



Relazione Finanziaria Consolidata Semestrale al 30 giugno 2026 Aeroporti di Roma

(pagina lasciata bianca intenzionalmente)

Mappa dei contenuti

Relazione Intermedia sulla Gestione	3
Bilancio Consolidato Semestrale abbreviato al 30 giugno 2026	43

RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE

Indice Relazione Intermedia sulla Gestione

Profilo del semestre	5
1. Overview e informazioni generali	9
<i>1.1 Highlight finanziari del Gruppo</i>	9
<i>1.2 Organi sociali</i>	10
<i>1.3 Struttura del Gruppo</i>	11
2. Rischi e opportunità	12
<i>2.1 Sistema di gestione dei rischi</i>	12
<i>2.2 Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo</i>	13
3. I nostri risultati nel primo semestre 2026	20
<i>3.1 Attività di business</i>	20
3.1.1 Aviation	20
3.1.2 Attività commerciali	22
3.1.3 Infrastrutture	23
3.1.4 Adeguamenti e modifiche del quadro di riferimento	25
<i>3.2 Performance economica, patrimoniale e finanziaria</i>	27
3.2.1 Premessa	27
3.2.2 Gestione economica consolidata	27
3.2.3 Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata	30
3.2.4 Investimenti del Gruppo ADR	34
3.2.5 Indicatori alternativi di performance	35
4. Altre informazioni	39
5. Eventi successivi	40
<i>Dati di traffico</i>	40
<i>Altri eventi successivi</i>	41
6. Prevedibile evoluzione della gestione	42

Profilo del semestre

Nel primo semestre del 2026, gli aeroporti romani hanno registrato oltre 26,3 milioni di passeggeri, con una crescita del +0,5% rispetto ai primi sei mesi del 2025. Particolarmente rilevante è stata la performance dell'hub internazionale di Roma Fiumicino che, con quasi 24,4 milioni di viaggiatori, evidenzia un incremento del +0,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, confermando il ruolo del "Leonardo da Vinci" come principale scalo italiano e infrastruttura strategica per la connettività del Paese.

A trainare l'andamento del semestre è stato soprattutto il traffico internazionale, sostenuto dal consolidamento dei collegamenti di lungo raggio e dalla progressiva crescita dei flussi da e per i principali mercati intercontinentali. Il Nord America si conferma una direttrice centrale per lo sviluppo del network segnando una crescita del +8% con oltre 2 milioni di passeggeri, insieme al rafforzamento delle connessioni verso Medio Oriente, Africa e Asia cresciuti rispettivamente del 14% e del 5%, in un quadro di domanda internazionale che, nonostante le incognite del Medio Oriente, continua a premiare Roma come destinazione globale e come piattaforma di transito.

Il rafforzamento del network intercontinentale è stato accompagnato dall'avvio di nuovi collegamenti e dal potenziamento delle rotte esistenti. Sul mercato nordamericano, tra le principali novità, Alaska Airlines ha scelto Roma come prima destinazione europea della propria rete con il nuovo collegamento da Seattle, seguita da Delta con l'avvio dei voli sulla stessa direttrice, mentre ITA Airways ha inaugurato il nuovo collegamento per Houston, operativo fino a cinque volte alla settimana durante il picco estivo. Grazie a questi sviluppi, Fiumicino raggiunge il primato storico di 22 scali serviti in Nord America, il numero più elevato mai raggiunto. Prosegue inoltre il percorso di destagionalizzazione dell'offerta, con un progressivo ampliamento delle operazioni: American Airlines ha lanciato già da aprile l'avvio dei collegamenti su Miami, mentre Delta ha anticipato di quasi due mesi l'inizio delle operazioni su Detroit e Minneapolis rispetto alla stagione Summer precedente.

Anche il network verso l'Asia continua a rafforzarsi con il collegamento di Air India per Delhi, l'incremento dell'offerta di Qantas sulla rotta per Perth, che raggiungerà la frequenza giornaliera a partire da luglio, e il potenziamento dei servizi di Cathay Pacific verso Hong Kong. Sul mercato africano, invece, prosegue l'espansione di Ethiopian Airlines, che da giugno opera un doppio collegamento giornaliero per Addis Abeba.

Parallelamente, anche la programmazione di corto e medio raggio ha continuato ad ampliarsi con l'introduzione di 13 nuove destinazioni. Da menzionare Wizz Air, che ha rafforzato la propria presenza sullo scalo con il sedicesimo aeromobile basato, inaugurando i collegamenti per Košice, Oradea, Braşov, Târgu Mureş, Tallinn e Varna. Tra le altre si evidenziano le nuove rotte operate da Ryanair per Burgas, Norwegian per Billund e Volotea per Limoges.

Nel corso del semestre, Roma Fiumicino ha quindi confermato un'offerta tra le più ampie del mercato europeo, con oltre 100 compagnie aeree operative, più di 240 destinazioni dirette e collegamenti verso 80 Paesi. Questo posizionamento rafforza sempre più la vocazione internazionale dello scalo e consolida il percorso avviato nel 2025, anno in cui il "Leonardo da Vinci" ha superato per la prima volta i 51 milioni di passeggeri, che raggiungono quota 55 milioni di viaggiatori considerando anche il traffico registrato sul "G.B. Pastine" di Ciampino.

Sul fronte cargo, nel primo semestre del 2026 il volume di merci movimentate presso l'aeroporto di Roma Fiumicino registra una crescita del +6,9% rispetto allo stesso periodo del 2025. Il Nord America si conferma il principale mercato di riferimento, sostenuto dall'espansione della connettività passeggeri e dal conseguente incremento della capacità di stiva *belly*. A trainare ulteriormente la performance ha contribuito la crescita dei volumi verso l'Asia, favorita dall'avvio, a partire da aprile, delle operazioni full cargo di MSC Air Cargo da e per Shanghai e Hong Kong. Tale dinamica ha compensato la contrazione dei flussi provenienti dal Medio Oriente, riconducibile alle persistenti instabilità geopolitiche dell'area.

Il margine operativo lordo è risultato pari a 331,9 milioni di euro rispetto ai 318,5 milioni di euro del periodo a confronto. Il semestre si è chiuso con un utile netto di Gruppo di 128,5 milioni di euro, rispetto ai 99,5 milioni di euro del primo semestre 2025.

Gli investimenti sono stati pari a 211,1 milioni di euro, confermando il percorso di potenziamento infrastrutturale, innovazione operativa e transizione sostenibile avviato negli ultimi anni. L'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2026 si è attestato a 2.391,5 milioni di euro, rispetto ai 2.126,0 milioni di euro registrati alla fine del 2025.

Nel periodo in questione, l'azione di ADR si è sviluppata lungo alcune direttrici principali: la prosecuzione dell'iter approvativo del Piano di Sviluppo aeroportuale di lungo periodo, il rafforzamento del traffico internazionale e

della connettività globale, il consolidamento della qualità del servizio, l'innovazione tecnologica e operativa, la sostenibilità e la decarbonizzazione, l'evoluzione dell'offerta infrastrutturale, commerciale e di ospitalità, la valorizzazione dell'arte e della cultura e il rapporto con il territorio. Questi ambiti confermano il ruolo degli aeroporti romani come infrastrutture strategiche al servizio del territorio e del Paese.

Il 2026 è stato inaugurato all'insegna di nuovi riconoscimenti per entrambi gli scali. Il 15 gennaio, l'aeroporto "Giovanni Battista Pastine" di Ciampino ha ottenuto per la prima volta le 4 stelle Skytrax, entrando tra i migliori scali regionali europei per qualità dei servizi e attività del personale. Questo importante risultato ha premiato l'esperienza complessiva offerta ai passeggeri, dalla pulizia alla segnaletica, dai processi di security e controllo passaporti alla qualità dell'assistenza, fino ai servizi per famiglie, passeggeri a ridotta mobilità, aree di lavoro e dotazioni di comfort, confermando la valorizzazione dello scalo di Ciampino. Nel corso del semestre, il "Leonardo da Vinci" ha poi riaffermato il proprio posizionamento ai vertici internazionali per qualità del servizio ed esperienza del passeggero. Il 24 febbraio, Roma Fiumicino è stato confermato per il nono anno consecutivo miglior aeroporto d'Europa nella categoria degli scali oltre 40 milioni di passeggeri agli Airport Service Quality (ASQ) Customer Experience Awards di ACI World, aggiudicandosi anche i principali riconoscimenti europei collegati a efficienza, accoglienza, pulizia, comfort e qualità complessiva del viaggio. Nello stesso contesto, anche Ciampino è stato premiato per il terzo anno consecutivo nella categoria degli aeroporti tra 2 e 5 milioni di passeggeri e per la qualità del personale.

A questi risultati, si è aggiunta la conferma di Fiumicino tra i dieci migliori aeroporti al mondo (direttamente al 7° posto) ai World Airport Awards 2026 di Skytrax, dove il "Leonardo da Vinci" è stato riconosciuto anche come miglior aeroporto dell'Europa meridionale. Il 24 giugno, inoltre, Roma Fiumicino ha ricevuto a Praga l'ACI EUROPE Best Airport Award 2026 nella categoria degli scali oltre 40 milioni di passeggeri, assegnato per l'ottava volta dal 2018 e per la quinta consecutiva - che premia la qualità del personale, la trasformazione digitale e la sostenibilità delle infrastrutture aeroportuali - da parte di una giuria indipendente di 8 specialisti del settore aviation UE. Questa continuità rafforza ancor più il profilo globale dello scalo e conferma il valore dell'esperienza offerta ai passeggeri, sostenuta anche dall'impiego crescente di soluzioni tecnologiche avanzate per rendere più efficiente la gestione operativa e migliorare, in modo misurabile, il percorso di viaggio.

In questa prospettiva, il Piano di Sviluppo sostenibile di Roma Fiumicino ha rappresentato una cornice strategica centrale per l'azione di ADR, con l'obiettivo di accompagnare l'evoluzione del "Leonardo da Vinci" nei prossimi anni, rispondendo alla domanda crescente di traffico con un potenziamento delle infrastrutture, una maggiore capacità operativa e un'attenzione al territorio in piena coerenza con il target Net Zero al 2030. Il semestre si è aperto con un primo passaggio rilevante dell'iter approvativo: il 13 gennaio, il Consiglio comunale di Fiumicino ha approvato la proposta di ripermimetrazione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, atto propedeutico all'avanzamento del Piano presentato da ENAC e ADR, che ha segnato l'avvio formale del confronto istituzionale sul progetto, chiamato a definire la nuova fase di crescita del principale aeroporto italiano.

Questo percorso è stato seguito da un'attività di comunicazione sviluppata su più livelli, verso i soggetti interessati e più in generale nei confronti della comunità territoriale e l'avvio di un processo di ascolto e confronto con la comunità aeroportuale, per la opportuna pubblicità dei contenuti del piano di sviluppo, anche in preparazione dell'avvio del dibattito pubblico. L'obiettivo è stato rendere più accessibili contenuti, finalità e impatti del Piano per il territorio e per il sistema Paese. Tra maggio e giugno, nell'ambito del confronto sul Masterplan, sono stati inoltre diffusi e presentati pubblicamente i risultati dell'indagine realizzata da Youtrend su un campione di 1.005 residenti maggiorenni nel Comune di Fiumicino: il 73% degli intervistati si è dichiarato favorevole allo sviluppo dello scalo e alla realizzazione della quarta pista, mentre il 39% ha indicato proprio la quarta pista come l'intervento più conosciuto del Piano.

Nel corso dei primi sei mesi dell'anno, ADR ha promosso diverse iniziative rivolte a sensibilizzare viaggiatori e personale aeroportuale su sostenibilità, rispetto e inclusione. A partire dal mese di gennaio, entrambi gli scali di Fiumicino e Ciampino hanno ottenuto da ACI World il terzo e massimo livello dell'Accessibility Enhancement Accreditation, diventando i primi aeroporti nell'Unione Europea a raggiungere il livello più alto del programma internazionale che certifica l'accessibilità dei servizi aeroportuali per le persone con disabilità o a ridotta mobilità. Il riconoscimento valorizza l'adozione dei principi di Universal Design, il coinvolgimento delle associazioni rappresentative e il lavoro di ADR Assistance nel garantire un'esperienza di viaggio sempre più accessibile, continua e inclusiva. In tal senso, il 30 gennaio Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e la nostra controllata ADR Assistance hanno siglato un accordo per rafforzare l'assistenza alle persone con disabilità e a ridotta mobilità nella stazione di Fiumicino Aeroporto. Dal rafforzamento dell'assistenza ai viaggiatori alla sensibilizzazione su sostenibilità e inclusione, ADR ha continuato a valorizzare gli aeroporti come luoghi di servizio, attenzione alle persone e responsabilità verso il territorio. Il 16 febbraio, in occasione della Giornata Nazionale del Risparmio

Energetico e degli Stili di Vita Sostenibili, Aeroporti di Roma ha aderito nuovamente a “M’illumino di Meno”, la campagna promossa da Rai Radio 2 e Caterpillar, con una riduzione parziale e temporanea dell’illuminazione della Fontana del Terminal 3 e della “Piazza” del Terminal 1 di Fiumicino, oltre che dell’insegna del G.B. Pastine di Ciampino. L’attenzione al valore simbolico degli spazi aeroportuali si è confermata anche l’8 maggio, in occasione della Giornata Mondiale della Croce Rossa e Mezzaluna Rossa, con l’illuminazione della Fontana del “Leonardo da Vinci” e dell’insegna dello scalo di Ciampino per richiamare il ruolo dei volontari al fianco delle persone più vulnerabili. Nello stesso orizzonte di responsabilità verso le persone, a fine febbraio il “Leonardo da Vinci” ha ospitato, in collaborazione con Emirates e ANGSA Lazio APS, una “Travel Rehearsal” dedicata a persone con disturbo dello spettro autistico e con sensibilità sensoriali: attraverso una simulazione dell’esperienza aeroportuale - dal check-in ai controlli di sicurezza fino all’imbarco - giovani partecipanti e caregiver hanno potuto familiarizzare con spazi e procedure dello scalo, contribuendo a rendere l’aeroporto un ambiente più accessibile, prevedibile e inclusivo.

In occasione della Giornata Internazionale della Donna dell’8 marzo, Aeroporti di Roma ha promosso inoltre l’iniziativa “Cambiamo le parole, per cambiare le cose”, un’installazione partecipativa dedicata al valore del linguaggio nella costruzione di una cultura più inclusiva. Il progetto, realizzato attraverso un grande puzzle interattivo nella “Piazza” del Terminal 1 Partenze dello scalo di Fiumicino, ha coinvolto passeggeri e comunità aeroportuale in una riflessione sui doppi standard linguistici e sugli stereotipi di genere. L’impegno per il territorio si è tradotto anche in azioni concrete di tutela ambientale: in occasione della Giornata Mondiale dell’Ambiente, ADR ha promosso con Legambiente una nuova edizione di “RiqualfichiAMO Coccia di Morto”, iniziativa di volontariato che ha coinvolto oltre 120 dipendenti e volontari nella pulizia della spiaggia adiacente lo scalo, con la raccolta di oltre 650 kg di rifiuti. Nel semestre sono proseguite anche le attività della Newton Rome, nata dalla collaborazione tra Aeroporti di Roma, Boeing e First Scandinavia per avvicinare gli studenti alle materie STEM applicate al trasporto aereo.

La qualità si inserisce in una visione più ampia del ruolo degli aeroporti come infrastrutture strategiche per la competitività del Paese. In questo quadro, il 4 marzo il Terminal 5 del “Leonardo da Vinci” ha ospitato l’incontro “Concorrenza e trasporto aereo nel sistema delle infrastrutture strategiche”, promosso da ENAC e Aeroporti di Roma nel ricordo di Antonio Catricalà, già Presidente di ADR dal 2017 al 2021. L’iniziativa, realizzata con l’Osservatorio sul trasporto aereo “Antonio Catricalà”, nato dalla collaborazione tra ENAC e Luiss School of Law, ha riunito istituzioni, operatori e stakeholder per un confronto sul ruolo della regolazione, della concorrenza e delle infrastrutture aeroportuali nello sviluppo del Paese.

Sul piano operativo, il consolidamento degli standard di servizio è stato sostenuto anche dall’impiego crescente di tecnologie avanzate per rendere più innovativa ed efficiente la gestione dello scalo e migliorare, in modo misurabile, l’esperienza di viaggio. In questo ambito si inserisce anche il lavoro quotidiano sviluppato presso l’Innovation Hub di Aeroporti di Roma con le startup, attraverso attività di scouting, sperimentazione e progressiva integrazione di soluzioni innovative nei processi aeroportuali. In particolare, il 23 aprile, ADR e Outsight hanno annunciato il potenziamento della collaborazione per il monitoraggio intelligente dei flussi passeggeri a Roma Fiumicino, avviata nell’ambito del programma di innovazione “Runway to the Future” ed estesa su larga scala in gran parte delle aree Schengen.

Accanto all’innovazione applicata alla gestione operativa, ADR ha continuato a investire anche sull’evoluzione sostenibile delle infrastrutture, consolidando risultati misurabili lungo le principali direttrici ESG e rafforzando l’integrazione tra strategia industriale e finanziaria. L’11 febbraio è stato collocato con successo un nuovo Sustainability-Linked Bond da 500 milioni di euro, con durata di 8 anni e scadenza a febbraio 2034: l’operazione, dedicata a investitori istituzionali, ha registrato ordini complessivi per oltre tre volte l’importo offerto e una partecipazione di investitori esteri superiore all’80%, portando la quota di debito ESG-labelled a oltre il 78%. Nel percorso di decarbonizzazione dello scalo è proseguito anche il rafforzamento della produzione di energia rinnovabile: il 7 maggio è stata infatti comunicata l’aggiudicazione, da parte di A2A e IG Group, delle due gare pubbliche europee indette da ADR per la progettazione, realizzazione e gestione di due nuovi impianti fotovoltaici, rispettivamente da 7,3 MW e 6,0 MW. Con questi interventi, la quota di energia autoprodotta da fonte fotovoltaica potrà arrivare a coprire, insieme agli altri impianti, oltre il 34% del fabbisogno di ADR al 2028.

Oltre alla transizione ambientale, ADR ha continuato a lavorare sull’impegno del “Leonardo da Vinci” come piattaforma di cultura, relazione e dialogo. Il 30 aprile 2026, all’ingresso del Terminal 1 Partenze di Fiumicino, è stata inaugurata l’installazione fotografica “DARING PEACE TOGETHER, FOR A FUTURE WITHOUT HATE”, promossa da Unhate Foundation in collaborazione con Aeroporti di Roma e Comunità di Sant’Egidio. L’opera, parte dell’iniziativa internazionale “Inside Out Project” ideata dall’artista francese JR, raccoglie 108 ritratti in bianco e nero esposti su una vetrata di oltre 100 metri quadrati, trasformando uno spazio di passaggio in un luogo

di incontro e responsabilità condivisa. Su questa traiettoria, il 22 maggio è stata inoltre inaugurata nella “Piazza” del Terminal 1 di Fiumicino “Muro Bianco” di Pietro Consagra, opera del 1975 in ferro dipinto, donata dall’artista alla Galleria Nazionale d’Arte Moderna e Contemporanea.

Nel semestre è andato avanti anche il potenziamento dell’offerta commerciale, gastronomica e di ospitalità premium del principale scalo d’Italia, con nuove aperture e format pensati per rispondere alle diverse esigenze dei passeggeri lungo l’intera giornata. A gennaio, presso il Terminal 1, è stata inaugurata la prima Plaza Premium First Lounge in Europa, che amplia l’offerta di accoglienza high-level dello scalo. Sempre a gennaio, nell’area extra Schengen, ha debuttato anche un nuovo pop-up store dedicato al beauty di alta gamma, con fragranze, make-up e skincare, che rafforza il posizionamento di Fiumicino nel travel retail premium. A marzo, al Terminal 3, è stato poi inaugurato un nuovo concept che integra servizio bar, snack e casual dining con ordinazione digitale e servizio al tavolo, valorizzando la tradizione gastronomica del Bel Paese in un format contemporaneo e flessibile.

A fine giugno, l’attenzione alla qualità dell’esperienza aeroportuale si è tradotta anche in nuove misure a tutela della sicurezza e del lavoro negli scali. ADR ha sottoscritto con ENAC, Polizia di Frontiera e organizzazioni sindacali un Protocollo d’intesa per prevenire, gestire e mitigare le aggressioni ai danni del personale aeroportuale negli aeroporti di Fiumicino e Ciampino. L’iniziativa prevede azioni di sensibilizzazione rivolte ai passeggeri, misure operative per la gestione tempestiva degli episodi critici, percorsi formativi e servizi di supporto per i lavoratori, rafforzando il presidio sul rispetto di chi opera ogni giorno negli scali della Capitale.

È proseguito, infine, il lavoro di Aeroporti di Roma nell’ambito della Fondazione Patto per la Decarbonizzazione del Trasporto Aereo – PACTA, promossa da ADR per favorire il confronto tra istituzioni, industria, mondo accademico e stakeholder sulle traiettorie di sostenibilità del settore. Nel 2026, l’attività della Fondazione si è sviluppata attraverso un iter di approfondimento dedicato ai Sustainable Aviation Fuels (SAF), alla competitività del trasporto aereo europeo e agli impatti economici e sociali della transizione energetica. L’attività della Fondazione ha trovato riconoscimento anche da parte delle Istituzioni europee. Il 5 maggio 2026, la Commissione Trasporti e Turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha invitato PACTA a partecipare a un’audizione pubblica dedicata ai carburanti sostenibili per l’aviazione.

Il primo semestre del 2026 conferma, dunque, il ruolo di Aeroporti di Roma come gestore aeroportuale capace di affiancare alla crescita del traffico e allo sviluppo infrastrutturale una visione industriale fondata su qualità del servizio, innovazione, sostenibilità e responsabilità verso il territorio. In uno scenario di domanda in evoluzione e di crescente competizione tra grandi hub globali, ADR prosegue nel rafforzamento del sistema aeroportuale della Capitale, contribuendo al tempo stesso al dibattito sulle traiettorie future del trasporto aereo e consolidando il “Leonardo da Vinci” come infrastruttura strategica per la connettività, la competitività e la transizione sostenibile del Paese.

Capitolo 1

1. Overview e informazioni generali

1.1 *Highlight* finanziari del Gruppo

CATEGORIA	INDICATORI	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	Δ% vs 1° SEMESTRE 2025
BUSINESS	Totale passeggeri (n°)	26.313.098	26.175.112	0,5%
	Totale movimenti aerei (n°)	175.913	177.247	(0,8%)
ECONOMIC	Ricavi da gestione aeroportuale (€/mln)	565,7	542,6	4,3%
	Costi operativi netti (€/mln)	386,5	358,8	7,7%
	EBITDA (€/mln)	331,9	318,5	4,2%
	Utile (Perdita) del periodo di competenza del Gruppo (€/mln)	128,5	99,5	29,2%
	Investimenti (€/mln)	211,1	179,9	18,4%
		30/06/2026	31/12/2025	Δ% vs 31/12/2025
	Liquidità (€/mln)	776,9	556,3	39,7%

1.2 Organi sociali

Consiglio di Amministrazione

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

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

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione¹ è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 30 marzo 2026 per tre esercizi 2026-2028 (fino approvazione bilancio al 31.12.2028).

Composizione del Consiglio di Amministrazione fino al 30.03.2026

NOME	DESIGNAZIONE	CARICA
Nunziata Vincenzo	Mundys S.p.A.	Presidente
Troncone Marco	Mundys S.p.A.	Amministratore Delegato e Direttore Generale
Brentari Mattia	Mundys S.p.A.	Consigliere
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Mundys S.p.A.	Consigliere
Gerrit Loots	Mundys S.p.A.	Consigliere
Riva Katia	Mundys S.p.A.	Consigliere
Schultz Scott	Mundys S.p.A.	Consigliere
Valeri Andrea	Mundys S.p.A.	Consigliere

Composizione del Consiglio di Amministrazione dal 30.03.2026

NOME	DESIGNAZIONE	CARICA
Nunziata Vincenzo	Mundys S.p.A.	Presidente
Troncone Marco	Mundys S.p.A.	Amministratore Delegato e Direttore Generale
Brentari Mattia	Mundys S.p.A.	Consigliere
Cecarani Tiziano	Mundys S.p.A.	Consigliere
De Bernardi Di Valserra Elisabetta	Mundys S.p.A.	Consigliere
Gerrit Loots	Mundys S.p.A.	Consigliere
Montrella Alessio	Mundys S.p.A.	Consigliere
Riva Katia (*)	Mundys S.p.A.	Consigliere
Schultz Scott	Mundys S.p.A.	Consigliere

(*) Riva Katia cessata dalla carica di Consigliere dal 7 maggio 2026

¹ L'Assemblea degli Azionisti ADR del 30 marzo 2026 ha determinato in numero 10 i componenti del Consiglio di Amministrazione, ivi incluso il Consigliere designato dagli Enti locali, non nominato.

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale è stato nominato nelle Assemblee degli Azionisti del 28 aprile 2025 e 5 giugno 2025 per gli esercizi 2025-2027 (fino approvazione bilancio al 31.12.2027).

Composizione del Collegio Sindacale al 30.06.2026

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

(*) Assemblea degli Azionisti del 28 aprile 2025

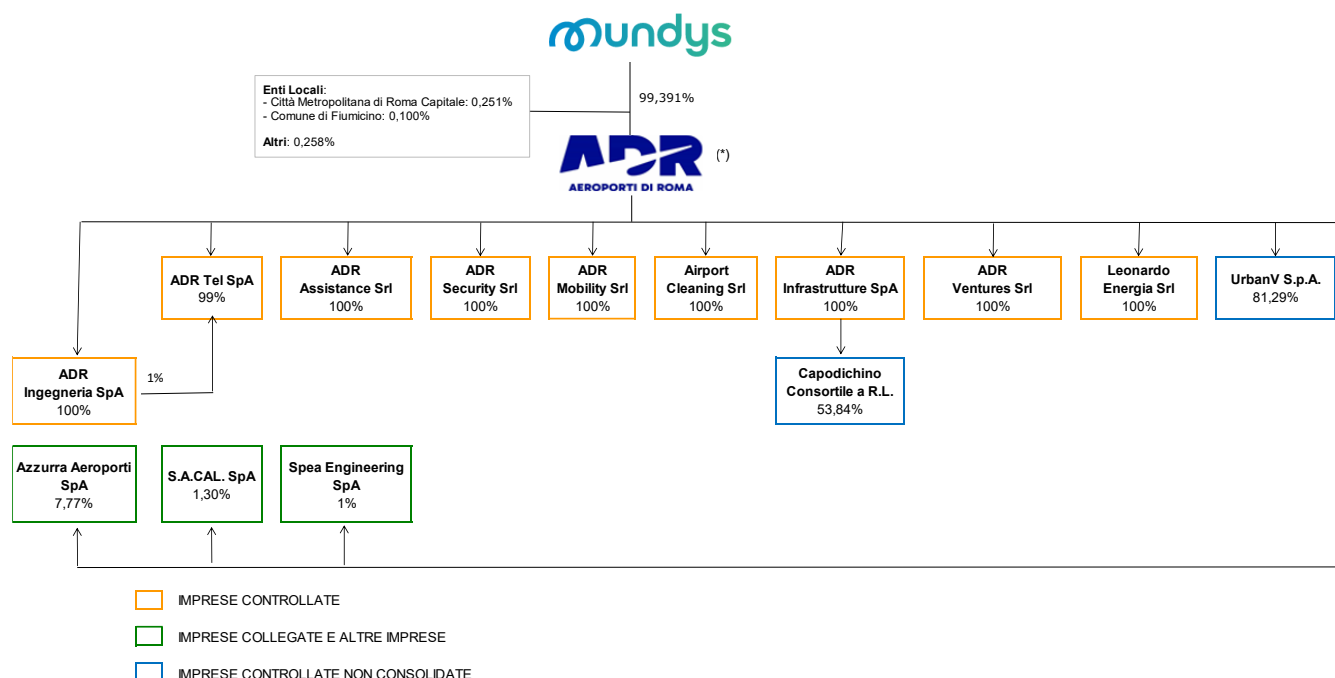
(**) Assemblea degli Azionisti del 5 giugno 2025

La Società di Revisione

KPMG (novennio 2021-2029).

1.3 Struttura del Gruppo

(al 30 giugno 2026)



(*) ADR SpA detiene, inoltre, una quota dello 1,15% nel Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE) e una quota nel capitale del Convention Bureau Roma e Lazio Srl

(**) ADR Ventures S.r.l. detiene l'2,15% in Assaia Inc.

