sostanzialmente relativi a ricavi per servizi di costruzione di opere autofinanziate. Coerentemente con il modello contabile adottato, secondo l'applicazione dell'interpretazione contabile IFRIC 12, tali ricavi, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al fair value, determinato sulla base dei costi totali sostenuti (costi esterni e costo del personale).

Gli Altri ricavi operativi sono così composti:

(Migliaia di euro)	2021	2020
Contributi e sovvenzioni	219.949	83
Plusvalenze da alienazioni	62	8
Riassorbimento Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	4	0
Recuperi di spesa	5.715	5.468
Indennizzi da terzi	174	866
Altri proventi	2.691	3.002
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	228.595	9.427

L'incremento degli altri ricavi operativi è ascrivibile principalmente all'iscrizione, per 219.237 mila euro del sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da Covid-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020. Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 10.5 Informativa sugli effetti dell'epidemia da COVID-19.

6.2 CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO

(Migliaia di euro)	2021	2020
Carburante e lubrificanti	849	595
Energia elettrica, gas e acqua	4.644	4.033
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	3.095	3.478
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	8.588	8.106

L'incremento di 482 mila euro rispetto all'esercizio precedente è ascrivibile principalmente ai costi per energia elettrica, gas e acqua.

6.3 COSTI PER SERVIZI

(Migliaia di euro)	2021	2020
Costi per manutenzioni	37.015	36.148
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	48.774	31.975
Costi per servizi esterni	84.867	67.555
Costi per servizi di costruzione	92.316	91.474
Pulizie e disinfestazioni	16.725	16.951
Prestazioni professionali	7.140	8.488
Servizi antincendio	4.932	6.127
Altri costi	19.086	20.808
Compensi ad amministratori e sindaci	747	(77)
TOTALE COSTI PER SERVIZI	311.602	279.449

L'incremento dei costi per servizi, pari a 32.153 mila euro, è sostanzialmente attribuibile all'aumento dei costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (+16.799 mila euro), in relazione alla graduale ripresa del programma degli investimenti, e dei costi per servizi esterni (+17.312 mila euro), per effetto dei maggiori costi riconosciuti alle controllate ADR Security e ADR Assistance per i servizi di sicurezza e di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, in relazione alla maggiore volume di attività gestita e alla riapertura del Terminal 1 da agosto 2021, nonché ai maggiori costi per il servizio di energia elettrica corrisposto

a Leonardo Energia, principalmente in relazione all'incremento dei costi produzione (gas e CO₂). Tale andamento è stato parzialmente compensato dal decremento dei costi per servizi antincendio, dei costi per prestazioni professionali e degli altri costi, principalmente riferiti a pubblicità e personale distaccato.

6.4 COSTO PER IL PERSONALE

(Migliaia di euro)	2021	2020
Salari e stipendi	54.427	48.596
Oneri sociali	15.008	13.977
Benefici successivi al rapporto di lavoro	3.361	1.703
Altri costi	1.400	6.219
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	74.196	70.495

L'incremento del Costo per il personale di 3.701 mila euro rispetto al 2020 è principalmente attribuibile agli accantonamenti dell'esercizio relativi alla reintroduzione degli incentivi variabili di breve e medio termine e ad un minor ricorso agli ammortizzatori sociali (CIGS e CIGD), parzialmente compensati dalla riduzione della forza netta e da una riduzione degli incentivi all'esodo rispetto al 2020 in cui si era registrato un accantonamento a fondo rischi ed oneri per 4.799 mila euro, classificato nel costo del lavoro. Inoltre, nell'esercizio a confronto, si era registrato un effetto positivo derivante dalla riduzione del fair value dei piani di incentivazione azionaria.

Per far fronte al drastico calo del traffico dovuto al diffondersi dell'evento pandemico COVID-19, la società ha varato un piano di ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS) per il periodo 23 marzo 2020 – 22 gennaio 2021 che ha coinvolto la totalità dei dipendenti aventi diritto. Tale programma è stato prorogato a seguito di accordo con le OO.SS. del 1 dicembre 2020 fino al 22 marzo 2021. Per effetto del perdurare della crisi, in data 16 marzo 2021 è stato siglato un ulteriore accordo per il ricorso alla Cassa Integrazioni Guadagni in Deroga (CIGD) per dodici settimane a decorrere dal 23 marzo 2021, successivamente prorogata con accordo sottoscritto con le OO.SS. in data 11 giugno 2021 per ulteriori 28 settimane a partire dal 14 giugno 2021.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio di ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

Forza media (FTE)	2021	2020	Variazione
Dirigenti	49,3	47,2	2,1
Quadri	241,4	248,8	(7,4)
Impiegati	676,4	759,4	(83,0)
Operai	307,7	324,7	(17,0)
TOTALE FORZA MEDIA	1.274,8	1.380,1	(105,3)

6.5 ALTRI COSTI OPERATIVI

(Migliaia di euro)	2021	2020
Canoni concessori	10.034	8.299
Costi per godimento beni terzi	640	685
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	17.141	6.834
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi e oneri	3.582	(1.173)
Altri costi:		
Accantonamenti per svalutazione crediti	136.950	2.336
Imposte indirette e tasse	6.458	6.492
Oneri diversi	1.548	2.228
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	176.353	25.701

La voce Canoni concessori, pari a 10.034 mila euro, si incrementa di 1.735 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) a fondi per rischi e oneri sono pari a 3.582 mila euro (1.173 mila euro nel 2020). Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.14.

Gli Accantonamenti per svalutazione dei crediti sono pari a 136.950 mila euro ed aumentano rispetto all'esercizio a confronto è ascrivibile essenzialmente alle accresciute valutazioni di rischio che, in relazione agli accadimenti più recenti, incidono sulle prospettate condizioni di recuperabilità del credito vantato verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria oggetto di insinuazione al passivo.

6.6 PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

Proventi finanziari

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -62.069 mila euro (-59.446 mila euro nel 2020). Il dettaglio dei proventi finanziari e degli oneri finanziari è riportato nelle seguenti tabelle.

(Migliaia di euro)	2021	2020
Proventi per interessi		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	523	211
Interessi da imprese controllate	66	0
Proventi su derivati		
Valutazione derivati	16.958	236
Altri proventi		
Interessi di mora su crediti del circolante	0	29
Interessi da crediti d'imposta	0	1.000
Interessi da clienti e da altri	4	20
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	17.551	1.496

I Proventi finanziari aumentano principalmente per la variazione del fair value dei contratti di cross currency swap per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline (+16.720 mila euro).

Tale variazione viene compensata da una componente del medesimo ammontare registrata tra le perdite su cambi che attiene all'incremento del valore nominale delle obbligazioni in sterline.

Oneri finanziari

(Migliaia di euro)	2021	2020
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	(16)	1.241
Interessi su prestiti obbligazionari	34.407	34.595
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	8.761	6.622
Interessi a imprese controllate	1	4
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	7.761	7.208
Altri oneri finanziari per interessi	314	0
TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI	51.244	48.429
Valutazione derivati	0	13.557
Differenziali	11.601	10.144
TOTALE ONERI SU DERIVATI	11.601	23.701
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	39	(2)
Svalutazione di partecipazioni valutate al costo	0	1.107
Altri oneri	29	20
TOTALE ALTRI ONERI	68	1.125
TOTALE ONERI FINANZIARI	62.897	74.496

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a -16 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo e si riducono di 1.257 mila euro per effetto dell'aggiornamento del tasso utilizzato.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 8.761 mila euro, aumentano di 2.139 mila euro rispetto al 2020 per effetto del maggior debito medio dell'esercizio ad esito dei tiraggi per 580 milioni di euro eseguiti nel corso del secondo e terzo trimestre del 2020, parzialmente compensati dal rimborso anticipato volontario del Prestito assistito da garanzia SACE a giugno 2021.

Gli Oneri da valutazione derivati sono pari a 0 mila euro rispetto ai 13.557 mila euro dell'esercizio a confronto che includeva l'effetto della variazione negativa del fair value dei contratti di cross currency swap per la componente tasso di cambio euro/sterlina a copertura delle obbligazioni A4 emesse in sterline.

