

Comunicato Stampa

INFORMATIVA FINANZIARIA AL 30 SETTEMBRE 2020 DEL GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Risultati consolidati dei primi nove mesi del 2020⁽¹⁾

- **I risultati dei primi nove mesi del 2020 risentono dell'impatto della pandemia causata dal Covid-19**
- **Traffico sulla rete del Gruppo in diminuzione del 26,6%**
- **Ricavi operativi pari a 2.297 milioni di euro, con un decremento di 819 milioni di euro (-26%)**
- **Margine operativo lordo (EBITDA), pari a 491 milioni di euro, in riduzione di 1.412 milioni di euro (- 1.199 milioni di euro su base omogenea)⁽²⁾, a causa, oltre che degli effetti della pandemia, dei maggiori accantonamenti al Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali per 500 milioni di euro e al fondo rischi e oneri per 200 milioni di euro in relazione agli impegni assunti da Autostrade per l'Italia con l'invio dell'ultima proposta transattiva formulata al Governo**
- **Perdita del periodo di pertinenza del Gruppo pari a 292 milioni di euro, rispetto all'utile rilevato nei primi nove mesi del 2019 pari a 759 milioni di euro, con un decremento di 1.051 milioni di euro (- 906 milioni di euro su base omogenea)⁽²⁾**
- **Investimenti operativi pari a 345 milioni di euro**

⁽¹⁾ Nel presente comunicato stampa sono presentati e commentati, in aggiunta ai dati risultanti dai prospetti contabili consolidati ufficiali, Indicatori Alternativi di Performance ("IAP"), tra i quali si segnalano l'EBITDA, l'FFO e gli Investimenti operativi. Una descrizione di dettaglio dei principali IAP, inclusa la spiegazione dell'espressione "su base omogenea" utilizzata per il commento delle variazioni di alcuni dati economici e finanziari consolidati, è riportata nel paragrafo "Note metodologiche".

⁽²⁾ L'espressione "su base omogenea" esclude gli effetti connessi al crollo di una sezione del viadotto Polcevera, stima oneri aggiuntivi connessi alla chiusura contestazioni avanzate dal MIT, la variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi e la maggiorazione dell'aliquota IRES del 3,5% per le società concessionarie, come meglio precisato nelle note metodologiche.

Investor Relations

e-mail: investor.relations@autostrade.it

Rapporti con i Media

e-mail: ufficiostampa@autostrade.it

www.autostrade.it

- **Prosegue il piano di manutenzioni incrementali sulle infrastrutture della rete di Autostrade per l'Italia da eseguire nel periodo regolatorio 2020-2024**
- **Cash flow Operativo (“FFO”) pari a 540 milioni di euro, in diminuzione di 642 milioni di euro (- 692 milioni di euro su base omogenea)⁽²⁾**
- **Indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 settembre 2020 pari a 8.388 milioni di euro, in calo di 4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (8.392 milioni di euro)**
- **Proseguono le interlocuzioni con le Istituzioni volte alla chiusura della procedura di presunto grave inadempimento, in particolar modo con riferimento all'approvazione del Piano Economico Finanziario (PEF)**

Roma, 13 novembre 2020 – Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia S.p.A., (nel seguito anche “ASPI” o la “Società”) riunitosi il 12 novembre 2020 sotto la presidenza dell'ing. Giuliano Mari, ha approvato l'informativa finanziaria al 30 settembre 2020 del Gruppo Autostrade per l'Italia.

Ai fini della predisposizione dei dati dei primi nove mesi del 2020, sono stati applicati i principi contabili internazionali (IFRS) omologati dalla Commissione Europea e in vigore al 30 settembre 2020, che non hanno subito variazioni di rilievo rispetto a quelli utilizzati per la redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019.

Nella fase di predisposizione dell'informativa finanziaria al 30 settembre 2020, è stata effettuata una valutazione della capacità della Società e del Gruppo di continuare a operare in continuità, secondo quanto previsto dal Codice civile e dai principi contabili IFRS.

Ad esito delle valutazioni condotte, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha ritenuto superabili i fattori di incertezza emersi, ritenendo pertanto appropriato predisporre l'informativa finanziaria al 30 settembre 2020 nella prospettiva della continuità aziendale, verificati tutti gli elementi e nel presupposto di raggiungere un accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Governo per la definizione del procedimento di presunto grave inadempimento avviato in data 16 agosto 2018.

Si segnala che nei primi nove mesi del 2020 il diffondersi dell'epidemia da Covid-19, la dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano e le misure di

restrizione agli spostamenti adottate hanno avuto effetti significativi sull'andamento del traffico con un impatto complessivo sull'EBITDA stimato in circa 664 milioni di euro (453 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale).

Con riferimento al crollo di una sezione del viadotto Polcevera, avvenuto il 14 agosto 2018, si ricorda che, alla data del 30 settembre 2020:

- è stato disposto - su richiesta del Commissario Straordinario per Genova - il pagamento di complessivi 408 milioni di euro, in particolare 354 milioni di euro al netto dell'acconto residuo per l'avvio delle attività e dell'IVA, corrispondente all'utilizzo complessivo del fondo ripristino e sostituzione (di cui 129 milioni di euro nei primi nove mesi del 2020);
- sono stati erogati 63 milioni di euro di fondi per rischi e oneri correlati ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, alle spese legali nonché ai contributi ad artigiani e imprenditori (di cui 12 milioni di euro nei primi nove mesi del 2020).

Si segnala che i mancati ricavi da pedaggio relativi all'esenzione sull'area genovese nei primi nove mesi del 2020 sono stimati pari a circa 10 milioni di euro (complessivamente pari 26 milioni di euro negli esercizi 2018 e 2019).

Con riferimento alla definizione della procedura di contestazione di grave inadempimento avviata dal Concedente il 16 agosto 2018, come anche descritto nei paragrafi successivi, a seguito delle numerose interlocuzioni intervenute nel corso del 2020 fino alla data di predisposizione del presente comunicato, l'11 luglio 2020 la Società ha formulato una nuova proposta per addivenire a un accordo. In merito a tale proposta, con comunicato del 15 luglio 2020, il Consiglio dei Ministri, alla luce delle citate proposte transattive, "ha ritenuto di avviare l'iter previsto dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo".

Inoltre, sempre in relazione agli impegni assunti con l'invio della nuova proposta, si segnala che il 14 settembre 2020 ASPI ha presentato un aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF), elaborato sulla base delle linee guida previste dalla Delibera Art n. 71/2019 e tenendo conto di quanto emerso dai confronti con il Governo.

Nella suddetta proposta dell'11 luglio 2020, tenendo conto: (i) di quanto emerso dai confronti con il MIT e il MEF fino alla data di predisposizione del presente comunicato e (ii) di quanto previsto all'interno del suddetto PEF, Autostrade per l'Italia si è impegnata, tra le altre cose,

all'assunzione di un importo complessivo di oneri a proprio carico pari a 3.400 milioni di euro, con un incremento di 500 milioni di euro rispetto a quanto previsto nella precedente proposta del 5 marzo 2020, rappresentati da:

- a) un importo pari a 1.500 milioni da destinarsi a riduzioni tariffarie e altre iniziative per favorire l'utenza, già iscritto negli "Altri fondi correnti per rischi ed oneri" in sede di predisposizione della Relazione finanziaria annuale 2019;
- b) un importo di 1.200 milioni di euro per interventi aggiuntivi di manutenzione delle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 – 2024;
- c) un importo di 700 milioni di euro di oneri a carico di ASPi, con la conseguente iscrizione nei primi nove mesi del 2020 di un ulteriore stanziamento tra i fondi rischi e oneri pari a 200 milioni di euro, connessi alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera, ad esenzioni di pedaggio nell'area genovese fino a tutto il 2020, e ad altri oneri connessi.

Successivamente all'approvazione della relazione finanziaria semestrale, coerentemente agli impegni concordati con il Governo previsti nelle successive corrispondenze e in ultimo in quella dell' 8 ottobre 2020 come meglio specificato nel paragrafo "Eventi significativi in ambito regolatorio e legale", si è proceduto ad includere nell'importo pari a 3.400 milioni di euro, in luogo di 1.200 milioni di euro per interventi aggiuntivi di manutenzione di cui al punto b) sopra riportato, un equivalente importo di 1.200 milioni di euro di investimenti che resteranno a esclusivo carico della Società. Si segnala, comunque, che il PEF aggiornato, inviato per ultimo in data 14 settembre 2020, include un piano di manutenzioni incrementali pari a 1.200 milioni di euro che saranno oggetto di remunerazione, coerentemente con le linee guida della delibera Art n. 71/2019.

Dal punto di vista della rappresentazione contabile, si evidenzia, pertanto, che il fondo ripristino e sostituzione di ASPi tiene conto degli impegni di tale piano di manutenzioni incrementali.

Si segnala che il perimetro di consolidamento al 30 settembre 2020 non presenta variazioni significative rispetto a quello del 31 dicembre 2019.

Si evidenzia, infine, che nei periodi a confronto non sono state poste in essere operazioni non ricorrenti, atipiche o inusuali, né con terzi, né con parti correlate.

Andamento gestionale del Gruppo

Andamento del traffico

La mobilità dei primi nove mesi del 2020 ha risentito sensibilmente degli effetti della diffusione del Covid-19 nel Paese, manifestatisi a partire dall'ultima settimana del mese di febbraio, e dei provvedimenti di limitazione degli spostamenti imposti dalle autorità governative a causa dell'emergenza sanitaria.