Capitolo 2

2. Rischi e opportunità

2.1 Sistema di gestione dei rischi

Il Processo di Enterprise Risk Management

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

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

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

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

Inoltre, sono identificati e valutati anche i rischi di natura ESG connessi agli obiettivi di Gruppo. In particolare, nell'ambito del processo di Enterprise Risk Management, è stata sviluppata una metodologia di Climate Change Risk Analysis (CCRA) che identifica e valuta i rischi climatici (fisici e di transizione) che interessano in concreto l'attività economica e la vulnerabilità degli asset. Tale metodologia consente di formulare una suite di strategie che combinano sia l'adattamento che la resilienza agli impatti del cambiamento climatico, anche al fine di definire proposte di mitigazione dei potenziali impatti e propedeutiche ad un piano di adattamento integrato e coerente con le strategie di sostenibilità. Infine, la funzione di Enterprise Risk Management integra, per gli aspetti di competenza, l'analisi di materialità finalizzata a identificare i temi di sostenibilità rilevanti per l'attività aziendale e per gli stakeholder.

Risk Governance

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

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

- ruolo centrale del Consiglio di Amministrazione, che definisce:
 - la natura ed il livello di rischio compatibile con gli obiettivi strategici (Risk Appetite) e le relative strategie di risposta (Risk Response). Il Risk Appetite rappresenta un elemento cruciale che permette la

priorizzazione dei rischi in fase di Risk Assessment e supporta il processo decisionale dell'organizzazione;

- le linee di indirizzo per assicurare che i principali rischi risultino correttamente identificati, misurati e monitorati, in linea con la propensione al rischio stabilita;
- Chief Risk Officer, che presidia il processo Enterprise Risk Management, con l'obiettivo di abilitare le sinergie tra i diversi attori del Sistema di controllo interno ed integrare la gestione dei rischi con le necessità di compliance;
- Vertice Aziendale di ADR, che persegue gli obiettivi aziendali nel rispetto delle linee di indirizzo definite dal Consiglio di Amministrazione per le quali il Chief Risk Officer, di concerto con i Responsabili delle strutture aziendali (Process Owner), svolge specifiche attività di analisi, valutazione e monitoraggio dei rischi in coerenza con la propensione al rischio espressa dall'alta direzione;
- Comitato Controllo e Rischi con il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative al Sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

Struttura del Processo ERM

Il processo ERM è caratterizzato da un approccio sistematico e iterativo, che prevede che i principali rischi siano rilevati, analizzati e monitorati, al fine di supportare da un lato il processo decisionale del management, rafforzando la consapevolezza sui rischi e sulle relative azioni di trattamento, e, dall'altro la supervisione dei rischi da parte degli organi di amministrazione e controllo.

Il processo, regolato dalle linee di indirizzo definite dalla Metodologia ERM, si articola nelle fasi di seguito rappresentate:



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

2.2 Mappatura dei rischi e relativi presidi di controllo

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

Le principali categorie di rischio del Gruppo ADR

 OPERATIONAL	 LEGAL AND COMPLIANCE	 STRATEGIC & EXTERNAL	 FINANCIAL
1. Gestione terze parti critiche 2. Investimenti 3. Ambiente 4. Eventi illeciti 5. Security aeroportuale 6. People 7. Impianti e sistemi critici 8. Safety aeroportuale 9. Salute e Sicurezza 10. Cybercrime	11. Compliance normativa 12. Codice Etico	13. Traffico 14. Default vettori rilevanti 15. Reputazione / livelli di qualità 16. Innovazione tecnologica / competitività 17. Climate Change 18. Evoluzione quadro normativo / regolatorio 19. Cambiamenti macroeconomici e socio-politici	20. Liquidità 21. Variazione / volatilità dei tassi d'interesse 22. Credito / controparte

Descrizione, impatti e risk response delle principali categorie di rischio del Gruppo ADR – Strategic & External

FATTORE DI RISCHIO	DESCRIZIONE	IMPATTI	RISK RESPONSE
ESG TRAFFICO	Rischi legati all'evoluzione del mercato del trasporto aereo, che possono anche derivare da macro-trend in atto da cambiamenti di conte da mutamento delle abitudini di acquisto o di viaggio dei clienti/utenti/end user e/o da emergenze sanitarie.	Effetti particolarmente significativi sulle performance di breve e lungo termine, determinando così revisioni delle politiche di sviluppo del Gruppo ADR.	I. Definizione, monitoraggio e continuo aggiornamento dello scenario analysis (volumi di traffico, profilo passeggero), valutazione economica/finanziaria dei diversi scenari ed individuazione delle relative azioni da porre in essere; II. incremento attrattività degli aeroporti attraverso attività di marketing vettori, e attività di marketing territoriale in coordinamento con enti locali, operatori del settore turistico;
DEFAULT VETTORI RILEVANTI	Rischi legati all'eccessiva dipendenza da vettori chiave.	Effetti negativi di breve e lungo periodo sulle performance economiche del Gruppo ADR.	III. progetti di intermodalità; IV. diversificazione e sviluppo del portafoglio vettori/mercati; V. piani di incentivazione per lo sviluppo di traffico.
ESG REPUTAZIONE / LIVELLI DI QUALITÀ	Rischi derivanti dalla percezione negativa dell'immagine dell'organizzazione da parte di stakeholders interni o esterni rilevanti (ad es. dipendenti, clienti, fornitori, comunità locali, azionisti, autorità e istituzioni nazionali/internazionali)	Danni reputazionali con deterioramento delle relazioni con gli Stakeholder e attenzione da parte di media e stampa nazionali internazionali.	I. Processo di comunicazione efficace anche in termini di coinvolgimento e sensibilizzazione degli stakeholder al fine di salvaguardare e migliorare l'immagine e il brand, anche attraverso specifiche attività di monitoraggio e controllo; II. piano di sostenibilità aziendale; III. coerenza tra gli investimenti e le esigenze pubbliche; IV. presidio delle istanze delle comunità locali, garantendo coerenza tra gli obiettivi del Gruppo e le iniziative sul territorio; V. sistemi di monitoraggio e verifica dell'andamento della qualità dei servizi.

ESG CLIMATE CHANGE	Rischi connessi al cambiamento climatico e alla carbon footprint dell'organizzazione, dei suoi asset.	Danni reputazionali, svalutazione degli asset e minore redditività, nonché mancato raggiungimento degli obiettivi di abbattimento delle emissioni e conseguimento della neutralità carbonica.	I. Obiettivo Net Zero Carbon nel 2030 per le emissioni Scope 1 & 2; II. sistema di misurazione delle emissioni certificato (certificazione ACA 4+); III. azioni volte a ridurre le emissioni Scope 3; IV. investimenti per massimizzare la resilienza delle infrastrutture agli eventi meteorologici estremi.
ESG INNOVAZIONE TECNOLOGICA / COMPETITIVITA'	Rischio derivante dall'evoluzione/innovazione tecnologica e dalla difficoltà del Gruppo di cogliere tutte le implicazioni legate ad una nuova scoperta tecnologica, o legate all'utilizzo dell'intelligenza artificiale, nonché dai costi/investimenti ad essa connessi che l'organizzazione potrebbe dover sostenere in termini di risorse umane, finanziarie e tecniche per il costante rinnovamento dei prodotti/servizi/impianti.	Perdita di competitività, perdita di opportunità di sviluppo, miglioramento ed efficientamento dei processi.	I. Attivazione di opportuni presidi interni e schemi di cooperazione esterna (anche tramite società dedicate), al fine di identificare e valutare le possibili innovazioni tecnologiche anche da una prospettiva sostenibile; II. analisi costi/benefici in relazione all'esecuzione o meno di eventuali investimenti; III. monitoraggio delle opportunità emergenti in termini di nuovi business e creazione di valore; IV. investimenti nell'utilizzo dell'intelligenza artificiale per migliorare la customer experience e l'efficienza operativa (es. Virtual Assistant - ADRYX).
ESG EVOLUZIONE QUADRO / NORMATIVO	Rischi derivanti da mutamenti del quadro normativo di riferimento a livello nazionale e/o internazionale.	Danni patrimoniali ed economici potenzialmente dovuti, ad esempio alla revisione del sistema tariffario e/o ai maggiori costi per adeguamento alle evoluzioni del contesto di riferimento.	I. Monitoraggio del contesto regolatorio e normativo a livello nazionale ed internazionale, anche con riferimento ad obiettivi e normative in ambito di decarbonizzazione/contenimento delle emissioni.
CAMBIAMENTI MACRO-ECONOMICI E SOCIO- POLITICI	Rischi derivanti dalle caratteristiche e dinamiche macroeconomiche e socio-politiche con ripercussioni sui mercati in cui il Gruppo opera e connesse all'evoluzione del ciclo economico, al panorama socio-politico e/o macro-economico, a cambiamenti di contesto rilevabili nel medio-lungo periodo in conseguenza al Macro Trend in atto.	Effetti negativi di breve e lungo periodo sulle performance economiche del Gruppo (impatti derivanti dall'andamento dell'inflazione, dazi, dal conflitto Russia – Ucraina, dal conflitto Israele - Palestinese con maggiori costi/ritardi per la realizzazione degli investimenti e/o shortage di materiali critici per le lavorazioni).	I. Monitoraggio delle dinamiche macroeconomiche e socio-politiche dei mercati in cui l'organizzazione opera; II. monitoraggio e continuo aggiornamento dello scenario analysis, valutazione economica/finanziaria dei diversi scenari ed individuazione delle relative azioni da porre in essere (es. azioni efficientamento/indipendenza energetica, strategie di acquisto mirate per materiali critici, ecc.).

Descrizione, impatti e risk response delle principali categorie di rischio del Gruppo ADR – Legal & Compliance

FATTORE DI RISCHIO	DESCRIZIONE	IMPATTI	RISK RESPONSE
ESG COMPLIANCE NORMATIVA / CODICE ETICO	Rischi legati alla violazione di norme e regolamenti applicabili all'organizzazione nei paesi in cui opera e/o rischi derivanti dalla violazione di regolamenti interni al Gruppo (ad es. statuti, codici e standard etici, codici di condotta, codici di autodisciplina).	Sanzioni penali e amministrative, avvio del procedimento di decadenza dalla concessione, danni reputazionali ecc.	I. Monitoraggio continuo del contesto normativo di riferimento e del rispetto degli obblighi previsti delle leggi e dai regolamenti applicabili al fine di adeguare l'organizzazione e i processi ai diversi requisiti normativi evitando potenziali sanzioni amministrative e/o altre penalità da parte delle autorità competenti nonché impatti reputazionali; II. modello organizzativo di controllo e monitoraggio per il rispetto della regolamentazione, della normativa vigente e degli standard etici Gruppo (MOG 231, Codice etico, Policy anticorruzione, Policy gestione delle segnalazioni, Policy ADR in materia di Diversità, Uguaglianza e Inclusione policy human rights); III. svolgimento delle attività in settori e con partner compatibili con gli standard etici del Gruppo.

Descrizione, impatti e risk response delle principali categorie di rischio del Gruppo ADR – Operational

FATTORE DI RISCHIO	DESCRIZIONE	IMPATTI	RISK RESPONSE
ESG SALUTE E SICUREZZA	Rischi derivanti dalla inefficace gestione degli aspetti in tema di Salute, Sicurezza, con potenziali ripercussioni sui lavoratori e sull'organizzazione (es. extra costi, etc.).	Infortuni, sanzioni economiche, penali e amministrative, nonché impatti sulla reputazione aziendale.	I. Monitoraggio continuo del contesto normativo di riferimento; II. rispetto degli adempimenti e continuo miglioramento/allineamento alle best practice in materia di Salute, Sicurezza adozione e certificazione di Sistemi di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro.
ESG AMBIENTE	Rischi derivanti dalla inefficace gestione degli aspetti ambientali con potenziali ripercussioni sull'ambiente e sull'organizzazione.	sanzioni economiche, penali e amministrative, extra costi nonché impatti sulla reputazione aziendale o possibili impatti sull'operatività aeroportuale.	I. Monitoraggio continuo del contesto normativo di riferimento; II. monitoraggio continuo e azioni specifiche volte al contenimento del rumore aeroportuale (es. adozione di procedure per regolare e controllare le operazioni di volo, linee guida per una corretta gestione del sito aeroportuale, strumenti di previsione capaci di valutare gli effetti degli interventi prima della loro applicazione. etc.); III. rispetto degli adempimenti e continuo miglioramento/allineamento alle best practice in materia Ambiente con particolare riferimento allo sviluppo di iniziative per la riduzione

			e il riuso dei rifiuti, il miglioramento dell'efficienza energetica delle infrastrutture, l'implementazione di iniziative di tutela e miglioramento della biodiversità del sedime aeroportuale e delle aree limitrofe, la riduzione del consumo di acqua, del rumore e delle emissioni di inquinanti in atmosfera.
ESG SAFETY AEROPORTUALE / SECURITY AEROPORTUALE	Rischi per la sicurezza di persone e mezzi nell'ambito delle operazioni aeroportuali.	Incidenti aerei, danni a persone, cose, mezzi ed infrastrutture di ADR e di terzi.	I. Organizzazione sistemi e procedure di safety e security di cui a titolo esemplificativo: - safety management system; - attività di formazione e sensibilizzazione del personale e degli stakeholder di riferimento; - piani di emergenza aeroportuale; - monitoraggio del rispetto degli standard e degli adempimenti in materia di safety e security; - miglioramento continuo/allineamento alle best practice dei sistemi di controllo in ambito safety e security.
ESG CYBERCRIME	Rischi derivanti da eventi informatici malevoli, quali accessi non autorizzati, attacchi o manipolazione di sistemi IT e digitali.	Indisponibilità dei sistemi con conseguente blocco delle operazioni aeroportuali, perdita, possibile compromissione dell'integrità e della riservatezza dei dati	I. Policy e procedure costantemente aggiornate alle best practice internazionali in materia di cybersecurity; II. piani di business continuity e disaster recovery per i sistemi ICT; III. Cyber Training and awareness; IV. Security by Design; V. monitoraggio anche tramite indicatori delle performance dei processi e audit di Cyber Security.
ESG INVESTIMENTI	Rischi connessi a ritardati/mancati investimenti come previsti da piano/cronoprogramma.	Mancato sviluppo della capacità aeroportuale in relazione ai fabbisogni, sanzioni da parte dell'autorità per mancato rispetto degli impegni da piano, perdita di competitività	I. Strutturata attività di pianificazione e progettazione degli investimenti; II. monitoraggio continuo dei fornitori critici; III. monitoraggio continuo delle commesse dei lavori al fine di anticipare e gestire criticità.
ESG IMPIANTI E SISTEMI CRITICI / PEOPLE	Rischi legati all'indisponibilità di persone, infrastrutture e/o sistemi (es. malfunzionamento di un impianto o sistema informatico critico).	Effetti sull'erogazione dei servizi e sulle attività di business, con conseguente compromissione del raggiungimento degli obiettivi aziendali.	I. Modello di Business Continuity con governance dedicata e con policy e procedure costantemente aggiornate e allineate alle best practice; II. pianificazione ed esecuzione delle attività di manutenzione preventiva: time-based, condition based e predittiva su tutte le tipologie di infrastrutture e impianti;

			III. presidio diretto sulla manutenzione degli impianti strategici; IV. miglioramento continuo di sistemi, infrastrutture e procedure per garantire la continuità delle operazioni di scalo; V. policy e procedure per garantire una corretta gestione del capitale umano ai fini della continuità aziendale; VI. sistema delle relazioni industriali e delle politiche sindacali; VII. piani di business continuity e disaster recovery per i sistemi ICT.
ESG GESTIONE TERZE PARTI CRITICHE / EVENTI ILLECITI	Rischi derivanti dal rapporto con terze parti (es. fornitori di beni e servizi/supply chain handler, vettori, subconcessionari, subappaltatori) e dalle eventuali problematiche derivanti da dipendenza, inadempienze contrattuali, qualità del servizio/prodotto offerto e/o da inadeguata condotta in materia di sostenibilità e/o da commissione di eventi illeciti nell'ambito delle attività aziendali.	Effetti sull'erogazione dei servizi e sulle attività di business, con impatti sulla qualità dei servizi offerti e/o danni economici / reputazionali.	I. Presidi organizzativi e processi di valutazione, qualifica, diversificazione e monitoraggio dei fornitori, anche attraverso l'utilizzo di criteri ESG; II. monitoraggio e verifica del rispetto degli obblighi contrattuali, normativi (es. salute e sicurezza e ambiente) anche con riferimento a esecuzione dei lavori, coperture assicurative, standard qualitativi/SLA, criteri minimi in ambito ESG; III. cooperazione con le terze parti (attraverso ad es. protocolli di intesa, policy, richieste per il rafforzamento delle componenti strutturali).

Descrizione, impatti e risk response delle principali categorie di rischio del Gruppo ADR – Financial

FATTORE DI RISCHIO	DESCRIZIONE	IMPATTI	RISK RESPONSE
LIQUIDITÀ	Rischi derivanti da inadeguata pianificazione/gestione finanziaria con eccesso di liquidità o tensioni sulla disponibilità di liquidità; Rischi connessi alla difficoltà/incapacità di contrarre o rifinanziare il debito per assicurare i finanziamenti necessari alla crescita organica e/o a far fronte agli impegni finanziari.	- Peggioramento della capacità di onorare gli impegni correnti e di investire per la manutenzione e per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali; - impossibilità di rimborsare i debiti finanziari in scadenza, con potenziale dichiarazione di "default" da parte degli istituti finanziari (cfr. sotto).	I. Monitoraggio e previsione dei fabbisogni finanziari prospettici di breve e lungo periodo; II. monitoraggio delle metriche economico-finanziarie rilevanti per la valutazione del merito di credito (c.d. <i>credit metrics</i>) consuntivate e attese; III. monitoraggio delle condizioni dei mercati dei capitali; IV. rifinanziamento dei debiti finanziari con congruo anticipo rispetto alle scadenze contrattuali; V. diversificazione delle fonti di finanziamento; VI. incremento della riserva di liquidità nei momenti di tensione finanziaria.
	Rischi connessi al declassamento dei rating creditizi	Maggiore onerosità o difficoltà di accesso alle fonti di finanziamento	

	Rischi connessi al mancato rispetto degli obblighi di fare/non fare (inclusi i covenant finanziari) e/o delle condizioni di utilizzo previste dalla contrattualistica finanziaria.	• Mancata utilizzabilità delle fonti di finanziamento; • limitazioni all'operatività (secondo le previsioni della contrattualistica finanziaria); • dichiarazione di "default" da parte degli istituti finanziari con l'attivazione di azioni coercitive, fino alla richiesta di rimborso anticipato integrale dei finanziamenti interessati.	I. Monitoraggio degli impegni e delle scadenze previsti dalla contrattualistica finanziaria; II. valutazione periodica e preventiva dell'andamento dei covenant finanziari e attivazione anticipata di eventuali azioni correttive (es. richiesta di covenant holiday).
VARIAZIONE / VOLATILITÀ DEI TASSI D'INTERESSE	Rischi legati alla variazione/volatilità dei tassi di interesse.	• Incremento del costo del debito, con impatto sul livello degli oneri finanziari e sul valore di attività e passività finanziarie.	I. Utilizzo di strumenti c.d. "derivati" (interest rate swap); II. assunzione di finanziamenti a tasso fisso.
CREDITO / CONTROPARTE	Rischi legati all'affidamento delle controparti commerciali, al monitoraggio e al recupero dei relativi crediti.	• Sostenimento di costi di monitoraggio e recupero delle esposizioni in sofferenza; • svalutazione dei crediti con impatti a conto economico; • default delle controparti.	I. Utilizzo di banche dati per lo screening delle controparti in fase di affidamento; II. ottenimento di idonee garanzie collaterali (cauzioni/garanzie o fidejussioni) o, in alternativa, pagamento "a pronti" o anticipato; III. monitoraggio periodico e continuativo delle posizioni di credito, con il supporto del "comitato crediti".
	Rischi legati al possibile default delle controparti finanziarie.	• Default delle controparti; • perdita di valore degli investimenti della liquidità.	I. Ricorso preferenziale a controparti finanziarie di elevato standing creditizio; II. rispetto dei limiti di concentrazione assoluta e per classe di rating previsti dalle policy vigenti; III. monitoraggio continuativo del merito di credito delle controparti finanziarie.

Capitolo 3

3. I nostri risultati nel primo semestre 2026

3.1 Attività di business

3.1.1 Aviation

Nel corso del primo semestre 2026, il sistema aeroportuale romano ha registrato oltre 26,3 milioni di passeggeri, con un incremento del +0,5% rispetto al periodo a confronto.

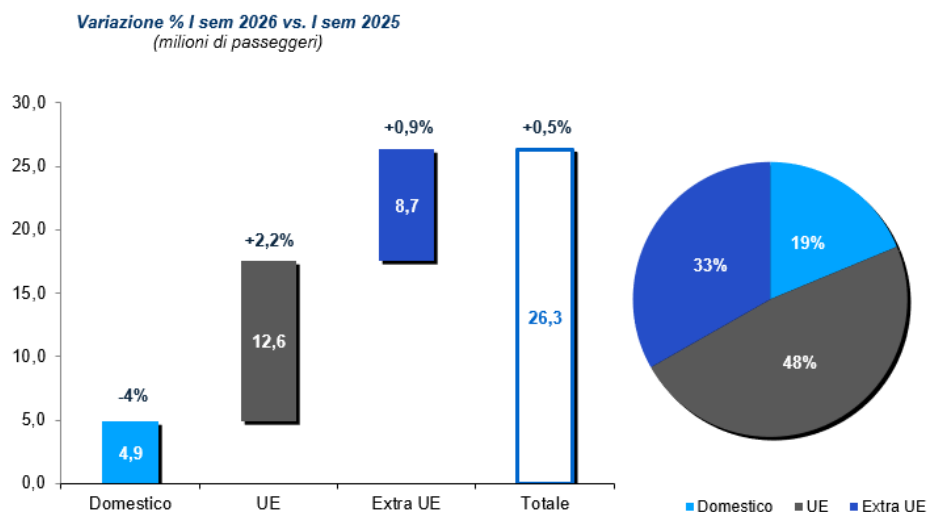
La crescita dei volumi si è concretizzata grazie ai maggiori flussi UE ed Extra UE.

Al netto del mercato domestico e medio orientale, la crescita ha coinvolto tutte le aree geografiche con il traffico Europa UE che ha registrato un incremento del +2,2% e quello Europa Extra UE del +5,5%. In ambito domestico il calo si attesta intorno al -4,0%.

Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano 1° semestre 2026

	UdM	1° semestre 2026	1° semestre 2025	Δ% (2026-2025)
Movimenti	n.	175.913	177.247	-0,8%
Fiumicino	n.	155.214	156.373	-0,7%
Ciampino	n.	20.699	20.874	-0,8%
Passeggeri	n.	26.313.098	26.175.112	+0,5%
Fiumicino	n.	24.354.045	24.193.156	+0,7%
Ciampino	n.	1.959.053	1.981.956	-1,2%
di cui: imbarcati	n.	12.919.799	12.892.153	+0,2%
<i>Fiumicino</i>	n.	<i>11.943.480</i>	<i>11.904.209</i>	+0,3%
<i>Ciampino</i>	n.	<i>976.310</i>	<i>987.944</i>	-1,2%
Merci	ton	139.724	130.797	+6,8%
Fiumicino	ton	134.462	125.780	+6,9%
Ciampino	ton	5.262	5.016	+4,9%

Composizione del traffico aereo nel 1° semestre 2026 per il sistema aeroportuale romano

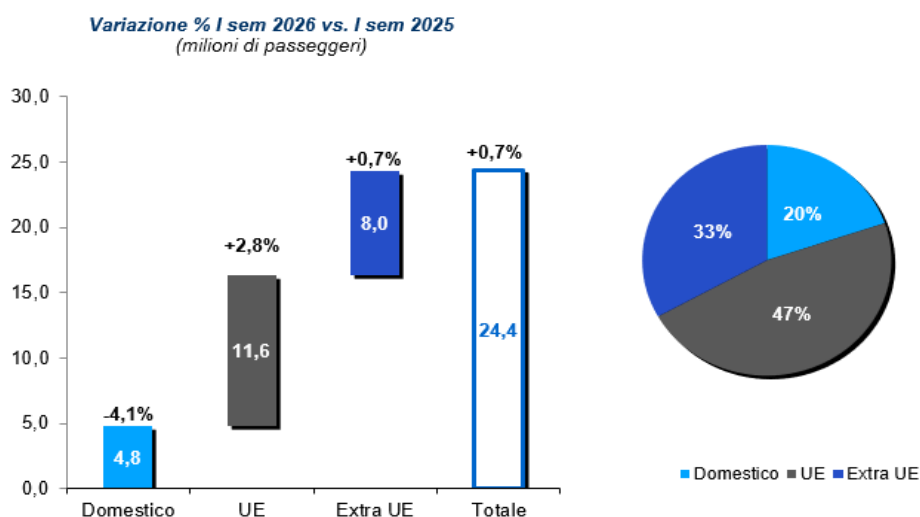


Fiumicino

L'aeroporto di Fiumicino ha visto transitare, nel 1° semestre 2026, quasi 24,4 milioni di passeggeri, con una crescita rispetto al 2025 pari al +0,7% per i passeggeri e -0,7% per i movimenti.

L'andamento del traffico è stato senza dubbio influenzato dalla situazione geo-politica nel Medio Oriente che ha registrato un calo di movimenti pari al 30%. L'ambito UE è stato il mercato best performer con quasi 11,6 milioni di passeggeri, un incremento pari al +2,8% e una market share del 47% sullo scalo. Il mercato Extra UE, con quasi 8 milioni di passeggeri, ha ottenuto un lieve incremento pari al +0,7%. Forte calo del traffico domestico che ha fatto registrare un -4,1% rispetto allo stesso periodo del 2025.

Composizione del traffico aereo 1° semestre 2026 per lo scalo di Fiumicino



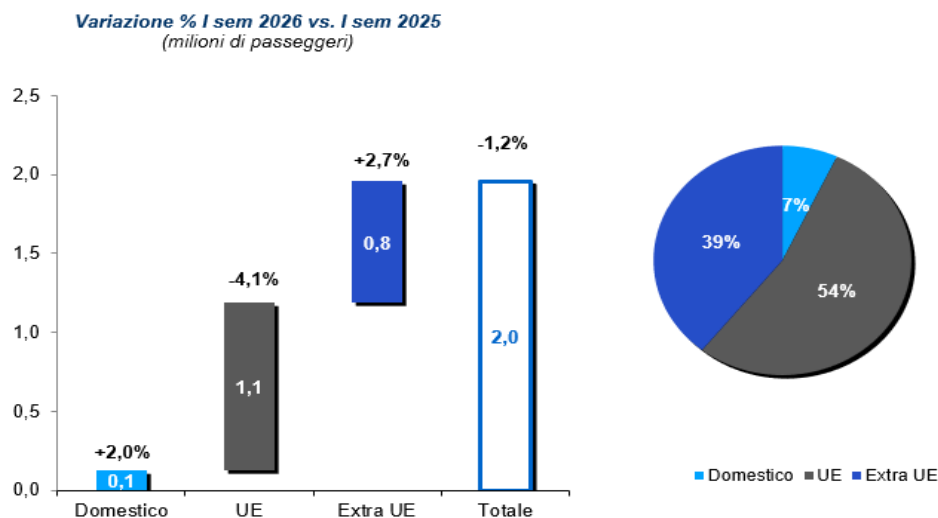
Ciampino

Lo scalo di Ciampino ha gestito nel I semestre 2026, quasi 2 milioni di passeggeri con un calo dei volumi del -1,2% rispetto al 1° semestre 2025.

Il calo dei passeggeri è stato determinato da una mancata riprotezione degli slot di Wizz Air che, a partire dalla fine del 2025, ha deciso di lasciare lo scalo di Ciampino.

L'Europa UE, con 1,1 milioni di passeggeri, è il principale mercato per lo scalo con una share pari al 54%, ma registra un calo dei volumi pari al -4%, dovuto in buona parte ad un calo dei movimenti, -2,3%. In crescita il traffico Extra UE, +2,7%, con quasi 0,8 milioni di passeggeri totali e con un aumento dei movimenti del +3,8%.

Composizione del traffico aereo 1° semestre 2026 per lo scalo di Ciampino



3.1.2 Attività commerciali

Retail

Nei primi sei mesi dell'anno le attività commerciali hanno registrato delle performance positive sia in termini di volumi che di spesa per passeggero, grazie alla crescita del traffico passeggeri e all'effetto positivo delle ristrutturazioni e nuove aperture nello scalo di Fiumicino avvenute durante il 2025.