La voce Differenziali include la quota di riserva di cash flow hedge registrata a conto economico nel 2021, relativa al fair value negativo sia dei derivati interest rate swap forward starting sottoscritti nel 2015 ed oggetto di unwinding (chiusura) nel giugno 2017 che dei derivati IRS forward starting sottoscritti nel 2016-2017 ed oggetto di unwinding (chiusura) ad aprile 2021, è pari a 4.242 mila euro.

La voce Svalutazione di partecipazioni valutate al costo è pari a 0, nell'esercizio a confronto includeva la svalutazione della partecipazione in Pavimental S.p.A.

(Migliaia di euro)	2021	2020
Utili su cambi	22	13.587
Perdite su cambi	(16.746)	(34)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	(16.724)	13.553

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

6.7 IMPOSTE SUL REDDITO

(Migliaia di euro)	2021	2020
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	(71.686)	(4.020)
IRAP	0	0
Imposta Sostitutiva	10.980	0
	(60.706)	(4.020)
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(891)	(583)
	(891)	(583)
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	(12.881)	(33.181)
Imposte differite	(254)	20
	(13.135)	(33.161)
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	(74.732)	(37.764)

Con riferimento all'IRES si segnala il rinnovo automatico per il triennio 2020-2022 dell'opzione per la tassazione di gruppo con la capogruppo Atlantia, di cui all'art. 117 del TUIR per ADR S.p.A., congiuntamente alle società del Gruppo ADR.

La stima del carico fiscale IRES del 2021 è rappresentata da un provento da tassazione consolidata, corrispondente al beneficio fiscale IRES del 24% sulla perdita fiscale rilevata nell'esercizio trasferibile al consolidato fiscale di gruppo in quanto utilizzabile in compensazioni con gli utili generati nel gruppo Atlantia, oltre che dall'iscrizione di un provento relativo ad una quota parte delle perdite fiscali pregresse remunerate nel 2021 (pari a 14.994 mila euro).

Le imposte correnti includono l'imposta sostitutiva (nella misura del 3%), pari a 10.980 euro, accertata in relazione all'operazione di riallineamento, ai sensi del D.L. 104/2020 convertito con modifiche nella L.126 del 2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale – diritti acquisiti.

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 59,9% (2,2% nel 2020).

L'analisi della differenza tra l'aliquota fiscale teorica e quella effettiva per l'imposta IRES è la seguente:

(Migliaia di euro)	2021		2020	
	Imponibile	Imposta	Imponibile	Imposta
RISULTATO ANTE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	(119.600)		(181.117)	
ALIQUOTA TEORICA		24%		24%
IRES TEORICA		(28.704)		(43.468)
Differenze permanenti (*)	(226.109)	(54.266)	15.735	3.776
Differenze temporanee	109.490	26.278	(35.976)	(8.634)
Differenze temporanee su perdita fiscale	(62.474)	(14.994)	184.607	44.306
IRES EFFETTIVA		(71.686)		(4.020)
ALIQUOTA EFFETTIVA		59,9%		2,2%

(*) di cui nel 2021 imponibile pari 219.237 mila euro relativi al ristoro COVID-19

7.

Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

Si ricorda che l'operazione di Issuer Substitution attuata nel 2016 ha cancellato di fatto il complesso security package costituito nel 2003 a supporto della struttura di debito Romulus di cui oggi residua la sola Class A4. Unica garanzia residua rimasta in favore di tale emissione, seppure di portata più limitata, è costituita da un "deed of assignment" di diritto inglese su eventuali crediti che ADR dovesse vantare in relazione ai contratti di cross currency swap in essere con le controparti Mediobanca e Unicredit. Tale garanzia è, comunque, limitata ad un valore massimo di 96,5 milioni di euro.

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

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, covenant finanziari calcolati sui dati consuntivati, in linea con la contrattualistica applicata alle società con rating nella fascia investment grade. Tra questi risulta significativo segnalare che i contratti bancari BEI e CDP prevedono il rispetto di una soglia di leverage ratio non superiore a 4,75x che diventa 4,25x in caso di livello di rating della società a BBB-/Baa3 o inferiore. Anche il contratto Revolving Credit Facility e il nuovo contratto finanziario sottoscritto nel 2020 con BNL includono una soglia massima di leverage ratio.

La verifica dei ratio finanziari deve essere effettuata, ai sensi dei contratti, due volte l'anno applicando le formule di calcolo ai dati di riferimento di Gruppo (che devono escludere eventuali partecipazioni in società finanziate tramite indebitamento finanziario non recourse) contenuti nella Relazione finanziaria consolidata annuale al 31 dicembre e nella Relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno. Stante il perdurare della crisi pandemica, la deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei citati covenant finanziari (c.d. covenant holiday) è stata da ultimo estesa, per tutte le controparti, fino alla data di calcolo del 30 giugno 2022 inclusa. La Società prosegue nell'attento monitoraggio del rispetto dei termini previsti della documentazione finanziaria, al fine di poter richiedere con congruo anticipo eventuali estensioni dei covenant holiday vigenti.

I contratti di finanziamento prevedono, inoltre, eventi di decadenza dal beneficio del termine, di risoluzione e di recesso, usuali per finanziamenti di tale tipo.

La documentazione del Programma EMTN non prevede il rispetto di covenant finanziari e prevede di obblighi di fare/non fare in linea con la prassi di mercato per emittenti investment grade.

8.

Altre garanzie, impegni e rischi

8.1 GARANZIE

ADR al 31 dicembre 2021 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 2020).

8.2 IMPEGNI

ADR ha in essere impegni di acquisto per 113,0 milioni di euro relativi ad 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 2021 è costituita dal valore contabile delle attività finanziarie rappresentate in bilancio, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi.

La maggiore esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente. Il processo di svalutazione adottato da ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito.

Le politiche commerciali e di tutela del credito poste in essere da ADR hanno l'obiettivo di controllare il livello di affidamenti in crediti nel seguente modo:

- ◆ richiesta di pagamenti cash per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali (parcheggi multipiano e lunga sosta, pronto soccorso, ecc.), con controparti occasionali (per esempio per attività di tesseramento, facchinaggio bagagli, gestione accesso taxi, ecc.);
- ◆ richiesta di pagamenti cash o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- ◆ concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito ed alla richiesta di adeguate garanzie collaterali.

La crisi COVID-19 ha determinato una situazione di profonda, anche se temporanea, crisi finanziaria che ha

coinvolto l'intera filiera del business aeroportuale. ADR sta adottando misure straordinarie (allungamento dei tempi di pagamento, eliminazione della fatturazione anticipata, piani di rientro) con l'intento di favorire il superamento della situazione in atto, cercando di minimizzare l'innescio di situazioni di crisi irreversibili della propria clientela.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. ADR ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, della diversificazione delle fonti di finanziamento e della disponibilità di linee di credito.

Al 31 dicembre 2021 ADR dispone di una riserva di liquidità stimata in 888,6 milioni euro, composta da:

- ◆ 638,6 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- ◆ 250,0 milioni di euro di linee credito non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 5.15).

Per le informazioni sugli effetti della epidemia COVID-19 si rinvia alla Nota 10.5.

Nelle tabelle che seguono sono rappresentati i pagamenti contrattualmente dovuti relativi alle attività e passività finanziarie, compresi i pagamenti per interessi.

(Migliaia di euro)	31.12.2021				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Più di 5 anni
Prestiti obbligazionari	(1.755.005)	(38.677)	(284.578)	(65.250)	(1.366.500)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(716.760)	(24.930)	(47.049)	(331.800)	(312.981)
Derivati con fair value positivo	1.945	(239)	(347)	169	2.362
Derivati con fair value negativo	(116.405)	(7.941)	(76.011)	(12.851)	(19.602)
TOTALE	(2.586.225)	(71.787)	(407.985)	(409.732)	(1.696.721)

(Migliaia di euro)	31.12.2020				
	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 a 2 anni	Da 2 a 5 anni	Più di 5 anni
Prestiti obbligazionari	(1.576.082)	(433.179)	(26.838)	(280.315)	(835.750)
Finanziamenti a medio-lungo termine	(937.425)	(20.747)	(145.903)	(414.838)	(355.937)
Derivati con fair value negativo	(214.621)	(8.353)	(15.566)	(125.269)	(65.433)
TOTALE	(2.728.128)	(462.279)	(188.307)	(820.422)	(1.257.120)

Rischio di tasso di interesse e di cambio

ADR utilizza strumenti derivati in tassi, con l'obiettivo di mitigare, a condizioni economicamente accettabili, la potenziale incidenza della variabilità dei tassi di interesse e di cambio sul risultato economico.

