

Il Consiglio di Amministrazione approva l'informativa finanziaria al 30 settembre 2024 del Gruppo Autostrade per l'Italia

Highlights dei primi nove mesi 2024

- Nel terzo trimestre 2024 l'Italia ha celebrato due traguardi storici per la sua rete autostradale: i 100 anni della Milano Laghi (A8) il 21 settembre e i 60 anni dell'Autostrada del Sole (A1), spina dorsale del Paese, il 4 ottobre.
- Oggi e nel prossimo futuro la sfida è rigenerare e potenziare le tratte autostradali, per fornire al Paese un'infrastruttura più moderna, resiliente ai cambiamenti climatici e all'aumento dei flussi di traffico, oltre che pronta ad accogliere i nuovi paradigmi di mobilità.
- Nell'ambito del piano di manutenzione e investimenti, sostenuti 1,7 miliardi di euro nei primi nove mesi del 2024 (in aumento di oltre 0,3 miliardi di euro rispetto ai primi nove mesi 2023), in linea con il programma che prevede circa 2,3 miliardi di euro per l'intero 2024.
- In linea con il Climate Transition Plan pubblicato a settembre 2024, Autostrade per l'Italia prosegue nel piano di trasformazione per una rete sempre più sostenibile, sicura e moderna anche grazie al programma di innovazione tecnologica.

Principali risultati consolidati al 30 settembre 2024

- Traffico in crescita dell'1,6%⁽¹⁾ rispetto ai primi nove mesi del 2023.
- Ricavi operativi pari a 3.341 milioni di euro, costi di manutenzione pari a 293 milioni di euro, EBITDA⁽²⁾ pari a 2.115 milioni di euro (Ebitda cash +4%) e Utile del periodo di pertinenza del Gruppo pari a 867 milioni di euro.
- Indebitamento finanziario netto al 30 settembre 2024 pari a 9.768 milioni di euro.
- Il Cash Flow Operativo (FFO) generato nei primi nove mesi del 2024, pari a 1.409 milioni di euro e le riserve di liquidità di 4,9 miliardi di euro, assicurano il pieno supporto agli impegni di investimento in programma.

Roma, 13 novembre 2024 – Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia S.p.A., ("ASPI") riunitosi in data odierna sotto la Presidenza dell'ing. Elisabetta Oliveri, ha esaminato e approvato l'informativa finanziaria al 30 settembre 2024 del Gruppo Autostrade per l'Italia (non sottoposta a revisione contabile).

Potenziamento e Ammodernamento della Rete

Nel corso dei primi nove mesi del 2024 il Gruppo ha sostenuto complessivamente 1.668 milioni di euro per l'ammodernamento, il potenziamento e la manutenzione della rete, con un incremento di 341 milioni di euro rispetto al periodo di confronto.

€ milioni	Primi nove mesi del 2024	Primi nove mesi del 2023
Investimenti operativi ^(*)	1.349	1.004
Investimenti non remunerati	26	11
Costi di manutenzione	293	312
Totale investimenti e manutenzioni del Gruppo	1.668	1.327

^(*) Include investimenti in beni in concessione, investimenti del piano straordinario di manutenzione di ASPI, oneri capitalizzati su investimenti di ASPI, investimenti in altre attività immateriali/materiali

⁽¹⁾ Escludendo l'effetto dell'anno bisestile l'incremento è quantificabile in +1,3%.

⁽²⁾ Nel presente comunicato sono presentati e commentati, in aggiunta ai dati dei prospetti contabili consolidati ufficiali, Indicatori Alternativi di Performance ("IAP"), descritti in dettaglio nelle Note metodologiche.

In particolare, gli investimenti operativi sono pari a 1.349 milioni di euro nell'ambito dei piani che prevedono la realizzazione di opere di ammodernamento e potenziamento della rete coniugando sostenibilità e sviluppo dei territori.

Nel corso dei primi 9 mesi 2024 sono proseguiti i lavori di ammodernamento della rete e sono stati conclusi diversi interventi su ponti e viadotti, gallerie, barriere di sicurezza e barriere antirumore per un importo complessivo di 628 milioni di euro.