Nei primi nove mesi del 2020 sulla rete autostradale di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie controllate il traffico è diminuito del 26,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La diminuzione ha riguardato in particolare i chilometri percorsi dai veicoli a "2 assi", in calo del 29,2%, mentre i veicoli a "3 o più assi" hanno segnato una flessione del 9,4%.

Nell'ultimo trimestre (luglio-settembre) il traffico ha fatto registrare una contrazione dell'8,6% rispetto allo stesso trimestre del 2019.

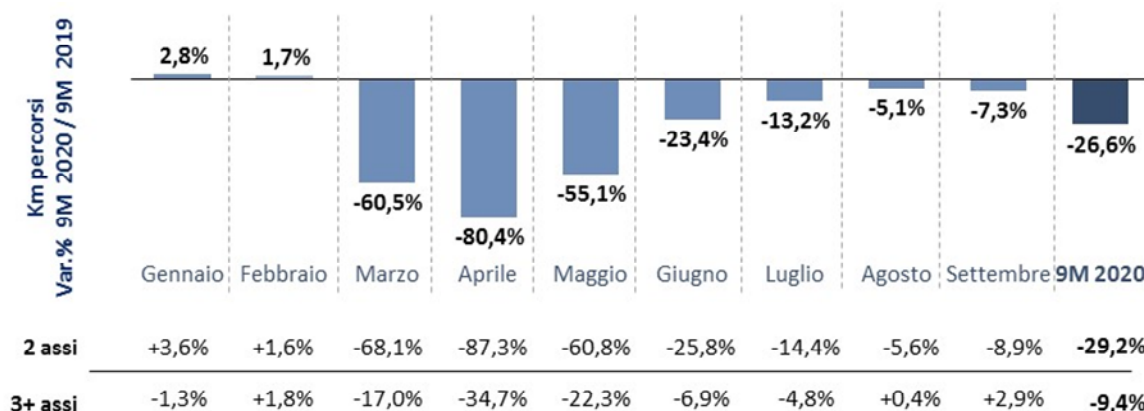
Traffico sulle reti in concessione nei primi nove mesi del 2020

SOCIETA' CONCESSIONARIA	MILIONI KM PERCORSI		Var. %
	PRIMI NOVE MESI 2020	PRIMI NOVE MESI 2019	
Autostrade per l'Italia	27.158,4	37.035,1	-26,7%
Autostrade Meridionali	945,4	1.280,8	-26,2%
Tangenziale di Napoli	519,2	692,3	-25,0%
Società Autostrada Tirrenica	198,4	250,1	-20,7%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	67,6	89,8	-24,7%
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	6,2	9,1	-32,1%
TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA	28.895,2	39.357,2	-26,6%

Dati espressi in milioni di chilometri percorsi, arrotondati alla prima cifra decimale.

La performance del traffico include l'effetto "anno bisestile" pari a 0,22%

Andamento mensile del traffico sulla rete in concessione nei primi nove mesi del 2020



Investimenti operativi

Nei primi nove mesi del 2020 sono proseguiti gli investimenti operativi sulle autostrade del Gruppo che ammontano complessivamente a 345 milioni di euro.

(milioni di euro)	PRIMI NOVE MESI 2020	PRIMI NOVE MESI 2019
Autostrade per l'Italia: Interventi Convenzione 1997	85	162
Autostrade per l'Italia: Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	82	75
Autostrade per l'Italia: altri investimenti (compresi oneri capitalizzati)	138	126
Altre concessionarie (compresi oneri capitalizzati)	5	10
Totale investimenti su infrastrutture in concessione	310	373
Investimenti in altri beni immateriali	23	13
Investimenti in beni materiali	12	9
Totale investimenti operativi	345	395

Per quanto attiene Autostrade per l'Italia, nei primi nove mesi del 2020 sono proseguiti i lavori relativi a:

- interventi previsti nella Convenzione 1997, con particolare riferimento al potenziamento alla terza corsia della A1 nel tratto compreso tra Barberino e Firenze Nord e nel tratto compreso tra Firenze Sud ed Incisa. Tra le attività completate, la più significativa è stata lo scavo della galleria Santa Lucia. La galleria fa parte di un intervento di potenziamento dell'autostrada nel tratto Barberino–Firenze Nord che costituisce la naturale prosecuzione della Variante di Valico. I lavori di scavo sono iniziati il 26 Aprile 2017 e sono terminati l'8 giugno 2020;
- interventi previsti nel IV Atto Aggiuntivo 2002, con particolare riferimento alla realizzazione delle opere complementari agli interventi di ampliamento alla terza corsia sulla A14, agli interventi del Piano Sicurezza Gallerie (interventi di 2° fase), alle opere propedeutiche della Gronda di Genova, e alla realizzazione della quinta corsia della A8 tra Milano e l'interconnessione di Lainate;
- altri investimenti, con particolare riferimento alla prosecuzione degli interventi per l'evoluzione tecnologica ed il miglioramento continuo degli standard di qualità e sicurezza della rete, nonché agli interventi di potenziamento ed adeguamento (cosiddetti in "Grandi Opere") prevalentemente connessi alla realizzazione della quarta corsia dinamica della A4 in area milanese.

Andamento economico-finanziario del Gruppo

Gestione economica consolidata

I “**Ricavi operativi**” dei primi nove mesi del 2020 sono pari a 2.297 milioni di euro e si decrementano di 819 milioni di euro rispetto al periodo di confronto (3.116 milioni di euro).

I “**Ricavi da pedaggio**” sono pari a 2.124 milioni di euro, in riduzione di 693 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2019 (2.817 milioni di euro), in relazione alla netta diminuzione del traffico sulla rete, osservabile a partire da fine febbraio 2020, pari a -26,6%(circa -24% considerando l'effetto positivo del differente mix di traffico di ASPI) e riconducibile essenzialmente agli effetti negativi delle limitazioni e restrizioni agli spostamenti a causa della diffusione del Covid-19. Si evidenzia che nell'ultimo trimestre (luglio-settembre) il traffico ha fatto registrare una contrazione di circa -8,6%.

Si segnala che i ricavi da pedaggio dei primi nove mesi del 2020 includono, per 225 milioni di euro (293 milioni di euro nel periodo di confronto), le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce “oneri concessori”. La riduzione pari a 68 milioni di euro è riconducibile ai minori chilometri percorsi nei primi nove mesi del 2020. Al netto di dette maggiorazioni tariffarie, i ricavi da pedaggio si decrementano di 625 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2019.

Gli “**Altri ricavi operativi**” ammontano a 173 milioni di euro (299 milioni di euro nei primi nove mesi del 2019), in riduzione di 126 milioni di euro principalmente in relazione ai minori proventi da aree di servizio conseguenti alla riduzione dei volumi venduti ed alle iniziative di Autostrade per l'Italia finalizzate al sostegno delle attività economiche dei gestori in seguito all'emergenza Covid-19. Si segnala, inoltre, che i primi nove mesi del 2019 includevano il provento (circa 38 milioni di euro) da rimborsi assicurativi correlati alla quantificazione del risarcimento spettante ad ASPI in relazione alla copertura assicurativa in essere sul Polcevera per la sola responsabilità civile verso terzi.

I “**Costi esterni gestionali**” sono pari a 809 milioni di euro e si incrementano di 188 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2019 (621 milioni di euro). Si segnala che la variazione comprende i costi connessi agli interventi relativi alla ricostruzione del viadotto sul Polcevera

(129 milioni di euro nei primi nove mesi del 2020 e 182 milioni di euro nel periodo di confronto), il cui impatto sull'EBITDA è sostanzialmente compensato tramite l'utilizzo della corrispondente quota di fondo ripristino e sostituzione contabilizzato nella voce "Variazione operativa dei fondi". Escludendo tali oneri, si registra un incremento di 241 milioni di euro prevalentemente riconducibile ai maggiori costi di Autostrade per l'Italia relativi alla prosecuzione dei programmi operativi per la sorveglianza, le ispezioni, la manutenzione e la sicurezza della rete, connessi al piano di manutenzioni incrementali sulle infrastrutture della rete di Autostrade per l'Italia da eseguire nel periodo regolatorio 2020-2024 (in linea con il nuovo Piano Economico Finanziario trasmesso al MIT).

Gli "**Oneri concessori**" ammontano a 275 milioni di euro in riduzione di 86 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2019 (361 milioni di euro) in relazione all'andamento del traffico, ai ricavi da pedaggio e ai contratti di subconcessione.

Il "**Costo del lavoro netto**" è pari a 328 milioni di euro in riduzione di 40 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2019 (368 milioni di euro). Tale variazione è determinata essenzialmente:

- dal decremento della forza media (-215 unità medie), riconducibile sostanzialmente al rallentamento del turn over nel comparto esazione, alla contrazione delle attività derivante dall'emergenza Covid-19 ed al mancato ricorso a personale esattoriale stagionale nel mese di giugno 2020 in Autostrade per l'Italia (post attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO"), parzialmente compensati da inserimenti nei comparti operativi e tecnici;
- dal decremento del costo medio principalmente dovuto a minori costi legati all'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO" ed altri effetti correlati all'emergenza Covid-19, parzialmente compensati dall'incremento degli oneri contrattuali derivanti dal rinnovo del CCNL;
- dal minor fair value rilevato per la valutazione dei piani di incentivazione al management.