Con le delibere del 14 maggio 2015 e dell'11 luglio 2018, il Consiglio di Amministrazione di ADR ha autorizzato, in linea con le politiche adottate dal proprio azionista, la possibilità di sottoscrivere, valutando le migliori opportunità di mercato, operazioni di interest rate swap "forward starting". Attraverso tale tipologia di strumenti, che permettono la fissazione a termine dei tassi di interesse per le date previste di assunzione di nuovo debito, ADR può ridurre sensibilmente fino ad azzerare il rischio che si verifichi un innalzamento del tasso di interesse nel tempo intercorrente la sottoscrizione di nuovi finanziamenti.

Alla data del 31 dicembre 2021 ADR ha in essere:

- ◆ derivati di cross currency swap, sottoscritti originariamente nel 2003 e trasferiti a nuove controparti nel 2010, a copertura delle obbligazioni A4 in sterline; le obbligazioni A4, per un valore nominale di 215 milioni di sterline e facenti parte della serie di prestiti obbligazionari emessi originariamente da Romulus Finance, sono infatti state coperte, per l'intera durata e l'intero importo (fino a scadenza nel 2023) tramite due cross currency swap euro/sterlina. Le caratteristiche di tale strumento derivato sono descritte nella Nota 5.15;
- ◆ cinque derivati interest rate swap di tipo forward starting, di cui i) tre sottoscritti il 7 agosto 2018, per un valore nominale complessivo di 300 milioni di euro aventi efficacia decorrente dal febbraio 2022, per una durata di 10 anni, ii) due sottoscritti il 20 dicembre 2021, per un valore nominale complessivo di 100 milioni di euro aventi efficacia decorrente da aprile 2022, per una durata di 10 anni. Le caratteristiche di tali strumenti derivati sono descritte nella Nota 5.4 e nella Nota 5.15.

ADR non ha in essere altre operazioni in valuta estera.

Sensitivity analysis

	Valutazione al fair value		Rischio tasso di interesse				Rischio tasso di cambio			
			Shock up +10 BPS IR		Shock down -10 BPS IR		Shock up +10% FX		Shock down -10% FX	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Rischio di tasso esposizione e sensitivity analysis										
Passività finanziarie non derivate (cash flow sensitivity)	(2.277.049)	(2.346.390)	(300)	(236)	300	236	0	0	0	0
Passività finanziarie non derivate (balance sheet sensitivity)	(2.277.049)	(2.346.390)	0	0	0	0	(25.587)	(23.915)	25.587	23.915
Strumenti derivati con fair value positivo trattati in hedge accounting (balance sheet sensitivity)	1.900	0	918	0	(1.030)	0	0	0	0	0
Strumenti derivati con fair value negativo trattati in hedge accounting (balance sheet sensitivity)	(119.468)	(220.681)	3.093	8.009	(3.442)	(8.106)	25.587	23.915	(25.587)	(23.915)

Le principali fonti di esposizione di ADR al rischio di tasso di interesse e di cambio sono riconducibili ai prestiti obbligazionari, ai finanziamenti bancari a tasso variabile e agli strumenti derivati in essere. In particolare, i potenziali impatti sul conto economico e sullo stato patrimoniale dell'esercizio 2021 (2020 per il comparativo) riconducibili al rischio tasso di interesse sono:

- ◆ potenziale variazione degli oneri finanziari e differenziali relativi agli strumenti derivati in essere;
- ◆ potenziale variazione del fair value degli strumenti derivati in essere.

ADR ha effettuato una stima degli impatti potenziali consolidati prodotti da uno shock sui tassi di interesse e di cambio, mediante il ricorso a modelli interni di valutazione, basati su logiche di generale accettazione. In particolare, sono state ipotizzate:

- ◆ per gli strumenti derivati e i finanziamenti bancari a tasso variabile, una variazione parallela di +10 basis point (+0,1%) e -10 basis point (-0,1%) della curva a termine dei tassi;
- ◆ per i prestiti obbligazionari in valuta e i relativi strumenti finanziari derivati, una variazione del tasso di cambio GBP/EUR pari a +/-10%.

Gli effetti evidenziati nella tabella riportano in particolare la variazione, rispetto allo scenario base, che si avrebbe nelle ipotesi di shock up e shock down dei diversi dati di mercato.

8.4 INFORMAZIONI SULLE VALUTAZIONI AL FAIR VALUE

Di seguito è riportata la valutazione al fair value alla data di chiusura dell'esercizio e la classificazione secondo la gerarchia del fair value delle attività e passività valutate al fair value su base ricorrente (non vi sono attività o passività valutate al fair value su base non ricorrente):

	31.12.2021			
(Migliaia di euro)	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
Derivati con fair value positivo	0	1.900	0	1.900
Derivati con fair value negativo	0	(119.468)	0	(119.468)
TOTALE DERIVATI DI COPERTURA	0	(117.568)	0	(117.568)

Gli unici strumenti finanziari di ADR valutati al fair value sono gli strumenti derivati, descritti nella Nota 5.15. Tali strumenti finanziari derivati rientrano nel "livello 2" della "gerarchia fair value" definita dall'IFRS 7, ovvero il fair value è misurato sulla base di tecniche di valutazione che prendono a riferimento parametri osservabili sul mercato, diversi dalla quotazione dello strumento finanziario.

Nel 2021 non si sono verificati trasferimenti tra diversi livelli della gerarchia di fair value.

Con riferimento alle passività finanziarie, per le quali nella Nota 5.15 è fornita l'indicazione del fair value, si precisa che tale fair value rientra anch'esso nel livello 2 della "gerarchia fair value" definita dall'IFRS 7.

8.5 CONTENZIOSO

A fronte del contenzioso, ADR ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, uno specifico fondo rappresentato e commentato tra i "Fondi per rischi e oneri" per quel contenzioso il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo, stante i diversi orientamenti giurisprudenziali, è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti. Sussiste, inoltre, un numero limitato di procedimenti in materia civile, comunque non rilevanti, per i quali, pur in presenza di esiti incerti, non è stato possibile quantificare un'eventuale passività.

Per una descrizione delle situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta ADR, si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

Si ritiene che, dalla definizione del contenzioso in essere e delle altre potenziali controversie, non dovrebbero derivare per ADR ulteriori significativi oneri rispetto agli stanziamenti effettuati.

9. Rapporti con parti correlate

Le operazioni compiute da ADR con le parti correlate sono state compiute nell'interesse della Società e fanno parte della ordinaria gestione. Tali operazioni sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti. Nel corso dell'esercizio non sono state concluse operazioni di maggiore rilevanza o altre operazioni che abbiano influito in misura rilevante sulla situazione patrimoniale o sui risultati della Società.