Principali indicatori delle attività commerciali per lo scalo di Fiumicino

	UdM.	1° semestre 2026	1° semestre 2025	Δ% (26 vs 25)
Spesa media Retail	€/pax partente	22,7	22,3	1,9%
Spesa media Food & Beverage	€/pax partente	7,3	6,9	5,4%

Per quanto riguarda il segmento Retail, si registra il beneficio del più ampio progetto di riposizionamento dell'area commerciale Ovest, finalizzato anche al rafforzamento del posizionamento dell'offerta nel segmento "Luxury". Tale iniziativa ha contribuito a una crescita della spesa per passeggero dell'1,9% a livello di scalo (+5,6% nel solo segmento Specialist Retail dell'area Ovest). Relativamente al segmento Food & Beverage, che registra una crescita del 5,4%, si segnalano l'apertura dei nuovi format nell'area Arrivi del Terminal 1 e, più in generale, il positivo andamento dell'intera area Est (+7,7%), che compensa ampiamente la contrazione registrata nell'area Ovest (-2,2%), dovuta ai lavori di ristrutturazione di alcuni punti vendita nell'area AVC del Terminal 3.

Principali indicatori delle attività commerciali per lo scalo di Ciampino

	UdM	1° semestre 2026	1° semestre 2025	Δ% (’26 vs ’25)
Spesa media <i>Retail</i>	€/pax partente	7,9	7,9	0,0%
Spesa media <i>Food & Beverage</i>	€/pax partente	5,1	5,0	2,7%

Advertising

Nei primi sei mesi del 2026, la linea di business ha generato 7,9 milioni di euro di ricavi, in crescita rispetto allo stesso periodo del 2025 (+8,4%).

Il consolidamento del posizionamento degli asset di ADR nel panorama nazionale e la continua evoluzione della proposta commerciale sono i driver principali che hanno consentito la fidelizzazione di numerosi clienti chiave e l’ingresso di nuovi clienti/investitori, rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

Real Estate

Nel primo semestre 2026 i ricavi si attestano a 29,6 milioni di euro², in crescita del 12,2% rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente. Tale incremento è riconducibile al maggiore contributo, rispetto ai primi sei mesi del 2025, delle iniziative avviate nel corso della seconda metà dello scorso anno, tra cui le nuove lounge realizzate nell’area Est, nonché all’apporto di nuove iniziative entrate in esercizio nel 2026.

Alla crescita dei ricavi ha, inoltre, contribuito l’incremento del traffico passeggeri, con effetti positivi, in particolare, sulle attività ricettive, sugli accessi alle lounge e sui volumi di carburante erogati presso le stazioni di servizio. Il tasso medio di occupazione dei principali edifici multi-tenant, incluse le torri uffici situate in prossimità dell’aerostazione, si è attestato su livelli particolarmente elevati, pari a circa il 96%.

Si registra, inoltre, una crescita dei ricavi del comparto Cargo, sostenuta sia dall’incremento dei volumi operativi sia dagli interventi realizzati per l’ampliamento delle aree e degli spazi a servizio degli operatori presenti.

Parking

I ricavi dell’intero business Mobility sono pari a 31,7 milioni di euro³ e registrano una crescita del 7% rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

La crescita è trainata principalmente dal segmento parcheggi (passeggeri e operatori), grazie alla nuova gestione dei parcheggi dell’aeroporto di Genova, e all’effetto anno pieno degli ampliamenti dei parcheggi operatori con una maggior vendita di abbonamenti, effettuate sullo scalo di Fiumicino.

Sul segmento Rent-a-Car si registra un andamento positivo del +7% dei ricavi, dovuto principalmente: (i) all’incremento dei posti auto e all’allargamento delle check in cabin riallocate nel multipiano A, come negoziato con i vari operatori nel 2026 e (ii) all’incremento dei valori dei noleggi medi e conseguentemente delle royalties.

3.1.3 Infrastrutture

Nel primo semestre del 2026 è proseguita l’intensa campagna di rinnovamento delle infrastrutture Terminal dello scalo di Fiumicino.

² Tali ricavi sono indicati al netto dei ricavi immobiliari relativi al business “Rent-a-car”, commentati nel successivo paragrafo “Parking”.

³ Vedi nota precedente.

E' stato completato il programma di riqualificazione del Terminal 3, il più grande e complesso intervento di adeguamento normativo e funzionale mai realizzato da ADR su un'infrastruttura operativa. Le aree oggetto di ristrutturazione si presentano oggi completamente rinnovate dal punto di vista architettonico, con finiture di pregio, un design di forte impatto e spazi più ampi e funzionali a servizio dei passeggeri. Nell'area dedicata ai voli sensibili, è stata inoltre completata l'installazione delle nuove macchine RX dotate di tecnologia C3, che consentono di mantenere all'interno del bagaglio a mano liquidi senza limitazioni e componenti elettronici di grandi dimensioni.

Proseguono, inoltre, le opere di ammodernamento dell'area di imbarco A1-A10 (ex Molo D), per la quale i lavori sono stati avviati nel corso del 2025. L'intervento prevede la riqualificazione completa del molo a tutti i livelli, con l'obiettivo di incrementare la capacità dell'infrastruttura attraverso l'introduzione di sei nuovi gate remoti, ampliare gli spazi destinati ai servizi commerciali e migliorare la qualità percepita dai passeggeri. Il progetto comprende inoltre l'adeguamento degli impianti tecnologici e infrastrutturali.

Prosegue il programma di estensione a Ovest del Terminal 3, finalizzato all'incremento della capacità dell'infrastruttura attraverso l'ampliamento delle aree dedicate all'accettazione passeggeri e ai controlli di frontiera in arrivo (immigration), nonché mediante la realizzazione del nuovo Cerimoniale di Stato, del Terminal CIP (Commercially Important Persons) e di un nuovo sistema BHS (Baggage Handling System). Nel corso del primo semestre 2026 è stata completata la principale e più complessa opera propedeutica all'intervento, costituita dalla riprotezione della centrale tecnologica 107.

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

In ambito piazzali di sosta, è stata completata la realizzazione di una nuova piazzola per aeromobili di codice E nel quadrante 800, in coerenza con gli scenari di traffico previsti. L'intervento risponde all'esigenza di garantire adeguata capacità di sosta nelle fasce orarie caratterizzate dalla concentrazione di voli operati con tale tipologia di aeromobili, che richiedono la disponibilità simultanea di più piazzole. Parallelamente proseguono le attività di realizzazione della nuova area logistica carburanti.

In ambito landside, proseguono le attività di realizzazione del nuovo svincolo di connessione tra l'area cargo e l'autostrada A91 con l'obiettivo di migliorare la gestione e la distribuzione dei flussi veicolari sia attuali che futuri che interessano tutta la zona est dell'aeroporto attraverso la creazione di nuovi itinerari, decongestionando il traffico.

In ambito sostenibilità, sono attualmente in corso le attività di realizzazione del cavidotto di collegamento con la rete elettrica aeroportuale delle future Solar Farm adiacenti pista 1 e pista 2.

L'offerta di spazi ad uso ufficio è stata potenziata con i lavori relativi terza torre uffici denominata "Open". L'edificio, sito in prossimità del Terminal 1 e direttamente connesso al parcheggio multipiano A e la cui superficie totale supera i 16.000 mq, offre spazi su più livelli organizzati in uffici, sale riunioni, aree comuni ed aree break.

3.1.4 Adeguamenti e modifiche del quadro di riferimento

Modifiche del quadro normativo di riferimento del Gruppo ADR

AMBITO	SCALO	NORMA DI RIFERIMENTO	IMPATTI SUL BUSINESS DI ADR	NOTE
AUTORITA' PER LA REGOLAZIONE DEI TRASPORTI – SISTEMI TARIFFARI	FCO	Delibera n. 83/2024 e Delibera n. 145/24 “Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023”; Delibera n. 147/2024 e Delibera n. 62/2025 “Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Ciampino per il periodo tariffario 2024 - 2028. Chiusura del procedimento per la risoluzione della controversia di cui alla delibera n. 63/2024 e conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.”	Applicazione dei corrispettivi regolati per il periodo 2024 - 2028.	A settembre 2024, Ryanair aveva impugnato al TAR Piemonte la Delibera ART n. 83/2024 di conformità della proposta di revisione dei corrispettivi aeroportuali di Fiumicino per il periodo 2024-2028 chiedendone l'annullamento: con sentenza del 1° luglio 2025, il TAR Piemonte ha dichiarato improcedibile il ricorso, condannando il vettore ricorrente alle spese. Ryanair, in data 23 ottobre 2025, ha impugnato la sentenza del TAR Piemonte al Consiglio di Stato che, con sentenza del 3 giugno 2026, ha respinto il ricorso. *** Ad aprile 2025, i vettori Lufthansa Cargo, FedEx e UPS hanno impugnato la delibera ART di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, con due ricorsi straordinari al Capo dello Stato, contestando gli incrementi delle tariffe per l'utilizzo dell'infrastruttura “centralizzata” ETV (Elevating Transfer Vehicle) di Cargo City. I ricorsi sono stati trasposti al TAR Piemonte che, con sentenze del 10 dicembre 2025, li ha parzialmente accolti e, per l'effetto, ha annullato tale Delibera limitatamente alla declaratoria di conformità della rideterminazione dei corrispettivi ETV rispetto al Modello ART 2023, imponendo quindi il riesercizio del potere. Conseguentemente, ART, dopo aver avviato un apposito procedimento, ha deciso, con Delibera n. 92/26 del 16 giugno 2026: (i) confermando la conformità della proposta di revisione dei diritti aeroportuali, con specifico riferimento alle tariffe “Impianto di stoccaggio merci (ETV)” di cui alla delibera n. 185/2024 e (ii) prescrivendo ad Aeroporti di Roma S.p.A. di fornire all'utenza dell'aeroporto un'ampia e documentata informazione riguardo agli eventuali meccanismi di conguaglio, in relazione alle tariffe ETV, conseguente all'applicazione transitoria delle tariffe di cui alla delibera n. 83/2024, secondo quanto disposto dalla delibera n. 22/2026. *** Il 16 aprile 2025, con Delibera n. 62/2025, ART ha emesso la conformità della proposta di revisione dei corrispettivi aeroportuali per lo scalo di Ciampino al modello di regolazione dell'Autorità e confermato che l'applicazione dei nuovi corrispettivi ha efficacia dal 1° giugno 2025. Ryanair ha impugnato al TAR Piemonte la suddetta Delibera n. 62/2025 con motivi aggiunti al precedente ricorso avverso la Delibera n. 147/2024 di conformità “condizionata” (a modifiche prescritte dalla stessa ART ed implementate da ADR): il 17

AMBITO	SCALO	NORMA DI RIFERIMENTO	IMPATTI SUL BUSINESS DI ADR	NOTE
				novembre 2025, il TAR Piemonte ha respinto il ricorso principale ed i motivi aggiunti. Avverso tale sentenza il vettore, in data 20 febbraio 2026, ha promosso appello al consiglio di Stato, oggi pendente. *** La Delibera ART n. 62/2025 è stata inoltre impugnata, il 27 luglio 2025, davanti al TAR Piemonte dall'operatore di aerotaxi Leader S.r.l. e dall'IBAA (Associazione Italiana di Aviazione Aziendale), per presunte carenze procedurali relative ai corrispettivi per i servizi di aviazione generale applicati ai c.d. aerotaxi. In pari data, gli stessi ricorrenti hanno presentato un ricorso analogo presso il TAR Piemonte, impugnando la Delibera ART n.185/2024 che approvava la proposta definitiva di revisione delle tariffe per il periodo 2024-2028 in relazione all'aeroporto di Fiumicino. Il 10 settembre 2025, il TAR ha respinto la richiesta di misure cautelari in entrambi i ricorsi e si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.
SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	FCO	Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino	Sviluppo Infrastrutturale.	Il Comune di Fiumicino, il 13 gennaio 2026, ha adottato la Delibera n. 1, con la quale ha espresso parere favorevole alla proposta di ridefinizione dei confini della Riserva Statale del Litorale Romano (Riserva) avanzata da ENAC, finalizzata allo sviluppo aeroportuale a lungo termine, e ha dato mandato agli uffici tecnici competenti di presentare la proposta di revisione del perimetro della Riserva al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica al fine di avviare il relativo procedimento. Il 13 marzo 2026 il Comune di Fiumicino ha adottato la Delibera n. 10, con la quale, in merito allo sviluppo aeroportuale, ferma restando la determinazione assunta con la Delibera n. 1 del 2026, ha precisato alcuni aspetti relativi ad opere utili sia al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto che allo sviluppo dell'intermodalità. Entrambe le delibere sono state impugnate, con due differenti ricorsi, da alcuni proprietari di immobili siti nel comune di Fiumicino. ADR si è costituita nei relativi giudizi. A seguito dell'assenso da parte di ENAC, ADR in data 22 giugno 2026 ha comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'intenzione di indire il procedimento di Dibattito Pubblico relativamente al Piano di Sviluppo Sostenibile dell'aeroporto di Fiumicino.

3.2 Performance economica, patrimoniale e finanziaria

3.2.1 Premessa

Non si rilevano variazioni dell'area di consolidamento rispetto al 31.12.2025.

Si segnala che, in data 28 aprile 2026, è stata costituita la società Capodichino Consortile a r.l. partecipata da ADR Infrastrutture S.p.A. con una quota del 53,84%, avente scopo l'esecuzione dei lavori di riqualifica della pista di volo presso l'aeroporto internazionale di Napoli Capodichino relativi al contratto di appalto sottoscritto con la società GESAC S.p.A.

Tale società, avendo appena avviato la propria attività operativa, è stata esclusa dal consolidamento con il metodo integrale in quanto non rilevante per la situazione finanziaria, i risultati e i flussi finanziari del Gruppo ADR alla data del 30.06.2026

3.2.2 Gestione economica consolidata

Conto economico consolidato riclassificato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	DELTA	DELTA %
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	565.742	542.557	23.185	4,3%
<i>Ricavi aviation</i>	391.129	377.148	13.981	3,7%
<i>Ricavi non aviation</i>	174.613	165.409	9.204	5,6%
Ricavi per servizi di costruzione	146.902	130.606	16.296	12,5%
Altri ricavi operativi	5.775	4.095	1.680	41,0%
TOTALE RICAVI	718.419	677.258	41.161	6,1%
Costi esterni gestionali	(114.682)	(106.851)	(7.831)	7,3%
Costi totali dei servizi di costruzione	(129.605)	(124.258)	(5.347)	4,3%
Canoni concessori	(23.355)	(22.685)	(670)	3,0%
Costo del personale netto	(118.401)	(103.763)	(14.638)	14,1%
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	(478)	(1.215)	737	(60,7%)
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI	(386.521)	(358.772)	(27.749)	7,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	331.898	318.486	13.412	4,2%
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	(80.278)	(70.436)	(9.842)	14,0%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	(27.499)	(24.837)	(2.662)	10,7%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	224.121	223.213	908	0,4%
Proventi (oneri) finanziari	(39.505)	(28.096)	(11.409)	40,6%
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(459)	(1.311)	852	(65,0%)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	184.157	193.806	(9.649)	-5,0%
Imposte	(55.611)	(94.284)	38.673	(41,0%)
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	128.546	99.522	29.024	29,2%
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita	0	0	0	0,0%
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	128.546	99.522	29.024	29,2%
Utile (perdita) del periodo di competenza di terzi azionisti	0	0	0	0,0%
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO DI COMPETENZA DEL GRUPPO	128.546	99.522	29.024	29,2%

Ricavi

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 565,7 milioni di euro, si incrementano, rispetto al periodo a confronto, del 4,3%; crescono in particolare sia le attività aviation (+3,7%) che quelle commerciali (+5,6%), le prime principalmente per effetto dell'applicazione delle nuove tariffe in vigore al 1° gennaio 2026, mentre le seconde hanno beneficiato in particolare dell'andamento delle sub-concessioni immobiliari per l'effetto pieno nel semestre derivante dall'apertura di nuove lounge. Anche tutte le altre componenti del comparto delle attività non aviation (ricavi da sub-concessioni commerciali, ricavi da parcheggi, nonché quelli da pubblicità) hanno registrato performance positive.

I Ricavi per servizi di costruzione sono pari a 146,9 milioni di euro e registrano un incremento, rispetto allo stesso periodo del 2025, di 16,3 milioni di euro.

Gli altri ricavi operativi, pari a 5,8 milioni di euro, si incrementano di 1,7 milioni di euro rispetto al periodo a confronto.

Costi operativi netti

I Costi esterni gestionali sono pari a 114,7 milioni di euro e registrano un incremento di 7,8 milioni di euro rispetto al periodo a confronto riconducibile a maggiori costi di gestione aeroportuale per servizi di sicurezza e vigilanza e per servizio navette, nonché per maggiori costi ICT.

I Costi totali dei servizi di costruzione, pari a 129,6 milioni di euro, sono aumentati di 5,3 milioni di euro rispetto al periodo 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 nel periodo su infrastrutture in concessione.

L'onere per Canoni concessori, direttamente correlato all'andamento del traffico, ammonta a 23,4 milioni di euro, in leggero aumento rispetto al periodo a confronto (+0,7 milioni di euro).

Il Costo del personale netto⁴ risulta pari a 118,4 milioni di euro, in aumento di 14,6 milioni rispetto al periodo a confronto (+14,1%), correlato principalmente all'aumento degli organici, in particolare delle strutture operative e di terminal, oltre agli effetti del rinnovo del CCNL.

Gli (Accantonamenti) riassorbimenti ai fondi per rischi ed oneri sono pari a -0,4 milioni di euro (-0,7 milioni di euro registrati nel primo semestre del 2025) e riflettono l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono il Gruppo.

Margine operativo lordo

Il Margine operativo lordo (EBITDA) è pari a 331,9 milioni di euro, in aumento di 13,4 milioni di euro rispetto ai primi sei mesi del 2025.

Ammortamenti

Gli Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali ammontano a 80,3 milioni di euro (+9,8 milioni di euro rispetto al periodo a confronto) e sono rappresentati principalmente dall'ammortamento della concessione aeroportuale, di cui è titolare la Capogruppo ADR. L'incremento, rispetto ai primi sei mesi del 2025, è attribuibile all'entrata in esercizio di nuove infrastrutture ed impianti.

Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi

Tale voce, pari a complessivi 27,5 milioni di euro (24,8 milioni di euro nel periodo a confronto), è così dettagliata:

- accantonamento al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 26,6 milioni di euro (24,5 nel periodo a confronto), in incremento di 2,2 milioni di euro. L'incremento rispetto al periodo a confronto è attribuibile essenzialmente all'aggiornamento della stima dei costi degli interventi previsti nel piano aziendale aggiornato, parzialmente compensato dall'effetto dell'aggiornamento del tasso di interesse preso a riferimento per l'attualizzazione dei flussi finanziari futuri attesi, che nel periodo in esame ha subito un incremento, con un impatto positivo sull'accantonamento;
- accantonamento del fondo svalutazione crediti, pari a 0,9 milioni di euro (0,3 milioni di euro nel periodo a confronto).

⁴ Al netto del costo del personale dedicato ai servizi di costruzione e agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali.

Risultato operativo

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 224,1 milioni di euro (223,2 milioni di euro nei primi sei mesi del 2025).

Proventi (oneri) finanziari

Gli oneri finanziari netti, pari a 39,5 milioni di euro, si incrementano di 11,4 milioni di euro rispetto al periodo a confronto, principalmente per l'incremento degli oneri finanziari relativi ai prestiti obbligazionari sustainability-linked da 750 milioni di euro e 500 milioni di euro collocati da ADR rispettivamente nel mese di maggio 2025 e febbraio 2026, parzialmente compensati dai maggiori interessi attivi sulla liquidità disponibile, nonché dall'azzeramento degli interessi passivi legati all'utilizzo temporaneo della linea di credito revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, che avevano inciso nel periodo a confronto per i mesi di febbraio e marzo (rimborso a maggio 2025).

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

Tale voce è pari a -0,5 milioni di euro e include la svalutazione della partecipazione nella società UrbanV S.p.A. (-1,3 milioni di euro nel periodo a confronto).

Utile (perdita) del periodo di competenza del Gruppo

Il carico fiscale stimato per imposte correnti e differite è pari a 55,6 milioni di euro e il decremento rispetto al periodo a confronto (-38,7 milioni di euro) è principalmente attribuibile all'iscrizione nel 1° semestre 2025 dell'imposta sostitutiva del 10%, pari a 35,5 milioni di euro, per l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro, ai sensi dell'art 14 del D.Lgs. n. 192/2024 e del D.M. 27/06/2025, come da delibera del Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025.

Al netto di tale carico fiscale, il Gruppo ADR ha conseguito, nel periodo in esame, un risultato economico pari a +128,5 milioni di euro rispetto ad un utile netto di 99,5 milioni di euro dei primi sei mesi del 2025.

Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	128.546	99.522
Quota strumenti finanziari derivati di copertura <i>cash flow hedge</i>	29	(470)
Effetto fiscale	(7)	113
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	22	(357)
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DEL PERIODO	297	252
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	319	(105)
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DEL PERIODO	128.865	99.417
di cui:		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	128.865	99.417
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	0	0

3.2.3 Gestione patrimoniale e finanziaria consolidata

Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

(MIGLIAIA DI EURO)		30.06.2026	31.12.2025	Delta
	Immobilizzazioni immateriali	3.034.417	2.942.252	92.165
	Immobilizzazioni materiali	107.626	93.628	13.998
	Immobilizzazioni finanziarie	15.613	16.067	(454)
	Attività per imposte anticipate	29.676	28.786	890
	Altre attività non correnti	564	556	8
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO	3.187.896	3.081.289	106.607
	Attività commerciali	292.389	268.973	23.416
	Altre attività correnti	22.103	22.140	(37)
	Attività per imposte correnti	563	0	563
	Passività commerciali	(321.731)	(300.810)	(20.921)
	Altre passività correnti	(224.931)	(221.141)	(3.790)
	Passività per imposte correnti	(51.511)	(67.658)	16.147
B	CAPITALE CIRCOLANTE	(283.118)	(298.496)	15.378
	Fondi per benefici per dipendenti	(3.648)	(3.648)	0
	Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	(76.671)	(55.789)	(20.882)
	Altri fondi per rischi ed oneri	(8.555)	(9.757)	1.202
C	QUOTA CORRENTE FONDI	(88.874)	(69.194)	(19.680)
D = B + C	CAPITALE CIRCOLANTE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE DEI FONDI	(371.992)	(367.690)	(4.302)
	Passività non correnti	(180.089)	(207.030)	26.941
E	PASSIVITÀ NON CORRENTI	(180.089)	(207.030)	26.941
F = A + D + E	CAPITALE INVESTITO NETTO	2.635.815	2.506.569	129.246
	Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	244.346	380.585	(136.239)
	Patrimonio netto di pertinenza di terzi	0	0	0
G	PATRIMONIO NETTO	244.346	380.585	(136.239)
	Passività finanziarie non correnti	2.733.220	2.670.504	62.716
	Altre attività finanziarie non correnti	(70.790)	(70.427)	(363)
H	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	2.662.430	2.600.077	62.353
	Passività finanziarie correnti	511.019	84.182	426.837
	Attività finanziarie correnti	(781.980)	(558.275)	(223.705)
I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(270.961)	(474.093)	203.132
L = H + I	INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	2.391.469	2.125.984	265.485
G + L	COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO	2.635.815	2.506.569	129.246

Capitale immobilizzato

Il Capitale immobilizzato al 30 giugno 2026 è pari a 3.187,9 milioni di euro e si incrementa di 106,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2025 principalmente per effetto delle seguenti variazioni:

- incremento delle Immobilizzazioni immateriali (+92,2 milioni di euro), in relazione principalmente agli investimenti del periodo (163,9 milioni di euro), parzialmente compensati dagli ammortamenti (70,8 milioni di euro);

- aumento delle Immobilizzazioni materiali (+14,0 milioni di euro), per effetto degli investimenti del periodo (23,5 milioni di euro), parzialmente compensati dagli ammortamenti (9,5 milioni di euro);
- decremento delle Immobilizzazioni finanziarie (-0,5 milioni di euro) per effetto della svalutazione della partecipazione nella società UrbanV S.p.A. valutata con il metodo del patrimonio netto.

Capitale circolante

Il Capitale circolante risulta negativo per 283,1 milioni di euro, in aumento di 15,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2025 per effetto combinato degli andamenti di seguito analizzati.

- Le Attività commerciali sono pari a 292,4 milioni di euro in incremento di 23,4 milioni di euro rispetto alla fine del 2025, essenzialmente per effetto dell'incremento dei volumi di attività concentratisi nel secondo trimestre 2026.
- Le passività commerciali registrano un incremento di 20,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2025, principalmente riconducibile all'aumento per 20,3 milioni di euro dei risconti passivi per le fatturazioni anticipate dei canoni di subconcessione e dell'incremento, per 14,7 milioni di euro, degli anticipi ricevuti da clienti. Tale incremento è stato parzialmente compensato dalla riduzione dei debiti commerciali verso fornitori per 14,0 milioni di euro.
- Le Altre passività correnti si incrementano complessivamente di 3,8 milioni di euro principalmente per l'effetto dell'incremento dei debiti per servizio antincendio di 3,3 milioni di euro in relazione al costo maturato nel semestre.
- Le Passività per imposte correnti si decrementano di 16,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2025 principalmente per effetto del versamento del saldo IRES e IRAP relativo all'esercizio 2025, degli acconti IRAP, parzialmente compensati dalla stima del carico fiscale del periodo.

Quota corrente fondi e passività non correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026	31.12.2025	Delta
Fondi per benefici per dipendenti	11.015	11.740	(725)
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	227.461	223.302	4.159
Altri fondi per rischi e oneri	16.896	17.751	(855)
TOTALE	255.372	252.793	2.579
di cui:			
- Quota corrente	88.874	69.194	19.680
- Quota non corrente ⁵	166.498	183.599	(17.101)

Il fondo di rinnovo, che accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, si incrementa di 4,2 milioni di euro, rispetto al saldo di fine 2025, per effetto degli utilizzi operativi parzialmente compensati dagli accantonamenti del periodo.

Gli altri fondi per rischi ed oneri si decrementano di 0,9 milioni di euro per effetto degli accantonamenti, parzialmente compensati dai riassorbimenti ed utilizzi del periodo.

Capitale investito netto

Il capitale investito netto consolidato è pari a 2.635,8 milioni di euro al 30 giugno 2026, in aumento di 129,2 milioni di euro rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

⁵ Le Passività non correnti includono, oltre alla Quota non corrente dei fondi, anche la voce Altre passività pari a 13.590 mila euro al 30.06.2026 e 23.431 mila euro al 31.12.2025.

Patrimonio netto

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo risulta pari a 224,3 milioni di euro e si decrementa di 136,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2025 per effetto della delibera dell'Assemblea degli Azionisti del 30 marzo 2026 di distribuzione di un importo complessivo di 265,1 milioni di euro a titolo di dividendo dell'esercizio 2025, parzialmente compensato dal risultato economico complessivo del periodo positivo per 128,9 milioni di euro.

Indebitamento finanziario netto

L'Indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2026 si è attestato a 2.391,5 milioni di euro, in aumento di 265,5 milioni di euro rispetto alla fine del 2025.

Indebitamento finanziario netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026	31.12.2025	Delta
Passività finanziarie non correnti	2.733.220	2.670.504	62.716
Prestiti obbligazionari	2.429.877	2.360.403	69.474
Finanziamenti a medio-lungo termine	298.144	304.287	(6.143)
Altre passività finanziarie non correnti	5.199	5.814	(615)
Altre attività finanziarie non correnti	(70.790)	(70.427)	(363)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NON CORRENTE	2.662.430	2.600.077	62.353
Passività finanziarie correnti	511.019	84.182	426.837
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	511.019	82.627	428.392
Strumenti finanziari derivati	0	145	(145)
Altre passività finanziarie correnti	0	1.410	(1.410)
Attività finanziarie correnti	(781.980)	(558.275)	(223.705)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(776.917)	(556.257)	(220.660)
Altre attività finanziarie correnti	(5.063)	(2.018)	(3.045)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CORRENTE	(270.961)	(474.093)	203.132
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	2.391.469	2.125.984	265.485

Indebitamento finanziario netto non corrente

L'Indebitamento finanziario netto non corrente risulta pari a 2.662,4 milioni di euro e si incrementa di 62,4 milioni di euro per effetto delle variazioni di seguito descritte.