La "**Variazione operativa dei fondi**" registra un valore negativo prevalentemente a seguito di un maggiore accantonamento netto di 394 milioni di euro (positivo per un utilizzo netto di 137 milioni di euro nel periodo di confronto), riconducibile essenzialmente a:

- la variazione operativa del fondo ripristino e sostituzione dell'infrastruttura autostradale, che, escludendo gli effetti positivi connessi all'utilizzo per gli interventi correlati alla

demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (129 milioni di euro, quale quota già accantonata in esercizi precedenti), registra un accantonamento di 322 milioni di euro. Tale accantonamento è riconducibile essenzialmente al piano di manutenzioni incrementali sulle infrastrutture della rete di Autostrade per l'Italia da eseguire nel periodo regolatorio 2020-2024 (in linea con il nuovo Piano Economico Finanziario trasmesso al MIT);

- lo stanziamento a fondo rischi e oneri di Autostrade per l'Italia, pari a 200 milioni di euro (136 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale), connessi all'aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, come già citato in premessa.

Il **“Margine operativo lordo” (EBITDA)**, pari a 491 milioni di euro, si decrementa di 1.412 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2019 (1.903 milioni di euro), essenzialmente per i già citati effetti sui ricavi connessi alle limitazioni agli spostamenti in seguito all'emergenza Covid-19 e per la variazione operativa dei fondi. Su base omogenea, l'EBITDA si decrementa di 1.199 milioni di euro (-62%).

Gli **“Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi”**, sono pari a 500 milioni di euro e si incrementano di 11 milioni di euro rispetto al periodo di confronto (489 milioni di euro).

Il **“Margine operativo” (EBIT)** è pertanto negativo per 9 milioni di euro, con un decremento di 1.423 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2019 (positivo per 1.414 milioni di euro).

Gli **“Oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari”** sono pari a 369 milioni di euro e si incrementano di 52 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2019 (317 milioni di euro), essenzialmente a seguito dei maggiori oneri finanziari riconducibili agli effetti della modifica del trattamento contabile dei derivati riclassificati di non hedge accounting nel corso del 2019.

Gli **“(Oneri)/proventi fiscali”**, registrano un valore positivo pari a 88 milioni di euro nei primi nove mesi del 2020 (oneri pari a 397 milioni di euro nel corrispondente periodo del 2019).

Sulla variazione incidono:

- il maggior stanziamento di imposte anticipate di Autostrade per l'Italia in relazione al fondo ripristino e sostituzione (113 milioni di euro);
- lo stanziamento di imposte anticipate nei primi nove mesi del 2020 (64 milioni di euro) in relazione all'aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, come già citato in premessa;
- le minori imposte correnti nei periodi a confronto (215 milioni di euro), essenzialmente correlate all'effetto Covid-19 nei primi nove mesi del 2020.

La voce "**Utile/(perdita) del periodo**" è negativa per 295 milioni di euro e si confronta con un utile del periodo di 769 milioni di euro dei primi nove mesi del 2019; su base omogenea la voce presenta una perdita pari 126 milioni di euro e si decrementa di 919 milioni di euro rispetto all'utile dei primi nove mesi del 2019.

La voce "**Utile/(perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo**" è negativa per 292 milioni di euro e si confronta con un utile di 759 milioni di euro dei primi nove mesi del 2019; su base omogenea la voce si decrementa di 906 milioni di euro rispetto all'utile dei primi nove mesi del 2019.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO (*)

Milioni di euro	Primi nove mesi 2020	Primi nove mesi 2019	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	2.124	2.817	-693	-25
Altri ricavi operativi	173	299	-126	-42
Totale ricavi operativi	2.297	3.116	-819	-26
Costi esterni gestionali	-809	-621	-188	30
Oneri concessori	-275	-361	86	-24
Costo del lavoro netto	-328	-368	40	-11
Variazione operativa dei fondi	-394	137	-531	n.s.
Totale costi operativi netti	-1.806	-1.213	-593	49
Margine operativo lordo (EBITDA)	491	1.903	-1.412	-74
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi	-500	-489	-11	2
Margine operativo (EBIT)	-9	1.414	-1.423	n.s.
Oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari	-369	-317	-52	16
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-6	-1	-5	n.s.
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	-384	1.096	-1.480	n.s.
(Oneri)/proventi fiscali	88	-327	415	n.s.
Risultato delle attività operative in funzionamento	-296	769	-1.065	n.s.
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	1	-	1	n.s.
Utile/(Perdita) del periodo	-295	769	-1.064	n.s.
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza di Terzi	-3	10	-13	n.s.
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo	-292	759	-1.051	n.s.

	Primi nove mesi 2020	Primi nove mesi 2019	Variazione
Utile/(Perdita) base per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	-0,47	1,22	-1,69
<i>di cui:</i>			
- da attività operative in funzionamento	-0,47	1,22	-1,69
- da attività operative cessate	-	-	-
Utile/(Perdita) diluita per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	-0,47	1,22	-1,69
<i>di cui:</i>			
- da attività operative in funzionamento	-0,47	1,22	-1,69
- da attività operative cessate	-	-	-

(*) Per la riconduzione al prospetto di conto economico consolidato ufficiale si rimanda al paragrafo "Note metodologiche".

Struttura patrimoniale–finanziaria consolidata

Al 30 settembre 2020, le “**Attività non finanziarie non correnti**” sono pari a 17.697 milioni di euro e si decrementano di 311 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (18.008 milioni di euro), principalmente per gli ammortamenti dei diritti concessori immateriali (452 milioni di euro), parzialmente compensati dagli investimenti realizzati nel periodo in opere con benefici economici aggiuntivi (105 milioni di euro) e dall’aggiornamento delle stime degli investimenti previsti in opere senza benefici economici aggiuntivi in relazione anche alla sensibile riduzione dei tassi di interesse del periodo (35 milioni di euro).

Il “**Capitale d’esercizio**” presenta un saldo negativo pari a 3.986 milioni di euro (negativo per 3.692 al 31 dicembre 2019). La variazione pari a 294 milioni di euro è riconducibile principalmente ai seguenti effetti combinati:

- l’incremento di 268 milioni di euro della quota corrente dei fondi per impegni da convezione, prevalentemente in relazione all’aggiornamento degli investimenti pianificati nei prossimi dodici mesi;
- l’incremento della quota corrente dei fondi per accantonamenti pari a 170 milioni di euro, su cui incide essenzialmente il già citato accantonamento, pari a 200 milioni di euro, connesso all’aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, come già citato in premessa;
- il decremento delle passività commerciali per 48 milioni di euro, essenzialmente riconducibile ai minori debiti di Autostrade per l’Italia verso società interconnesse e dei pedaggi in corso di regolazione, ascrivibili alla riduzione dei volumi di traffico registrati nel periodo per effetto del Covid-19, e ai minori debiti verso fornitori principalmente originati dalle dinamiche relative agli investimenti e alle forniture di beni e servizi nel periodo di riferimento.

Le “**Passività non finanziarie non correnti**” sono pari a 3.382 milioni di euro e si decrementano di 322 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (3.704 milioni di euro). La variazione è determinata principalmente da:

- il decremento di 440 milioni di euro della quota non corrente del fondo per impegni da convenzione, essenzialmente attribuibile alla riduzione per la riclassifica della quota corrente (473 milioni di euro), parzialmente compensata dall’aggiornamento degli investimenti previsti a finire correlato alla stima delle opere ancora da realizzare (35

milioni di euro);

- il decremento di 99 milioni di euro delle passività per imposte differite;
- l'incremento di 222 milioni di euro della quota non corrente dei fondi per accantonamenti, prevalentemente in relazione al già citato accantonamento del fondo ripristino e sostituzione dell'infrastruttura autostradale;

Il “**Capitale investito netto**” è pari a 10.329 milioni di euro, con un decremento di 283 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2019 (10.612 milioni di euro).

Il “**Patrimonio netto**” ammonta a 1.941 milioni di euro (2.220 milioni di euro al 31 dicembre 2019). Il “**Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo**”, pari a 1.587 milioni di euro presenta un decremento complessivo di 277 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (1.864 milioni di euro), essenzialmente in relazione alla perdita del periodo. Il “**Patrimonio netto di pertinenza di Terzi**” è pari a 354 milioni di euro e diminuisce di 2 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (356 milioni di euro).

Al 30 settembre 2020, il Gruppo presenta un “**Indebitamento finanziario netto**” pari a 8.388 milioni di euro, in calo di 4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (8.392 milioni di euro).

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA (*)

Milioni di euro	30/09/2020	31/12/2019	Variazione
Attività non finanziarie non correnti (A)	17.697	18.008	-311
Capitale d'esercizio (B)	-3.986	-3.692	-294
Capitale investito lordo (C=A+B)	13.711	14.316	-605
Passività non finanziarie non correnti (D)	-3.382	-3.704	322
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	10.329	10.612	-283
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	1.587	1.864	-277
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	354	356	-2
Patrimonio netto (F)	1.941	2.220	-279
Indebitamento finanziario netto non corrente (G)	7.184	9.334	-2.150
Posizione finanziaria netta corrente (H)	1.204	-942	2.146
Indebitamento finanziario netto (I=G+H)	8.388	8.392	-4
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)	10.329	10.612	-283

(*) Per la riconduzione al prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata ufficiale si rimanda al paragrafo "Note metodologiche".