Rapporti commerciali e di natura diversa

(Migliaia di euro)	31.12.2021		2021		31.12.2020		2020	
	Attività	Passività	Ricavi	Costi	Attività	Passività	Ricavi	Costi
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	75.722	185	241	(730)	4.746	2.049	400	(1.494)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	75.722	185	241	(730)	4.746	2.049	400	(1.494)
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Assistance S.r.l.	648	3.486	1.553	(16.454)	452	1.137	1.358	(8.977)
ADR Tel S.p.A.	470	7.360	1.114	(29.358)	312	13.146	1.139	(28.259)
ADR Mobility S.r.l.	3.077	696	15.094	(2.312)	3.390	472	12.968	(2.140)
ADR Security S.r.l.	1.116	9.502	3.197	(37.594)	724	7.352	2.641	(31.687)
Airport Cleaning S.r.l.	1.001	3.385	2.350	(16.172)	973	2.761	2.427	(15.924)
ADR Ingegneria S.p.A.	887	8.494	723	(11.039)	0	0	0	0
ADR Infrastrutture S.p.A.	182	25.632	156	(69.204)	0	0	0	0
Leonardo Energia S.c.ar.l. (*)	10	4.136	75	(10.030)	0	0	0	0
Fiumicino Energia S.r.l. (*)	32	30	84	(30)	0	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE	7.423	62.721	24.346	(192.193)	5.851	24.868	20.533	(86.987)
IMPRESE COLLEGATE								
Ligabue Gate Gourmet Roma S.p.A. in fallimento	482	968	0	0	482	968	0	0
Pavimental S.p.A.	0	0	0	0	361	28.166	190	(49.504)
Spea Engineering S.p.A.	74	1.443	43	(1.499)	214	11.352	504	(6.274)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE COLLEGATE	556	2.411	43	(1.499)	1.057	40.486	694	(55.778)
PARTI CORRELATE								
Edizione S.r.l.	0	0	0	0	0	0	0	(24)
Leonardo Energia S.c.ar.l. (*)	0	0	79	(6.781)	9	2.403	153	(13.283)
Fiumicino Energia S.r.l. (*)	0	0	93	0	20	0	177	0
Infoblu S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(9)
Autostrade per l'Italia S.p.A.	7	2	41	(88)	474	1.225	188	(658)
Autogrill Italia S.p.A.	1.509	85	3.614	(154)	1.506	1.086	3.122	(300)
Autostrade Tech S.p.A.	0	23	0	0	0	103	0	(76)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(25)	0	0	0	(17)
Retail Italia Network S.r.l.	37	0	129	0	17	38	143	0
Telepass S.p.A.	51	0	0	0	51	0	2	0
Essediesse S.p.A.	10	0	8	0	36	0	73	0
K-Master S.r.l.	0	0	0	0	0	198	0	0
Telepass Pay S.p.A.	0	0	0	0	0	0	49	0

(Migliaia di euro)	31.12.2021		2021		31.12.2020		2020	
	Attività	Passività	Ricavi	Costi	Attività	Passività	Ricavi	Costi
Maccarese S.p.A. Società Agricola	0	0	0	(8)	0	0	0	0
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	8	0	28	0	8	0	8	0
Ad Moving S.p.A.	0	0	0	(10)	0	0	0	0
Pavimental S.p.A.	217	63	4	(26)	0	0	0	0
Pts Class S.p.A.	0	0	0	(2)	0	0	0	0
Key management personnel	0	483	0	(1.530)	0	845	0	(769)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	1.839	656	3.996	(8.624)	2.121	5.898	3.915	(15.136)
TOTALE	85.540	65.973	28.626	(203.046)	13.775	73.301	25.542	(159.395)

(*) I ricavi e costi del primo semestre 2021 sono classificati nei rapporti con imprese correlate, mentre quelli del secondo semestre 2021 sono classificati nei rapporti con imprese controllate a seguito dell'acquisizione del controllo di Fiumicino Energia e Leonardo Energia a partire dal 1° luglio 2021.

I rapporti intrattenuti con Atlantia si riferiscono principalmente alla partecipazione di ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito del costo del personale distaccato.

Le operazioni effettuate da ADR con le imprese controllate, nel corso del 2021, si riferiscono principalmente alla fornitura di beni e alla prestazione di servizi di natura commerciale.

I ricavi di ADR Assistance, realizzati sostanzialmente verso ADR, sono relativi al servizio di assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi, ecc.

ADR Tel ha conseguito ricavi di telefonia e servizi IT verso ADR e ha effettuato lavori di miglioria sulla rete telefonica; gli addebiti di ADR alla società sono relativi a canoni di subconcessione e di affitto di asset di telecomunicazione, locali, utenze e servizi di staff.

I ricavi realizzati da ADR verso ADR Mobility sono relativi principalmente alla subconcessione delle aree e degli edifici destinati a parcheggi, nonché a utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

I ricavi di ADR Security verso ADR sono relativi ai servizi di sicurezza in ambito aeroportuale e a servizi a richiesta negli scali di Fiumicino e Ciampino; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

Airport Cleaning ha conseguito ricavi verso ADR per servizi di pulizia; ADR ha addebitato alla società canoni di subconcessione, utenze, servizi amministrativi e generali, ecc.

I costi sostenuti da ADR verso ADR Ingegneria sono relativi alle attività di progettazione e direzione lavori in ambito aeroportuale.

I costi sostenuti da ADR verso ADR Infrastrutture sono relativi a servizi di costruzione e manutenzione di infrastrutture e piste aeroportuali.

Alla società Fiumicino Energia fa capo la centrale di cogenerazione dell'aeroporto di Fiumicino per la produzione di energia elettrica, alimentata a gas naturale. La gestione della centrale di cogenerazione è affidata, in virtù di un contratto di affitto di ramo di azienda, a Leonardo Energia, partecipata da Fiumicino Energia e da ADR, con rispettive quote del 90% e del 10%. La società consortile, che gestisce anche la centrale termica di Fiumicino, subconcessa da ADR, fornisce ad ADR energia elettrica e termica.

I principali rapporti intrattenuti con imprese collegate e altre parti correlate sono di seguito riepilogati:

- ◆ Pavimental S.p.A.: società controllata indirettamente da Atlantia, ha svolto per ADR lavori di manutenzione e ammodernamento delle pavimentazioni aeroportuali fino all'esercizio 2020;

- ◆ Spea Engineering S.p.A.: società controllata da Atlantia, ha svolto per ADR servizi di ingegneria aeroportuale (progettazione e direzione lavori) fino al 28.02.2021;
- ◆ Autostrade per l'Italia (società controllata da Atlantia): i rapporti verso la società sono relativi prevalentemente al distacco di personale;
- ◆ Autogrill Italia S.p.A. (società alla quale, a far data dal 1° gennaio 2018, Autogrill S.p.A. ha conferito le attività relative ai punti vendita Italia; la società è controllata indirettamente da Edizione S.r.l. che, in via indiretta, detiene una quota di maggioranza relativa in Atlantia): ADR ha conseguito ricavi per la subconcessione di spazi, royalty, utenze, parcheggi e servizi vari.

I compensi spettanti ai soggetti che hanno il potere e la responsabilità della pianificazione, direzione e controllo della società e quindi gli amministratori esecutivi e non e i dirigenti con responsabilità strategiche (c.d. "key management personnel") in carica al 31 dicembre ammontano a 1.530 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)	31.12.2021		2021		31.12.2020		2020	
	Attività	Passività	Proventi	Oneri	Attività	Passività	Proventi	Oneri
IMPRESE CONTROLLANTI								
Atlantia S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	(1.082)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	0	0	0	0	0	0	0	(1.082)
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Assistance S.r.l.	0	173	0	0	0	2.423	0	0
ADR Tel S.p.A.	0	10.931	0	(14)	0	2.356	0	(6)
ADR Security S.r.l.	0	2.243	0	0	0	1.220	0	(1)
ADR Mobility S.r.l.	0	1	0	0	0	1.375	0	(1)
Airport Cleaning S.r.l.	0	2.252	0	0	0	1.963	0	(1)
ADR Ingegneria S.p.A.	1.938	0	10	0	0	0	0	0
ADR Infrastrutture S.p.A.	5.055	0	56	0	0	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE	6.993	15.600	66	(14)	0	9.337	0	(9)
IMPRESE CORRELATE								
Spea Engineering S.p.A.	1.350	0	0	0	1.350	0	0	0
Azzurra Aeroporti S.p.A.	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	1.350	0	0	0	1.350	0	0	0
TOTALE	8.343	15.600	66	(14)	1.350	9.337	0	(1.091)

I rapporti di natura finanziaria con le controllate ADR Tel, ADR Assistance, ADR Security, ADR Mobility, Airport Cleaning, ADR Ingegneria e ADR Infrastrutture 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.

Gli oneri finanziari verso Atlantia, nel 2020, erano relativi alle obbligazioni A4 che la controllante possedeva al 99,87%, cedute a terzi in data 28 gennaio 2020.

Le attività finanziarie verso Spea Engineering S.p.A. sono costituite dal credito a fronte dei dividendi deliberati dalla società nell'esercizio 2018 e non liquidati.

10.