I Prestiti obbligazionari (2.430 milioni di euro) registrano un incremento di 69,5 milioni di euro sostanzialmente per effetto:

- del collocamento, avvenuto in data 11 febbraio 2026, da parte di ADR di un nuovo prestito obbligazionario in formato Sustainability-Linked. L'emissione, dedicata ad investitori istituzionali, ammonta a 500 milioni di euro complessivi, prevede il rimborso in un'unica soluzione in data 11 febbraio 2034 (salvi i casi di rimborso anticipato) e il pagamento di una cedola annua a tasso fisso pari al 3,625%;
- della riclassifica a breve termine, in considerazione della relativa scadenza prevista nel mese di giugno 2027, del nozionale residuo del prestito obbligazionario EMTN emesso nel 2017 e oggetto di tender offer nel 2023, per complessivi 432,8 milioni di euro.

Si registra, inoltre, un decremento 1.191 mila euro per effetto della valutazione del debito con il metodo del costo ammortizzato, di cui oneri accessori di 4.584 mila euro iscritti sul nuovo prestito obbligazionario, parzialmente compensati dall'imputazione a conto economico delle quote di competenza del periodo per 3.392 mila euro.

I Finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 298,1 milioni di euro, si riducono di 6,1 milioni di euro per effetto della riclassifica a breve della quota scadente entro dodici mesi di un finanziamento CDP.

Indebitamento finanziario netto corrente

La posizione finanziaria evidenzia, per la parte corrente, una disponibilità netta pari a 271,0 milioni di euro, in decremento di 203,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2025, in relazione ai seguenti andamenti:

- incremento della quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine di 428,4 milioni di euro, essenzialmente per effetto della riclassifica tra le passività correnti del prestito obbligazionario EMTN con scadenza 8 giugno 2027, di cui si è precedentemente detto;
- maggiori disponibilità liquide per 220,7 milioni di euro, principalmente per effetto del flusso monetario derivante dalle attività di finanziamento connesse all'emissione obbligazionaria sopra citata, parzialmente compensato dall'assorbimento di cassa derivante dal pagamento dei dividendi 2025.

Al 30 giugno 2026, il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 1.126,9 milioni di euro, composta da:

- 776,9 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine;
- 350,0 milioni di euro riconducibili a una linea di credito committed di tipo revolving che presenta un periodo di disponibilità residuo di circa 3 anni. La scadenza della facility è prevista ad ottobre 2029.

Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	128.546	99.522
Rettificato da:		
Ammortamenti	80.278	70.437
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	26.648	24.479
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	3.257	3.226
Variazione altri fondi	(1.691)	409
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	459	1.311
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(990)	(1.140)
Altri costi (ricavi) non monetari	3.618	2.585
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	(25.167)	(21.441)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	214.958	179.388
Investimenti in attività materiali (*)	(23.484)	(12.450)
Investimenti in attività immateriali (**)	(163.886)	(144.684)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(25.635)	(22.750)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	(5)	(3.778)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	925	2.032
Variazione netta delle altre attività non correnti	(8)	(7)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(212.093)	(181.637)
Emissione di prestiti obbligazionari	495.416	743.148
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(6.154)	(6.154)
Dividendi corrisposti	(265.077)	(908.481)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(3.303)	12.489
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(3.087)	1.351
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	217.795	(157.647)
FLUSSO DI CASSA NETTO DEL PERIODO (A+B+C)	220.660	(159.896)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	556.257	599.455
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	776.917	439.559

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 765 mila euro nel primo semestre 2026

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 1.103 mila euro nel primo semestre 2026

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)

Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)
Interessi attivi incassati
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte

1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
82.112	121.879
6.551	7.742
43.385	15.775

Nei primi sei mesi del 2026, il flusso monetario derivante dalle attività operative del Gruppo ADR è risultato pari a 215,0 milioni di euro, con un incremento di 35,6 milioni di euro rispetto al periodo a confronto, principalmente per effetto dei minori pagamenti di imposte sul reddito.

Il flusso di cassa netto da attività operative è stato assorbito dalle attività di investimento che hanno consuntivato un flusso di cassa netto negativo per 212,1 milioni di euro (-30,5 milioni di euro rispetto al periodo a confronto).

Il flusso di cassa netto da attività di finanziamento è risultato positivo per 217,8 milioni di euro essenzialmente per effetto del collocamento del nuovo prestito obbligazionario in formato Sustainability-Linked avvenuto a febbraio 2026, parzialmente compensato dal pagamento dei dividendi del 2025.

Per effetto delle dinamiche sopra rappresentate, il flusso di cassa netto del periodo, positivo per 220,7 milioni di euro, ha aumentato le disponibilità liquide a fine periodo a 776,9 milioni di euro, rispetto al saldo iniziale di 556,3 milioni di euro.

3.2.4 Investimenti del Gruppo ADR

Investimenti del Gruppo ADR nel primo semestre 2026, 2025 e 2024

(MILIONI DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	1° SEMESTRE 2024
Investimenti concessione aeroportuale	146,9	130,6	126,6
Altri investimenti materiali ed immateriali	38,6	26,5	23,5
Totale investimenti	185,5	157,1	150,1
Interventi di rinnovo ⁶	25,6	22,8	25,0
Totale	211,1	179,9	175,1

Sono stati spesi in totale 211,1 milioni di euro, così articolati:

- 100,2 milioni di euro destinati all'ampliamento della capacità; tra i principali interventi si segnalano: 40,0 milioni di euro per la ristrutturazione delle aree di imbarco A1-A10, 16,4 milioni di euro per interventi di ristrutturazione nel Terminal 3 e 10,3 milioni di euro per l'estensione del Terminal 3 ad ovest.
- 85,3 milioni di euro per lo sviluppo di impianti, sistemi informatici e tecnologici a servizio degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e altri interventi minori;
- 25,6 milioni di euro per interventi di riqualificazione, manutenzione straordinaria e ristrutturazione delle infrastrutture esistenti.

⁶ Tali importi sono portati a utilizzo del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali.

Dettaglio investimenti del periodo

(MILIONI DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	
Interventi su terminal e moli		89,5
Di cui principali:		
Terminal 3 - ristrutturazione	16,4	
T3 estensione ad ovest e nuovo cerimoniale di Stato	10,3	
Ristrutturazione Area di Imbarco A1-A10	40,0	
Interventi su piste e piazzali		10,7
Sviluppo impianti, sistemi ICT ed altri minori		85,3
Di cui principali:		
Sviluppi immobiliari (Torre Open, III Hotel)	9,3	
Viabilità e Parcheggi	15,9	
Sistemi informativi	24,9	
Impianti fotovoltaici	3,4	
Totale investimenti		185,5
Di cui:		
Ultimati	5,6	
In corso	179,9	
Interventi di rinnovo		25,6
Totale		211,1

3.2.5 Indicatori alternativi di performance

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

Tali schemi riclassificati contengono indicatori di performance alternativi, rispetto a quelli risultanti direttamente dagli schemi del Bilancio consolidato semestrale abbreviato, 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 semestrale abbreviato.

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

Indicatori Alternativi di Performance (IAP)

	FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO
Investimenti	Sono così determinati:
	+ investimenti Attività materiali al netto degli Anticipi ai fornitori versati nel periodo (vedi Nota 6.1 delle Note illustrative)
	+ investimenti Attività immateriali al netto degli Anticipi ai fornitori versati nel periodo (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 consolidata semestrale, in cui sono contenute le informazioni necessarie per il calcolo stesso.

Conto economico consolidato riclassificato

	FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO
Ricavi da gestione aeroportuale di cui:	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Ricavi <i>aviation</i>	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
Ricavi non <i>aviation</i>	vedi nota 7.1 delle Note illustrative
Ricavi per servizi di costruzione	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Altri ricavi operativi	desumibile dai prospetti contabili consolidati
TOTALE RICAVI	
Costi esterni gestionali	Sono così calcolati
	+ Consumo di materie prime e materiali di consumo (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	+ Costi per servizi (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	- Costi dei servizi di costruzione (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative)
	- Costi per rinnovi infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative)
	+ Costo per godimento beni di terzi (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	+ Altri costi (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	- Accantonamenti per svalutazione crediti (vedi Nota 7.5 delle Note illustrative)
Costi totali dei servizi di costruzione	+ Costi servizi di costruzione (vedi Nota 7.3 delle Note illustrative) + Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative)
Canoni concessori	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Costo del personale netto	+ Costo per il personale (desumibile dai prospetti contabili consolidati) - Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative) - Costo del personale dedicato agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 7.4 delle Note illustrative)
(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri	desumibile dai prospetti contabili consolidati
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI	

MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	
Ammortamenti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	Sono così calcolati
	+ Accantonamenti per svalutazione crediti (vedi Nota 7.5 delle Note illustrative)
	+ Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (desumibile dai prospetti contabili consolidati)
	- utilizzi operativi Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (vedi Nota 6.13 delle Note illustrative)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	
Proventi (oneri) finanziari	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	desumibile dai prospetti contabili consolidati
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Imposte	desumibile dai prospetti contabili consolidati
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita	desumibile dai prospetti contabili consolidati
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	desumibile dai prospetti contabili consolidati
Utile (perdita) del periodo di competenza di terzi azionisti	desumibile dai prospetti contabili consolidati
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO 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.

Situazione patrimoniale consolidata riclassificata

FONTE/MODALITÀ DI CALCOLO	
	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI
	corrispondente alla voce Attività immateriali dei prospetti contabili consolidati
	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI
	corrispondente alla voce Attività materiali dei prospetti contabili consolidati
	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE
	corrispondente alla voce Partecipazioni dei prospetti contabili consolidati
	ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE
	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI
	desumibile dai prospetti contabili consolidati
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO
	ATTIVITÀ COMMERCIALI
	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI
	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	ATTIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI
	desumibile dai prospetti contabili consolidati
	ATTIVITÀ (PASSIVITÀ) NON FINANZIARIE DESTINATE ALLA VENDITA
	desumibile dai prospetti contabili consolidati

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

Capitolo 4

4. Altre informazioni

Rapporti con la controllante Mundys S.p.A.

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

Capitolo 5

5. Eventi successivi

Dati di traffico

L'andamento del traffico del sistema aeroportuale romano viene monitorato su un periodo più lungo (fino al 20 luglio 2026), per fornire un quadro aggiornato sull'incremento del traffico aereo durante i mesi estivi. Nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 20 luglio 2026, negli aeroporti di Fiumicino e Ciampino si è registrato un incremento dello 0,8% dei passeggeri rispetto allo stesso intervallo del 2025, nonostante il calo dello 0,4% dei movimenti aerei.

Tabella 19 - Principali dati di traffico del sistema aeroportuale romano al 20 luglio 2026⁷

	1° Gen – 20 Lug 2026	1° Gen – 20 Lug 2025	Delta %
Movimenti (n°)	199.000	199.716	-0,4%
Fiumicino	175.720	176.070	-0,2%
Ciampino	23.280	23.646	-1,5%
Passeggeri (n°)	29.856.331	29.613.160	+0,8%
Fiumicino	27.673.414	27.405.737	+1,0%
Ciampino	2.182.917	2.207.423	-1,1%
Merci (t)	159.556	149.008	+7,1%
Fiumicino	153.631	143.395	+7,1%
Ciampino	5.925	5.613	+5,5%

Di seguito l'andamento dei singoli aeroporti:

Fiumicino

Tra il 1° gennaio e il 20 luglio 2026, lo scalo di Fiumicino ha consuntivato un volume di traffico pari a 27,7 milioni di passeggeri, in crescita dell'1,0% rispetto ai 27,4 milioni dello stesso periodo del 2025. I movimenti aerei hanno registrato un calo pari al -0,2% con circa 176 mila voli operati.

In questo arco di tempo sono transitati in media quasi 138 mila passeggeri al giorno, contro i 136 mila dello stesso periodo del 2025; nel mese di luglio (1-20) il numero medio giorno dei passeggeri sale a 166 mila contro i 160 mila del 2025. Anche nel mese luglio le performance di traffico sono influenzate dall'attuale situazione geo-politica del Middle East, seppure il recovery dei movimenti si sia attestato intorno al 96%.

Il traffico Internazionale, con 22,2 milioni di passeggeri, è in crescita del 2,3% rispetto allo stesso periodo del 2025, con il traffico Extra UE che registra un incremento del 0,7% dei volumi del 2025, nonostante il calo dei movimenti del -0,2%. Il traffico domestico, pari a circa 5,5 milioni passeggeri, è in deciso calo del -3,9% rispetto allo stesso periodo del 2025.

In aumento il traffico merce del 7,1% rispetto l'analogo periodo del 2025.

⁷ Dati provvisori

Ciampino

Lo scalo di Roma-Ciampino registra, nel periodo 1° gennaio – 20 luglio 2026, un numero di passeggeri transitati pari a circa 2,2 milioni ed un calo del -1,1% rispetto l'analogo periodo del 2025, per effetto del calo dei movimenti commerciali passeggeri, in seguito all'uscita del vettore Wizz Air per il periodo invernale e parte di quello estivo. Il traffico è composto principalmente dal traffico intra-europeo, con 1,2 milioni di passeggeri. I movimenti totali registrano un calo del -1,5% rispetto allo scorso anno; i voli commerciali, con limite giornaliero di 65 voli, registrano una diminuzione del -1,2% nel periodo considerato.

In aumento il traffico merce del 5,5% rispetto l'analogo periodo del 2025.

Altri eventi successivi

Non si segnalano eventi significativi avvenuti dopo la chiusura del semestre in esame.

Capitolo 6

6. Prevedibile evoluzione della gestione

I dati del primo semestre 2026 evidenziano una prosecuzione della fase espansiva avviata nell'esercizio passato: i passeggeri transitati si attestano su valori mai raggiunti in precedenza, spinti soprattutto dal comparto internazionale e, al suo interno, dalle rotte intercontinentali, favorite dall'arricchimento dei collegamenti disponibili e dal richiamo esercitato dalla Capitale e dal Paese sul piano turistico. La corrente stagione estiva ne rafforza le indicazioni, lasciando prefigurare un risultato economico in progresso rispetto a quello dell'anno precedente.

Su questa base, la Società intende preservare standard elevati sotto il profilo della capacità offerta e della qualità percepita, tenuto conto anche dell'entrata a pieno regime delle rinnovate modalità di transito alle frontiere. In tale direzione proseguirà il completamento delle opere pianificate, tra cui le innovazioni tecnologiche destinate a rendere più fluida la gestione dei viaggiatori; le scelte di sviluppo continueranno a essere calibrate sui reali fabbisogni operativi, sulle linee di priorità individuate e sul rispetto dei criteri di sostenibilità.

In linea con la propria visione strategica, il Gruppo ribadisce l'impegno a rafforzare la posizione dello scalo come snodo essenziale per la competitività nazionale, sostenendo una crescita responsabile del sistema aeroportuale romano lungo un orizzonte anche pluriennale. Ciò avverrà in uno scenario segnato da una progressiva crescita dei flussi di traffico e da una pressione competitiva crescente da parte di poli aeroportuali esteri. A condizione che il quadro regolatorio si mantenga stabile e proporzionato alla dimensione degli investimenti programmati, tale percorso sarà portato avanti secondo una logica di valore diffuso, che chiama in causa le persone dell'organizzazione, le comunità dei territori interessati e la pluralità degli interlocutori istituzionali e industriali.

Sul versante economico-finanziario, il collocamento obbligazionario da 500 milioni di euro concluso a febbraio 2026 ha contribuito a rafforzare le disponibilità liquide della Società; per la parte residua dell'esercizio non si prospetta pertanto la necessità di attivare ulteriori canali di provvista esterna.

Resta in ogni caso elevato il monitoraggio degli elementi che possono introdurre instabilità nel comparto del trasporto aereo, tra cui le tensioni sul piano geopolitico, l'evoluzione del contesto macroeconomico su scala internazionale, l'evoluzione dei prezzi dell'energia, le criticità legate ai tempi di consegna delle flotte e le condizioni gestionali dei vettori.

BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2026

Indice Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2026

PROSPETTI CONSOLIDATI DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA	45
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	45
Conto economico consolidato	48
Conto economico complessivo consolidato	49
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	50
Rendiconto finanziario consolidato	51
NOTE ILLUSTRATIVE DEL GRUPPO AEROPORTI DI ROMA	52
1. Informazioni generali	53
2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato	53
3. Perimetro e principi di consolidamento	53
4. Principi contabili applicati	54
5. Contratto di concessione	57
6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	60
7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato	78
8. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine	84
9. Altre garanzie, impegni e rischi	85
10. Rapporti con parti correlate	93
11. Altre informazioni	95
12. Eventi successivi alla chiusura del periodo	96
ALLEGATI	97
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	99

Prospetti Consolidati del Gruppo Aeroporti di Roma

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

ATTIVITÀ					
(MIGLIAIA DI EURO)	Note	30.06.2026	di cui correlate	31.12.2025	di cui correlate
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività Materiali	6.1	107.626		93.628	
<i>Diritti Concessori</i>		2.969.847		2.882.172	
<i>Altre attività immateriali</i>		64.570		60.080	
Attività Immateriali	6.2	3.034.417		2.942.252	
Partecipazioni	6.3	15.613		16.067	
Altre Attività finanziarie non correnti	6.4	70.790		70.427	
Attività per imposte anticipate	6.5	29.676		28.786	
Altre attività non correnti	6.6	564		556	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		3.258.686		3.151.716	
ATTIVITÀ CORRENTI					
<i>Rimanenze</i>		6.865		7.846	
<i>Attività per lavori in corso su ordinazione</i>		853	229	436	266
<i>Crediti commerciali</i>		284.671	4.368	260.691	3.874
Attività commerciali	6.7	292.389	4.597	268.973	4.140
Altre Attività finanziarie correnti	6.4	5.063		2.018	
Attività per imposte correnti	6.8	563		0	
Altre attività correnti	6.9	22.103	196	22.140	237
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.10	776.917		556.257	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		1.097.035	4.793	849.388	4.377
TOTALE ATTIVITÀ		4.355.721	4.793	4.001.104	4.377

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ					
(MIGLIAIA DI EURO)					
	Note	30.06.2026	di cui correlate	31.12.2025	di cui correlate
PATRIMONIO NETTO					
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO					
Capitale sociale		62.225		62.225	
Riserve e utili portati a nuovo		53.575		45.285	
Utile (perdita) del periodo		128.546		273.075	
		244.346		380.585	
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI					
		0		0	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	6.11	244.346		380.585	
PASSIVITÀ					
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	7.367		8.092	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	150.791		167.513	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.14	8.341		7.994	
Fondi per accantonamenti non correnti		166.499		183.599	
Prestiti obbligazionari		2.429.877		2.360.403	
Finanziamenti a medio-lungo termine		298.144		304.287	
Altre passività finanziarie		5.199		5.814	
Passività finanziarie non correnti	6.15	2.733.220		2.670.504	
Altre passività non correnti	6.16	13.590	1.332	23.431	791
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		2.913.309	1.332	2.877.534	791
PASSIVITÀ CORRENTI					
Fondi per benefici per dipendenti	6.12	3.648		3.648	
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	6.13	76.671		55.789	
Altri fondi per rischi ed oneri	6.14	8.555		9.757	
Fondi per accantonamenti correnti		88.874		69.194	
Debiti commerciali	6.17	321.731	4.029	300.810	1.299
Passività commerciali		321.731	4.029	300.810	1.299
Quota corrente passività finanziarie a medio-lungo termine		511.019		82.627	
Strumenti finanziari - derivati		0		145	
Altre passività finanziarie correnti		0		1.410	
Passività finanziarie correnti	6.15	511.019		84.182	
Passività per imposte correnti	6.8	51.511	42.636	67.658	54.193
Altre passività correnti	6.18	224.931	1.491	221.141	1.802
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		1.198.066	48.156	742.985	57.294
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO		4.355.721	49.488	4.001.104	58.085

Conto economico consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	Note	1° SEMESTRE 2026	di cui correlate	1° SEMESTRE 2025	di cui correlate
RICAVI					
Ricavi da gestione aeroportuale		565.742	18.609	542.557	14.722
Ricavi per servizi di costruzione		146.902		130.606	
Altri ricavi operativi		5.775	140	4.095	224
TOTALE RICAVI	7.1	718.419	18.749	677.258	14.946
COSTI					
Consumo di materie prime e materiali di consumo	7.2	(17.962)		(17.485)	(18)
Costi per servizi	7.3	(227.004)	(2.275)	(214.151)	(1.596)
Costo per il personale	7.4	(136.669)	(1.004)	(119.196)	(960)
<i>Canoni concessori</i>		(23.355)		(22.685)	
<i>Costo per godimento beni di terzi</i>		(1.503)		(1.146)	
<i>(Accantonamenti) utilizzi al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali</i>	6.13	(1.014)		(1.728)	
<i>(Accantonamenti) riassorbimenti fondi per rischi ed oneri</i>	6.14	(478)		(1.215)	
<i>Altri costi</i>		(6.035)		(6.002)	
Altri costi operativi	7.5	(32.385)		(32.776)	
<i>Ammortamento attività materiali</i>	6.1	(9.528)		(7.332)	
<i>Ammortamento diritti concessori immateriali</i>	6.2	(58.779)		(54.672)	
<i>Ammortamento altre attività immateriali</i>	6.2	(11.971)		(8.433)	
Ammortamenti		(80.278)		(70.437)	
TOTALE COSTI		(494.298)	(3.279)	(454.045)	(2.574)
RISULTATO OPERATIVO		224.121		223.213	
Proventi finanziari		10.073		7.296	170
Oneri finanziari		(49.576)		(35.389)	
Utili (perdite) su cambi		(2)		(3)	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	7.6	(39.505)		(28.096)	170
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.7	(459)		(1.311)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		184.157		193.806	
Imposte sul reddito	7.8	(55.611)		(94.284)	
RISULTATO NETTO ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		128.546		99.522	
Risultato netto attività operative cessate/destinate alla vendita		0		0	
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO		128.546		99.522	
di cui:					
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo		128.546		99.522	
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi		0		0	

Conto economico complessivo consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	128.546	99.522
Quota strumenti finanziari derivati di copertura cash flow hedge	29	(470)
Effetto fiscale	(7)	113
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO RICLASSIFICABILI NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	22	(357)
Utili (perdite) da valutazione al fair value delle partecipazioni	0	0
ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CHE NON SARANNO SUCCESSIVAMENTE RICLASSIFICATE NEL CONTO ECONOMICO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	0	0
RICLASSIFICHE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO NEL CONTO ECONOMICO DEL PERIODO	297	252
TOTALE DELLE ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE	319	(105)
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVO DEL PERIODO	128.865	99.417
Di cui:		
Utile (perdita) di pertinenza del Gruppo	128.865	99.417
Utile (perdita) di pertinenza di Terzi	0	0

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	CAPITALE SOCIALE	RISERVA LEGALE	RISERVA SOVRAPREZZO AZIONI	RISERVA DA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI DI CASH FLOW HEDGE	RISERVA VALUTAZIONE PARTECIPAZIONI CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO	RISERVA DA UTILI/(PERDITE) DA VALUTAZIONE AL FAIR VALE DI PARTECIPAZIONI	ALTRE RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO	UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	TOTALE	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
SALDO AL 31 DICEMBRE 2024	62.225	12.462	667.389	7.562	0	(40.412)	136.288	169.745	1.015.259	0	1.015.259
Utile (perdita) del periodo								99.522	99.522		99.522
Altre componenti dell'utile complessivo:											
- Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				(105)					(105)		(105)
Utile (perdita) complessivo del periodo				(105)				99.522	99.417		99.417
Destinazione utile residuo esercizio 2024:											
- destinazione a riserve							169.745	(169.745)			
Distribuzione riserve e utili a nuovo			(667.389)				(241.093)		(908.482)		(908.482)
SALDO AL 30 GIUGNO 2025	62.225	12.462	0	7.457	0	(40.412)	64.940	99.522	206.194	0	206.194
SALDO AL 31 DICEMBRE 2025	62.225	12.462	0	7.948	0	(40.019)	64.894	273.075	380.585	0	380.585
Utile (perdita) del periodo								128.546	128.546		128.546
Altre componenti dell'utile complessivo:											
- Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti derivati (cash flow hedge), al netto dell'effetto fiscale				319					319		319
Utile (perdita) complessivo del periodo				319				128.546	128.865		128.865
Destinazione utile esercizio 2025:											
- distribuzione dividendi								(265.077)	(265.077)		(265.077)
- destinazione a riserve							7.998	(7.998)	0		0
Altre rettifiche							(27)		(27)		(27)
SALDO AL 30 GIUGNO 2026	62.225	12.462	0	8.267	0	(40.019)	72.865	128.546	244.346	0	244.346

Rendiconto finanziario consolidato

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	128.546	99.522
Rettificato da:		
Ammortamenti	80.278	70.437
Accantonamenti al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	26.648	24.479
Oneri finanziari da attualizzazione fondi	3.257	3.226
Variazione altri fondi	(1.691)	409
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	459	1.311
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	(990)	(1.140)
Altri costi (ricavi) non monetari	3.618	2.585
Variazioni del capitale circolante e altre variazioni	(25.167)	(21.441)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	214.958	179.388
Investimenti in attività materiali (*)	(23.484)	(12.450)
Investimenti in attività immateriali (**)	(163.886)	(144.684)
Interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	(25.635)	(22.750)
Investimenti in partecipazioni e in quote di minoranza di società consolidate	(5)	(3.778)
Realizzo da disinvestimenti e altre variazioni di attività materiali, immateriali e partecipazioni	925	2.032
Variazione netta delle altre attività non correnti	(8)	(7)
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO (B)	(212.093)	(181.637)
Emissione di prestiti obbligazionari	495.416	743.148
Rimborsi di prestiti obbligazionari	0	0
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	(6.154)	(6.154)
Dividendi corrisposti	(265.077)	(908.481)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	(3.303)	12.489
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(3.087)	1.351
FLUSSO DI CASSA NETTO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	217.795	(157.647)
FLUSSO DI CASSA NETTO DEL PERIODO (A+B+C)	220.660	(159.896)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	556.257	599.455
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	776.917	439.559

(*) includono acconti corrisposti a fornitori per 765 mila euro nel primo semestre 2026.

(**) includono acconti corrisposti a fornitori per 1.103 mila euro nel primo semestre 2026.

Informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
Imposte sul reddito nette corrisposte (rimborsate)	82.112	121.879
Interessi attivi incassati	6.551	7.742
Interessi passivi pagati e commissioni corrisposte	43.385	15.775

Note Illustrative del Gruppo Aeroporti di Roma

1. Informazioni generali

Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito la “Società” o “ADR” o “la Capogruppo”) gestisce in esclusiva il sistema aeroportuale romano in forza di rapporto concessorio sottoscritto tra l’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (“ENAC”) e ADR stessa. Il 21 dicembre 2012 è stata approvata dal Presidente del Consiglio dei Ministri la nuova Convenzione-Contratto di Programma (“Contratto di Programma”), sottoscritta fra ADR ed ENAC il 25 ottobre 2012 in base alla quale ADR assume il compito di gestire il sistema aeroportuale direttamente e indirettamente attraverso le società controllate, a cui sono state attribuite specifiche attività. La concessione scade il 30 giugno 2046.

La Capogruppo ha sede legale in Fiumicino, Via Pier Paolo Racchetti, 1, e sede secondaria in Ciampino, Via Appia Nuova 1651. La durata della Società è attualmente fissata fino al 31 dicembre 2050, salvo proroga.

Alla data del presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato, Mundys S.p.A. (“Mundys”) è l’azionista che direttamente detiene la maggioranza delle azioni di ADR (61.845.928, pari al 99,391% del capitale). Mundys esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti della Società.

Il presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato di ADR e sue controllate (il “Gruppo ADR”) è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 29 luglio 2026 e sottoposto a revisione contabile limitata da parte di KPMG S.p.A.

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

2. Forma e contenuto del Bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2026 è stato predisposto in conformità allo IAS 34 “Bilanci intermedi” (applicabile per l’informativa finanziaria infrannuale).

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato 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 descritti nel Bilancio consolidato al 31 dicembre 2025, cui si rinvia.

Rispetto al Bilancio consolidato annuale è prevista una informativa di bilancio sintetica in termini di forma e contenuto, come consentito dallo IAS 34. Pertanto, per una più completa informativa, il presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato deve essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, predisposto secondo gli International Financial Reporting Standards (IFRS).