Con riferimento all'indebitamento finanziario netto, si segnala che, esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1 al paragrafo 69, al 30 settembre 2020 una porzione dei finanziamenti a medio lungo-termine verso BEI e CDP, per un ammontare complessivo pari a 1.467 milioni di euro, è stata riclassificata nella quota corrente dei finanziamenti a medio-lungo termine. Resta fermo tuttavia che il declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio 2020, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere dapprima protezioni aggiuntive. Solo qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero quindi la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere. Si evidenzia infine che, alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti avevano avanzato alcuna richiesta di rimborso.

Si segnala che nel mese di marzo 2020 è stato rimborsato il prestito obbligazionario di importo nominale residuo pari a 502 milioni di euro e cedola del 4,375% garantito da Atlantia. Si evidenzia, inoltre, l'utilizzo per 350 milioni di euro (a tasso fisso dell'1,5% e con scadenza il 15 dicembre 2020) della prima tranche della linea di credito stipulata con Atlantia pari a

400 milioni di euro con scadenza 15 gennaio 2021 (utilizzabile entro il 15 dicembre 2020). L'utilizzo è parte dell'azione di supporto finanziario prestato da Atlantia che si è impegnata a mettere a disposizione della Società un finanziamento fino ad un ammontare massimo di 900 milioni di euro suddiviso in due tranches erogabili entro il 31 dicembre 2020 con scadenza il 31 dicembre 2021. L'utilizzo delle linee è condizionato al persistere del presupposto della continuità aziendale o all'assenza di fatti e circostanze – non risolvibili con tale supporto finanziario – che possano compromettere la capacità della Società stessa di adempiere alle proprie obbligazioni di pagamento.

Sempre con riferimento alla situazione finanziaria, nel mese di maggio 2020, Autostrade per l'Italia ha avviato l'istruttoria per poter accedere a un prestito fino a 1.250 milioni di euro assistito dalla garanzia SACE, così come previsto dall'art. 1 comma 7 del D.L. 23 dell'8 Aprile 2020 (cosiddetto Decreto Liquidità). La società ha ritenuto di poter accedere a tale garanzia in considerazione del suo ruolo strategico e più in particolare vista la sua "incidenza su infrastrutture critiche e strategiche" e visto l'"impatto sui livelli occupazionali e sul mercato del lavoro". Alla data di predisposizione del presente documento l'istruttoria è in corso.

Al 30 settembre 2020, il Gruppo dispone di linee di finanziamento per un importo pari a 1.405 milioni di euro con una vita media residua ponderata di circa cinque anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa un anno e sette mesi. Nell'ambito di queste linee prosegue il dialogo volto a verificare la sussistenza delle condizioni sospensive all'erogazione della linea di credito Revolving stipulata nel 2017 da Autostrade per l'Italia con Cassa Depositi e Prestiti.

Gestione finanziaria consolidata

Il "**Flusso finanziario netto da attività di esercizio**" dei primi nove mesi del 2020 è pari a 381 milioni di euro e si decrementa di 892 milioni di euro rispetto al periodo di confronto del 2019 (positivo per 1.273 milioni di euro) per:

- il decremento dell'FFO-Cash Flow Operativo di 642 milioni di euro, su cui incidono gli effetti negativi connessi alla diffusione del Covid-19 (453 milioni di euro) e il minore flusso generato dalla gestione operativa. Su base omogenea l'FFO-Cash Flow Operativo dei primi nove mesi del 2020 diminuisce di 692 milioni di euro (-51%) rispetto al periodo precedente;

- il maggiore flusso assorbito dal capitale operativo e delle attività e passività non finanziarie (complessivamente pari a 250 milioni di euro). Si evidenzia che i flussi finanziari dei primi nove mesi del 2020, negativi per 159 milioni di euro, risentono prevalentemente del già commentato decremento delle passività commerciali.

Il **“Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie”** è negativo per 344 milioni di euro con un decremento di 50 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2019 (394 milioni di euro), in relazione essenzialmente ai minori investimenti operativi del periodo.

Il **“Flusso finanziario netto per capitale proprio”** presenta saldo nullo nei primi nove mesi del 2020, con un decremento rispetto al periodo di confronto pari a 319 milioni di euro, in relazione ai dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e dalle altre società del Gruppo a soci terzi nell'omologo periodo del 2019.

Nei primi nove mesi del 2020, si rilevano, inoltre, altre variazioni che determinano un incremento dell'indebitamento finanziario netto per 33 milioni di euro (192 milioni di euro nei primi nove mesi del 2019), attribuibili essenzialmente all'incremento del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati classificati come di non hedge accounting.

L'impatto complessivo dei flussi sopra commentati comporta un decremento complessivo dell'indebitamento finanziario netto di 4 milioni di euro nei primi nove mesi del 2020, rispetto al 31 dicembre 2019.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO (*)

Milioni di euro	Primi nove mesi 2020	Primi nove mesi 2019
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
FFO - Cash Flow Operativo	540	1.182
Variazione del capitale operativo	-38	13
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	-121	78
Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)	381	1.273
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE		
Investimenti operativi	-345	-395
Contributi su attività in concessione	-	2
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)	-	1
Investimenti in partecipazioni	-	-3
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate	1	1
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie (B)	-344	-394
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO		
Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e da società del Gruppo a soci terzi	-	-319
Flusso finanziario netto per capitale proprio (C)	-	-319
Flusso finanziario netto generato (assorbito) nel periodo (A+B+C)	37	560
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (D)	-33	-192
Decremento/(Incremento) dell'indebitamento finanziario netto del periodo (A+B+C+D)	4	368
Indebitamento finanziario netto a inizio periodo	-8.392	-8.813
Indebitamento finanziario netto a fine periodo	-8.388	-8.445

(*) Per la riconduzione al prospetto di rendiconto finanziario consolidato ufficiale si rimanda al paragrafo "Note metodologiche".

Eventi significativi in ambito regolatorio e legale

Con riferimento ai principali eventi legali e regolatori di rilievo per le società del Gruppo, in aggiunta a quanto già descritto nella Relazione finanziaria annuale 2019 e alla Relazione finanziaria semestrale 2020 cui si rinvia, si riporta di seguito una descrizione degli sviluppi o di nuovi eventi intercorsi sino alla data di approvazione della presente Informativa finanziaria al 30 settembre 2020.

Interlocuzioni con il Governo circa il procedimento di contestazione di asserito grave inadempimento

Si fa riferimento alle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (“MIT”), il Ministero dell’Economia e delle Finanze (“MEF”) e la Presidenza del Consiglio dei Ministri, finalizzate alla ricerca di una soluzione negoziale nell’ambito del procedimento di contestazione di asserito grave inadempimento instaurato dallo stesso MIT a seguito del crollo di una sezione del Viadotto Polcevera. A seguito delle lettere di Autostrade per l’Italia (“ASPI”) dell’11, 13, 14 e 15 luglio 2020, queste ultime due a firma anche della controllante Atlantia - con le quali è stata formulata una proposta per la definizione della procedura di contestazione di cui sopra - e della condivisione da parte del Governo delle misure ivi previste (come da comunicato della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 15 luglio), si è tenuto in data 31 luglio 2020 un incontro tra ASPI, il MIT, il MEF e la Presidenza del Consiglio dei Ministri volto alla definizione del procedimento e alla condivisione dei relativi atti. Durante l’incontro le predette Amministrazioni hanno consegnato due bozze di documento, denominate rispettivamente, “Accordo” e “Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica” che hanno ad oggetto, *inter alia*, una ridefinizione di numerose clausole convenzionali ed obblighi del concessionario, la ridefinizione di numerosi elementi del Piano Economico Finanziario (“PEF”), nonché l’indicazione delle modalità procedurali e delle condizioni per la conclusione del procedimento di contestazione e per l’entrata in vigore del nuovo Atto Aggiuntivo e del nuovo PEF. Con nota del 4 agosto 2020, ASPI, avendo verificato che nelle bozze sopra citate erano presenti anche alcuni obblighi ed impegni, a carico del concessionario diversamente modulati rispetto a quelli contenuti e condivisi precedentemente, ha trasmesso nuovamente alle Amministrazioni le bozze di “Accordo” e “Schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica” con l’indicazione delle modifiche necessarie per assicurare la corrispondenza tra i due testi e la proposta di soluzione negoziale già condivisa.

Con nota del 23 settembre 2020, il Governo ha nuovamente inviato il testo della bozza di accordo specificando di aver accolto alcune delle proposte di revisione formulate da ASPI e precisando, con riferimento ai profili non accolti, tra l'altro che non può essere eliminata la condizione che subordina l'efficacia dell'atto transattivo all'esito dei negoziati tra Atlantia e Cassa Depositi e Prestiti ("CDP").

In riscontro a tale ultima missiva, ASPI ha inviato la nota del 29 settembre 2020 con la quale ha trasmesso alle Amministrazioni, e per conoscenza ad Atlantia, l'Accordo per successiva finalizzazione e ratifica, con le modifiche ritenute necessarie in conformità agli impegni assunti e la sola richiesta di eliminazione della citata clausola sospensiva che condiziona l'efficacia della transazione al perfezionamento dell'operazione societaria con l'ingresso di CDP nel capitale sociale di ASPI. Con la medesima nota, ASPI ha fatto presente che, in caso di indisponibilità del Governo a finalizzare l'accordo già raggiunto, sarebbero rimasti fermi i diritti sanciti dalla Convenzione dalla stessa già rappresentati con la lettera del 22 giugno 2020.