Altre informazioni

10.1 INFORMATIVA SUI PIANI DI COMPENSI BASATI SU AZIONI

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del Gruppo e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché a incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del management, sono in essere nel Gruppo Atlantia piani di incentivazione che prevedono l'impegno di assegnare diritti su azioni di Atlantia, previa verifica del conseguimento degli obiettivi aziendali prefissati.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 31 dicembre 2021, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti di ADR. Inoltre, sono indicati i fair value unitari dei diritti assegnati, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo.

	N. Diritti assegnati	N. Diritti decaduti	N. Diritti trasferimenti	N. Diritti opzionati	N. Diritti al 31.12.2021	Scadenza vesting	Scadenza. Esercizio/assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegn.	Fair value rivalut. Unitario al 31.12.2021	Scadenza attesa alla data di ass. (Anni)	Tasso di interesse privo di rischio alla data di ass.	Volatilità attesa (=storica) alla data di ass	Divid. Attesi alla data di assegn
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR - II Ciclo	758.751	(434.598)	(62.742)	(261.411)	0	8.05.2018	8.05.2021	na	2,59	0	3 - 6	1,01%	25,8%	5,32%
Piani di phantom stock option 2014 di Atlantia estesi ad ADR - III Ciclo	611.682	(45.137)	(21.202)	(132.392)	412.951	10.06.2019	10.06.2022	na	1,89	0,06	3 - 6	0,61%	25,3%	4,94%
Piani di phantom stock option 2017 - II ciclo	364.701	(377.436)	12.735	0	0	15.06.2021	01.07.2024	na	2,91	0	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock option 2017 - III ciclo	470.806	(142.043)	44.549	0	373.312	15.06.2022	01.07.2025	na	2,98	0	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
Piani di phantom stock grant 2017 - II ciclo	40.330	(41.738)	1.408	0	0	15.06.2021	01.07.2024	na	24,5	0	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
Piani di phantom stock grant 2017 - III ciclo	48.221	(14.549)	4.563	0	38.235	15.06.2022	01.07.2025	na	22,57	0	6,06	1,72%	24,3%	4,10%

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nel 2021 è stato rilevato a conto economico, un provento di 573 mila di euro, in relazione alla variazione negativa del fair value dei diritti attribuiti; i debiti relativi al fair value delle opzioni "phantom" in essere al 31 dicembre 2021 sono iscritti nelle altre passività correnti.

10.2 COMPENSI ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Come richiesto dall'art. 149-duodecies del Regolamento emittenti, che si applica ad ADR in qualità di Società controllata di società quotata (Atlantia S.p.A.), si riporta di seguito il dettaglio dei compensi corrisposti al revisore principale del Gruppo ADR e alle entità appartenenti al suo network (in migliaia di euro):

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Compensi 2021
Revisione contabile	KPMG S.p.A.	155
Servizi di attestazione	KPMG S.p.A.	22
Altri servizi (*)	KPMG S.p.A.	1
TOTALE		178

(*) sottoscrizione modelli Unico e 770.

10.3 INFORMATIVA SULLE EROGAZIONI PUBBLICHE EX L. N. 124/2017

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 1 commi da 125 a 129 della L. n. 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2021 non sono stati incassati dalla Società contributi pubblici.

10.4 EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI, ATIPICHE E/O INUSUALI

Nel corso del 2021, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Per l'informativa sugli impatti dell'epidemia COVID-19 si rinvia alla successiva Nota 10.5, mentre per l'informativa sulla svalutazione dei crediti verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria si rinvia alla Nota 5.7; nell'esercizio in esame, non sono intervenuti ulteriori eventi significativi non ricorrenti.

10.5 INFORMATIVA SUGLI EFFETTI DELL'EPIDEMIA COVID-19

L'andamento di ADR, anche nel 2021, è stato condizionato dagli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria legata al COVID-19, diffusasi a livello mondiale a partire da marzo 2020, e delle conseguenti restrizioni alla mobilità implementate per contrastarne l'espansione.

L'avvio dell'esercizio 2021 è stato contrassegnato dall'inasprirsi della curva dei contagi da Covid-19, con un impatto negativo sui volumi di traffico. Tuttavia, l'entrata nel vivo della campagna vaccinale ha mitigato, almeno in parte, l'impatto negativo legato alla pandemia, permettendo una timida ripresa del traffico aereo, in particolare nella stagione estiva.

Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino nel 2021 hanno, dunque, registrato una diminuzione del numero dei passeggeri trasportati rispetto al 2019 del -71,7% e del numero di movimenti del -58,2%. Positivo, invece, l'andamento rispetto al 2020, anno caratterizzato per 10 dodicesimi dalla diffusione della pandemia: +22,2% dei passeggeri e +15,2% dei movimenti

L'andamento del traffico si è riflesso sui ricavi, sia aviation che non aviation, che hanno registrato complessivamente un incremento del 10,8% rispetto all'esercizio 2020. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.1 Ricavi.

Il risultato economico dell'esercizio 2021 è stato impattato dall'iscrizione nella voce Altri ricavi operativi del sussidio che il Governo italiano, tramite la Legge 30 dicembre 2020, n. 178 ("Legge di Bilancio 2021"), ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza

sanitaria da COVID-19 (si veda la Nota 6.1 Ricavi), sussistendo al 31 dicembre 2021 le condizioni previste dallo IAS 20 per la relativa iscrivibilità.

Si ricorda che, con la Legge di Bilancio 2021, è stato istituito un Fondo danni COVID-19 di 500 milioni di euro, di cui 450 milioni di euro destinati a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 registrati nel periodo 23 febbraio 2020 - 31 gennaio 2021, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il decreto ha previsto un contributo fino al 100% del danno subito, calcolato come perdita di ricavi e incremento dei costi imputabili all'epidemia, al netto delle riduzioni di costo per l'accesso agli ammortizzatori sociali e altre forme di sostegno, relativamente al periodo sopra indicato. Nel caso in cui il totale dei contributi riconoscibili alla generalità delle imprese beneficiarie sia complessivamente superiore alle risorse stanziato, l'entità della quota assegnata a ciascuna impresa sarà determinata in modo proporzionale al contributo riconoscibile alla stessa impresa rispetto al totale dei contributi riconoscibili e, comunque, nel limite massimo del venti per cento delle risorse indicate per gli aeroporti.

L'art. 73, c. 2 e 3 del D.L. 73/2021 ha incrementato di ulteriori 300 milioni di euro (di cui 285 milioni di euro per gli aeroporti) la dotazione del Fondo danni COVID-19, portando a 735 milioni di euro le risorse destinate a compensare i danni subiti dai gestori aeroportuali.

Il 10 maggio 2021 il Governo ha notificato alla Commissione Europea la misura di aiuto quadro a favore del settore aeroportuale, inviando contestualmente lo schema di decreto interministeriale attuativo. Nel mese di luglio 2021, la Commissione Europea ha autorizzato la misura di sostegno a favore degli aeroporti, limitatamente al periodo 1° marzo 2020 - 30 giugno 2020/14 luglio 2020.

Il decreto interministeriale attuativo relativo all'aiuto è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 28 dicembre 2021 ed è divenuto efficace in pari data.

In conformità ai provvedimenti normativi sopra citati, ADR ha quantificato in 219.237 mila euro il danno, direttamente imputabile all'emergenza epidemiologica, subito nel periodo 1° marzo 2020 - 30 giugno 2020; tale quantificazione è stata ottenuta mettendo a confronto le voci mensili di costo e di ricavo che concorrono alla formazione dell'EBITDA, escludendo le componenti straordinarie e non ricorrenti.

In data 26 gennaio 2022, ADR ha presentato domanda di accesso al fondo per l'importo sopra citato; come previsto dal decreto attuativo, la domanda è stata corredata della relazione di un esperto indipendente che ha attestato la veridicità, la correttezza e la riconciliabilità dei dati riportati negli allegati B.1 e B.2 della stessa domanda alle scritture contabili, la sussistenza del nesso di causalità diretta tra le singole voci indicate ai fini della determinazione del danno subito e l'emergenza epidemiologica da COVID-19, la corretta applicazione della metodologia e dei criteri di cui all'art. 2 del decreto attuativo, nonché l'assenza di duplicazioni nella compensazione del danno. Per maggiori informazioni si rinvia alla successiva Nota 12 Eventi successivi alla chiusura dell'esercizio del Bilancio consolidato.