Gli schemi di bilancio sono gli stessi adottati nel bilancio consolidato annuale al 31 dicembre 2025.

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 o periodo.

3. Perimetro e principi di consolidamento

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato comprende il Bilancio di ADR e delle sue controllate al 30 giugno 2026 su cui ADR, direttamente o indirettamente, esercita il controllo, sia in forza del possesso azionario della maggioranza dei voti esercitabili in Assemblea (anche tenuto conto dei diritti

di voto potenziali derivanti da opzioni immediatamente esercitabili), sia per effetto di altri fatti o circostanze che (anche prescindendo dall'entità dei rapporti di natura azionaria) attribuiscono il potere sulle attività rilevanti dell'impresa, l'esposizione o il diritto a rendimenti variabili dell'investimento nell'impresa e l'abilità nell'utilizzare il potere sull'impresa per influenzare i rendimenti dell'investimento. Le entità controllate sono incluse nel perimetro di consolidamento dalla data nella quale il controllo è acquisito dal Gruppo e sono escluse dal perimetro dalla data nella quale il Gruppo ne perde il controllo. L'elenco delle società incluse nell'area di consolidamento è riportato nell'Allegato 1 "Elenco delle partecipazioni".

Il perimetro di consolidamento non risulta variato rispetto al 31 dicembre 2025.

Si segnala che, in data 28 aprile 2026, è stata costituita la società Capodichino Consortile a r.l. partecipata da ADR Infrastrutture S.p.A. con una quota del 53,84%; la restante quota è detenuta da Edil Moter S.r.l. (36,46%) e da S.F.E. Elettroimpianti S.r.l. (9,7%). La società ha per scopo l'esecuzione dei lavori relativi al contratto di appalto sottoscritto dai medesimi consorziati con la società GESAC S.p.A., avente ad oggetto la progettazione e i lavori di riqualifica della pista di volo presso l'aeroporto internazionale di Napoli Capodichino.

Tale società, avendo appena avviato la propria attività operativa, è stata esclusa dal consolidamento con il metodo integrale in quanto non rilevante per la situazione finanziaria, i risultati e i flussi finanziari del Gruppo ADR alla data del 30.06.2026.

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 criteri di consolidamento sono i medesimi applicati per la redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 al quale si rinvia.

4. Principi contabili applicati

Nella predisposizione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2026 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del Bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, cui si rinvia, nel quale tali principi e criteri sono analiticamente descritti.

Nuovi principi contabili e interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 2026

I nuovi principi e interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi ed alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore dal 2026, di seguito elencati, non hanno comportato impatti sui valori del bilancio consolidato semestrale abbreviato, non verificandosi fattispecie applicabili di rilievo.

PRINCIPI CONTABILI OMOLOGATI IN VIGORE DAL 1° GENNAIO 2026	Data di entrata in vigore per IASB	Data di omologazione per UE
Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - Modifiche alla classificazione e alla valutazione degli strumenti finanziari	1° gennaio 2026	maggio 2025
Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - Contratti collegati all'energia elettrica dipendente dalla natura	1° gennaio 2026	luglio 2025

Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 - Modifiche alla classificazione e alla valutazione degli strumenti finanziari

Ai sensi dell'IFRS 9 – Strumenti finanziari, la classificazione e la valutazione delle attività e delle passività finanziarie dipendono dalle caratteristiche contrattuali dei flussi finanziari e dal modello di business adottato dall'entità per la gestione degli strumenti finanziari.

L'IFRS 7 – Strumenti finanziari: Informazioni integrative disciplina, invece, le informazioni da fornire in bilancio affinché gli utilizzatori possano comprendere la rilevanza degli strumenti finanziari, nonché la natura e l'entità dei rischi ad essi connessi.

Nel corso dell'applicazione pratica dei due principi sono emerse alcune questioni interpretative riguardanti, tra l'altro, il momento in cui una passività finanziaria può essere considerata estinta in presenza di regolamenti effettuati mediante sistemi elettronici di pagamento, la classificazione di attività finanziarie caratterizzate da clausole contrattuali collegate al raggiungimento di obiettivi ambientali, sociali o di governance (ESG) o ad altri eventi contingenti e le relative informazioni da fornire in bilancio.

Per tali motivazioni, nel maggio 2024 l'International Accounting Standards Board (IASB) ha pubblicato le modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 con l'obiettivo di chiarire:

- quando una passività finanziaria può essere eliminata contabilmente in presenza di regolamenti effettuati tramite sistemi elettronici di pagamento;
- come classificare le attività finanziarie che prevedono caratteristiche contrattuali legate al raggiungimento di specifici obiettivi o al verificarsi di eventi contingenti, mantenendo coerente l'applicazione del test delle caratteristiche dei flussi finanziari contrattuali (SPPI);
- le ulteriori informazioni integrative da fornire relativamente a tali strumenti finanziari, al fine di migliorare la trasparenza e la comparabilità dell'informativa di bilancio.

Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7 Contratti collegati all'energia elettrica dipendente dalla natura

Ai sensi dell'IFRS 9 – Strumenti finanziari, i contratti per l'acquisto o la vendita di elementi non finanziari, quali l'energia elettrica, sono generalmente esclusi dall'ambito di applicazione del principio quando sono stipulati e detenuti per soddisfare il fabbisogno operativo dell'entità (c.d. own use exemption). In alcuni casi, tuttavia, le particolari caratteristiche contrattuali dei contratti di acquisto di energia elettrica provenienti da fonti rinnovabili possono rendere complessa la valutazione del relativo trattamento contabile e dell'eventuale applicazione dell'hedge accounting.

Per tali motivazioni, nel dicembre 2024 l'International Accounting Standards Board (IASB) ha modificato l'IFRS 9 e l'IFRS 7 con l'obiettivo di chiarire:

- quando tali contratti possono beneficiare dell'esenzione prevista per i contratti stipulati per il fabbisogno operativo dell'entità (own use exemption);
- l'applicazione dei requisiti dell'hedge accounting ai contratti di acquisto di energia elettrica collegati alla disponibilità di risorse naturali; e
- le ulteriori informazioni integrative da fornire in bilancio in relazione a tali contratti, al fine di migliorare la trasparenza e la comprensibilità dell'informativa finanziaria.

Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non ancora omologati

Alla data di approvazione del presente bilancio semestrale abbreviato consolidato, risultano emanati dallo IASB e omologati dall'Unione Europea, taluni principi contabili, tra i quali si segnalano:

PRINCIPI CONTABILI OMOLOGATI IN VIGORE A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2027	Data di entrata in vigore per IASB	Data di omologazione per UE
IFRS 18 – Presentazione e informativa nel bilancio	1° gennaio 2027	febbraio 2026

Il Gruppo ADR sta valutando gli eventuali impatti attualmente non ragionevolmente stimabili derivanti dalla loro applicazione futura.

Per gli emendamenti, i principi e le interpretazioni di nuova emissione che non hanno ancora completato il processo di omologazione da parte dell'Unione Europea, ma che riguardano fattispecie attualmente o potenzialmente rilevanti per il Gruppo ADR, sono in corso le valutazioni degli eventuali impatti derivanti dalla loro futura applicazione, tenuto conto della relativa data di efficacia. In particolare, si segnala il seguente principio:

PRINCIPI CONTABILI EMANATI MA IN CORSO DI OMOLOGAZIONE	Data di entrata in vigore per IASB	
IFRS 20 – Attività regolatorie e passività regolatorie	1° gennaio 2029	In corso di omologazione

IFRS 20 – Attività regolatorie e passività regolatorie

Emesso dallo IASB il 27 maggio 2026, applicabile agli esercizi aventi inizio dal 1° gennaio 2029. Il principio si applica alle entità soggette a specifici regimi di regolamentazione tariffaria che determinano differenze temporali tra i ricavi riconosciuti ai fini regolatori e quelli rilevati secondo gli IFRS. L'obiettivo del principio è quello di disciplinare la rilevazione, la valutazione, la presentazione e l'informativa delle attività e delle passività regolatorie, al fine di fornire agli utilizzatori del bilancio informazioni rilevanti sugli effetti che tali regimi producono sul risultato economico, sulla situazione patrimoniale-finanziaria e sui flussi finanziari dell'entità.

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'ultima disciplina, infatti, i c.d. "corrispettivi regolamentati" ossia quei servizi aeroportuali originariamente individuati nello "Schema di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva" proposto dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro delle Finanze e approvato con la delibera CIPE n. 86 del 4 agosto 2000 da ultimo sostituita dalla delibera n. 51/08. Tra questi corrispettivi rientrano, oltre ai diritti aeroportuali, tutti i corrispettivi di servizi erogati in regime di esclusiva.

Il canone concessorio

Il D.L. n. 251/1995 convertito in L. n. 351/1995 ha introdotto l'obbligo al pagamento di un canone concessorio.

Il parametro di riferimento vigente per la determinazione del canone ("WLU" – Work Load Unit) è stato adottato a seguito del Decreto dell'Agenzia del Demanio 30 giugno 2003 e poi prorogato negli anni a seguire. La WLU corrisponde a un passeggero o a 100 kg di merce o posta ed è calcolata utilizzando i dati riportati nell'annuario statistico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ENAC. Tale metodologia di quantificazione del canone è stata confermata, con successivi Decreti dell'Agenzia del Demanio, e da ultimo – con Decreto del 18 novembre 2021- ancora per il triennio 2022 – 2024.

L'art. 2, c. 4 dell'Atto Unico Convenzione – Contratto di Programma prevede che, qualora a seguito di disposizioni normative e/o di provvedimenti amministrativi dovesse essere modificata la misura del canone di concessione rispetto a quella vigente al momento della sua stipula, o introdotte forme di tassazione a effetto equivalente a carico della Concessionaria, quest'ultima avrà diritto al riconoscimento di uno specifico incremento tariffario a copertura del maggiore esborso.

ADR versa, inoltre, a ENAC un canone a fronte della concessione dei servizi di controllo di sicurezza ai passeggeri e bagagli, così come previsto dal D.M. n. 85/1999. L'importo è fissato in 0,07 euro a passeggero originante (D.M. 13 luglio 2005). L'obbligo di tale versamento è riportato anche all'art. 2 comma 5 del Contratto di Programma.

Il regime dei beni

L'Atto Unico Convenzione – Contratto di Programma regola all'art.12 il diritto di uso dei beni da parte della Concessionaria. Lo stesso è comunque da interpretare insieme con le disposizioni contenute negli artt. 703 e 41 del Codice della Navigazione.

Ulteriori norme contenute nel Contratto di Programma contribuiscono alla definizione dell'inquadramento giuridico dei beni (per es., art. 20-*bis*) che, seppur condizionato dalla rilevanza del principio di correlazione all'uso per l'esercizio di attività regolamentate o alternativamente commerciali (non regolamentate), non differisce in modo significativo dal regime preesistente. In particolare:

- i beni ricevuti in concessione all'atto della costituzione della Società concessionaria o successivamente dalla stessa realizzati in forza di leggi dello Stato con finanziamenti pubblici, sono posseduti dalla concessionaria stessa in regime di diritto d'uso in quanto appartenenti al demanio dello Stato; tali beni sono riepilogati nella seguente tabella:

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026	31.12.2025
Beni ricevuti in concessione presso Fiumicino	119.812	119.812
Beni ricevuti in concessione presso Ciampino	29.293	29.293
Beni realizzati per conto dello Stato (*)	742.197	742.197
TOTALE	891.302	891.302

(*) valore dei servizi di costruzione per opere finanziate, realizzate e già rendicontate all'ENAC.

- i beni acquisiti/realizzati dalla Concessionaria con fonti di finanziamento appartenenti al proprio bilancio e utilizzati per l'esercizio di attività soggette a regolamentazione tariffaria sono posseduti in regime di proprietà sino al termine della concessione. Da ciò consegue l'obbligo di devoluzione all'Ente concedente alla scadenza naturale della concessione, devoluzione che sarà comunque condizionata al rimborso del loro valore da stabilirsi in base alle regole Convenzionali;
- i beni acquisiti/realizzati dalla Concessionaria con fonti di finanziamento appartenenti al proprio bilancio, ma utilizzati per l'esercizio di attività commerciali (non regolamentate) purché si tratti di beni immobili, per i quali, in ragione del loro carattere servente per la funzionalità aeroportuale, sia stata espressamente dichiarata da ENAC la necessità, e quindi autorizzata la realizzazione, hanno lo stesso trattamento dei beni della categoria precedente;
- i beni mobili commerciali, invece, appartengono alla Concessionaria con titolo di proprietà pieno; in capo all'amministrazione concedente viene a essere posto (art. 20-bis 4.d) il diritto di acquisto, alla scadenza naturale della concessione, perfezionabile corrispondendo alla ex Concessionaria il loro valore contabile residuo.

In base a quanto previsto dall'Atto Unico Convenzione – Contratto di Programma, al termine del periodo concessorio (30 giugno 2046) ad ADR spetterà il diritto incondizionato a ricevere un compenso pari al valore contabile residuo non ancora ammortizzato dei beni soggetti a regolazione tariffaria, rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata ("diritto di subentro"). Tale diritto spetterà anche per i beni destinati alle attività commerciali, a condizione che, in ragione del loro carattere servente per la funzionalità aeroportuale, sia stata espressamente dichiarata dall'ENAC la necessità e quindi autorizzata la realizzazione.

Al 30 giugno 2026, i beni in esercizio aventi una vita utile regolatoria che supera la durata residua della concessione, a fronte dei quali è stato iscritto, tra le Attività finanziarie non correnti, un diritto di subentro, sono pari a 67,5 milioni di euro.

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

6.1 Attività materiali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025			VARIAZIONE				30.06.2026		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Terreni e fabbricati	19.100	(3.398)	15.702	65	(196)	0	0	19.165	(3.594)	15.571
Impianti e macchinari	117.067	(98.229)	18.838	1.307	(2.375)	529	0	118.903	(100.604)	18.299
Attrezzature industriali e commerciali	19.619	(17.492)	2.127	146	(332)	10	0	19.696	(17.745)	1.951
Altri beni	103.269	(63.076)	40.193	678	(5.343)	493	0	104.187	(68.166)	36.021
Immobilizzazioni in corso e acconti	8.736	0	8.736	20.616	0	(991)	0	28.361	0	28.361
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	10.840	(2.808)	8.032	672	(1282)	1	0	11.094	(3.671)	7.423
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	278.631	(185.003)	93.628	23.484	(9.528)	42	0	301.406	(193.780)	107.626

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024			VARIAZIONE				30.06.2025		
	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVESTIM.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	ALIENAZIONI	COSTO	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Terreni e fabbricati	18.902	(2.677)	16.225	51	(413)	70	0	19.023	(3.090)	15.933
Impianti e macchinari	111.897	(95.089)	16.808	1.872	(1.991)	923	(9)	113.963	(96.360)	17.603
Attrezzature industriali e commerciali	18.048	(16.271)	1.777	791	(817)	0	0	18.840	(17.089)	1.751
Altri beni	79.337	(53.729)	25.608	483	(3.354)	1.744	0	81.485	(57.004)	24.481
Immobilizzazioni in corso e acconti	7.834	0	7.834	9.143	0	(2.730)	0	14.247	0	14.247
Diritto d'uso su Immobili, impianti, macchinari ed altri beni	6.665	(3.784)	2.881	110	(757)	0	0	4.404	(2.170)	2.234
TOTALE ATTIVITÀ MATERIALI	242.683	(171.550)	71.133	12.450	(7.332)	7	(9)	251.962	(175.713)	76.249

Le Attività materiali, pari a 107.626 mila euro (93.628 mila euro al 31 dicembre 2025), si incrementano nell'anno di 13.998 mila euro principalmente per effetto degli investimenti (23.484 mila euro), in parte compensati dagli ammortamenti del periodo (9.528 mila euro).

Gli investimenti, pari a 23.484 mila euro, sono riferiti essenzialmente:

- nella classe Impianti e macchinari (1.307 mila euro), all'acquisizione di autoveicoli per 1.176 mila euro;
- nella classe Attrezzature industriali e commerciali (146 mila euro) principalmente per l'acquisto di attrezzature di pista per 95 mila euro;
- nella classe Altri beni (678 mila euro), all'acquisizione di mobili e arredi per 445 mila euro;
- nella classe Immobilizzazioni in corso e acconti (20.616 mila euro), all'acquisizione di apparati HW per infrastrutture di rete per 4.458 mila euro, di mezzi de-icer per 3.746 mila euro e di sedute aerostazione per 1.532 mila euro.

Nel corso del periodo non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni.

6.2 Attività immateriali

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025				VARIAZIONE			30.06.2026			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVEST.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Diritti concessori											
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.167.966	0	(1.235.368)	932.598	0	(22.746)	0	2.167.966	0	(1.258.114)	909.852
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	2.504.712	0	(555.138)	1.949.574	146.902	(36.033)	(448)	2.651.166	0	(591.171)	2.059.995
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	4.672.678	0	(1.790.506)	2.882.172	146.902	(58.779)	(448)	4.819.132	0	(1.849.285)	2.969.847
Altre attività immateriali	192.699	(41)	(133.187)	59.471	15.881	(11.971)	(90)	208.490	(41)	(145.158)	63.291
Anticipi a fornitori	609	0	0	609	1.103	0	(433)	1.279	0	0	1.279
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	193.308	(41)	(133.187)	60.080	16.984	(11.971)	(523)	209.769	(41)	(145.158)	64.570
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	4.865.986	(41)	(1.923.693)	2.942.252	163.886	(70.750)	(971)	5.028.901	(41)	(1.994.443)	3.034.417

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2024				VARIAZIONE			30.06.2025			
	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO	INVEST.	AMM.TI	ALTRE VARIAZIONI	COSTO	SV.NE	FONDO AMM.TO	VALORE NETTO
Diritti concessori											
Concessione aeroportuale – diritti acquisiti	2.167.966	0	(1.189.805)	978.161	0	(22.817)	0	2.167.966	0	(1.212.622)	955.344
Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture	2.260.186	0	(490.495)	1.769.691	130.607	(31.855)	38	2.390.831	0	(522.350)	1.868.481
TOTALE DIRITTI CONCESSORI	4.428.152	0	(1.680.300)	2.747.852	130.607	(54.672)	38	4.558.797	0	(1.734.972)	2.823.825
Altre attività immateriali	159.973	(41)	(115.114)	44.818	14.077	(8.433)	22	174.072	(41)	(123.547)	50.484
Anticipi a fornitori	3.308	0		3.308	0	0	(2.052)	1.256	0		1.256
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI	163.281	(41)	(115.114)	48.126	14.077	(8.433)	(2.030)	175.328	(41)	(123.547)	51.740
TOTALE ATTIVITÀ IMMATERIALI	4.591.433	(41)	(1.795.414)	2.795.978	144.684	(63.105)	(1.992)	4.734.125	(41)	(1.858.519)	2.875.565

Le Attività immateriali, pari a 3.034.417 mila euro (2.942.252 mila euro al 31 dicembre 2025) si incrementano di 92.165 mila euro principalmente per effetto degli investimenti del periodo pari a 163.886 mila euro, in parte compensati dagli ammortamenti del semestre pari a 70.750 mila euro e dal recupero di acconti corrisposti ai fornitori per 433 mila euro.

La voce Diritti concessori include la concessione relativa alla gestione del sistema aeroportuale della Capitale; per maggiori informazioni sul rapporto concessorio si rinvia alla Nota 5. In dettaglio:

- Concessione aeroportuale – diritti acquisiti: rappresenta il valore della concessione per l'esercizio aeroportuale, acquisito a titolo oneroso; tale valore è espressivo del maggior prezzo pagato da Leonardo S.p.A. per le azioni ADR (incorporata in Leonardo S.p.A. con efficacia 1° gennaio 2001) rispetto al valore pro quota del patrimonio netto del Gruppo ADR;
- Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture: include gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture e/o di miglioria e ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale esistente effettuati dal Gruppo ADR, al netto del diritto di subentro.

Gli investimenti nella Concessione aeroportuale – investimenti su infrastrutture sono pari a 146.902 mila euro e sono relativi a servizi di costruzione eseguiti nel semestre 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 alla riqualifica Area Imbarco D per 39,1 milioni di euro;
- interventi ristrutturazione del Terminal 3 per 13,1 milioni di euro;
- interventi svincolo Area Est per 11,1 milioni di euro;
- interventi Terminal 3 Estensione a Ovest per 10,3 milioni di euro;
- interventi Epua 3 per 5,7 milioni di euro;
- interventi per risparmio energetico per 2,8 milioni di euro.

In assenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività immateriali, queste non sono state sottoposte ad impairment test.

Le Altre attività immateriali, pari a 64.570 mila euro (60.080 mila euro al 31 dicembre 2025), includono i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Gli investimenti del periodo, pari a 16.984 mila euro, si riferiscono principalmente all'acquisizione di licenze e alla manutenzione evolutiva dei sistemi contabili.

6.3 Partecipazioni

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026	31.12.2025	VARIAZIONE
IMPRESE CONTROLLATE NON CONSOLIDATE			
UrbanV S.p.A.	1.722	2.181	(459)
Capodichino Consortile a R.L.	5	0	5
	1.727	2.181	(454)
ALTRE IMPRESE			
Spea Engineering S.p.A.	50	50	0
Azzurra Aeroporti S.p.A.	12.543	12.543	0
S.A.CAL. S.p.A.	0	0	0
Consorzio CAIE	1	1	0
Convention Bureau Roma e Lazio S.c.r.l.	1	1	0
ASSAIA, Inc.	1.291	1.291	0
	13.886	13.886	0
TOTALE	15.613	16.067	(454)

Rispetto al 31 dicembre 2025, la variazione delle Partecipazioni di -454 mila euro è attribuibile principalmente al decremento del valore della partecipazione nella società UrbanV S.p.A. a seguito della riduzione di valore per 459 mila euro per effetto della valutazione con il metodo del patrimonio netto.

Si specifica che alla data del 30 giugno 2026, in linea con il 2025, la società UrbanV S.p.A. è stata esclusa dal consolidamento con il metodo integrale in quanto la sua inclusione è stata valutata irrilevante sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo ai fini di una corretta rappresentazione della situazione finanziaria, dei risultati e dei flussi finanziari del Gruppo ADR.

Si segnala, inoltre, un incremento di 5 mila euro a seguito della costituzione, in data 28 aprile 2026, della società Capodichino Consortile a r.l. partecipata da ADR Infrastrutture S.p.A. con una quota del 53,84%; la restante quota è detenuta da Edil Moter S.r.l. (36,46%) e da S.F.E. Elettroimpianti S.r.l. (9,7%). La società ha per scopo l'esecuzione dei lavori relativi al contratto di appalto sottoscritto dai medesimi consorziati con la società GESAC S.p.A., avente ad oggetto la progettazione e i lavori di riqualifica della pista di volo presso l'aeroporto internazionale di Napoli Capodichino.

Tale società, alla data del 30 giugno 2026, è stata esclusa dal consolidamento con il metodo integrale avendo appena avviato la propria attività operativa.

Per quanto riguarda la partecipazione in Azzurra Aeroporti S.p.A., non sono stati rilevati indicatori di impairment.

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore dei creditori finanziari della medesima Azzurra Aeroporti (portatori di prestiti obbligazionari, banche finanziatrici e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento, ADR ha rilasciato, nell'interesse di Azzurra Aeroporti, una garanzia societaria di ammontare massimo pari a

1,13 milioni di euro, per le obbligazioni di pagamento che Azzurra Aeroporti ha assunto verso i propri creditori finanziari.

La valutazione del fair value delle principali partecipazioni minoritarie non quotate, rientrante nel livello 3 della gerarchia del fair value, è stata determinata adottando, quale tecnica di valutazione, un approccio che tiene conto dei flussi di cassa futuri attesi (c.d. “discounted cash flow”).

6.4 Altre attività finanziarie non correnti e correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026			31.12.2025		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE						
Derivati con fair value attivo	29	29	0	0	0	0
Altre attività finanziarie	75.824	5.034	70.790	72.445	2.018	70.427
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE	75.853	5.063	70.790	72.445	2.018	70.427

Derivati con fair value attivo

Al 30 giugno 2026 i derivati con fair value attivo risultano pari a 29 mila euro, in aumento rispetto al 31 dicembre 2025 a seguito della sottoscrizione di un contratto di tipo non-deliverable forward da parte di Leonardo Energia per la copertura del rischio prezzo su una porzione degli acquisti di gas metano, con orizzonte temporale giugno 2026 - dicembre 2028.

Per la descrizione delle caratteristiche dei contratti derivati si rinvia alla Nota 9.3 Gestione dei rischi finanziari.

Per le tecniche di valutazione e gli input utilizzati nella determinazione del fair value dei derivati si rinvia alla Nota 9.4 Informazioni sulle valutazioni al fair value.

Altre attività finanziarie

Le Altre attività finanziarie non correnti sono pari a 70.790 mila euro (70.427 mila euro al 31 dicembre 2025) e si riferiscono principalmente:

- all'iscrizione del diritto di subentro per complessivi 67.468 mila euro (67.051 mila euro al 31 dicembre 2025), riconosciuto ad ADR in applicazione del regime regolatorio vigente e che ha trovato la sua prima applicazione nel 2022. L'incremento rispetto all'esercizio precedente (417 mila euro) deriva essenzialmente dalla rivalutazione del diritto secondo le regole della contabilità regolatoria;
- agli oneri accessori sostenuti (e non ancora imputati a Conto Economico) pari a 824 mila euro essenzialmente per la linea di credito revolving sustainability-linked da 350 milioni di euro, sottoscritta ad ottobre 2022, con scadenza ad ottobre 2029. Per dettagli si rinvia alla Nota 6.15;
- alla sottoscrizione, da parte della controllata ADR Ventures, di obbligazioni convertibili in azioni emesse dalla società Outsight che si occupa di sviluppare soluzioni tecnologiche software per monitorare in tempo reale gli afflussi e i deflussi dei passeggeri. Il valore al 30.06.2026 ammonta ad euro 1.897 mila euro.

Le Altre attività finanziarie correnti sono pari a 5.034 mila euro (2.018 mila euro al 31 dicembre 2025) e si incrementano rispetto a dicembre 2025 principalmente per l'iscrizione di maggiori ratei attivi per interessi maturati sui conti correnti bancari e sui *time deposit* detenuti presso controparti bancarie iscritti tra i mezzi equivalenti.

6.5 Attività per imposte anticipate

Le Attività per imposte anticipate sono esposte al netto di passività per imposte differite compensabili. La natura delle differenze temporanee è rappresentata nella seguente tabella:

	31.12.2025	VARIAZIONE			30.06.2026
(MIGLIAIA DI EURO)		ACCANTO- NAMENTI	RILASCI	IMPOSTE ANTIC./DIFF. SU PROVENTI/ONERI RILEVATI NEL PN	
IMPOSTE ANTICIPATE					
Accantonamenti (utilizzi) del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	31.125	1.890	(1.783)	0	31.232
Accantonamenti a fondo svalutazione magazzino	46	1	(2)	0	45
Accantonamenti a fondo svalutazione crediti	36.279	23	(3)	0	36.299
Costo ammortizzato e strumenti derivati	(2.509)	0	0	(100)	(2.609)
Fondi rischi e oneri	3.226	249	(394)	0	3.081
Altre	1.981	306	(197)	0	2.090
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE	70.148	2.469	(2.379)	(100)	70.138
IMPOSTE DIFFERITE COMPENSABILI					
Applicazione IFRIC 12	40.944	170	(1.060)	0	40.054
Altre	418	0	(10)	0	408
TOTALE IMPOSTE DIFFERITE	41.362	170	(1.070)	0	40.462
TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE NETTE	28.786	2.299	(1.309)	(100)	29.676

In merito alle imposte anticipate, che risultano iscritte in bilancio, si evidenzia che la relativa recuperabilità è attendibilmente imputabile alle previsioni sottese e derivanti dalle più aggiornate proiezioni economiche del Gruppo.

6.6 Altre attività non correnti

Le Altre attività non correnti, pari a 564 mila euro (556 mila euro al 31 dicembre 2025), sono relative a depositi cauzionali.

6.7 Attività commerciali

Le Attività commerciali, pari a 292.389 mila euro (268.973 mila euro al 31 dicembre 2025), comprendono:

- rimanenze, pari a 6.865 mila euro (7.846 mila euro al 31 dicembre 2025), costituite essenzialmente da materiali di consumo, vestiario, ricambi, materiali di pulizia, carburanti, materiale telefonico, sistemi di telecomunicazione e materiali per l'edilizia;
- attività per lavori in corso su ordinazione, pari a 853 mila euro (436 euro al 31 dicembre 2025) costituite dai lavori in corso verso terzi di ADR Ingegneria e ADR Infrastrutture;
- crediti commerciali, pari a 284.671 mila euro (260.691 mila euro al 31 dicembre 2025).