Sono proseguiti nelle settimane successive e sono tuttora in corso gli incontri con le Amministrazioni allo scopo di raggiungere un accordo.

In data 2 ottobre, ASPI - facendo riferimento alla propria corrispondenza intercorsa in merito ai rilievi mossi nell'ambito della procedura di contestazione di grave inadempimento, mai riscontrata dal Concedente - ha trasmesso a quest'ultimo la Relazione Tecnica predisposta dai propri consulenti nell'ambito del procedimento penale presso il Tribunale di Genova, che individua le effettive cause che hanno determinato il crollo di una sezione del viadotto Polcevera, riferibili ad eventi esterni alla responsabilità del Concessionario. La Relazione Tecnica evidenzia che si tratta segnatamente di vizi occulti nella costruzione del Ponte, non rilevabili in alcun modo nel corso delle attività manutentive, e di eventi esterni occorsi in quel frangente.

Nel dichiararsi disponibile ad un sollecito incontro per qualunque chiarimento, ASPI ha quindi sollecitato una celere definizione della Procedura di contestazione.

Nella stessa data del 2 ottobre ASPI ha comunicato all'ANAS che, sulla base delle analisi e degli accertamenti tuttora in corso nell'ambito dell'incidente probatorio, il viadotto Polcevera risultava affetto da vizi e difetti costruttivi, precedentemente non rilevabili, né supponibili, riservandosi o ogni più opportuna iniziativa e pretesa verso la stessa in qualità di committente allora dell'opera e facendo salvo ogni diritto di rivalsa.

Con nota dell'8 ottobre 2020, inviata al MIT, al MEF e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ASPI ha ribadito la volontà di pervenire alla soluzione negoziale della Procedura di

contestazione. In tale prospettiva, al solo fine di ulteriormente agevolare la sottoscrizione dell'Accordo, si è dichiarata disponibile a sottoscrivere il testo di Accordo inviato in allegato alla lettera del Governo del 23 settembre senza alcuna modifica e con la sola eliminazione della condizione che subordina l'efficacia della transazione al perfezionamento dell'operazione societaria con l'ingresso di CDP nel capitale sociale di ASPI per le ragioni rappresentate nelle pregresse comunicazioni.

Con nota del 5 novembre 2020 ASPI, nel richiamare la lettera dell'8 ottobre 2020 con la quale ha manifestato la propria disponibilità a firmare l'Accordo e nel ricordare che lo stesso insieme alla condivisione dell'aggiornamento del PEF e dell'Atto aggiuntivo, costituiscono tre elementi dell'unitaria definizione negoziale della Procedura di Contestazione, ha trasmesso al Concedente lo schema di Atto Aggiuntivo con le proposte di modifica già oggetto di confronto con il Concedente stesso. Con la medesima nota è stato richiesto un incontro per addivenire al testo finale dell'Atto Aggiuntivo.

[Aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario di ASPI](#)

In relazione alla procedura di aggiornamento del PEF, ASPI con nota del 23 luglio ha trasmesso al Concedente il PEF aggiornato, specificando che lo stesso non possa essere considerato isolatamente ma debba essere definito, ai fini della sua validità, unitamente all'Atto Aggiuntivo e all'Atto di definizione consensuale del procedimento che costituiscono un unicum dell'accordo. Il MIT, con successiva nota del 3 agosto 2020 ha indicato le risultanze delle valutazioni istruttorie effettuate, unitamente alle azioni correttive da apportare. Il 1° settembre 2020 ASPI, a seguito delle interlocuzioni intercorse con il Concedente e con il Governo, ha trasmesso agli stessi una ulteriore elaborazione del medesimo Piano Finanziario, che tiene conto delle osservazioni formulate dal Concedente con la nota del 3 agosto 2020 e delle successive interlocuzioni con gli esponenti incaricati del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

ASPI, a seguito di ulteriori interlocuzioni intercorse con il Concedente ed il Governo ha trasmesso nuovamente, con nota del 14 settembre, il PEF nel quale sono state inserite, come richiesto dal Concedente alcune precisazioni e tabelle riepilogative.

In data 14 ottobre 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha pubblicato sul proprio sito istituzionale il parere reso al MIT ai sensi dell'art. 43 del D.L. n. 201 del 2011 avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano economico finanziario relativo alla Convenzione Unica tra ANAS e ASPI, nel quale la stessa Autorità esprime delle osservazioni critiche rispetto al Piano elaborato da ASPI, il quale, seppur orientato a recepire il Sistema Tariffario elaborato

all'Autorità, presenterebbe alcune asserite difformità applicative rispetto allo stesso, potenzialmente idonee a riflettersi anche sui livelli tariffari applicabili all'utenza.

Con nota del 17 ottobre 2020 inviata al Concedente e alle altre Amministrazioni, ASPI, ha formulato alcune considerazioni relative al parere espresso dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in merito alla proposta di aggiornamento del PEF, ricordando che, nonostante il contenzioso in atto relativo all'introduzione del nuovo sistema tariffario elaborato dall'Autorità, ASPI si è resa disponibile a valutare la possibile applicazione del nuovo sistema tariffario con modalità concordate con il Concedente, nell'ambito della definizione consensuale della procedura di contestazione di grave inadempimento in un contesto unitario con l'Accordo e l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica. In considerazione di ciò, ASPI ha invitato le Amministrazioni coinvolte ad assumere tutte le necessarie iniziative per pervenire rapidamente nei termini convenuti all'approvazione del PEF trasmesso il 14 settembre 2020, ed a sottoscrivere celermente l'Accordo per la definizione della Procedura, nei termini di cui alla precedente comunicazione dell'8 ottobre 2020, rappresentando l'immediata disponibilità a condividere il testo dell'Atto Aggiuntivo.

Con lettera del 22 ottobre 2020 il Concedente - nel far riferimento alla proposta di piano economico finanziario presentato da ASPI il 14 settembre 2020 ed al parere reso dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti - ha chiesto ad ASPI di integrare e aggiornare la proposta di piano e di fornire chiarimenti, precisazioni e documentazione in ordine ad alcuni aspetti sollevati dall'Autorità.

A tale proposito, si evidenzia che proseguono le interlocuzioni con il Ministero volte ad una finalizzazione della procedura di aggiornamento del Piano Economico Finanziario.

[Verifica straordinaria gallerie – Circolare ministeriale n. 6736/61A1 del 19.7.1967 – Apertura procedimento di contestazione di grave inadempimento ai sensi degli art. 8 della Convenzione Unica](#)

Con riferimento alla nota del 22 luglio 2020 di avvio del procedimento di contestazione di grave inadempimento ai sensi dell'art. 8 della Convenzione Unica, avente ad oggetto le attività di verifica condotte da ASPI sulle gallerie ricomprese nella rete dalla stessa gestita, con particolare riferimento a quelle della Regione Liguria, ASPI stessa in data 21 agosto 2020 ha trasmesso al Concedente le proprie controdeduzioni, chiedendo allo stesso di disporre l'archiviazione della procedura per l'insussistenza del grave inadempimento imputato, facendo comunque istanza di essere audita al fine di fornire ulteriori chiarimenti.

Le controdeduzioni trasmesse da ASPI contengono una articolata e puntuale relazione, nella quale viene ripercorso lo stato delle interlocuzioni e della corrispondenza intercorsa con il Concedente in materia di modalità di ispezione delle gallerie autostradali. Quanto sopra al fine di dimostrare, in modo inequivocabile, da un lato, l'interpretazione uniforme data alla normativa di riferimento da parte dei concessionari e dello stesso Concedente fino a maggio 2020, dall'altro, il continuo mutamento interpretativo da parte del Concedente stesso della normativa anzidetta nel periodo ricompreso tra la fine di maggio e luglio 2020 e, comunque, il tempestivo allineamento da parte di ASPI alle prescrizioni, peraltro contrastanti tra di loro, fornite dal Concedente in tale ultimo lasso di tempo sulle modalità di ispezione delle gallerie.

Indagine della Procura di Genova

A seguito del già riferito crollo del Viadotto Polcevera, è stato incardinato un procedimento penale innanzi al Tribunale di Genova con l'iscrizione nel registro di 39 persone, comprendenti, all'epoca, dirigenti e funzionari della Direzione Generale di Roma e della Direzione di Tronco competente di Genova, per i reati previsti e puniti dagli artt.: 449-434 c.p. ("crollo colposo di costruzioni"); 449-432 c.p. ("attentato alla sicurezza dei trasporti aggravato dal disastro"); 589-bis, co. 1, c.p. ("omicidio stradale colposo"); 590-bis, co. 1, c.p. ("lesioni personali stradali gravi o gravissime"); 589, co. 1, 2 e 3 c.p. ("omicidio colposo plurimo con violazione della normativa in materia antinfortunistica"); 590, co. 1, 3 e 4 c.p. ("lesioni colpose plurime con violazione della normativa in materia antinfortunistica"). Inoltre, a tre dirigenti di ASPI è stata successivamente contestata l'ipotesi di reato di cui agli artt. 110 e 479 del codice penale ("falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici"). Nello stesso procedimento, risulta, altresì, indagata ASPI ai sensi dell'art. 25-septies del D.Lgs. n. 231/2001, rubricato "Omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro".