Per quanto concerne il piano di potenziamento nei primi nove mesi del 2024 si segnala:

- l'apertura di circa 6,3 km (su 10 km complessivi oggetto di intervento) della quarta corsia dinamica della A4 in area milanese; si prevede l'apertura dell'ultimo tratto di corsia dinamica per la fine del 2024;
- la prosecuzione dei cantieri e le attività propedeutiche di altri interventi di primaria importanza per il Paese, come il Passante di Bologna, la gronda di Genova ed il tunnel sub portuale di Genova;
- la prosecuzione dei lavori di ampliamento alla terza corsia dell'A1 nella tratta Firenze Sud – Incisa, laddove è in corso la realizzazione della nuova galleria San Donato, di cui sono stati scavati circa 150 metri lineari nei primi 9 mesi del 2024;
- l'avvio delle attività propedeutiche ad interventi di ampliamento a terze/quarte corsie, come la A14 nel tratto Bologna – Ravenna, la A1 nel tratto Milano Sud – Lodi e la A11 nel tratto Firenze – Pistoia;
- l'avvio dei lavori per la realizzazione della riqualifica della A1 in direzione Nord tra Barberino e Firenze Nord e della “Tangenziale di Modena”;
- la prosecuzione delle attività delle opere sul territorio e sulla viabilità ordinaria collegate all'ampliamento alla terza corsia della A14 tra Rimini e Porto S. Elpidio (già ultimato ed aperto al traffico).

Infine, si segnala la conclusione il 5 novembre 2024 dello scavo della galleria Campursone Sud, la prima galleria (parte del “lotto 0”) del progetto della gronda di Genova che prevede lo scavo di circa 50 chilometri di gallerie.

Andamento del traffico

Nei primi nove mesi del 2024 il traffico sulla rete del Gruppo è cresciuto del +1,6% rispetto al periodo precedente. Escludendo gli effetti legati all'anno bisestile, il traffico registra un incremento pari a +1,3%. In maggiore dettaglio, i chilometri percorsi dai veicoli leggeri ("2 assi") sono cresciuti dell'1,6% mentre quelli dai veicoli pesanti ("3 o più assi") del +2,2%. Tale trend risulta confermato dai dati al 31 ottobre 2024 (+1,6% rispetto all'omologo periodo del 2023).

Traffico sulla rete del Gruppo nei primi nove mesi 2024

	Veicoli*Km (milioni) ¹			Variazione % vs Primi nove mesi 2023
	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+ assi	Veicoli totali	
Autostrade per l'Italia	32.839	5.443	38.282	1,7%
Tangenziale di Napoli	610	11	620	-0,1%
Società Autostrada Tirrenica	247	21	267	1,1%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	77	12	89	-5,2%
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	6	2	8	-12,1%
TOTALE	33.778	5.488	39.266	1,6%

⁽¹⁾ Valori espressi in milioni di chilometri percorsi. Dati di settembre 2024 non ancora definitivi

Per il Traforo del Monte Bianco e per il Raccordo Autostradale Valle d'Aosta si segnala che i primi nove mesi 2023 beneficiavano dei maggiori volumi di traffico dovuti alla chiusura nel mese di settembre 2023 del Traforo del Frejus, con la conseguente deviazione sul Traforo del Monte Bianco. La flessione del traffico del Traforo del Monte Bianco nei primi nove mesi 2024 risulta inoltre condizionata dalla chiusura al traffico pesante della bretella Santhià Ivrea, iniziata a dicembre 2023 e che potrebbe protarsi anche nel 2025.

Persone, Sostenibilità e Innovazione

- A settembre 2024 è stato pubblicato il primo Climate Transition Plan di Autostrade per l'Italia sviluppato in linea con i requisiti di divulgazione della Corporate Sustainability Reporting Directive e gli indirizzi del Climate Disclosure Project. Il documento delinea le strategie e gli obiettivi per attuare la transizione verso un'economia a basse emissioni di gas serra - in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi limitare l'aumento della temperatura media globale a 1,5°C rispetto ai livelli preindustriali - e adattare le infrastrutture ai fenomeni climatici estremi.
- Completato il piano per l'installazione di 100 stazioni di ricarica ad alta potenza in altrettante aree di servizio, cui se ne aggiungeranno ulteriori 8 a seguito dell'aggiudicazione di una gara nel mese di maggio. Avviate a luglio le nuove gare per l'affidamento del servizio di ricarica per veicoli elettrici in ulteriori 60 aree di servizio lungo la rete ASPI.
- Presentata la seconda edizione del bilancio di Genere di Autostrade per l'Italia, tra le prime aziende private a rendere pubblica la composizione del proprio personale per genere.
- Avviata la partecipazione di Autostrade per l'Italia all'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile del trasporto su strada, costituito nell'ambito del Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile (MOST) e che vedrà impegnata la società – insieme con altri rilevanti partner – nell'analisi dell'evoluzione degli studi sulle autostrade sicure, digitali e decarbonizzate.