In dettaglio i crediti commerciali presentano la seguente composizione:

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026	31.12.2025	VARIAZIONE
Crediti verso clienti	421.810	402.410	19.400
Crediti verso impresa controllante	19	103	(84)
Altri crediti commerciali	16.487	11.610	4.877
TOTALE CREDITI COMMERCIALI, AL LORDO DEL FONDO SVALUTAZIONE	438.316	414.123	24.193
Fondo svalutazione crediti	(152.874)	(152.661)	(213)
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	(771)	(771)	0
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(153.645)	(153.432)	(213)
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	284.671	260.691	23.980

I Crediti verso clienti (al lordo del fondo svalutazione) registrano una variazione in aumento di 19.400 mila euro essenzialmente per effetto dell'incremento dei volumi di attività concentratisi nel secondo trimestre 2026.

Il fondo svalutazione crediti include, tra gli altri, gli accantonamenti, effettuati nel 2021, relativi ai crediti per servizi regolamentati verso Alitalia SAI in amministrazione straordinaria.

Con riferimento, invece, ai crediti vantati dal Gruppo ADR verso le società appartenenti al gruppo di Alitalia LAI, in amministrazione straordinaria dal 2008, gli stessi ammontano a 10.919 mila euro. A fronte dei crediti vantati verso Alitalia LAI S.p.A. in a.s., si ricorda che nel 2011 è stata escussa la fidejussione di 6,3 milioni di euro rilasciata da Alitalia/CAI a garanzia dei crediti vantati da ADR verso Alitalia LAI S.p.A. in a.s. (nonché verso i lessor proprietari degli aeromobili, obbligati in via solidale) al fine di consentire che gli aeromobili di proprietà dei lessor pervenissero ad Alitalia/CAI liberi dalle richieste di sequestro conservativo avanzate da ADR. L'importo escusso e incassato è stato iscritto nelle Altre passività correnti.

Gli Altri crediti commerciali, pari a 16.487 mila euro (11.610 mila euro al 31 dicembre 2025), sono costituiti da risconti attivi di natura commerciale e dagli anticipi a fornitori.

La tabella seguente indica la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali:

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	INCREMENTI/ RIASSORBIMENTI	DECREMENTI	30.06.2026
Fondo svalutazione crediti	152.661	850	(637)	152.874
Fondo svalutazione crediti per interessi di mora	771	0	0	771
TOTALE FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI	153.432	850	(637)	153.645

Il fondo svalutazione crediti risulta in linea rispetto al 31 dicembre 2025.

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		
	30.06.2026	31.12.2025	VARIAZIONE	30.06.2026	31.12.2025	VARIAZIONE
Crediti/debiti verso Controllante per consolidato fiscale	0	0	0	42.635	54.192	(11.557)
IRES	0	0	0	8.876	8.876	0
IRAP	563	0	563	0	4.590	(4.590)
TOTALE	563	0	563	51.511	67.658	(16.147)

Le Attività per imposte correnti sono pari a 563 mila euro, e sono relative al credito IRAP derivante dal pagamento del saldo IRAP 2025, classificato tra le Passività per imposte correnti al 31 dicembre 2025, e degli acconti IRAP 2026, parzialmente compensati dalla stima del carico fiscale IRAP del periodo.

Le Passività per imposte correnti si decrementano di 16.147 mila euro rispetto al 31 dicembre 2025, di cui 11.557 mila euro, relativi ai debiti verso controllante per consolidato fiscale, principalmente per effetto dalla stima del carico fiscale IRES del periodo, parzialmente compensato dal versamento del saldo IRES relativo all'esercizio 2025.

Si segnala, inoltre, con riferimento all'IRES, la riclassifica dalle Altre passività non correnti della terza rata (pari a 8.876 mila euro) dell'imposta sostitutiva relativa all'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro, ai sensi dell'art 14 del D.Lgs. n. 192/2024, come da delibera del Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025. La prima delle 4 rate è stata infatti pagata in data 30.06.2025, la seconda in data 30.06.2026, mentre la quarta rata è stata iscritta tra le Altre passività non correnti (per ulteriori 8.876 mila euro).

Per maggiori informazioni si rinvia alla Nota 7.8 Imposte sul reddito.

6.9 Altre attività correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026	31.12.2025	VARIAZIONE
Crediti tributari	17.115	17.389	(274)
Crediti verso altri	4.988	4.751	237
TOTALE ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI	22.103	22.140	(37)

I Crediti tributari, pari a 17.115 mila euro, sono composti principalmente da:

- altri crediti tributari pari a 4.611 mila euro costituiti dal valore residuo dei tributi (e relativi interessi e oneri di riscossione) relativi al periodo 1/1/1993-23/3/1995, riconosciuti come prescritti dalla pronuncia della Cassazione, nell'ambito della vertenza con l'Agenzia delle Dogane e richiesti a rimborso;
- credito IVA per 7.640 mila euro (7.651 mila euro al 31 dicembre 2025), in linea rispetto al 31 periodo a confronto.

6.10 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

MIGLIAIA DI EURO	30.06.2026	31.12.2025	VARIAZIONE
Depositi bancari e postali	136.431	165.844	(29.413)
Mezzi Equivalenti	640.000	390.000	250.000
Denaro e valori in cassa	486	413	73
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI	776.917	556.257	220.660

Le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti si incrementano di 220.660 mila euro rispetto al 31 dicembre 2025, principalmente per effetto dal flusso monetario derivante dalla nuova emissione obbligazionaria, regolata in data in data 17 febbraio 2026, parzialmente compensato dall'assorbimento di cassa derivante dal pagamento dei dividendi 2025.

Per la disamina della riserva di liquidità del Gruppo si rinvia alla Nota 9.3.

6.11 Patrimonio netto

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026	31.12.2025	VARIAZIONE
Capitale sociale	62.225	62.225	0
Riserva legale	12.462	12.462	0
Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge	8.267	7.948	319
Riserva da utili (perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni	(40.019)	(40.019)	0
Altre riserve e utili portati a nuovo	72.865	64.894	7.971
Utile (perdita) del periodo	128.546	273.075	(144.529)
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	244.346	380.585	(136.239)
PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DI TERZI	0	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	244.346	380.585	(136.239)

Le variazioni intervenute nel periodo sono evidenziate nell'apposito prospetto inserito tra i prospetti contabili e sono relative principalmente a:

- l'utile del periodo di pertinenza del Gruppo, pari a 128.546 mila;
- il risultato positivo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 319 mila euro derivante essenzialmente dalla variazione del fair value dei derivati di cash flow hedge;
- la distribuzione dei dividendi 2025, pari a 265.077 mila euro, a seguito della delibera dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 30 marzo 2026.

Al 30 giugno 2026, il Capitale sociale di ADR, interamente sottoscritto e versato, è costituito da 62.224.743 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 62.224.743 euro.

La Riserva legale di ADR rappresenta la parte di utili che, secondo quanto disposto dall'art. 2430 del Codice Civile, non può essere distribuita a titolo di dividendo. La riserva ha raggiunto l'ammontare massimo richiesto dalla legge.

La Riserva da valutazione strumenti finanziari derivati di cash flow hedge include la valutazione al fair value dei derivati di cash flow hedge; per dettagli si rinvia alla Nota 9.3 Gestione dei rischi finanziari.

6.12 Fondi per benefici per dipendenti (quota non corrente e corrente)

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026
VALORE INZIALE FONDO TFR	11.740
Costo corrente	51
Interessi passivi	111
Totale costi rilevati a conto economico	162
Liquidazioni/utilizzi	(887)
VALORE FINALE FONDO TFR	11.015
di cui:	
quota non corrente	7.367
quota corrente	3.648

I Fondi per benefici per dipendenti sono composti dal fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato ("TFR"), disciplinato dall'art. 2120 del Codice Civile, che accoglie la stima dell'obbligazione, determinata sulla base di tecniche attuariali, relativa all'ammontare da corrispondere ai dipendenti del Gruppo ADR all'atto della cessazione del rapporto di lavoro.

Il decremento del fondo di 725 mila euro è ascrivibile principalmente alla liquidazione del TFR in favore dei dipendenti usciti nel periodo.

In accordo con quanto previsto dallo IAS 19, non si è proceduto alla stima attuariale del fondo TFR al 30 giugno 2026 in quanto gli effetti sono trascurabili, considerando le principali assunzioni, quali il tasso di attualizzazione ed il tasso annuo di turnover, in linea con il 31 dicembre 2025.

6.13 Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali (quota non corrente e corrente)

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	ACCANTONAM.	EFFETTO ATTUALIZZAZ.	UTILIZZI OPERATIVI (*)	30.06.2026
Fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	223.302	26.648	3.146	(25.634)	227.462
di cui:					
quota corrente	55.789				76.671
quota non corrente	167.513				150.791

(*) di cui utilizzi per costi esterni pari a 25.132 mila euro e utilizzi relativi al costo del personale pari a euro 502 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)	31.12.2025	ACC.TI	DECREMENTI PER STORNO FONDI ECCEDENTI	UTILIZZI OPERATIVI	30.06.2026
Fondo imposte	5.122	0	(185)	0	4.937
Fondi per vertenze in corso e potenziali	12.126	539	0	(1.333)	11.332
Fondo assicurazioni interne	503	124	0	0	627
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI	17.751	663	(185)	(1.333)	16.896
di cui:					
quota corrente	9.757				8.555
quota non corrente	7.994				8.341

Il fondo imposte, pari a 4.937 mila euro, è rappresentativo della valutazione del rischio di soccombenza nei giudizi pendenti con l'UTF (oggi Agenzia delle Dogane), concernente l'imposta erariale e addizionale provinciale su energia elettrica erogata nel periodo 2007-2010, oltre che in ambito di tematiche riguardanti l'imposta ICI/IMU.

Nel fondo rischi per vertenze in corso e potenziali, pari a 11.332 mila euro (12.126 mila euro al 31 dicembre 2025), si rileva la stima degli oneri che si ritiene probabile sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine periodo. Tale fondo si è decrementato per effetto degli utilizzi del periodo, parzialmente compensati dagli accantonamenti e riflette l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono il Gruppo.

Per dettagli sui contenziosi in essere si rinvia alla Nota 9.5 Contenzioso

6.15 Passività finanziarie (quota corrente e non corrente)

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026					31.12.2025		
	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	2.859.212	429.335	2.429.877	299.224	2.130.653	2.360.403	0	2.360.403
Finanziamenti a medio/lungo termine	337.567	39.423	298.144	162.687	135.457	343.710	39.423	304.287
Ratei passivi debiti finanziari a medio/lungo termine	39.912	39.912	0	0	0	40.899	40.899	0
Altre passività finanziarie per leasing	7.548	2.349	5.199	5.137	62	8.119	2.305	5.814
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO/LUNGO TERMINE	3.244.239	511.019	2.733.220	467.048	2.266.172	2.753.131	82.627	2.670.504
STRUMENTI FINANZIARI – DERIVATI	0	0	0	0	0	145	145	0
ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI	0	0	0	0	0	1.410	1.410	0
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	3.244.239	511.019	2.733.220	467.048	2.266.172	2.754.686	84.182	2.670.504

Al 30 giugno 2026, il 79% circa dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio/lungo termine del Gruppo - considerando anche il contributo della Revolving Credit Facility, di importo pari a 350 milioni di euro, non erogata - è strutturato in formato “Green” o “Sustainability-linked”¹

Prestiti obbligazionari

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025		VARIAZIONI		30.06.2026
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AMMORTIZZATO	VALORE DI BILANCIO
Prestiti obbligazionari	2.360.403	500.000	0	(1.191)	2.859.212
quota corrente	0				429.335
quota non corrente	2.360.403				2.429.877

Al 30 giugno 2026, i Prestiti obbligazionari si incrementano di 498.809 mila euro per effetto del collocamento, avvenuto in data 11 febbraio 2026, da parte di ADR di un nuovo prestito obbligazionario in formato Sustainability-Linked. L'emissione, dedicata ad investitori istituzionali, ammonta a 500 milioni di euro complessivi, prevede il rimborso in un'unica soluzione in data 11 febbraio 2034 (salvi i casi di rimborso anticipato) e il pagamento di una cedola annua a tasso fisso pari al 3,625%.

Si registra, inoltre, un decremento 1.191 mila euro per effetto della valutazione del debito con il metodo del costo ammortizzato, di cui oneri accessori di 4.584 mila euro iscritti sul nuovo prestito obbligazionario, parzialmente compensati dall'imputazione a conto economico delle quote di competenza del periodo per 3.392 mila euro.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai prestiti obbligazionari in essere al 30 giugno 2026 emessi da ADR:

DENOMINAZIONE	VALORE Nominale OUTSTANDING	VALUTA	VALORE DI BILANCIO	TASSO DI INTERESSE FISSO	PERIODICITA' PAGAMENTO INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA
€500.000.000 1,625% EMTN 06.2027	432.821	EUR	429.335	1,625%	annuale	bullet	10 anni	06.2027
€300.000.000 1,625% EMTN 02.2029 – “GREEN BOND”	300.000	EUR	299.224	1,625%	annuale	bullet	8 anni e 2 mesi	02.2029
€500.000.000 1,750% EMTN 07.2031 – “SUSTAINABILITY-LINKED BOND”	500.000	EUR	495.648	1,750%	annuale	bullet	10 anni e 3 mesi	07.2031
€750.000.000 3,625% EMTN 06.2032 – “SUSTAINABILITY-LINKED BOND”	750.000	EUR	744.134	3,625%	annuale	bullet	7 anni e 1 mese	06.2032
€400.000.000 4,875% EMTN 07.2033 – “SUSTAINABILITY-LINKED BOND”	400.000	EUR	395.356	4,875%	annuale	bullet	10 anni	07.2033
€500.000.000 3,625% EMTN 02.2034 – “SUSTAINABILITY-LINKED BOND”	500.000	EUR	495.515	3,625%	annuale	bullet	8 anni	02.2034
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	2.882.821		2.859.212					

¹ Ai fini del calcolo, i prestiti obbligazionari e i finanziamenti bancari sono considerati al valore nominale.

Risultano in circolazione i seguenti prestiti obbligazionari, tutti senior unsecured, emessi sotto il Programma di emissioni obbligazionarie denominato EMTN (Euro Medium Term Notes), varato da ADR nel 2013:

- le note emesse l'8 giugno 2017 per un valore nominale originario di 500 milioni di euro e oggetto di tender offer a luglio 2023, presentano un nozionale residuo pari a 432,8 milioni di euro;
- l'emissione perfezionata il 2 dicembre 2020, per un valore nominale di 300 milioni di euro e caratterizzata dal label "green";
- l'emissione perfezionata il 30 aprile 2021, per un valore nominale di 500 milioni di euro e caratterizzata dal label "sustainability-linked", con durata di 10 anni e tre mesi e cedola pari all'1,75%. L'emissione prevede l'applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino ad un massimo di 25 bps per anno, a partire dalla cedola pagabile a luglio 2028 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più Sustainability Performance Target (SPT) riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2021;
- l'emissione perfezionata il 3 luglio 2023, per un valore nominale di 400 milioni di euro e caratterizzata dal label "sustainability-linked", con durata di 10 anni e cedola pari al 4,875%. L'emissione prevede l'applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino a 40 bps per anno, a partire dalla prima cedola pagabile dal 2031 fino a scadenza in caso di mancato conseguimento, alla data di verifica relativa all'esercizio 2030, di uno o più SPTs riportati e descritti nel Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2022;
- l'emissione perfezionata in data 28 aprile 2025, per un valore nominale di 750 milioni di euro e caratterizzata dal label "sustainability-linked", con durata di 7 anni e un mese e cedola pari al 3,625%. L'emissione prevede l'applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino ad un massimo di 37,5 bps per anno, a partire dalla cedola pagabile a giugno 2031 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più SPTs riportati e descritti nel nuovo Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2025;
- l'emissione perfezionata in data 11 febbraio 2026, per un valore nominale di 500 milioni di euro e caratterizzata dal label "sustainability-linked", con durata di 8 anni e cedola annua pari al 3,625%. L'emissione prevede l'applicazione di un potenziale step-up sul tasso di interesse fino ad un massimo di 25 bps per anno, a partire dalla cedola pagabile a febbraio 2032 e fino a scadenza, in caso di mancato conseguimento di uno o più SPTs riportati e descritti nel nuovo Sustainability-Linked Financing Framework di aprile 2025.

Tutti i prestiti obbligazionari emessi nell'ambito del Programma EMTN sono stati collocati presso investitori qualificati, come definiti dalla Consob con regolamento in base ai criteri fissati dalle disposizioni comunitarie, e sono quotati sul mercato regolamentato gestito dalla Borsa Irlandese.

Al 30 giugno 2026, il rating creditizio assegnato dalle agenzie Moody's, S&P e Fitch all'emittente ADR e alle sue emissioni obbligazionarie è rispettivamente pari a Baa1 (outlook "stable"), BBB- (outlook "positive") e BBB (outlook "stable").

Il fair value dei prestiti obbligazionari è indicato nella seguente tabella

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026		31.12.2025	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	2.859.212	2.841.712	2.360.403	2.356.045
TOTALE PRESTITI OBBLIGAZIONARI	2.859.212	2.841.712	2.360.403	2.356.045

Il fair value dei prestiti obbligazionari è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 30 giugno 2026; in particolare, i flussi di cassa futuri sono stati attualizzati utilizzando le curve di sconto come da prassi di mercato (Euribor a 6 mesi), incrementate di uno spread creditizio commisurato al rischio controparte di ADR alla data di valutazione. Rispetto al 31 dicembre 2025, il fair value dei prestiti

obbligazionari aumenta di 486 milioni di euro, variazione attribuibile principalmente all'emissione del nuovo bond.

Finanziamenti a medio-lungo termine

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025	VARIAZIONI			30.06.2026
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	RIMBORSI	EFFETTO COSTO AMMORTIZZATO	VALORE DI BILANCIO
Finanziamenti a medio-lungo termine	343.710	0	(6.153)	10	337.567
quota corrente	39.423				39.423
quota non corrente	304.287				298.144

I Finanziamenti a medio-lungo termine si riducono di 6.143 mila euro essenzialmente per l'effetto del rimborso a scadenza della quota a breve relativa a un finanziamento CDP per 6.153 mila euro.

Di seguito si riportano le principali informazioni relative ai finanziamenti a medio-lungo termine in essere al 30 giugno 2026.

(MIGLIAIA DI EURO)										
FINANZIATORE	DENOMINAZIONE	AMMONIARE CONCESSO	VALORE NOMINALE OUTSTANDING	VALORE DI BILANCIO	VALUTA	TASSO	PERIODICITÀ PAGAMENTO INTERESSI	RIMBORSO	DURATA TOTALE	SCADENZA
Consorzio di banche	Revolving Credit Facility Sustainability-linked ("RCF")	350.000	0	0	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	trimestrale/s emestrale (in caso di utilizzo)	rotativa	7 anni	10.2029
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP per progetto CEF	5.000	5.000	4.995	EUR	variabile indicizzato all'Euribor + margine	semestrale	bullet	3 anni	07.2027
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2016	150.000	82.692	82.671	EUR	I tranche (110.000) 1,341%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
						II tranche (40.000) 0,761%		amortising dal 2022	15 anni	11.2034
Cassa Depositi e Prestiti ("CDP")	Prestito CDP 2016	150.000	96.154	96.137	EUR	I tranche (40.000) 1,629%	annuale	amortising dal 2020	14 anni	9.2031
						II tranche (30.000) 1,070%		amortising dal 2022	15 anni	11.2034
						III tranche (80.000) 1,263%		amortising dal 2023	15 anni	3.2035
Banca Europea per gli Investimenti ("BEI")	Prestito BEI 2018	200.000	153.846	153.764	EUR	0,819%	annuale	amortising dal 2023	15 anni	9.2035
Totale finanziamenti a medio-lungo termine		855.000	337.692	337.567						

I finanziamenti bancari di ADR, come il debito di ADR derivante dalle emissioni obbligazionarie in ambito Programma EMTN, sono di tipo senior unsecured.

La linea di credito revolving sustainability-linked di importo massimo pari a 350 milioni di euro, sottoscritta in data 4 ottobre 2022, ad oggi risulta interamente non erogata.

La linea è stata concessa da un pool di banche, composto al 30 giugno 2026 da: Banco BPM, Barclays, Gruppo BNP Paribas, Crédit Agricole, Intesa Sanpaolo, Mediobanca, Natixis, e Société Générale. Il costo di questa linea di finanziamento varia in funzione del rating creditizio di ADR e del raggiungimento o meno dei relativi obiettivi di sostenibilità previsti ai sensi della struttura “sustainability-linked”. La scadenza della linea è ottobre 2029.

In data 2 luglio 2024, ADR ha stipulato con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. un finanziamento di importo pari a 5 milioni di euro, al fine di abilitare la ricezione di contributi a fondo perduto previsti dai bandi europei CEF-AFIF, nel contesto della realizzazione di nuovi stalli di ricarica elettrica in zona airside per i veicoli degli handler. Il finanziamento, impiegato per cofinanziare le iniziative incluse nei progetti, ha durata 3 anni, paga un tasso variabile e prevede rimborso a scadenza in un'unica soluzione. Nel corso del 2025 è avvenuta l'erogazione integrale del finanziamento da parte di CDP, in due tranches: i) 4 milioni di euro, in data 2 luglio 2025, afferenti al progetto “eGO at FCO-CIA”; ii) 1 milione di euro, in data 22 dicembre 2025, afferente al progetto “Advanced eGo at FCO”.

I finanziamenti BEI e CDP 2016 sono stati sottoscritti a valere sulla linea da 300 milioni di euro deliberata dalla BEI in favore di ADR nel 2014 come supporto finanziario al progetto denominato “Aeroporti di Roma - Fiumicino Sud”, e si articolano in un contratto da 150 milioni di euro accordato direttamente da BEI ed un contratto da 150 milioni di euro intermediato da CDP. Al 30 giugno 2026, tali linee risultano interamente utilizzate attraverso il tiraggio di diverse tranches aventi scadenze finali tra il 2031 e il 2035. Tutte le tranches utilizzate presentano un profilo di rimborso amortising e sono a tasso fisso.

Un'ulteriore linea concessa dalla BEI nel 2018, di ammontare pari a 200 milioni di euro, è stata totalmente erogata nel 2020. Tale finanziamento è stato concesso a valle dell'aggiornamento del progetto infrastrutturale Fiumicino Sud che ha previsto un incremento di valore dei progetti originariamente finanziati. Il relativo contratto di finanziamento ha caratteristiche sostanzialmente in linea con il contratto del 2016.

Per una disamina dei principali termini e condizioni dei finanziamenti bancari si rimanda alla successiva Nota 8.

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è indicato nella seguente tabella.

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026		31.12.2025	
	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE	VALORE DI BILANCIO	FAIR VALUE
Tasso fisso	337.567	306.413	343.710	311.822
TOTALE FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE	337.567	306.413	343.710	311.822

Il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine è stato determinato in base ai valori di mercato disponibili al 30 giugno 2026; 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 2025 il fair value dei finanziamenti a medio-lungo termine si riduce di 5 milioni di euro, variazione attribuibile principalmente ai rimborsi del semestre.

Altre passività finanziarie per leasing

(MIGLIAIA DI EURO)	31.12.2025		VARIAZIONI			30.06.2026
	VALORE DI BILANCIO	NUOVE ACCENSIONI	INCREMENTI PER ATTUALIZ.FIN.	RIMBORSI	DISMISSIONI	VALORE DI BILANCIO
Debiti per locazioni	8.119	672	113	(1.356)	0	7.548
quota corrente	2.305					2.349
quota non corrente	5.814					5.199

La voce Debiti per locazioni, che accoglie il valore attuale dei debiti derivanti dai contratti di locazione, si decrementa di 573 mila euro per effetto sostanzialmente dei pagamenti dei canoni di locazione (-1.356 mila euro), parzialmente compensate dalle nuove accensioni del periodo (672 mila euro).

Derivati con fair value passivo

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026	31.12.2025	VARIAZIONE
Derivati con fair value passivo	0	0	0
Rateo passivo	0	145	(145)
TOTALE DERIVATI CON FAIR VALUE PASSIVO	0	145	(145)
quota non corrente	0	0	0
quota corrente	0	145	(145)

La riduzione rispetto al 31 dicembre 2025, pari a 145 mila euro, è relativa al pagamento del rateo residuo dei due contratti derivati di tipo non-deliverable forward, sottoscritti da Leonardo Energia ad aprile 2025 a copertura del rischio di variazione del prezzo del gas metano e chiusi a dicembre 2025.

Per la descrizione delle caratteristiche di questi dei contratti derivati si rinvia alla Nota 9.3 Gestione dei rischi finanziari.

Per le tecniche di valutazione e gli input utilizzati nella determinazione del fair value dei derivati si rimanda alla Nota 9.4 Informazioni sulle valutazioni al fair value.

Altre passività finanziarie correnti

La riduzione rispetto al 31 dicembre 2025, pari a 1.410 mila euro, rappresenta il riassorbimento dell'esposizione temporanea verso banca della controllata ADR Infrastrutture (tale debito derivava esclusivamente da operazioni di pagamento disposte in data antecedente alla chiusura dell'esercizio 2025 e addebitate sul conto corrente bancario nel 2026, e, pertanto, non azzerate al 31 dicembre 2025 per effetto del sistema di cash pooling "zero balance" di Gruppo).

Posizione finanziaria netta

La tabella seguente evidenzia il dettaglio della posizione finanziaria netta, con l'analisi delle posizioni di debito e credito verso parti correlate, secondo la comunicazione Consob n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e il Richiamo di attenzione n. 5/21 emesso da Consob in data 29 aprile 2021 con riferimento all'Orientamento ESMA 32-382-1138 del 4 marzo 2021.

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026	di cui correlate	31.12.2025	di cui correlate
Disponibilità liquide (A)	(136.917)	0	(166.257)	0
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide (B)	(640.000)	0	(390.000)	0
Altre attività finanziarie correnti (C)	(5.063)	0	(2.018)	0
LIQUIDITA' (D=A+B+C)	(781.980)		(558.275)	
Debito finanziario corrente (inclusi gli strumenti di debito, ma esclusa la parte corrente del debito finanziario non corrente) (E)	0	0	1.555	0
Parte corrente del debito finanziario non corrente (F)	511.019	0	82.627	0
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE (G=E+F)	511.019		84.182	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO CORRENTE NETTO (H=G+D)	(270.961)		(474.093)	
Debito finanziario non corrente (esclusi la parte corrente e gli Strumenti di debito) (I)	303.343	0	310.101	0
Strumenti di debito (J)	2.429.877	0	2.360.403	0
Debiti commerciali e altri debiti correnti (K)	0	0	0	0
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NON CORRENTE (L=I+J+K)	2.733.220		2.670.504	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO COME DA RACCOMANDAZIONE ESMA DEL 4 MARZO 2021 (M=H+L)	2.462.259		2.196.411	
Altre attività finanziarie non correnti (N)	(70.790)		(70.427)	
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (O=M+N)	2.391.469		2.125.984	

6.16 Altre passività non correnti

Le Altre passività non correnti sono pari a 13.590 mila euro, in diminuzione di 9.841 mila euro rispetto al 31 dicembre 2025, per effetto della riclassifica tra le Passività per imposte correnti della quota (pari a 8.876 mila euro) della citata imposta sostitutiva del 10% per l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro, in scadenza al 30 giugno 2027.

La voce include inoltre la stima delle passività relative ai piani di incentivazione a lungo termine.

6.17 Debiti commerciali

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026	31.12.2025	VARIAZIONE
Debiti verso fornitori	235.411	249.392	(13.981)
Debiti verso imprese controllanti	127	213	(86)
Risconti passivi	31.850	11.516	20.334
Acconti e anticipi ricevuti	54.343	39.689	14.654
TOTALE DEBITI COMMERCIALI	321.731	300.810	20.921

I Debiti verso fornitori, pari a 235.411 mila euro, si decrementano principalmente per effetto dei minori debiti commerciali verso fornitori dovuti alla diminuzione del volume di investimenti rispetto all'ultima frazione dell'esercizio precedente.

I Risconti passivi sono pari a 31.850 mila euro e si incrementano di 20.334 mila euro rispetto a dicembre 2025 per effetto delle fatturazioni anticipate dei canoni di subconcessioni commerciali.