Sono stati disposti dal Giudice per le Indagini Preliminari (GIP) due incidenti probatori. Il primo, volto ad accertare lo stato dei luoghi e delle cose al momento del crollo, si è concluso con il deposito da parte dei periti del primo elaborato il 31 luglio 2019, cui è seguita l'udienza del 20 settembre 2019 per l'esame dello stesso. Avuto, invece, riguardo al secondo incidente probatorio, il cui scopo è quello di accertare le cause che hanno provocato il crollo, in occasione dell'udienza del 14 luglio 2020, dopo il giuramento di un nuovo membro del collegio peritale, il GIP ha prorogato ulteriormente sia il termine per la conclusione delle operazioni peritali sino al 15 ottobre 2020 sia, conseguentemente, quello per il deposito dell'elaborato

peritale al 31 ottobre 2020, con fissazione del calendario delle udienze per la discussione a partire dal 1° dicembre 2020.

Con successivo provvedimento del 15 ottobre u.s. il GIP, previa richiesta di ulteriori approfondimenti tecnici da parte del collegio dei Periti, ha disposto la proroga del termine per la conclusione delle attività al 30 ottobre p.v. e del deposito dell'elaborato peritale al 30 novembre p.v., nonché differito la prima udienza per la discussione all'11 gennaio 2021.

[Gara per l'affidamento in concessione dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno](#)

Nell'ambito del giudizio promosso da Autostrade Meridionali davanti al TAR Campania, per l'annullamento, previa sospensione, del provvedimento di aggiudicazione in favore del Consorzio SIS della procedura di gara per la nuova concessione della A3 Napoli - Pompei – Salerno, in data 13 maggio 2020 il Tribunale ha pronunciato un'ordinanza con cui ha rigettato l'istanza cautelare con la quale Autostrade Meridionali richiedeva la sospensione provvisoria dell'atto di aggiudicazione ed, al contempo, ha fissato l'udienza per la discussione del merito per il 7 ottobre 2020. A seguito dell'udienza, in data 21 ottobre 2020 è stata pubblicata la sentenza con cui il TAR Campania ha rigettato il ricorso presentato da Autostrade Meridionali e, per l'effetto dichiarato improcedibile il ricorso presentato da SIS.

[Indagine della Procura di Genova relativa alla progettazione ed installazione di barriere integrate sicurezza e antirumore modello "Integautos" in A12](#)

Il nuovo filone di inchiesta, che trae origine da due incidenti avvenuti in data 6 novembre 2016 e 17 gennaio 2017 per il cedimento delle predette barriere posizionate rispettivamente sui viadotti Rio Rezza e Rio Castagna in A12, ipotizza i reati di cui agli artt. 110 (concorso di persone nel reato), 81 (reato continuato), 356 (frode nelle pubbliche forniture, con l'aggravante di cui al co. 2 in relazione all'art. 355, co. 2 n. 1, rubricato inadempimento di contratti di pubbliche forniture, per aver commesso il reato su cose od opere destinate alla comunicazione per terra), 432 (attentato alla sicurezza dei trasporti) e 61 n. 9 (con l'aggravante di aver agito con violazione dei doveri derivanti da una pubblica funzione e cioè l'esercizio della rete autostradale in concessione) c.p.

In data 11 novembre 2020 è stata emessa dal GIP di Genova un'ordinanza applicativa di misure cautelari personali a carico di 4 ex manager e 2 dipendenti con competenze tecniche attualmente in servizio di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Più nello specifico, per 3 ex manager della Società è stata applicata la misura cautelare degli arresti domiciliari, per un altro ex manager e per i 2 dipendenti attualmente in servizio la sospensione dall'esercizio di un pubblico servizio per la durata di 12 mesi, con interdizione allo svolgimento di qualsiasi attività ad esso inerente, congiunta con la misura cautelare del divieto temporaneo di esercitare attività professionali analoghe a quelle esercitate in favore di soggetti pubblici o privati, in materia di sicurezza della circolazione stradale e dei trasporti, per la durata di 12 mesi.

Per quanto concerne i due dipendenti in servizio, la Società ha già provveduto alla loro sospensione, riservandosi ogni ulteriore provvedimento all'esito di più approfondite verifiche.

La totalità di queste barriere (presenti su circa 60 km dei 3000 km di rete) è già stata verificata e messa in sicurezza con opportuni interventi tecnici tra la fine del 2019 e gennaio 2020, a seguito di un'attenta valutazione delle infrastrutture messa in atto dalla Società su tutta la rete autostradale per quanto concerne la resistenza agli urti e alla spinta del vento.

Per tali barriere è stato parallelamente definito ad Aprile 2020 un piano di sostituzione, di intesa con il Concedente. La spesa per gli interventi di sostituzione è pari a circa 170 milioni di euro e sarà a completo carico della Società.

Considerata tuttavia la gravità dei fatti oggetto dell'ordinanza, la Società, anche all'esito di una più esaustiva ricostruzione della vicenda in questione, si riserva ogni ulteriore valutazione per tutelare la propria reputazione presso le sedi ritenute più opportune.

Eventi societari

In data 14 settembre 2020 il CDA di Atlantia S.p.A. ha approvato un processo c.d. di «dual track» al fine di pervenire alla dismissione dell'intera partecipazione in ASPI.

Tale processo potrà attivarsi attraverso:

- vendita dell'intera quota dell'88% del capitale di ASPI tramite processo competitivo;
- scissione parziale e proporzionale e conferimento di, rispettivamente, il 55% e il 33% del capitale sociale di ASPI nella neo-costituita Autostrade Concessioni e Costruzioni S.p.A. da quotarsi in Borsa con l'uscita di Atlantia dal suo capitale;
- entrambe le operazioni sono sottoposte ad alcune condizioni sospensive, tra cui la finalizzazione dell'Atto Transattivo tra ASPI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il «consent» da parte dei finanziatori/obbligazionisti di entrambe le Società.

Successivamente, in data 13 ottobre 2020 il CDA di Atlantia ha confermato la propria disponibilità a valutare un'eventuale proposta da parte di Cassa Depositi e Prestiti (CDP) - unitamente ad altri investitori nazionali e internazionali - per un possibile accordo, relativo all'acquisto dell'integrale pacchetto azionario (pari all'88,06%) della controllata Autostrade per l'Italia S.p.A., idoneo ad assicurare l'adeguata valorizzazione di mercato della partecipazione medesima. Ad oggi le trattative sono ancora in corso.

Con il perfezionamento dell'operazione e il conseguente cambio di controllo, sarà avviato un percorso con gli istituti finanziatori e i *bond-holders* per ottenere, attraverso un processo di *consent solicitation*, i necessari *waiver* all'esercizio delle clausole che consentirebbero il rimborso anticipato di alcuni bond e finanziamenti e per la rimozione delle garanzie di Atlantia rilasciate a beneficio dei finanziatori per conto di Aspi.

Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza

Alla data di predisposizione della presente informativa, persistono significative incertezze in ordine al quadro concessorio e regolatorio di Autostrade per l'Italia e ai conseguenti rischi finanziari e di liquidità anche per effetto delle restrizioni alla mobilità introdotte, quale misura di contrasto al diffondersi della pandemia da Covid-19.

Le riduzioni di traffico stanno avendo un impatto negativo sulla capacità di generazione di cassa delle società del Gruppo, a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito.

Il Gruppo, per far fronte alle conseguenze del calo del traffico, ha tempestivamente avviato un piano di efficientamento e contenimento dei costi e di parziale revisione delle iniziative di investimento, garantendo comunque gli interventi legati alla sicurezza delle infrastrutture, e sta valutando tutte le misure di mitigazione disponibili messe a disposizione dal Governo.

Ad oggi, non è possibile prevedere l'evoluzione della situazione e i tempi di ripristino di condizioni preesistenti sul traffico e sulle attività del Gruppo. Una preliminare analisi di sensitività, condotta anche con il supporto di primari istituti di ricerca, porterebbe a stimare il calo del traffico complessivo su base annua fino al 30% rispetto all'esercizio scorso, con un conseguente impatto sui ricavi di Autostrade per l'Italia stimabile in una riduzione compresa fino a 1.000 milioni di euro. Si osserva, tuttavia, che le ipotesi alla base di detta analisi di sensitività possono variare in funzione degli eventi e sono soggette a fattori di rischio e incertezza. A tal proposito, si segnala che, in data 3 novembre, il Governo ha nuovamente approvato alcune misure di limitazione alla mobilità e di restrizione agli spostamenti, in analogia a quanto disposto per il periodo marzo-giugno 2020. Allo stato, si ritiene che gli effetti delle misure finora introdotte dalle autorità governative non dovrebbe comportare una riduzione del traffico complessivo su base annua maggiore del 30% rispetto all'esercizio scorso. Le società del Gruppo stanno attentamente monitorando l'evolversi della situazione e le ulteriori azioni di efficientamento, nonché le possibilità di adesione alle misure governative disponibili con l'obiettivo di mitigare gli effetti sulla situazione finanziaria.

Note metodologiche

Indicatori economico-finanziari su base omogenea

Nella tabella seguente sono riconciliati i valori consolidati su base omogenea, per i due periodi a confronto, del Margine Operativo Lordo (EBITDA), dell'Utile del periodo, dell'Utile del periodo di pertinenza del Gruppo e dell'FFO-Cash Flow Operativo con i corrispondenti valori desunti dai prospetti riclassificati esposti in precedenza.