Andamento economico-finanziario del Gruppo

Risultati consolidati

Il “**Totale ricavi operativi**” dei primi nove mesi del 2024 è pari a 3.341 milioni di euro e si incrementa di 32 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2023 per:

- a) la crescita dei “**Ricavi da pedaggio**”⁽³⁾ in relazione principalmente all’aumento del traffico e all’incremento tariffario di Autostrade per l’Italia dell’1,51%. La voce comprende per 296 milioni di euro (291 milioni di euro nei primi nove mesi del 2023)⁽⁴⁾ le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell’ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce “oneri concessori”. Escludendo tale integrazione, i ricavi da pedaggio si incrementano di 45 milioni di euro.
- b) la riduzione degli “**Altri ricavi operativi**”, pari a 32 milioni di euro, per effetto essenzialmente della rilevazione nei primi nove mesi del 2023 di proventi per rimborso assicurativo pari a 29 milioni di euro relativi alla polizza All Risks di Autostrade per l’Italia.

I “**Costi operativi**” ammontano a 1.278 milioni di euro, in diminuzione di 76 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2023, a causa di una riduzione delle commesse di Amplia verso società esterne al Gruppo oltre alla capitalizzazione, a partire dal 2024, di taluni interventi di manutenzione effettuati introducendo tecniche e materiali innovativi.

La “**Variazione operativa dei fondi**” registra un utilizzo netto pari a 52 milioni di euro in relazione principalmente all’effetto positivo connesso all’incremento dei tassi di interesse presi a riferimento per l’attualizzazione dei fondi rischi e oneri e del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali al 30 settembre 2024 rispetto al 31 dicembre 2023.

Per effetto delle variazioni sopra descritte il “**Margine operativo lordo (EBITDA)**”, pari a 2.115 milioni di euro, si incrementa di 94 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2023. L’Ebitda Cash⁵ è pari a 1.945 milioni di euro e presenta un incremento di 76 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell’esercizio precedente (1.869 milioni di euro).

Gli “**Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi**” sono pari a 599 milioni di euro e si incrementano di 59 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2023 in

⁽³⁾ Si segnala che la voce include una componente non monetaria connessa agli sconti e alle esenzioni all’utenza, pari a 73 milioni di euro nei primi nove mesi del 2024 (57 milioni di euro nel periodo di confronto). L’impatto economico di tali componenti (incluse tra gli impegni assunti nell’accordo negoziale stipulato a ottobre 2021) è nullo per effetto dell’utilizzo del fondo rischi ed oneri stanziato negli esercizi precedenti.

⁽⁴⁾ Integrazioni del canone di concessione da corrispondere all’ANAS calcolate sulla percorrenza chilometrica, sono pari a 6 millesimi di euro a km per le classi A e B e a 18 millesimi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5.

⁽⁵⁾ EBITDA Cash calcolato escludendo la voce “Variazione Operativa dei Fondi”, gli utilizzi operativi dei fondi e le altre variazioni non monetarie dell’EBITDA.

relazione principalmente al maggiore valore dei diritti concessori legato agli investimenti dell'esercizio 2023.

Il "**Margine operativo (EBIT)**" è pertanto pari 1.516 milioni di euro e registra un incremento di 35 milioni di euro rispetto ai primi nove mesi del 2023 (1.481 milioni di euro).

Gli "**Oneri finanziari netti**" sono pari a 273 milioni di euro e registrano un decremento di 34 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2023, principalmente per effetto della riduzione dei tassi di interesse adottati per l'attualizzazione dei fondi e l'incremento degli interessi attivi connessi alla maggiore liquidità in giacenza.

Gli "**Oneri fiscali**" sono pari a 372 milioni di euro (353 milioni di euro nei primi nove mesi del 2023) e si incrementano di 19 milioni di euro principalmente per effetto dell'incremento del risultato prima delle imposte.

L'"**Utile del periodo**" pari a 872 milioni di euro (819 milioni di euro nei primi nove mesi del 2023) si incrementa di 53 milioni di euro. Su base omogenea l'utile del periodo si incrementa di 54 milioni di euro. L'"**Utile del periodo di pertinenza del Gruppo**" è pari a 867 milioni di euro (807 milioni di euro nei primi nove mesi del 2023).