Gli Acconti e anticipi ricevuti, pari a 54.343 mila euro, registrano un incremento di 14.654 mila euro per effetto dei maggiori anticipi ricevuti dai clienti, in relazione alla crescita del volume attività in concomitanza con la stagione estiva.

6.18 Altre passività correnti

(MIGLIAIA DI EURO)	30.06.2026	31.12.2025	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	125.068	125.627	(559)
Debiti servizio antincendio	3.262	0	3.262
Debiti verso il personale	31.094	29.234	1.860
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	17.353	17.045	308
Debiti per depositi cauzionali	16.378	17.024	(646)
Altri debiti diversi	31.776	32.211	(435)
TOTALE ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI	224.931	221.141	3.790

I Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito includono principalmente:

- debito per le addizionali passeggeri pari a 94.998 mila euro (94.895 mila euro al 31 dicembre 2025). 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.
Si segnala che, a partire dal 1° aprile 2025, l'addizionale comunale è stata incrementata, ai sensi della L. 207/2024 di 0,5 euro per passeggero imbarcato su voli con destinazione al di fuori dell'Unione europea, destinato al comune o ai comuni nel cui territorio è situato il sedime di un aeroporto con volume di traffico pari o superiore a 10 milioni di passeggeri annui. Le somme incassate nell'esercizio precedente e nel periodo relative a tale nuova addizionale, pari a 4.190 mila euro, saranno riversate non appena verrà emanato il decreto di cui all'art. 1, comma 745 della Legge di Bilancio 2025 ai destinatari indicati nel decreto medesimo;
- debito di 24.091 mila euro verso la Regione Lazio per l'IRESA (24.402 mila euro al 31 dicembre 2025). Trattasi dell'imposta istituita dalla Regione Lazio a carico dei vettori, obbligati a pagarla alle società di gestione aeroportuale le quali devono provvedere, analogamente alle addizionali precedentemente commentate, al periodico riversamento alla Regione.

I Debiti per servizio antincendio si incrementano di 3.262 mila euro in relazione al costo maturato nel periodo.

I Debiti verso il personale e Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale si incrementano, rispettivamente di 1.860 mila euro e di 308 mila euro, principalmente per effetto dell'incremento di costi con regolazione differita, parzialmente compensati dal pagamento delle competenze anni precedenti relative al sistema di incentivazione variabile.

Gli Altri debiti diversi, pari a 31.776 mila euro, includono il debito verso ENAC per il canone concessorio, pari a 24.611 mila euro, in linea rispetto al 31 dicembre 2025 in relazione alla quota maturata nel periodo, al netto del pagamento della seconda rata 2025, effettuato a gennaio 2026.

7. Informazioni sulle voci di conto economico consolidato

7.1 Ricavi

I Ricavi del primo semestre 2026 sono stati suddivisi come di seguito esposto, in applicazione del principio contabile IFRS 15:

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026			1° SEMESTRE 2025		
	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE	RICAVI DA CONTRATTI IFRS 15	ALTRI RICAVI	TOTALE
AVIATION						
Diritti aeroportuali	294.427	0	294.427	281.563	0	281.563
Infrastrutture centralizzate	9.237	0	9.237	10.246	0	10.246
Servizi di sicurezza	64.064	0	64.064	61.952	0	61.952
Altri	23.401	0	23.401	23.387	0	23.387
	391.129	0	391.129	377.148	0	377.148
NON AVIATION						
Subconcessioni e utenze:						
Immobiliari e utenze	4.616	35.257	39.873	4.788	30.986	35.774
Commerciali	0	100.547	100.547	0	98.287	98.287
Parcheggi	18.725	0	18.725	17.496	0	17.496
Pubblicità	7.923	0	7.923	7.312	0	7.312
Altri	6.242	1.303	7.545	5.491	1.049	6.540
	37.506	137.107	174.613	35.087	130.322	165.409
RICAVI DA GESTIONE AEROPORTUALE	428.635	137.107	565.742	412.235	130.322	542.557
RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE	146.902	0	146.902	130.606	0	130.606
ALTRI RICAVI OPERATIVI	1.248	4.527	5.775	1.121	2.974	4.095
Totale Ricavi	576.785	141.634	718.419	543.962	133.296	677.258
Tempistiche di trasferimento beni/servizi:						
Beni e servizi trasferiti lungo un arco temporale	191.193			172.615		
Beni e servizi trasferiti in uno specifico momento	385.592			371.347		

I Ricavi da gestione aeroportuale, pari a 565.742 mila euro, si incrementano del 4,3% rispetto al periodo a confronto. Crescono in particolare sia le attività aviation (+3,7%) che quelle commerciali (+5,6%), le prime principalmente per effetto dell'applicazione delle nuove tariffe in vigore al 1° gennaio 2026, mentre le seconde hanno beneficiato in particolare dell'andamento delle sub-concessioni immobiliari per l'effetto pieno nel semestre derivante dall'apertura di nuove lounge. Anche tutte le altre componenti del comparto delle attività non aviation (ricavi da sub-concessioni commerciali, ricavi da parcheggi, nonché quelli da pubblicità) hanno registrato performance positive.

I Ricavi per servizi di costruzione, pari a 146.902 mila euro, sono 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, pari a 5.775 mila euro, sono così composti:

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
Contributi e sovvenzioni	839	662
Plusvalenze da alienazioni	66	68
Riassorbimento fondo svalutazione crediti	0	3
Recuperi di spesa	2.057	2.306
Indennizzi da terzi	204	98
Altri proventi	2.609	958
TOTALE ALTRI RICAVI OPERATIVI	5.775	4.095

Gli Altri proventi si incrementano di 1.680 mila euro, di cui 459 mila euro attribuibili all'iscrizione di una sopravvenienza attiva in relazione all'esito positivo di un contenzioso in cui era coinvolta ADR.

7.2 Consumo di materie prime e materiali di consumo

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
Carburante e lubrificanti	666	484
Energia elettrica, gas e acqua	13.775	12.789
Materiali di consumo, ricambi e materiali vari	3.521	4.212
TOTALE CONSUMO DI MATERIE PRIME E MATERIALI DI CONSUMO	17.962	17.485

Il consumo di materie prime e materiali di consumo è pari a 17.962 mila euro, in linea rispetto al periodo a confronto.

7.3 Costi per servizi

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
Costi per manutenzioni	39.130	38.696
Costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali	25.132	21.814
Costi per servizi esterni	10.839	8.945
Costi per servizi di costruzione	111.839	109.760
Pulizie e disinfestazioni	4.154	4.495
Prestazioni professionali	6.994	5.757
Servizi antincendio	3.364	3.518
Altri costi	24.820	20.878
Compensi ad amministratori e sindaci	732	288
TOTALE COSTI PER SERVIZI	227.004	214.151

L'incremento dei costi per servizi, pari a 12.853 mila euro, è sostanzialmente attribuibile all'aumento dei costi per rinnovo infrastrutture aeroportuali (+3.318 mila euro), dei costi per servizi di costruzione (+2.079 mila euro), coerentemente con l'andamento dei rispettivi ricavi. Anche la voce Costi per servizi esterni si incrementa di 1.894 mila euro, principalmente per l'aumento delle spese per prestazioni di servizi e all'infrastruttura CED.

Si registra inoltre l'incremento della voce Altri costi principalmente per l'incremento dei costi relativi alle spese per servizi di sicurezza, vigilanza e per servizio navette.

7.4 Costo per il personale

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
Salari e stipendi	98.448	84.133
Oneri sociali	28.421	24.919
Benefici successivi al rapporto di lavoro	5.325	4.802
Altri costi	4.475	5.342
TOTALE COSTO PER IL PERSONALE	136.669	119.196
di cui:		
Costo del personale dedicato ai servizi di costruzione	17.766	14.497
Costo del personale dedicato agli interventi di rinnovo infrastrutture aeroportuali	502	936

Il Costo per il personale in aumento di 17.473 mila euro rispetto al periodo a confronto, a seguito dell'incremento dell'organico medio impiegato, in particolare delle strutture operative e di terminal, oltre agli effetti del rinnovo del CCNL.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio del Gruppo ADR (suddivisa per livello di inquadramento):

FORZA MEDIA	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025	VARIAZIONE
Dirigenti	67,3	66,4	0,9
Quadri	386,9	361,9	25,0
Impiegati	2.414,5	2.284,3	130,2
Operai	1.314,8	1.289,9	24,9
TOTALE FORZA MEDIA	4.183,5	4.002,5	181,0

7.5 Altri costi operativi

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
Canoni concessori	23.355	22.685
Costi per godimento beni terzi	1.503	1.146
Accantonamenti (utilizzi) al fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali	1.014	1.728
Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri	478	1.215
Altri costi:		
Accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione crediti	850	359
Imposte indirette e tasse	1.693	1.585
Oneri diversi	3.492	4.059
TOTALE ALTRI COSTI OPERATIVI	32.385	32.776

La voce Canoni concessori, pari a 23.355 mila euro, si incrementa di 670 mila euro rispetto al periodo 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 nel periodo, classificati per natura nella voce di conto economico corrispondente.

Gli Accantonamenti (riassorbimenti) fondi per rischi ed oneri sono pari a 478 mila euro (1.215 mila euro nel periodo a confronto) e riflettono l'aggiornamento della valutazione delle diverse tipologie di probabili passività potenziali che coinvolgono il Gruppo. Per maggiori dettagli si rinvia alla Nota 6.14.

Gli accantonamenti (riassorbimenti) per svalutazione dei crediti sono pari a 850 mila euro (359 mila euro nel semestre 2025) e riflettono l'aggiornamento della valutazione del grado di realizzazione dei crediti verso i clienti del Gruppo ADR.

La voce Oneri diversi, pari a 3.492 mila euro, include per 1.212 mila euro, gli oneri relativi alle quote di CO₂ relative alle emissioni del periodo 2026 della centrale di cogenerazione (1.385 mila euro nel periodo a confronto).

7.6 Proventi (oneri) finanziari

La voce Proventi (oneri) finanziari è pari a -39.505 mila euro (-28.096 mila euro nel primo semestre 2025).

Proventi finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
<i>Proventi per interessi</i>		
Interessi su depositi bancari e crediti finanziari	9.497	6.483
<i>Altri proventi</i>		
Interessi di mora su crediti del circolante	8	0
Interessi da clienti e da altri	85	2
Altri proventi	483	641
Dividendi da partecipazioni	0	170
TOTALE PROVENTI FINANZIARI	10.073	7.296

I Proventi finanziari si incrementano di 2.777 mila euro in relazione principalmente all'aumento dei proventi per interessi sugli investimenti della liquidità (+3.014 mila euro), conseguenti all'incremento del saldo medio di liquidità (840 milioni di euro rispetto a 516 milioni di euro nel primo semestre 2025), nonostante un tasso di interesse medio inferiore per effetto delle decisioni di politica monetaria (2,3% rispetto a 2,5% nel primo semestre 2025).

Oneri finanziari

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
ONERI FINANZIARI DA ATTUALIZZAZIONE DEL FONDO RINNOVO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	3.146	3.097
Interessi su prestiti obbligazionari	40.049	24.009
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	2.206	4.887
Effetti dell'applicazione del metodo del costo ammortizzato	3.528	2.853
Altri oneri finanziari per interessi	34	2
TOTALE ONERI FINANZIARI PER INTERESSI	45.817	31.751
Valutazione derivati	0	12
Differenziali	0	0
Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge	390	331
TOTALE ONERI SU DERIVATI	390	343
Oneri finanziari da attualizzazione benefici per i dipendenti	111	126
Altri oneri	112	72
TOTALE ALTRI ONERI	223	198
TOTALE ONERI FINANZIARI	49.576	35.389

Gli Oneri finanziari da attualizzazione del fondo rinnovo infrastrutture aeroportuali, pari a 3.146 mila euro, accolgono la componente finanziaria di attualizzazione del fondo, risulta in linea con il periodo a confronto.

Gli Interessi su prestiti obbligazionari sono pari a 40.049 mila euro, con un incremento di 16.040 mila euro rispetto al periodo a confronto riconducibile agli oneri finanziari relativi al prestito obbligazionario da 750 milioni di euro emesso nel maggio 2025 - i cui interessi incidono per l'intero primo semestre del 2026 - nonché agli interessi maturati sul nuovo prestito obbligazionario da 500 milioni di euro emesso a febbraio 2026.

Gli Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine sono pari a 2.206 mila euro e si decrementano di 2.681 mila euro rispetto al periodo a confronto, su cui avevano inciso gli oneri finanziari derivanti dal temporaneo e integrale utilizzo della linea di credito revolving da 350 milioni di euro, effettuato nel periodo tra il 21 febbraio e il 9 maggio 2025.

La voce Rilascio quota di competenza riserva di cash flow hedge include gli ammontari registrati nel periodo a conto economico, relativi i) al fair value negativo dei derivati interest rate swap forward starting oggetto di unwinding (chiusura) nel giugno 2017 (pari a 821 mila euro), ii) al fair value negativo dei derivati IRS forward starting oggetto di unwinding (chiusura) ad aprile 2021 (pari a 2.201 mila euro), iii) al fair value positivo dei derivati interest rate swap forward starting oggetto di unwinding (chiusura) a luglio 2023 (pari a -2.638 mila euro) e iv) al fair value negativo dei derivati IRS forward starting ed oggetto di unwinding (chiusura) ad aprile 2025 (pari a 6 mila euro).

Utili (perdite) su cambi

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
Utili su cambi	2	3
Perdite su cambi	(4)	(6)
TOTALE UTILI (PERDITE) SU CAMBI	(2)	(3)

7.7 Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al

metodo del patrimonio netto

Tale voce è pari a -459 mila euro e include la svalutazione della partecipazione nella società UrbanV S.p.A. (-1.311 mila euro nel primo semestre 2025).

7.8 Imposte sul reddito

(MIGLIAIA DI EURO)	1° SEMESTRE 2026	1° SEMESTRE 2025
IMPOSTE CORRENTI		
IRES	44.342	47.548
IRAP	12.276	12.456
Imposta sostitutiva	73	35.577
	56.691	95.581
DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI		
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(90)	(157)
	(90)	(157)
IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE		
Imposte anticipate	(90)	(634)
Imposte differite	(900)	(506)
	(990)	(1.140)
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	55.611	94.284

Con riferimento all'IRES si segnala che, anche per il 2026, è in vigore il contratto di consolidato fiscale con la capogruppo Mundys, di cui all'art. 117 del TUIR per ADR S.p.A. e le società del Gruppo, ADR Tel S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Mobility S.r.l. e ADR Security S.r.l., Airport Cleaning S.r.l., ADR Ingegneria S.p.A., ADR Infrastrutture S.p.A., Leonardo Energia S.r.l. e ADR Ventures S.r.l.

La stima del carico fiscale IRES del primo semestre 2026 è rappresentata da un onere da tassazione consolidata pari a 44.342 mila euro, corrispondente dall'onere relativo all'IRES corrente in relazione all'utile fiscale del periodo.

Il carico fiscale stimato per imposte correnti si decrementa rispetto al periodo a confronto per effetto dell'iscrizione nel 2025 dell'imposta sostitutiva del 10%, pari a 35.504 milioni di euro, per l'affrancamento della quota parte della riserva sovrapprezzo azioni in sospensione di imposta di 355 milioni di euro, ai sensi dell'art 14 del D.Lgs. n. 192/2024 e del D.M. 27/06/2025, recanti le disposizioni relative al regime di affrancamento straordinario dei saldi attivi di rivalutazione e delle riserve in sospensione d'imposta, come da delibera del Consiglio di Amministrazione di ADR del 27 gennaio 2025.

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.

8. Garanzie e covenant sulle passività finanziarie a medio-lungo termine

ADR ha costituito un pegno sulla totalità della partecipazione detenuta in Azzurra Aeroporti, pari al 7,77% del capitale sociale, in favore dei creditori finanziari della medesima Azzurra Aeroporti (portatori di prestiti obbligazionari, banche finanziatrici e banche che hanno sottoscritto operazioni in derivati di copertura). Oltre a tale garanzia reale, nel contesto della stessa operazione di finanziamento, ADR ha rilasciato, nell'interesse di Azzurra Aeroporti, una garanzia societaria di ammontare massimo pari a 1,13 milioni di euro, per le obbligazioni di pagamento che Azzurra Aeroporti ha assunto verso i propri creditori finanziari.

I contratti di finanziamento di ADR includono, tra le clausole contrattuali, covenant finanziari calcolati sui dati consuntivati, in linea con la contrattualistica normalmente applicata alle società con rating nella fascia investment grade. Tra questi risulta significativo segnalare che i contratti bancari con BEI e CDP prevedono il rispetto di una soglia di leverage ratio non superiore a 4,25x, che diventa 4,75x in caso tutti i rating assegnati alla società siano pari a BBB/Baa2 o migliori, in aggiunta a un rapporto di copertura degli interessi passivi che non deve risultare inferiore a 3,0x, che diventa 2,5x in caso tutti i rating assegnati alla società siano pari a BBB/Baa2 o migliori. Anche la Revolving Credit Facility include una soglia massima di leverage ratio.

La verifica dei ratio finanziari deve essere effettuata, ai sensi dei contratti, due volte l'anno applicando le formule di calcolo ai dati di riferimento di Gruppo (che devono escludere eventuali partecipazioni in società finanziate tramite indebitamento finanziario non recourse) contenuti nella Relazione finanziaria consolidata annuale al 31 dicembre e nella relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno.

Sulla base delle simulazioni effettuate sui dati di chiusura al 30 giugno 2026, è già possibile confermare il rispetto delle soglie previste dai contratti di finanziamento. Il calcolo dei covenant finanziari sarà formalizzato successivamente all'approvazione della Relazione finanziaria consolidata al 30 giugno 2026.

I contratti di finanziamento prevedono, inoltre, eventi di decadenza dal beneficio del termine, di risoluzione e di recesso, usuali per finanziamenti di tale tipo.

La documentazione del Programma EMTN non prevede il rispetto di covenant finanziari e prevede obblighi di fare/non fare in linea con la prassi di mercato per emittenti investment grade.

9. Altre garanzie, impegni e rischi

9.1 Garanzie

Il Gruppo ADR al 30 giugno 2026 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 2025).

9.2 Impegni

Il Gruppo ADR ha in essere impegni di acquisto relativi all'attività di investimento.

9.3 Gestione dei rischi finanziari

Rischio di credito

La massima esposizione teorica al rischio di credito per il Gruppo ADR al 30 giugno 2026 è costituita dal valore contabile delle attività commerciali e finanziarie rappresentate in bilancio, oltre che dal valore nominale delle garanzie prestate su debiti o impegni di terzi.

La maggiore esposizione al rischio di credito è quella relativa ai crediti commerciali verso la clientela. A fronte del rischio di inadempienza da parte dei clienti è iscritto in bilancio un apposito fondo svalutazione la cui consistenza viene rivista periodicamente. Il processo di svalutazione adottato dal Gruppo ADR prevede che le posizioni commerciali siano oggetto di svalutazione individuale in funzione dell'anzianità del credito, dell'affidabilità del singolo debitore, dell'avanzamento della pratica di gestione e recupero del credito e della presenza di eventuali garanzie.

Le politiche commerciali e di tutela del credito poste in essere dal Gruppo hanno l'obiettivo di controllare il livello di affidamenti in crediti nel seguente modo:

- richiesta di pagamenti immediati per le transazioni commerciali effettuate con i consumatori finali o con controparti occasionali (per esempio: parcheggi multipiano e lunga sosta, fast track, facchinaggio bagagli, gestione accesso taxi, ecc.);
- richiesta di pagamenti immediati o anticipati ai vettori occasionali o senza un adeguato profilo di credito o garanzie collaterali;
- concessione di dilazioni di pagamento a favore dei clienti fidelizzati ritenuti affidabili (vettori con programmazione voli a medio termine e subconcessionari) per i quali si procede comunque al monitoraggio del merito di credito ed alla richiesta di adeguate garanzie collaterali.

Per quanto riguarda gli investimenti della liquidità e le operazioni in contratti derivati, il Gruppo gestisce il rischio di credito nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato, come tracciate dalle policy interne, ricorrendo preferenzialmente a controparti con elevato standing creditizio e monitorando su base continuativa che non si verifichino concentrazioni rilevanti di rischio di credito.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. Il Gruppo ADR ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, della diversificazione delle fonti di finanziamento e della disponibilità di linee di credito.

Al 30 giugno 2026 il Gruppo ADR dispone di una riserva di liquidità pari a 1.126,9 milioni euro, composta da:

- 776,9 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- 350,0 milioni di euro di linee di credito committed non utilizzate (per dettagli si veda la Nota 6.15).

Rischio di mercato

Il Gruppo ADR utilizza derivati a copertura del rischio di cambio, del rischio tasso di interesse e del rischio di variazione di determinate materie prime, per contrastare impatti negativi sui flussi di cassa che possano scaturire da eventuali variazioni sfavorevoli dei sottostanti parametri di mercato.

Alla data del 30 giugno 2026, il Gruppo ADR ha in essere un contratto di tipo non-deliverable forward, sottoscritto da Leonardo Energia a maggio 2026 a copertura del rischio di variazione del prezzo del gas metano, per un valore nozionale complessivo pari a 4.130 mila euro e con orizzonte temporale giugno 2026 - dicembre 2028.

									FAIR VALUE DEL DERIVATO		VARIAZIONE DEL FAIR VALUE		
CONTROPARTE	STRUM.	TIPOL.	RISCHIO COPERTO	DATA SOTTOS.	SCAD.	VALORE NOZIONALE COPERTO (*)	TASSO APPLIC.	SOTTOSTANTE	AL 30.06.2026	AL 31.12.2025	A C/ECONOMICI CO (**)	A OCI (***)	IMPORTI PAGATI (INCASSATI)
UniCredit	Forward	CF	M	06.2026	12.2028	4.130	Paga un prezzo fisso (€36 per MWh) Riceve la media mensile dell'indice PSV	Acquisti di gas metano	29	0	0	29	0
TOTALE (esclusi ratei)									29	0	0	29	0
di cui:													
derivati con fair value attivo									29	0			
derivati con fair value passivo									0	0			

CF: cash flow value hedge - M: materie prime - I: tasso d'interesse

(*) valore nozionale coperto alla data di accensione del contratto derivato

(**) la tabella non include la quota contabilmente efficace gli importi relativi ai differenziali mensili incassati e pagati sui contratti Forward e registrati nel Conto Economico, alla voce "Consumo di materie prime e materiali di consumo", non essendo la stessa contropartita di variazioni di Fair Value.

(***) la variazione del fair value è esposta nell'OCI al netto dell'effetto fiscale

Il Gruppo non ha in essere operazioni finanziarie in valuta estera.

9.4 Informazioni sulle valutazioni al fair value

Di seguito è riportata la valutazione al fair value alla data di chiusura del periodo 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):

30.06.2026				
(MIGLIAIA DI EURO)	LIVELLO 1	LIVELLO 2	LIVELLO 3	TOTALE
Derivati con fair value positivo	0	29	0	29
Derivati con fair value negativo	0	0	0	0
TOTALE DERIVATI DI COPERTURA	0	29	0	29

Gli unici strumenti finanziari del Gruppo valutati al fair value sono gli strumenti derivati, descritti nella Nota 9.3. Tali strumenti finanziari derivati rientrano nel “livello 2” della “gerarchia fair value” definita dall’IFRS 7, ovvero il fair value è misurato sulla base di tecniche di valutazione che prendono a riferimento parametri osservabili sul mercato, diversi dalla quotazione dello strumento finanziario.

Nel primo semestre 2026 non si sono verificati trasferimenti tra diversi livelli della gerarchia di fair value.

Con riferimento alle passività finanziarie, per le quali nella Nota 6.16 è fornita l’indicazione del fair value, si precisa che tale fair value rientra anch’esso nel livello 2 della “gerarchia fair value” definita dall’IFRS 7.

9.5 Contenzioso

A fronte del contenzioso, il Gruppo ADR ha effettuato una valutazione puntuale del rischio di soccombenza da cui è emersa la necessità di costituire, prudenzialmente, uno specifico fondo rappresentato e commentato tra i “Fondi per rischi e oneri” per quel contenzioso il cui esito negativo è stato ritenuto probabile e per il quale si è ragionevolmente potuto procedere alla sua quantificazione. Per quei giudizi il cui esito negativo, stante i diversi orientamenti giurisprudenziali, è stato ritenuto soltanto possibile, non si è proceduto a specifici stanziamenti. Sussiste, inoltre, un numero limitato di procedimenti in materia civile, comunque non rilevanti, per i quali, pur in presenza di esiti incerti, non è stato possibile quantificare un’eventuale passività per il Gruppo ADR.

Si ritiene che, dalla definizione del contenzioso in essere e delle altre potenziali controversie, non dovrebbero derivare per il Gruppo ulteriori significativi oneri rispetto agli stanziamenti effettuati.

Contenzioso tributario

Sono di seguito riportate le situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta la Capogruppo ADR, in quanto non vi sono contenziosi di rilievo da segnalare in cui sono coinvolte le altre società del Gruppo dai quali potrebbero scaturire passività potenziali non rappresentate in bilancio.

Contenzioso con Agenzia delle Dogane - Energia Elettrica

- Nel 2006 l’Agenzia delle Dogane ha contestato ad ADR il mancato pagamento dell’imposta erariale di consumo sull’energia elettrica e delle relative sanzioni per il periodo 2002-2006. Dopo una lunga serie di giudizi, con esiti alterni tra ADR e Amministrazione finanziaria, la controversia si è concentrata sulle sanzioni. Nel 2021 la Commissione Tributaria Regionale ha accolto solo parzialmente le richieste di ADR, che ha quindi proposto ricorso in Cassazione. Successivamente, l’Agenzia delle Dogane ha emesso nuovi atti sanzionatori, poi annullati su richiesta della Società. Infine, ADR ha aderito alla definizione agevolata delle controversie relative alle sole sanzioni prevista dalla Legge n. 197/2022 e ha chiesto alla Corte di cassazione di dichiarare la cessazione della materia del contendere, avviando così la chiusura definitiva del contenzioso residuo.

- In analogia con l'attività di verifica intrapresa per gli anni 2002-2006 dall'UTF di Roma, l'Agenzia delle Dogane ha avviato due successive verifiche in materia di imposta di consumo, accisa e addizionale sull'energia elettrica per i periodi 2007-2010 e 2011-2012. Per le stesse annualità sono stati notificati dall'Agenzia delle Entrate gli Avvisi di accertamento relativi all'IVA dovuta sulle accise contestate.
- In merito agli atti impositivi emessi dall'Agenzia delle Dogane per i periodi d'imposta 2007-2010 e dall'Agenzia delle Entrate per l'IVA 2007, la Società ha proposto ricorso in Cassazione avverso la sentenza sfavorevole della Commissione Tributaria Regionale, mentre ha definito la contestazione dei periodi d'imposta 2011 e 2012. In data 12 marzo 2025, è stata pubblicata la sentenza della Corte di cassazione n. 6544/2025 con la quale viene accolto il ricorso in materia di IVA, mentre è confermata la soccombenza della Società in relazione al rilievo riguardante le accise. Per quanto concerne l'addizionale provinciale sull'energia elettrica, la Società ha proposto un ricorso in Corte di Giustizia Tributaria di primo grado avverso il diniego dell'Agenzia delle Dogane all'annullamento in autotutela dei relativi atti impositivi, stante la consolidata giurisprudenza di Cassazione in merito all'illegittimità di tale addizionale per contrasto col diritto unionale. Con Sentenza del 16 gennaio 2026, la Corte di Giustizia Tributaria di Primo Grado ha statuito l'inammissibilità del ricorso avverso l'Atto di Diniego di Autotutela Obbligatoria per sopravvenuta carenza di interesse al sindacato giudiziale sull'Atto Impugnato in considerazione della circostanza che i Provvedimenti oggetto dell'istanza erano nel frattempo divenuti definitivi per effetto della sentenza della Cassazione n. 6544/2025. La Società, ritenendo fondate le proprie ragioni in relazione alla illegittimità dell'atto riguardante l'addizionale provinciale sulle accise, ha proposto appello in Corte di Giustizia Tributaria di Secondo grado.
- Per quanto concerne gli Avvisi di accertamento notificati dall'Agenzia delle Entrate per l'IVA dovuta sull'imposta di consumo delle annualità 2008-2012, la Società ha presentato i relativi ricorsi che non sono stati accolti dalla Commissione Tributaria Provinciale. Ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, ADR ha impugnato le sentenze di primo grado in Commissione Tributaria Regionale, che per due annualità ha confermato il giudizio di primo grado, mentre per altre due ha accolto i ricorsi della Società. Per tutti i giudizi di secondo grado sono stati proposti ricorsi in Cassazione. Alla luce della citata sentenza della Corte di Cassazione riguardante l'annualità 2007, la Società ha presentato, in data 23 dicembre 2025, Istanza di annullamento in autotutela obbligatoria ex art. 10-*quater* della Legge n. 212/2000 per gli avvisi di accertamento in parola. L'Agenzia delle Entrate, accogliendo l'istanza in autotutela, ha notificato in data 30 aprile 2026 gli atti di annullamento totale degli avvisi di accertamento delle annualità 2008 – 2012.