Milioni di euro	Note	Primi nove mesi del 2020				Primi nove mesi del 2019			
		Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile/(Perdita) del periodo	Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo	Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile del periodo	Utile del periodo di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo
Valori reported (A)		491	-295	-292	540	1.903	769	759	1.182
Effetti non omogenei									
Effetti connessi al crollo di una sezione del viadotto Polcevera	(1)	-13	-9	-9	-130	18	14	14	-184
Stima oneri aggiuntivi da sostenere connessi alla chiusura delle contestazioni avanzate dal MIT	(2)	-200	-136	-136	-	-	-	-	-
Maggiorazione aliquota IRES del 3,5% per società concessionarie	(3)	-	-8	-8	-2	-	-	-	-
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(4)	-29	-16	-13	-2	-47	-38	-35	-
Subtotale (B)		-242	-169	-166	-134	-29	-24	-21	-184
Valori su base omogenea (C) = (A)-(B)		733	-126	-126	674	1.932	793	780	1.366

Note:

L'espressione "su base omogenea", utilizzata per il commento delle variazioni di taluni indicatori economici e finanziari consolidati, indica che i valori dei periodi a confronto sono determinati escludendo i seguenti effetti:

- dai dati consolidati dei primi nove mesi del 2020 e dei primi nove mesi del 2019 gli effetti sul conto economico e sull'FFO connessi (i) ai minori ricavi da pedaggio, (ii) ai pagamenti disposti su richiesta del Commissario straordinario per Genova per la ricostruzione del Viadotto Polcevera, nonché (iii) ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, alle spese legali e ai contributi ad artigiani e imprenditori, al netto dei relativi effetti fiscali;
- dai dati consolidati dei primi nove mesi del 2020 gli effetti sul conto economico relativi alla stima degli oneri aggiuntivi da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, rispetto agli accantonamenti già iscritti al 31 dicembre 2019;
- dai dati consolidati dei primi nove mesi del 2020 l'impatto complessivo connesso alle maggiori imposte correnti e alla rideterminazione della fiscalità differita delle società concessionarie, rilevati in relazione alla maggiorazione dell'aliquota IRES determinato dalla Legge di Stabilità 2020 a partire da fine 2019;
- dai dati consolidati dei due periodi a confronto l'impatto, al netto del relativo effetto fiscale, derivante dalla variazione dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione dei fondi iscritti tra le passività del Gruppo.

Indicatori Alternativi di Performance

Le performance del Gruppo sono valutate sulla base di alcuni Indicatori Alternativi di Performance ("IAP"), elaborati in coerenza con quanto già riportato nella Relazione finanziaria annuale 2019 del Gruppo, cui si rimanda. Come richiesto dalla Comunicazione Consob del 3 dicembre 2015, che recepisce in Italia gli orientamenti sugli IAP emessi dall'European Securities and Markets Authority (ESMA), di seguito è descritta la composizione di ciascun indicatore ed è fornita la riconciliazione con i corrispondenti dati ufficiali:

- “**Margine operativo lordo (EBITDA)**”: è l'indicatore sintetico della redditività derivante dalla gestione operativa, determinato sottraendo dai ricavi operativi la variazione operativa dei fondi e i costi operativi, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti degli oneri che dovranno essere sostenuti nel tempo in relazione agli interventi di rinnovo dell'infrastruttura in concessione di Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco (SITMB);
- “**Margine operativo (EBIT)**”: è l'indicatore che misura la redditività dei capitali complessivamente

investiti, calcolato sottraendo dall'EBITDA gli ammortamenti, le svalutazioni, i ripristini di valore e gli accantonamenti per interventi di rinnovo dell'infrastruttura in concessione di SITMB, sopra citati. L'EBIT, così come l'EBITDA, non include la componente capitalizzata di oneri finanziari relativi a servizi di costruzione, che è evidenziata in una voce specifica della gestione finanziaria nel prospetto riclassificato, mentre è compresa nei ricavi nel prospetto ufficiale di conto economico del bilancio consolidato;

- **“Capitale investito netto”**: espone l'ammontare complessivo delle attività di natura non finanziaria, al netto delle passività di natura non finanziaria;
- **“Indebitamento finanziario netto”**: è l'indicatore della quota del capitale investito netto coperta attraverso passività nette di natura finanziaria, composto dalle “Passività finanziarie correnti e non correnti” al netto delle “Attività finanziarie correnti e non correnti”;
- **“Investimenti operativi”**: è l'indicatore degli investimenti complessivi connessi allo sviluppo dei business del Gruppo calcolati come somma dei flussi finanziari per investimenti in attività materiali, attività in concessione e altre attività immateriali, escludendo gli investimenti connessi ad operazioni su partecipazioni;
- **“FFO-Cash Flow Operativo”**: è l'indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. L'FFO-Cash Flow Operativo è determinato come: utile dell'esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- accantonamenti di fondi, rilasci per eccedenze e utilizzi operativi di fondi + altri stanziamenti rettificativi + oneri finanziari da attualizzazione di fondi +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione di attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- imposte differite/anticipate rilevate a conto economico.

Si evidenzia inoltre che alcuni IAP, elaborati come sopra indicato, sono presentati anche al netto di talune rettifiche operate ai fini di un confronto omogeneo nel tempo, le “Variazioni su base omogenea”, utilizzate per il commento delle variazioni del Margine operativo lordo (EBITDA), dell'Utile del periodo, dell'Utile del periodo di pertinenza del Gruppo e dell'FFO-Cash Flow Operativo e determinate escludendo, ove presenti, gli effetti derivanti da: (i) variazioni dell'area di consolidamento ed (ii) eventi e/o operazioni non strettamente connessi alla gestione operativa che influiscono in maniera apprezzabile sui saldi di almeno uno dei due periodi di confronto. Nel paragrafo “Note metodologiche - Indicatori economico-finanziari su base omogenea”, riportato nel presente comunicato, è fornita la riconciliazione tra gli indicatori su base omogenea e i corrispondenti valori desunti dai prospetti contabili riclassificati oltre ad un dettaglio delle rettifiche apportate, a cui si rimanda.

Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali

Si riportano di seguito i prospetti di riconduzione di Conto economico, della Situazione patrimoniale-finanziaria e del Rendiconto finanziario, redatti ai sensi dei principi contabili internazionali IFRS, con i corrispondenti prospetti riclassificati presentati nei paragrafi precedenti.

PROSPETTO DI RICONDUZIONE TRA CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO E CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO

Millioni di euro

	Primi nove mesi 2020						Primi nove mesi 2019					
	Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Riconduzione delle voci												
Ricavi da pedaggio			2.124			2.124			2.817			2.817
Ricavi per servizi di costruzione			105						95			
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	90					(a)	86				
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	7					(b)	6				
<i>Ricavi per servizi di costruzione: capitalizzazione degli oneri finanziari</i>	(c)	8					(c)	3				
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(d)	-					(d)	-				
Altri ricavi			173						299			
Altri ricavi operativi				(e+d)		173			(e+d)			299
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(e)			(a)	-		(e)		(a)	-		
Totale Ricavi			2.402			2.297			3.211			3.116
TOTALE RICAVI OPERATIVI												
Materie prime e materiali			-59		-59				-202		-202	
Costi per servizi			-990		-990				-706		-706	
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali												
Altri oneri			-313						-420			
Oneri concessori	(f)		-275				(f)		-361			
Oneri per godimento beni di terzi			-7		-7				-4		-4	
Oneri diversi			-31		-31				-55		-55	
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni e altri fondi</i>				(j)	188				(j)	260		
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>				(a)	90				(a)	86		
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>				(i)	-				(i)	-		
COSTI ESTERNI GESTIONALI						-809					-621	
ONERI CONCESSORI						-275					-361	
Costo per il personale	(g)		-352				(g)		-392			
COSTO DEL LAVORO NETTO				(g+b+k)		-328				(g+b+k)		-368
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI						-394					137	
Variatione operativa dei fondi per accantonamenti			-408						124			
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			-193		-193				150		150	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali			-14		-14				-13			
<i>Accantonamenti fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(h)	-14					(h)	-13				
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)	-					(i)	-				
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			-201		-201				-13		-13	
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						-1.806					-1.213	
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)						491					1.903	
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni			205						278			
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni</i>	(j)	188					(j)	260				
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere senza benefici economici aggiuntivi</i>	(k)	17					(k)	18				
Ammortamenti	(l)		-484				(l)		-469			
Ammortamento attività materiali			-17						-17			
Ammortamento diritti concessori immateriali			-452						-438			
Ammortamento altre attività immateriali			-15						-14			
(Svalutazioni) Ripristini di valore	(m)		-2				(m)		-7			
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI				(l+h+m)		-500				(l+h+m)		-489
TOTALE COSTI			-2.403						-1.794			
RISULTATO OPERATIVO			-1						1.417			
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						-9					1.414	
Proventi finanziari			54						64			
Dividendi da imprese partecipate	(n)		-				(n)		-			
Altri proventi finanziari	(o)		54				(o)		64			
Oneri finanziari			-431						-384			
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	(p)		-13				(p)		-29			
Altri oneri finanziari	(q)		-418				(q)		-355			
Utili (Perdite) su cambi	(r)		-				(r)		-			
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI			-377						-320			
Oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari				(c+n+o+p+q+r)		-369				(c+n+o+p+q+r)		-317
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto			-6			-6			-1			-1
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			-384			-384			1.096			1.096
(Oneri)/proventi fiscali			88			88			-327			-327
Imposte correnti sul reddito			-23			-23			-239			-239
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			1			1			2			2
Imposte anticipate e differite			110			110			-90			-90
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			-296			-296			769			769
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate			1			1			-			-
UTILE/PERDITA DEL PERIODO			-295			-295			769			769
di cui:												
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo			-292			-292			759			759
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza di Terzi			-3			-3			10			10