Nonostante siano proseguite le azioni di contenimento dei costi, poste in essere già a partire dal 2020, l'andamento dei costi ha risentito del maggiore volume di attività e della riapertura del Terminal 1 nel mese di agosto. Per maggiori dettagli si rinvia alle seguenti note: Nota 6.3 Costi per servizi, Nota 6.4 Costi per il personale, Nota 6.5 Altri costi operativi.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle attività immateriali, ed in particolare dei Diritti concessori, si specifica che in sede di predisposizione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020, la Società aveva proceduto ad effettuare un impairment test per tener conto degli impatti previsti derivanti dalla pandemia da COVID-19. Ai fini della predisposizione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021, non sono state rilevate, nell'analisi dei fattori interni ed esterni, variazioni significative rispetto a quanto considerato nell'ambito del suddetto impairment test, confermando le relative risultanze di recuperabilità del capitale investito netto del Gruppo e, pertanto, delle attività iscritte nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021.

Anche sul fronte finanziario sono proseguite le attività e le iniziative di messa in sicurezza della società. Nel mese di aprile, infatti, ADR ha collocato sul mercato una nuova emissione obbligazionaria "Sustainability Linked" – primo aeroporto al mondo ad eseguire un'emissione pubblica con tali caratteristiche – per un importo di 500 milioni di euro ed una durata di 10 anni. Con il successo conseguito anche da questa operazione, che è seguita alla precedente emissione "Green" di ADR del novembre 2020, è stata assicurata una ulteriore dotazione di liquidità grazie alla quale la società potrà far fronte, sulla base delle attuali proiezioni di traffico, agli impegni finanziari futuri fino a tutto il 2023 incluso.

Sempre sul fronte del rafforzamento della messa in sicurezza sul fronte finanziario della Società, è stata ottenuta da tutte le banche finanziatrici l'estensione del periodo di deroga alle conseguenze derivanti dal superamento dei limiti imposti dai covenant finanziari inclusi nei contratti di finanziamento bancari, fino alla data di calcolo del 30 giugno 2022 inclusa. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 5.15 Passività finanziarie e alla Nota 7 Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine.

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 2021, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Aeroporti di Roma S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

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
Cagliari 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. 512887
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

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.

Valutazione del fondo per rinnovo infrastrutture aeroportuali

Note illustrative al bilancio: nota illustrativa n. 3 "Principi contabili applicati" e nota illustrativa n. 5.13 "Fondo rinnovo infrastrutture"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 include il "fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali" pari a €208,9 milioni (di cui quota non corrente pari a €155,6 milioni e quota corrente pari a €53,3 milioni).</p> <p>Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che la Società dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dal contratto di concessione, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali ottenute in concessione.</p> <p>La stima del suddetto fondo è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di manutenzione straordinaria, ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la natura degli interventi da effettuare, la tempistica prevista, la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti e la componente finanziaria da applicare in funzione dei tempi di intervento.</p> <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la valutazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Comprensione del processo di stima utilizzato dalla Società ai fini della determinazione del fondo in oggetto; — analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni incluse nelle relazioni predisposte dai responsabili tecnici della Società riguardanti la programmazione, la natura e i costi degli interventi di manutenzione straordinaria, di ripristino e di sostituzione; — verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dalla Società per l'effettuazione delle stime; — analisi della ragionevolezza del tasso applicato dalla Società per l'attualizzazione del fondo; — verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione del fondo; — esame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime; — analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note illustrative al bilancio d'esercizio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Altri aspetti

Il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 23 marzo 2021, ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
 31 dicembre 2021

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Aeroporti di Roma S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

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;



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 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.



Aeroporti di Roma S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 2, lettera b), del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Aeroporti di Roma S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2021, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 2, lettera b), del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Aeroporti di Roma S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 31 marzo 2022

KPMG S.p.A.

Marco Mele
Socio

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione del collegio sindacale sul bilancio al 31 dicembre 2021 all'assemblea ordinaria degli azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A. ai sensi dell'articolo n. 2429 del codice civile

Ai Signori Azionisti di Aeroporti di Roma S.p.A.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di Legge e alle Norme di comportamento del Collegio sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Bilancio consolidato e bilancio di esercizio

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio consolidato e il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021, che sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 8 marzo 2022 e messi a nostra disposizione nei termini di cui all'art. 2429 c.c., in merito ai quali riferiamo quanto segue.

Aeroporti di Roma S.p.A è controllata da Atlantia S.p.A., che possiede il 99,386% del capitale sociale.

In data 15 ottobre 2021, Atlantia, a seguito di delibera del proprio Consiglio di Amministrazione del 14 ottobre 2021, ha comunicato la cessazione dell'esercizio di attività di direzione e coordinamento nei confronti di ADR.

ADR esercita attività di "direzione e coordinamento" nei confronti delle proprie controllate, ADR Tel S.p.A., ADR Ingegneria S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Security S.r.l., ADR Mobility S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., ADR Infrastrutture S.p.A., Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia - Società consortile a r.l..

Il Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, composto dalla Situazione Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto e dal Rendiconto Finanziario, dalle Note Illustrative e corredato dalla Relazione sulla Gestione evidenzia una perdita di esercizio pari ad euro 44.867.618,30 e presenta in sintesi i seguenti valori:

Situazione patrimoniale-finanziaria	(Euro)
	31.12.2021
ATTIVITÀ	
Attività non correnti	2.690.523.478
Attività correnti	1.163.551.773
TOTALE ATTIVITÀ	3.854.075.251
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	
PATRIMONIO NETTO	957.897.140
di cui Capitale sociale	62.224.743
Passività non correnti	2.446.619.447
Passività correnti	449.558.664
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	3.854.075.251

Conto economico	(Euro)
	2021
RICAVI	616.242.355
COSTI	(673.772.835)
RISULTATO OPERATIVO	(57.530.480)
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	(62.069.146)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(119.599.626)
Imposte sul reddito	74.732.008
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(44.867.618)

A livello di Gruppo la perdita ammonta ad euro 38.035.000.

Tra i ricavi, come riportato in relazione illustrativa la voce Altri ricavi operativi presenta un incremento che riflette principalmente l'iscrizione del ricavo per 219,2 milioni di euro relativo al sussidio che il Governo italiano, tramite la legge 178/2020, ha assegnato agli aeroporti per compensare le perdite imputabili all'emergenza sanitaria da COVID-19 nel periodo 1° marzo -30 giugno 2020.

Tra gli accantonamenti assume particolare rilevanza quello al fondo svalutazione crediti, pari a 137,0 milioni di euro (2,5 milioni di euro nel 2020), essenzialmente per effetto delle accresciute valutazioni di rischio che, in relazione agli accadimenti più recenti, incidono sulle prospettate condizioni di recuperabilità del credito vantato verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria oggetto di insinuazione al passivo.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 967,0 milioni di euro e si decrementa di 24,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio, su cui ha inciso, oltre alla perdita dell'esercizio, la variazione negativa del fair value delle partecipazioni in Azzurra Aeroporti S.p.A. e S.A.CAL. S.p.A, effetti in parte compensati dalla variazione positiva del fair value dei derivati di copertura dal rischio tasso di interesse intervenuta nell'anno. Il flusso di cassa netto dell'esercizio, negativo per 435,6 milioni di euro, ha diminuito le disponibilità liquide a fine esercizio a 661,6 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 1.097,2 milioni di euro. Gli investimenti realizzati nell'esercizio ammontano a 177,3 milioni e sono relativi ai lavori dell'estensione del Terminal 1, di cui è stata aperta l'area security e l'area duty free a livello partenze da novembre, del Nodo imbarchi D, appartenenti all' "Hub Est", al completamento della Sala di Controllo Unica (APOC). Sono stati avviati i lavori di Ristrutturazione del Terminal 3 e le relative opere di recovery operativa. Sono proseguiti inoltre i lavori e le progettazioni degli investimenti essenziali per la sicurezza, la continuità operativa e l'adempimento agli obblighi normativi.