ICI/IMU

- Nel 2011 il Comune di Fiumicino ha notificato ad ADR avvisi di accertamento per l'omesso versamento dell'ICI relativa a fabbricati dell'Area Tecnica Alitalia, limitatamente alle annualità 2007-2009. La Società ha impugnato i citati atti presentando ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale. Per l'annualità 2007 la Commissione ha accolto il ricorso presentato dalla Società e la sentenza è passata in giudicato, mentre per le altre due annualità i ricorsi sono stati respinti. ADR ha, quindi, presentato appelli relativamente alle annualità 2008 e 2009, entrambi rigettati dalla Commissione Tributaria Regionale. La Società ha proposto ricorsi in Cassazione. In data 27 aprile 2025 sono state pubblicate due ordinanze con le quali sono accolti i motivi di ricorso proposti da ADR, cassando le sentenze della Commissione Tributaria Regionale. La Società ha presentato, nel mese di novembre 2025, istanze di riassunzione dei giudizi di merito per la riforma delle decisioni di appello sulla base dei principi contenuti nelle ordinanze della Corte di cassazione. Con riferimento al giudizio di riassunzione della controversia relativa al periodo d'imposta 2008, la Corte di Giustizia Tributaria di Secondo grado ha emesso, in data 12 maggio 2026, il dispositivo della sentenza con la quale accoglie l'appello della Società e, in riforma di quella di primo grado, annulla l'avviso di accertamento impugnato.
- In data 17 aprile 2025 il Comune di Fiumicino ha notificato alla società uno Schema d'atto dell'Avviso di accertamento per l'omesso versamento dell'IMU dovuta per il periodo d'imposta 2019 sui terreni di Pianabella, in quanto qualificati come edificabili. A seguito della presentazione

di istanza di accertamento con adesione respinta dalla citata Amministrazione, la Società, in data 9 settembre 2025, ha presentato ricorso in Corte di Giustizia Tributaria di primo grado avverso l'atto di accertamento, contestando l'errata determinazione del tributo stante il mancato riconoscimento della riduzione del coefficiente previsto dal Regolamento Comunale nei casi di edificabilità di terreni soggetta a piani attuativi, nonché l'esclusione dalla debenza dello stesso sulle porzioni dei terreni soggette a cause di inedificabilità assoluta, così come confermato dalla giurisprudenza della Corte di cassazione.

Analogamente al periodo d'imposta 2019, il Comune di Fiumicino ha notificato due Schemi d'Atto degli Avvisi di Accertamento per l'IMU dovuta sugli stessi terreni per i periodi d'imposta 2020 e 2021. La Società ha proposto istanze di accertamento con adesione chiedendo la riduzione della misura del tributo dovuto per le stesse ragioni esposte nel ricorso presentato per il 2019 in Corte di Giustizia Tributaria di Primo grado. A seguito del rigetto delle istanze di accertamento con adesione e notifica dei relativi Avvisi di Accertamento, la Società ha presentato i ricorsi in Corte di Giustizia Tributaria di Primo grado avverso i menzionati atti impositivi.

Contenzioso amministrativo, civile e di lavoro

Sono di seguito riportate le situazioni di contenzioso più rilevanti in cui è coinvolta la Capogruppo ADR, in quanto non vi sono contenziosi di rilievo da segnalare in cui sono coinvolte le altre società del Gruppo dai quali potrebbero scaturire passività potenziali non rappresentate in bilancio.

Corrispettivi fornitura carburanti

- ENI S.p.A. ha citato in giudizio davanti al Tribunale Civile di Roma i vettori aerei propri clienti per accertarne l'obbligo a pagare alla compagnia petrolifera le somme che la stessa doveva ai gestori aeroportuali e li si condanni al pagamento delle rispettive somme maturate dall'ottobre 2005. Con lo stesso atto, in via subordinata, ENI S.p.A. ha citato anche le società di gestione, tra cui ADR, perché si accerti la non debenza ai gestori medesimi del canone concessorio parametrato alla quantità di carburante erogato alle compagnie aeree e, in particolare per ADR, la si condanni alla restituzione di quanto versato dall'ottobre 2005, pari a 0,2 milioni di euro, e si dichiari non dovuta dall'ENI la somma di 1,1 milioni di euro richiesta da ADR fino a maggio 2006 e non pagata. Il giudizio, già pendente davanti al Tribunale di Roma come da rimessione dalla Corte di Appello e contestuale riassunzione a seguito del riconoscimento della giurisdizione del Giudice ordinario, è stato, nel mese di luglio 2024, nuovamente riassunto da Alitalia in Amministrazione Straordinaria dopo essere stato interrotto a causa del decesso del difensore di ENI. Prima dell'interruzione, era stata depositata, nel mese di marzo 2023, la CTU tecnico contabile disposta dal Giudice. All'udienza per la prosecuzione, tenutasi il 27 marzo 2025, il Giudice si è riservato sulla richiesta di dichiarazione di nullità della CTU e di rinvio della causa per precisazione delle conclusioni senza nuove operazioni peritali formulata dai diversi procuratori in giudizio. Nel mese di novembre 2025, il Giudice, a scioglimento della riserva, ritenuto che l'esame delle questioni sollevate rispetto alle conclusioni della CTU debba essere riservato alla fase decisoria, ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 28.01.2026. In tale occasione il Giudice ha trattenuto la causa in decisione e assegnato alle Parti i termini ex art. 190 c.p.c. a decorrere dalla data dell'udienza.
- Alitalia LAI in a.s. ha citato con separati giudizi davanti al Tribunale Civile di Milano e di Roma alcune compagnie petrolifere per richiedere la condanna alla restituzione delle somme versate a titolo di royalty carburante nel periodo 2000-2009, in ragione della asserita non corrispondenza di tali corrispettivi ai costi di gestione dello specifico servizio. I petrolieri hanno chiamato in causa, in qualità di terzo, ADR ed altri gestori aeroportuali in quanto le royalty carburanti venivano richieste da questi ultimi. Nell'ambito dei procedimenti sono state disposte CTU di carattere economico contabile. Solo alcuni dei giudizi sono tuttora in corso, anche in fase di Appello. In particolare:
 - Nel dicembre 2021 è stata pubblicata la sentenza con cui il Tribunale di Roma, nel giudizio avviato da Alitalia LAI nei confronti di Esso Italiana srl ed Exxonmobil Aviation International limited, ha parzialmente accolto la domanda di Alitalia, condannando Exxonmobil alla restituzione ad Alitalia delle airport fees, nella misura di 5,2 milioni di euro, ed ha accolto la

domanda di garanzia e manleva, condannando ADR, SEA e SABCO a rimborsare a Exxonmobil il sopracitato importo. ADR ha proposto appello; il giudizio è aggiornato per la precisazione delle conclusioni al 13 gennaio 2027.

Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Con Delibera n. 185/24 e Delibera n. 147/24, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART"), ha deliberato la conformità della proposta tariffaria di ADR per il periodo regolatorio 2024-2028, rispettivamente (i) in via definitiva per lo scalo di Fiumicino e (ii) per quello di Ciampino con la richiesta al gestore di alcuni correttivi. Con successiva Delibera n. 62/2025 del 16 aprile 2025, l'ART ha deliberato la conformità definitiva anche della proposta tariffaria per lo scalo di Ciampino.

Il vettore Ryanair ha impugnato al Tar Piemonte la Delibera dell'Autorità n. 83/24 (di conformità, con richiesta di correttivi, della proposta tariffaria per Fiumicino antecedente alla Delibera n. 185/24), la Delibera n. 147/24 e, con successivi motivi aggiunti a giugno 2025, anche la delibera n. 62/2025.

L'udienza del ricorso relativo alle tariffe di Fiumicino si è tenuta il 17 giugno 2025, e con sentenza del 1° luglio 2025, il TAR Piemonte ha dichiarato l'improcedibilità del ricorso e condannato alle spese il vettore ricorrente.

Ryanair, in data 23 ottobre 2025, ha impugnato la sentenza del TAR Piemonte al Consiglio di Stato che con sentenza del 3 giugno 2026 lo ha respinto.

Il ricorso relativo alle tariffe di Ciampino si è discusso nell'udienza del 22 ottobre 2025 ed il successivo 17 novembre il TAR Piemonte ha respinto il ricorso principale ed i motivi aggiunti; Ryanair, in data 17 febbraio 2026, ha promosso avverso tale sentenza ricorso in appello al Consiglio di Stato.

Nel mese di aprile 2025, inoltre, Lufthansa Cargo, FedEx e UPS, con due ricorsi straordinari al Capo dello Stato, hanno impugnato la delibera ART n. 185/2024, contestando gli incrementi delle tariffe per l'uso dell'ETV (Elevating Transfer Vehicle) in Cargo City. I ricorsi sono stati successivamente trasposti al TAR Piemonte che, con due sentenze del 10 dicembre 2025, ha accolto parzialmente entrambi i ricorsi e, per l'effetto, annullato la Delibera ART n. 185/2024 del 18/12/2024 *«limitatamente alla declaratoria di conformità della rideterminazione dei corrispettivi ETV rispetto ai Modelli 2023»*, lasciando *«impregiudicato il merito della determinazione che l'Amministrazione intenda assumere in sede di riesercizio del potere»*.

In data 20 febbraio 2026, l'ART, con Delibera n. 22/2026, ha deliberato (1) di avviare il procedimento per l'ottemperanza alle menzionate sentenze del TAR Piemonte e (2) che il livello delle tariffe ETV esigibile dal gestore dal 1° marzo 2026 - nelle more della conclusione del procedimento di cui al punto 1 - è quello emerso dalla consultazione e oggetto di intesa con i vettori di Fiumicino, di cui alla delibera n. 83/2024.

L'Autorità ha chiuso il procedimento con Delibera n. 92/26 del 16 giugno 2026: (i) confermando la conformità della proposta di revisione dei diritti aeroportuali, con specifico riferimento alle tariffe "Impianto di stoccaggio merci (ETV)" di cui alla delibera n. 185/2024 e (ii) prescrivendo ad ADR di fornire all'utenza dell'aeroporto un'ampia e documentata informazione riguardo agli eventuali meccanismi di congruaggio, in relazione alle tariffe ETV, conseguente all'applicazione transitoria delle tariffe di cui alla delibera n. 83/2024, secondo quanto disposto dalla delibera n. 22/2026.

La Delibera ART n. 62/2025 è stata anche impugnata, il 27 luglio 2025, davanti al TAR Piemonte dall'operatore di aerotaxi Leader S.r.l. e dall'IBAA (Associazione Italiana di Aviazione Aziendale), sostenendo di non essere stati invitati da ADR a partecipare alla procedura di consultazione per la revisione tariffaria, poiché non era mai stata ricevuta alcuna comunicazione e-mail certificata riguardo alle consultazioni presso l'indirizzo email certificato di Leader S.r.l. e non era stata ricevuta alcuna comunicazione all'indirizzo email certificato dell'IBAA.

Nella stessa data, gli stessi appellanti hanno presentato un ricorso simile presso il TAR Piemonte, contestando la Risoluzione 185/24 che approvava la proposta di revisione delle tariffe per il periodo 2024-2028 in relazione all'aeroporto di Fiumicino.

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

Espropri per la Realizzazione Svincolo Cargo City

ADR, ha eseguito le attività di esproprio necessarie per la realizzazione dello “Svincolo Cargo City”, opera prevista nel Progetto di completamento di Fiumicino Sud. Tra i soggetti privati espropriati vi è la Società Nuova Agrisud Immobiliare Srl (“Agrisud”) per la quale ADR ha quantificato l’indennità provvisoria di esproprio in 315 mila euro, in base ad apposita Relazione di Stima elaborata dall’Agenzia delle Entrate. Agrisud non ha comunicato la propria condivisione dell’indennità e, pertanto, è stata attivata la Commissione Provinciale Espropri di Roma (CPE) per determinare la predetta indennità. La CPE ha stabilito per Agrisud un’indennità definitiva di 260 mila euro.

Agrisud, in data 09.02.2021, ha notificato ad ADR (ed ENAC) specifico ricorso in Opposizione alla Stima con cui, tra le altre cose: ha quantificato l’indennità dovuta per l’esproprio in 6,9 milioni di euro.

ADR si è costituita nel giudizio ed ha sostenuto la correttezza della stima operata dalla CPE.

La Corte d’Appello di Roma, con Ordinanza del 17 marzo 2025, ha rigettato le richieste di Agrisud, accertando che l’indennità alla stessa spettante è pari 166 mila euro (somma individuata dalla Consulenza Tecnica d’Ufficio (CTU)). Poiché la stessa Corte d’Appello nell’Ordinanza ha affermato che “il giudizio di opposizione alla stima [...] può concludersi con una statuizione più favorevole all’opponente, ma non può determinare un importo minore”, Agrisud ha proposto ricorso ex art. 282 c.p.c per la correzione dell’errore materiale in cui sarebbe incorso il Giudice, chiedendo di sostituire nel dispositivo l’importo di 166 mila euro definito dal CTU con quello pari a 250 mila euro individuato dalla CPE. ADR si è costituita.

La Corte d’appello ha rigettato integralmente la richiesta di Agrisud, affermando che non esiste alcun errore, non residuando dubbi in ordine all’esatta interpretazione della decisione.

Il 10 ottobre 2025, Agrisud ha impugnato, con ricorso per Cassazione, l’Ordinanza del 17 marzo 2025. ADR si è costituita con apposito controricorso.

Procedure concorsuali clienti

- A seguito delle sentenze della Sezione Fallimentare del Tribunale di Roma dichiarative dello stato di insolvenza di Alitalia S.p.A. in a.s., Volare S.p.A. in a.s., Alitalia Express S.p.A. in a.s., Alitalia Servizi S.p.A. in a.s., Alitalia Airport S.p.A. in a.s., tra la fine del 2011 e il 2013 sono stati depositati prima gli stati passivi e successivamente alcuni piani di riparto a seguito dei quali, nel 2014 è pervenuto l’incasso di 10,3 milioni di euro, quale “credito concorsuale” assistito da privilegio. Il 19 marzo 2014 è pervenuto l’incasso di 0,1 milioni di euro come da piano di riparto relativo ad Alitalia Express in a.s.

Appalti

Nella vicenda giudiziaria con l’ATI Alpine Bau, appaltatrice dei lavori di riqualifica delle infrastrutture di volo della Pista 3 dell’aeroporto di Fiumicino, con sentenza del 2014, la Corte di Appello di Roma, respingendo il ricorso di controparte, ha dichiarato risolto il contratto di appalto del 1997, per fatto e colpa dell’ATI appaltatrice. L’atto di appello ribadiva le domande risarcitorie avanzate in primo grado (66 milioni di euro). Nel 2015 il Fallimento Alpine ha proposto ricorso per Cassazione, respinto con ordinanza comunicata il 16 giugno 2020 (c.d. giudizio sull’an).

Nel gennaio 2021, sia il Fallimento Alpine che Itinera SpA (incorporante di Abc Costruzioni, una delle società originarie mandanti dell’ATI) hanno proposto ricorso in Cassazione per revocazione della ordinanza sopramenzionata comunicata nel giugno 2020. All’esito dell’udienza tenutasi il 14 maggio 2024, con ordinanza depositata il 6 agosto 2024, la Corte ha respinto il ricorso in revocazione.

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 (1,2 milioni di euro, oltre rivalutazione, interessi e spese); con sentenza n. 5444/2022, la Corte di Appello di Roma ha accolto le domande di ADR e ha condannato le società dell'ATI alla restituzione delle somme pagate nel 2006 da ADR. La pronuncia è stata impugnata in Cassazione e si è in attesa della fissazione dell'udienza (c.d. giudizio sul quantum).

Seppure in pendenza del giudizio in Corte di Cassazione sul quantum, ADR ha inviato ai legali di Itinera S.p.A. e Toto Holding S.p.A. la richiesta di pagamento dell'importo di 1,9 milioni di euro per sorte, interessi, spese legali ed accessori. In mancanza di adempimento spontaneo delle controparti, ADR ha proceduto con la notifica del precetto, all'esito del quale, nel mese di dicembre 2025, Itinera S.p.A. ha versato ad ADR 1,9 milioni di euro, con riserva di ripetizione all'esito del suddetto giudizio.

Nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale – Master Plan di Fiumicino

Il 16 marzo 2026 ed il 12 maggio 2026 alcuni proprietari di immobili situati nel Comune di Fiumicino hanno presentato ricorsi rispettivamente: i) avverso la delibera con cui il Consiglio comunale, in data 13 gennaio 2026, ha approvato l'avvio del procedimento per la ridefinizione del perimetro della Riserva Statale del Litorale Romano, ritenuta funzionale al progetto di ampliamento aeroportuale; ii) avverso la Deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Fiumicino n. 10 del 13 marzo 2026, avente ad oggetto "Riserva Naturale Statale del Litorale Romano integrazione della proposta di ripermimetrazione finalizzata al ripristino della tratta ferroviaria nel corridoio C5 nell'ambito dello sviluppo dell'area vasta di Fiumicino". ADR si è costituita in entrambi i ricorsi.

Richieste risarcitorie

- Nel 2011 ADR ha ricevuto una richiesta risarcitoria per 24 milioni di dollari per danni diretti da parte della AXA Assicurazioni, assicuratore di Ryanair, per il danno subito dall'aeromobile B737-800 E-IDYG in conseguenza dell'atterraggio di emergenza causato da evento di "bird strike" avvenuto il 10/11/2008 presso l'aeroporto di Ciampino. Dopo periodiche comunicazioni di mera interruzione prescrittiva, ADR a novembre del 2020 ha ricevuto una lettera inviata da AXA a Generali, con la quale, rivalendosi sul proprio assicuratore, richiedeva il risarcimento di 22,8 milioni di dollari per il danno subito dall'aeromobile. Tra gli elementi a supporto della pretesa, l'esito della relazione prodotta nel 2018 dell'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) riguardante la dinamica del sinistro. Anche ad esito della approfondita analisi della documentazione citata, non appaiono ravvedersi responsabilità del gestore aeroportuale sull'accaduto, totalmente ascrivibile all'errata manovra di "go around" effettuata dal pilota del velivolo coinvolto. ADR pertanto respinge, anche per tramite del proprio assicuratore che ne sta curando la gestione, ogni tipo di responsabilità sull'accaduto.

Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori

Al 30 giugno 2026 risultano iscritte riserve dagli appaltatori per 3,6 milioni di euro (in linea con il 31 dicembre 2025) nei confronti del Gruppo. Sulla base delle evidenze pregresse solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori. Le riserve, qualora siano riconosciute, saranno rilevate ad incremento del costo dei diritti concessori.

Se le riserve hanno natura risarcitoria o si riferiscono ad attività manutentive, sono stanziare tra i fondi per rischi e oneri per la parte ritenuta probabile.

10. Rapporti con parti correlate

Le operazioni compiute dal Gruppo ADR con le parti correlate sono state effettuate nell'interesse del Gruppo e fanno parte della ordinaria gestione. Tali operazioni sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti.

Nel corso del periodo 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)	30.06.2026		1° SEMESTRE 2026		31.12.2025		1° SEMESTRE 2025	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI
IMPRESE CONTROLLANTI								
Mundys S.p.A.	42	42.761	0	(397)	373	54.389	83	(474)
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLANTI	42	42.761	0	(397)	373	54.389	83	(474)
IMPRESE CONTROLLATE NON CONSOLIDATE								
UrbanV S.p.A.	95	66	200	(13)	90	133	460	0
TOTALE RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE E NON CONSOLIDATE	95	66	200	(13)	90	133	460	0
JOINT VENTURE								
PARTI CORRELATE								
Telepass S.p.A.	507	105	4.003	(5)	350	105	187	(134)
Autogrill Italia S.p.A.	3.909	3.354	13.974	(421)	2.718	167	13.509	(282)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	0	0	0	(15)	0	0	0	(65)
Retail Italia Network S.r.l.	3	45	148	0	40	0	195	0
Telepass Pay S.p.A.	4	0	0	0	3	0	0	0
Infoblu S.p.A.	0	30	0	0	0	50	0	0
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	229	0	229	0	749	0	304	0
PTSCLAS S.p.A.	0	0	0	(5)	0	29	0	(23)
Edizione S.p.A.	0	28	0	(28)	0	57	0	(28)
Cellnex Italia S.p.A.	4	311	189	(77)	43	613	189	(94)
Vmz Berlin Betreibergesellschaft Mb (Gruppo Yunex)	0	6	0	(34)	11	17	0	(34)
YUNEX GMBH	0	0	0	(730)	0	0	0	0
Azzurra Aeroporti S.r.l.	0	0	6	0	0	0	5	0
LF1 S.r.l.	0	0	0	0	0	0	14	0
Key Management Personnel	0	2.782	0	(1.554)	0	2.525	0	(1.440)
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	4.656	6.661	18.549	(2.869)	3.914	3.563	14.403	(2.100)
TOTALE	4.793	49.488	18.749	(3.279)	4.377	58.085	14.946	(2.574)

I rapporti intrattenuti con Mundys si riferiscono principalmente alla partecipazione delle società del Gruppo ADR al consolidato fiscale di Gruppo e al riaddebito dei costi assicurativi.

I principali rapporti intrattenuti con altre parti correlate sono di seguito riepilogati:

- Telepass S.p.A. (controllata da Mundys): il Gruppo ADR ha conseguito ricavi derivanti dal contratto con Telepass che prevede l'offerta e la gestione, tramite Apparato Telepass, del servizio di sosta presso i parcheggi Easy Parking di ADR Mobility;
- Autogrill Italia S.p.A. (società collegata di Edizione S.p.A. per il tramite della società Avolta): conseguimento ricavi per la subconcessione di spazi, royalty, utenze, parcheggi e servizi vari.

I compensi spettanti ai soggetti che hanno il potere e la responsabilità della pianificazione, direzione e controllo della società e quindi gli amministratori, sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche (c.d. "key management personnel") in carica al 30 giugno 2026 ammontano a 1.554 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)	30.06.2026		1° SEMESTRE 2026		31.12.2025		1° SEMESTRE 2025	
	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI	ATTIVITÀ	PASSIVITÀ	PROVENTI	ONERI
Spea Engineering S.p.A.	0	0	0	0	0	0	170	0
TOTALE RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	0	0	0	0	0	0	170	0

I proventi finanziari verso Spea Engineering S.p.A. del periodo precedente sono relativi ai dividendi incassati da ADR S.p.A. in data 22 aprile 2025.

11. Altre informazioni

11.1 Eventi e operazioni significative non ricorrenti, atipiche e/o inusuali

Nel corso del primo semestre 2026, non sono state poste in essere operazioni significative non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Nel periodo in esame, non sono intervenuti ulteriori eventi significativi non ricorrenti.

11.2 Impatti derivanti dalla situazione macroeconomica

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2026, in accordo agli IFRS e ai recenti richiami delle autorità di vigilanza sui mercati finanziari, il Gruppo ADR ha valutato l'impatto dell'invasione russa dell'Ucraina, della Guerra in Medio Oriente e del conflitto in Israele sulla posizione finanziaria, sulla performance e sui flussi di cassa.

Gli avvenimenti in Ucraina hanno comportato la chiusura per le compagnie aeree europee dello spazio aereo in Russia, con il conseguente azzeramento, dall'inizio del primo trimestre 2022, del traffico per l'Ucraina, la Russia e la Bielorussia.

Nel quadro delle persistenti tensioni in Medio Oriente tra fine febbraio e marzo 2026, in risposta a nuovi picchi di tensione regionale, alcune compagnie hanno dovuto sospendere l'attività a causa della chiusura dello spazio aereo in alcune aree interessate dal conflitto, a volte adottando sospensioni precauzionali o riduzioni temporanee delle rotte su Israele e su alcune destinazioni del Golfo da Roma Fiumicino. Nel primo semestre 2026, il recovery dei movimenti verso il Middle East si attesta al 69% rispetto allo stesso periodo del 2025; tale percentuale sale al 96% nel mese di luglio.

Alla data del presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato, il Gruppo sta monitorando costantemente le evoluzioni di tali conflitti per l'identificazione di ulteriori rischi.

Allo stato attuale si ritiene che non vi siano impatti significativi sulle risorse e sul business del Gruppo.

12. Eventi successivi alla chiusura del periodo

Non si segnalano eventi significativi avvenuti dopo la chiusura del semestre in esame.

Il Consiglio di Amministrazione

Allegati

Allegato 1 - Elenco delle partecipazioni

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE	SOCI	% POSSESSO	% INTERESSENZA GRUPPO ADR	METODO DI CONSOLIDAMENTO O CRITERIO DI VALUTAZIONE
CAPOGRUPPO								
Aeroporti di Roma S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Gestione aeroportuale	Euro	62.224.743				
IMPRESE CONTROLLATE								
ADR Tel S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Telefonia	Euro	600.000	Aeroporti di Roma S.p.A. ADR Ingegneria S.p.A.	99 1	100	Integrale
ADR Assistance S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	Euro	4.000.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Ingegneria S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Coordinamento attività per realizzazione grandi opere aeroportuali	Euro	500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Mobility S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Gestione della sosta e di parcheggi	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Infrastrutture S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Attività edilizia e costruzione	Euro	5.050.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Security S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di controllo e sicurezza	Euro	400.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
Airport Cleaning S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Servizi di pulizia	Euro	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
Leonardo Energia S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Produzione energia elettrica	Euro	742.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
ADR Ventures S.r.l.	Fiumicino (Roma)	Investimenti in startup ad alto potenziale innovativo	Euro	14.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100	100	Integrale
IMPRESE CONTROLLATE NON CONSOLIDATE								
UrbanV S.p.A.	Fiumicino (Roma)	Advanced Air Mobility (AAM) e Urban Air Mobility (UAM)	Euro	190.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	81,29		Valutata con il metodo del patrimonio netto
Capodichino Consortile a R.L.	Fiumicino (Roma)	Realizzazione di un'organizzazione comune per esecuzione lavori del contratto d'appalto presso l'Aeroporto Internazionale di Napoli Capodichino	Euro	10.000	ADR Infrastrutture S.p.A.	53,84		Valutata al costo
ALTRE PARTECIPAZIONI								
Azzurra Aeroporti S.p.A.	Roma	Investimenti immobiliari, finanziari, ecc.	Euro	3.221.234	Aeroporti di Roma S.p.A.	7,77		Valutata al fair value
S.A.CAL. S.p.A.	Lamezia Terme (Catanzaro)	Gestione aeroportuale	Euro	98.920.195	Aeroporti di Roma S.p.A.	1,30		Valutata al fair value
Spea Engineering S.p.A.	Roma	Servizi di ingegneria e progettazione	Euro	6.966.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	1		Valutata al fair value
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Approvvigionamento sul mercato elettrico	Euro	116.330	Aeroporti di Roma S.p.A.	1,15		Valutata al fair value
Convention Bureau Roma & Lazio S.c.r.l.	Roma	Attività connessa turismo MICE ¹ e turismo d'affari	Euro	57.200	Aeroporti di Roma S.p.A.	1 quota		Valutata al fair value
Assaia Inc.	United States	Machine Learning, AI Algorithms applied to turnaround operations	USD	8.244.741	ADR Ventures S.r.l.	2,15		Valutata al fair value

¹MICE (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions)

Relazione della Società di Revisione



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

Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

*Agli Azionisti della
Aeroporti di Roma S.p.A.*

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico e del conto economico complessivo e delle variazioni di patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative, del Gruppo Aeroporti di Roma al 30 giugno 2026. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) emanato dall'International Accounting Standards Board e adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Aeroporti di Roma al 30 giugno 2026 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile



Gruppo Aeroporti di Roma

*Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato
30 giugno 2026*

internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) emanato dall'International Accounting Standards Board e adottato dall'Unione Europea.

Roma, 30 luglio 2026

KPMG S.p.A.



Marco Mele
Socio