PROSPETTO DI RICONDUZIONE TRA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA

Milioni di euro	30/09/2020					31/12/2019				
	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Riconduzione delle voci										
Attività non finanziarie non correnti										
Attività materiali	(a)	82			82	(a)	88			88
Attività immateriali	(b)	17.422			17.422	(b)	17.727			17.727
Partecipazioni	(c)	77			77	(c)	82			82
Attività per imposte anticipate	(d)	116			116	(d)	111			111
Altre attività non correnti	(e)	-			-	(e)	-			-
Totale attività non finanziarie non correnti (A)					17.697					18.008
Capitale d'esercizio										
Attività commerciali	(f)	570			570	(f)	559			559
Attività per imposte sul reddito correnti	(g)	58			58	(g)	48			48
Altre attività correnti	(h)	145			145	(h)	134			134
Attività non finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate				(w)	4				(w)	4
Fondo corrente per impegni da convenzioni	(i)	-717			-717	(i)	-449			-449
Fondi correnti per accantonamenti	(j)	-2.429			-2.429	(j)	-2.259			-2.259
Passività commerciali	(k)	-1.312			-1.312	(k)	-1.360			-1.360
Passività per imposte sul reddito correnti	(l)	-22			-22	(l)	-45			-45
Altre passività correnti	(m)	-283			-283	(m)	-324			-324
Passività non finanziarie connesse ad attività operative cessate				(x)	-				(x)	-
Totale capitale d'esercizio (B)					-3.986					-3.692
Capitale investito lordo (C=A+B)					13.711					14.316
Passività non finanziarie non correnti										
Fondo non corrente per impegni da convenzioni	(n)	-1.872			-1.872	(n)	-2.312			-2.312
Fondi non correnti per accantonamenti	(o)	-1.444			-1.444	(o)	-1.222			-1.222
Passività per imposte differite	(p)	-42			-42	(p)	-141			-141
Altre passività non correnti	(q)	-24			-24	(q)	-29			-29
Totale passività non finanziarie non correnti (D)					-3.382					-3.704
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C-D)					10.329					10.612
Totale patrimonio netto (F)		1.941			1.941		2.220			2.220
Indebitamento finanziario netto										
Indebitamento finanziario netto non corrente										
Passività finanziarie non correnti	(r)	7.550			7.550	(r)	9.682			9.682
Attività finanziarie non correnti	(s)	-366			-366	(s)	-348			-348
Totale indebitamento finanziario netto non corrente (G)					7.184					9.334
Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente										
Passività finanziarie correnti	(t)	3.037			3.037	(t)	1.168			1.168
Finanziamenti a breve termine		340		340		245		245		
Derivati correnti con fair value negativo		-		-		1		1		
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		2		2		28		28		
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		2.314		2.314		863		863		
Altre passività finanziarie correnti		381		381		31		31		
Passività finanziarie correnti connesse ad attività operative cessate				(aa)	-			(aa)		-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(u)	-1.381			-1.381	(u)	-1.619			-1.619
Disponibilità liquide		-831		-831		-954		-954		
Mezzi equivalenti		-24		-24		5		5		
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		-526		-526		-660		-660		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività operative cessate				(v)	-			(v)		-
Attività finanziarie correnti	(v)	-452			-452	(v)	-491			-491
Diritti concessori finanziari correnti		-411		-411		-410		-410		
Attività finanziarie correnti per contributi		-5		-5		-25		-25		
Depositi vincolati correnti		-4		-4		-25		-25		
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		-14		-14		-23		-23		
Altre attività finanziarie correnti		-18		-18		-8		-8		
Attività finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate				(z)	-			(z)		-
Totale indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente (H)					1.204					-942
Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H)					8.388					8.392
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F-I)					10.329					10.612
Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	(-y-z+w)	4				(-y-z+w)	4			
Passività connesse ad attività operative cessate	(-x+aa)	-				(-x+aa)	-			
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d+e-s)	18.063				(a+b+c+d+e-s)	18.356			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(f+g+h+u+v-y-z+w)	2.610				(f+g+h+u+v-y-z+w)	2.855			
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-n-o-p-q+r)	10.932				(-n-o-p-q+r)	13.386			
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-i-j-k-l-m+t-x+aa)	7.800				(-i-j-k-l-m+t-x+aa)	5.605			

RICONDUZIONE DEL PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO CON IL RENDICONTO FINANZIARIO

MILIONI DI EURO		Primi nove mesi 2020		Primi nove mesi 2019	
Riconduzione delle voci	Note	Rendiconto finanziario consolidato	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato	Rendiconto finanziario consolidato	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO					
Utile/(Perdita) del periodo		-295	-295	769	769
 Rettificato da:					
Ammortamenti		484	484	469	469
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		386	386	-175	-175
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		13	13	29	29
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		6	6	1	1
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti		2	2	7	7
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		-110	-110	90	90
Altri oneri (proventi) non monetari		54	54	-8	-8
FFO - Cash Flow Operativo			540		1.182
Variazione del capitale operativo	(a)		-38		13
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	(b)		-121		78
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	(a+b)	-159		91	
Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)		381	381	1.273	1.273
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE					
Investimenti in attività in concessione		-310	-310	-373	-373
Investimenti in attività materiali		-12	-12	-9	-9
Investimenti in altre attività immateriali		-23	-23	-13	-13
Investimenti operativi			-345		-395
Contributi su attività in concessione		-	-	2	2
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)		1	-	1	1
Investimenti in partecipazioni		-	-	-3	-3
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		1	1	1	1
Variazione netta delle altre attività non correnti		-	-	-	-
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(c)	22		61	
Flusso finanziario netto (da)/per investimenti in attività non finanziarie (B)	(d)		-344		-394
Flusso di cassa netto (da)/per attività di investimento (C)	(c+d)	-321		-333	
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO					
Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e da società del Gruppo a soci terzi	(e)		-		-319
Dividendi corrisposti	(f)			-322	
Flusso finanziario netto da/(per) capitale proprio (D)			-		-319
Flusso finanziario netto generato/(assorbito) nel periodo (A+B+D)			37		560
Accensioni di debiti per leasing		2		3	
Rimborsi di prestiti obbligazionari		-502		-593	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)		-140		-125	
Rimborsi di debiti di leasing		-2		-2	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		370		-108	
Flusso di cassa netto per attività finanziaria (E)		-272		-1.147	
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura			-		-191
Proventi (Oneri) finanziari portati ad incremento di attività (passività) finanziarie			-2		-2
Altre variazioni			-31		1
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (F)			-33		-192
(Decremento)/Incremento dell'indebitamento finanziario nel periodo (A+B+D+F)			4		368
Indebitamento finanziario netto a inizio periodo			-8.392		-8.813
Indebitamento finanziario netto a fine periodo			-8.388		-8.445
Incremento/(Decremento) delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti del periodo (A+C+E+G)		-212		-207	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO PERIODO		1.592		1.784	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO		1.380		1.577	

Note:

- a) la "Variazione del capitale operativo" espone la variazione delle voci patrimoniali di natura commerciale direttamente correlate ai business di riferimento del Gruppo (in particolare: rimanenze di magazzino, attività commerciali e passività commerciali);
- b) la voce "Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie" espone la variazione delle voci patrimoniali di natura non commerciale (in particolare: attività e passività per imposte sul reddito correnti, altre attività e altre passività correnti, fondi correnti per accantonamenti e per impegni da convenzioni);
- c) la voce "Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti" è esclusa dal Prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato in quanto non incide sull'indebitamento finanziario netto;
- d) il "Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie" esclude le variazioni delle attività e passività finanziarie che non incidono sull'indebitamento finanziario netto;
- e) i "Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e da società del Gruppo a soci terzi" corrispondono agli importi deliberati dalla Capogruppo e dalle altre società del Gruppo per la quota di pertinenza di soci Terzi, indipendentemente dall'esercizio di erogazione;
- f) i "Dividendi corrisposti" si riferiscono agli ammontari effettivamente erogati nel periodo di riferimento.

* * *

Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari Alberto Marco Milvio dichiara, ai sensi del comma 2 articolo 154 bis del Testo Unico della Finanza, che l'informativa contabile contenuta nel presente comunicato corrisponde alle risultanze documentali, ai libri ed alle scritture contabili.

La posizione finanziaria del Gruppo, determinata secondi i criteri indicati nella Raccomandazione dell'European Securities and Market Authority – ESMA del 20 marzo 2013 (che non prevedono la deduzione dall'indebitamento finanziario delle attività finanziarie non correnti), presenta al 30 settembre 2020 un saldo negativo complessivo pari 8.754 milioni di euro (saldo negativo per 8.740 milioni di euro al 31 dicembre 2019).