Nel corso del 2021 è stato collocato il primo Sustainability-Linked bond di ADR, per un valore di 500 milioni di euro e con durata di 10 anni.

L'emissione prevede il rimborso in unica soluzione a scadenza in data 30 luglio 2031 ed il pagamento di una cedola a tasso fisso pari all'1,750%, pagabili ogni anno in via posticipata nel mese di luglio, a partire da luglio 2022. Il prezzo di emissione è stato fissato in 98,839 ed il rendimento effettivo a scadenza è pari a 1,875%.

Le imposte sul reddito di competenza dell'esercizio sono state determinate in base alla stima degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alla normativa vigente.

Si evidenzia che, anche per il 2021, è in vigore il contratto di consolidato fiscale in essere con la controllante Atlantia, a cui aderiscono ADR e tutte le imprese facenti parte del Gruppo ADR.

Quest'anno, su base volontaria, è stata redatta la Relazione Annuale Integrata del Gruppo Aeroporti di Roma, che comprende la Relazione sulla Gestione, integrata con la Dichiarazione Non Finanziaria ("DNF"), il Bilancio consolidato e il Bilancio di Esercizio redatti secondo i principi IFRS/IAS, rappresenta il principale documento di reporting del Gruppo incentrato sull'equazione "sostenibilità = valore" e basato su una rappresentazione "integrata" del proprio business. La Relazione comprende anche le informazioni che sono state rendicontate, sino all'esercizio 2020, nel Bilancio di Sostenibilità del Gruppo ed è strutturata in quattro sezioni ognuna identificativa di un livello di approfondimento progressivo.

Il Collegio Sindacale ha verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione del bilancio e a tale riguardo non ha osservazioni da riferire, avendo – mediante informazioni assunte dagli Amministratori, dai Responsabili delle funzioni aziendali e dalla Società di Revisione – constatato che:

- ◆ gli schemi di bilancio e i criteri di valutazione adottati sono conformi alle norme di legge e sono adeguati in relazione all'attività svolta dalla Società;
- ◆ nella stesura del Progetto di Bilancio, gli Amministratori si sono attenuti ai principi previsti dagli artt. 2423 e 2423-bis del codice civile, non facendo ricorso alla deroga prevista dal quarto comma del menzionato art. 2423;
- ◆ ai sensi dell'art. 2426, primo comma, n. 5 e n. 6 del codice civile, il Collegio precisa che non sono iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale costi pluriennali (impianto, ampliamento, ricerca e sviluppo, pubblicità e avviamento) per i quali il Collegio Sindacale debba esprimere il proprio consenso;
- ◆ il Progetto di Bilancio, così come è stato redatto, corrisponde e risulta coerente con i fatti e le informazioni di cui il Collegio Sindacale è a conoscenza a seguito della partecipazione alle riunioni degli organi sociali e dell'attività di vigilanza svolta nel corso dell'esercizio;
- ◆ i principi contabili e i criteri di valutazione sono riportati nelle Note Illustrative.

Come meglio illustrato nella relazione sulla gestione, gli Amministratori hanno redatto il Bilancio d'esercizio in base al presupposto della continuità aziendale.

In merito Vi rappresentiamo che le note al bilancio e la relazione sulla gestione illustrano dettagliatamente il rischio connesso all'evoluzione della situazione economica.

Anche l'esercizio 2021 è stato caratterizzato dall'emergenza covid, tuttavia, si rileva nella relazione illustrativa, l'entrata nel vivo della campagna vaccinale ha mitigato, almeno in parte, l'impatto negativo legato alla pandemia permettendo una timida ripresa del traffico aereo in particolare nella stagione estiva.

Al 31 dicembre 2021, il rating creditizio assegnato dalle agenzie Fitch, Moody's e S&P all'emittente di ADR e alle emissioni obbligazionarie è rispettivamente pari a BBB-, Baa3 e BBB-. Gli outlook o watch assegnati dalle agenzie sono tutti positive.

Il 4 giugno 2021, Fitch ha rivisto il rating watch precedente assegnato, nel 2020 (i.e. rating watch developing), in positive a valle dell'approvazione, da parte dell'Assemblea degli Azionisti di Atlantia, della cessione

dell'intera quota detenuta in ASPI e del suo impatto positivo sul merito di credito dell'intero Gruppo Atlantia.

L'approvazione della cessione di ASPI ha generato azioni positive sul merito di credito di ADR anche da parte delle altre due agenzie di rating: il 7 giugno, Moody's ha modificato l'outlook da negative in positive; S&P, il 22 giugno, ha incrementato di 1 notch, da BB+ a BBB-, il rating e posto l'outlook in positive.

Nella Nota Illustrativa sono analiticamente indicati i principi contabili applicati e non si rilevano difformità rispetto all'esercizio precedente.

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, covenant finanziari calcolati sui dati consuntivati, in linea con la contrattualistica applicata alle società con rating nella fascia investment grade.

Il Collegio ha esaminato altresì il Progetto di Bilancio Consolidato chiuso al 31 dicembre 2021, predisposto ai sensi dell'art. 2 del D. Lgs. n. 38/2005, in conformità agli IFRS emanati dallo IASB e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio.

Nella Nota Illustrativa sono analiticamente indicati i principi contabili e l'area di consolidamento. Non si rilevano difformità rispetto all'esercizio precedente con riferimento ai principi contabili applicati mentre rispetto al 31 dicembre 2020, il perimetro di consolidamento risulta variato per l'inclusione delle seguenti società ADR Infrastrutture S.p.A., Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia - Società consortile a r.l.

L'area di consolidamento al 31 dicembre 2021 include, quindi, le seguenti società: ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l., ADR Security S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., ADR Ingegneria S.p.A., ADR Infrastrutture S.p.A., Fiumicino Energia S.r.l. e Leonardo Energia - Società consortile a r.l. La procedura di consolidamento adottata segue il metodo integrale. Le partecipazioni nella società collegata Spea Engineering S.p.A. è valutata con il metodo del patrimonio netto.

L'organizzazione aziendale è stata modificata nel corso del 2021, il Consiglio di Amministrazione della Società in data 11 maggio 2021, ha individuato 3 Business Unit: la BU Aviation - la BU Commercial - la BU Infrastructures. L'evoluzione del modello organizzativo, in coerenza con le nuove sfide del gruppo, è stata approvata sulla base di determinate linee di indirizzo quali, a titolo esemplificativo: concentrazione del ruolo precedentemente ricoperto dal Direttore Generale in capo all'Amministratore Delegato; accorpamento delle funzioni commerciali; elevazione della funzione Innovation & Quality a diretto riporto dell'Amministratore Delegato.

A tal riguardo, Vi rappresentiamo che KPMG S.p.A., società incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato, in data 31 marzo 2022, le relazioni ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, nonché la relazione aggiuntiva ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n. 537/2014, dalle quali risulta che il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa di Aeroporti di Roma S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 28 febbraio 2005, n. 38. Con riferimento a tali relazioni, il Collegio Sindacale segnala che KPMG ha evidenziato gli elementi alla base del giudizio di revisione, gli aspetti chiave della revisione contabile e le procedure attivate quale risposta di revisione. Nella Relazione aggiuntiva la KPMG ha dichiarato, ai sensi dell'art. 6 del Regolamento (UE) n. 537/2014 la propria indipendenza ed ha altresì dichiarato che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) n. 537/2014. Il Collegio sulla base della documentazione e delle informazioni ricevute non ritiene che vi siano aspetti da evidenziare in materia di indipendenza della società di revisione.

In materia di gestione dei rischi la società ha definito una nuova metodologia ed un nuovo processo di Enterprise Risk Management, è stata istituita la funzione Risk Governance e Compliance e costituito un Comitato Controllo rischi e Sostenibilità

Non essendo a noi demandata la revisione legale del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla Legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di Legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e preso atto che la Società di Revisione ha svolto le procedure indicate nel principio di revisione (ISA Italia) n. 720 B e ha espresso un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e della specifica sezione sul governo societario, di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 123-bis del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, con il bilancio consolidato e di esercizio di Aeroporti di Roma al 31 dicembre 2021 e sulla loro conformità alle norme di Legge. La Società di Revisione ha altresì dichiarato di non aver nulla da riportare con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto, acquisite nel corso dell'attività di revisione. La società di revisione, inoltre, ha rilasciato la relazione sulla dichiarazione non finanziaria redatta dagli amministratori ai sensi dell'art. 6, comma 1, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254.

Si evidenzia, poi, che:

RAPPORTO CONCESSORIO

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

La concessionaria ADR assicura la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale (costituito dall'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino e dall'aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino) in conformità alle norme internazionali, europee e nazionali, nonché ai Regolamenti dell'ENAC che disciplinano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile.

La originaria Convenzione per la gestione della concessione n. 2820/74 è stata vigente fino al 21 dicembre 2012 essendo intervenuta, in quella data, l'approvazione con specifico D.P.C.M. del nuovo Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma che disciplina, in un solo documento unitario, sia i rapporti inerenti alla concessione di gestione aeroportuale che i criteri per la determinazione e l'aggiornamento periodico dei corrispettivi applicabili ai c.d. "servizi regolamentati".

La scadenza della concessione fissata al 30 giugno 2044 - ai sensi dell'art. 14 della L. 8 agosto 1992, n. 359 e dell'art. 1-quater della L. 3 agosto 1995, n. 351, e ribadito con note del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 12 settembre 1994 e 23 gennaio 1998 - è stata prorogata ope legis al 30 giugno 2046 in virtù dell'articolo 202, comma 1-bis del D.L. 19 maggio 2020, n.34 (convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77) che ha disposto la proroga di due anni della "durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso" in considerazione degli effetti economici negativi derivanti dal consistente calo del traffico legato alla situazione emergenziale causata dalla pandemia da COVID-19 e connesse misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle Regioni.

La L. n. 755/1973 (art. 1) esplicita l'oggetto della concessione, consistente nella gestione unitaria del sistema aeroportuale della Capitale, da esercitarsi sotto la sorveglianza del Ministero dei Trasporti (oggi ENAC ai sensi del D.Lgs. n. 250/1997) secondo le disposizioni del Codice della Navigazione e delle Leggi vigenti.

ADR svolge inoltre, sempre in regime di concessione, i servizi di controllo di sicurezza relativi a passeggeri, bagagli a mano e da stiva.

Il D.L. n. 251/1995 convertito in L. n. 351/1995 ha introdotto l'obbligo al pagamento di un canone concessorio.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le operazioni compiute dal Gruppo ADR con le parti correlate sono state effettuate nell'interesse del Gruppo e fanno parte della ordinaria gestione. Tali operazioni sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti.

Con riferimento agli obblighi di trasparenza richiesti dall'art. 1 commi da 125 a 129 della L. n. 124/2017, si segnala che nell'esercizio 2021 non stati incassati dal Gruppo ADR contributi pubblici.

Tra gli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio si segnalano:

- ◆ ART ha fatto pervenire osservazioni critiche rispetto all'atto aggiuntivo stipulato tra ENAC e ADR, e, in data 16.12.2021, in risposta alla richiesta ADR di avvio della consultazione dell'Utenza per la revisione dei diritti, ha espresso il proprio diniego alla consultazione in quanto ha ritenuto che non fosse ancora intervenuto il perfezionamento dell'atto aggiuntivo.

Tra metà dicembre e gennaio si sono tenuti diversi incontri ed audizioni tra ADR ed ART ed ADR ed ENAC a seguito delle quali in data 11.02.2022 ADR ha ricevuto un nuovo testo di Atto che, in data 15.02.2022, è stato ritenuto non accoglibile da ADR in quanto, limitando la validità delle regole tariffarie solo per un periodo quinquennale, non conferma il principio della stabilità regolatoria di lungo termine, cardine del Contratto di Programma sottoscritto nel 2012.

ADR ha quindi notificato, in data 14.02.2022, un ricorso al TAR Lazio chiedendo al Giudice Amministrativo di annullare il diniego di avvio della consultazione, segnalando la validità ed efficacia dell'atto aggiuntivo sottoscritto. Il 15 febbraio ADR ha presentato ad ART istanza di proroga dei diritti aeroportuali definiti per il 2021 anche a valere sull'annualità tariffaria 2022, limitatamente al periodo strettamente necessario per la revisione degli stessi per il nuovo periodo regolatorio, essendole stato precluso l'avvio della consultazione richiesto in data 13 dicembre 2021. Il 18 febbraio, ART ha risposto invitando ADR ad avviare le consultazioni con l'utenza nei termini descritti, riservandosi il diritto di effettuare le valutazioni di propria competenza a valle dell'esito delle stesse. Queste ultime si sono svolte il 28 febbraio 2022 con una previsione tariffaria per il 2022 in continuità con quella in vigore.

- ◆ Il conflitto in Ucraina potrebbe influenzare negativamente i volumi di traffico, tuttavia, non sono ancora prevedibili né per durata né per intensità.

ATTIVITÀ DI VIGILANZA

Abbiamo vigilato sull'osservanza della Legge e dello Statuto Sociale e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Nel corso del 2021 il Collegio si è riunito n. 11 volte, abbiamo partecipato a n. 1 Assemblea degli Azionisti e a n. 13 riunioni del Consiglio di Amministrazione, in relazione alle quali, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilevato violazioni della Legge e dello Statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale. Eventuali conflitti di interesse, per quanto risulta al Collegio Sindacale, sono stati dichiarati ai sensi di Legge.

Abbiamo acquisito dagli Amministratori e dagli Organi Direttivi informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo incontrato il soggetto incaricato della revisione legale dei conti e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Abbiamo incontrato la struttura dell'Internal Audit e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Abbiamo incontrato l'Organismo di Vigilanza e non sono emerse criticità, rispetto alla corretta attuazione del Modello di Organizzazione e Gestione, che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Abbiamo incontrato il Collegio Sindacale della Capogruppo e abbiamo avuto scambi di informativa con gli organi di controllo delle società controllate da ADR: da questi scambi non sono emersi fatti o circostanze meritevoli di essere portati alla Vostra attenzione.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Non sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c.

Nel corso del 2021 il Collegio ha espresso il proprio parere in ordine alla determinazione del compenso spettante al Presidente del CDA nominato dall'Assemblea dei Soci di ADR S.p.A. tenutasi il 27 aprile 2021 e dell'Amministratore Delegato.

La remunerazione per l'incarico di Presidente e dell'AD, ai sensi dell'art. 2389, terzo comma, cod. civ., è stabilita dal Consiglio di Amministrazione, sentito il parere del Collegio Sindacale.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiedere menzione nella presente relazione.

Conclusioni

Signori Azionisti,

considerando anche le risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti contenute nella relazione di revisione del Bilancio, il Collegio propone all'Assemblea di approvare il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2021 così come redatto dagli Amministratori. Il Collegio prende atto della proposta di ripianare la perdita d'esercizio, pari a 44.867.618 euro mediante l'utilizzo, di pari importo, degli utili portati a nuovo.

Per il Collegio Sindacale

Dott. Giuseppe Cosimo Tolone – Presidente

Dott. Alessandro Bonura

Dott. De Falco Pasquale

Dott. De Filippo Maurizio

Dott. Pier Vittorio Vietti

Roma, 31 marzo 2022

Delibera dell'Assemblea

Deliberazioni dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 28 aprile 2022

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti ha deliberato di:

- ◆ approvare il Bilancio dell'esercizio 2021, che evidenzia una perdita di euro 44.867.618,30, preso atto dei documenti corredati ad esso;
- ◆ ripianare la perdita mediante l'utilizzo, di pari importo, degli utili portati a nuovo;
- ◆ approvare il vincolo di riserva in sospensione d'imposta apposto su quota parte della Riserva sovrapprezzo azioni, per un importo pari a 355.036 mila euro, in relazione all'operazione di riallineamento ai sensi del D.L. 104/2020 convertito con modifiche nella L.126 del 2020, del valore fiscale al maggiore valore contabile della voce di bilancio Concessione aeroportuale - diritti acquisiti.



**Aeroporti
di Roma**