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO (*)

€ milioni	Primi nove mesi 2024	Primi nove mesi 2023	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	3.009	2.945	64	2
Altri ricavi operativi	332	364	(32)	(9)
Totale ricavi operativi	3.341	3.309	32	1
Costi di manutenzione	(293)	(312)	19	(6)
Altri costi esterni gestionali	(234)	(261)	27	(10)
Oneri concessori	(368)	(361)	(7)	2
Costo del lavoro netto	(383)	(420)	37	(9)
Totale costi operativi	(1.278)	(1.354)	76	(6)
Variazione operativa dei fondi	52	66	(14)	(21)
Totale costi operativi netti	(1.226)	(1.288)	62	(5)
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.115	2.021	94	5
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi	(599)	(540)	(59)	11
Margine operativo (EBIT)	1.516	1.481	35	2
Oneri finanziari netti	(273)	(307)	34	(11)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	1	(2)	3	n.s.
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.244	1.172	72	6
Oneri fiscali	(372)	(353)	(19)	5
Utile del periodo	872	819	53	6
Utile del periodo di pertinenza di Terzi	5	12	(7)	(58)
Utile del periodo di pertinenza del Gruppo	867	807	60	7

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

Struttura patrimoniale-finanziaria consolidata

Al 30 settembre 2024 il “**Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo**” ammonta a 3.114 milioni di euro e si incrementa di 508 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2023 (2.606 milioni di euro), per effetto dell'utile del periodo, parzialmente compensato dalla distribuzione da parte di ASPI del saldo dividendi dell'esercizio 2023 e delle riserve di utili a nuovo approvate in sede di delibera sul bilancio 2023 (351 milioni di euro).

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA (*)

€ milioni	30/09/2024	31/12/2023	Variazione
Attività non finanziarie (A)	17.844	17.116	728
Capitale circolante netto (B)	(1.344)	(1.524)	180
Capitale investito lordo (C=A+B)	16.500	15.592	908
Passività non finanziarie (D)	(3.321)	(3.397)	76
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	13.179	12.195	984
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	3.114	2.606	508
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	297	309	(12)
Patrimonio netto (F)	3.411	2.915	496
Indebitamento finanziario netto (G)	9.768	9.280	488
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (H=F+G)	13.179	12.195	984

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

L’**“Indebitamento finanziario netto”** al 30 settembre 2024 è pari a 9.768 milioni di euro e registra un aumento di 488 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023.

€ milioni		Primi nove mesi 2024	Primi nove mesi 2023	Variazione
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A INIZIO PERIODO	A	(9.280)	(8.117)	(1.163)
EBITDA reported		2.115	2.021	94
Variazione operativa dei fondi rilevata a conto economico e altre variazioni non monetarie		(52)	(70)	18
Costi connessi all'utilizzo dei fondi rischi e oneri		(118)	(82)	(36)
EBITDA Cash		1.945	1.869	76
Oneri finanziari netti monetari		(256)	(270)	14
Imposte correnti		(280)	(235)	(45)
FFO - Cash flow operativo		1.409	1.364	45
Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie		(165)	83	(248)
Investimenti operativi		(1.349)	(1.004)	(345)
Contributi su investimenti		23	17	6
EFCF - Equity free cash flow		(82)	460	(542)
Altre variazioni		(5)	5	(10)
Flusso finanziario netto del periodo al netto del flusso per investimenti in attività non finanziarie	B	(87)	465	(552)
Flusso finanziario netto per capitale proprio	C	(373)	(935)	562
Flusso finanziario netto generato (assorbito) nel periodo	D=B+C	(460)	(470)	10
Variazione fair value strumenti finanziari derivati di copertura e altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto	E	(28)	(41)	13
VARIAZIONE DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO DEL PERIODO	F=D+E	(488)	(511)	23
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A FINE PERIODO	A+F	(9.768)	(8.628)	(1.140)

La composizione dell'indebitamento finanziario al 30 settembre 2024 è la seguente:

€ milioni	30/09/2024	31/12/2023	Variazione
Indebitamento finanziario netto			
Passività finanziarie (A)	11.476	12.117	(641)
Prestiti obbligazionari	9.275	9.272	3
<i>di cui quota a breve</i>		499	999
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.019	2.594	(575)
<i>di cui quota a breve</i>		198	152
Derivati con fair value negativo	48	39	9
Scoperti di conto corrente	-	11	(11)
Finanziamenti a breve termine	-	16	(16)
Altre passività finanziarie	134	183	(49)
Passività finanziarie in dismissione	-	2	(2)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (B)	(1.249)	(2.209)	960
Attività finanziarie (C)	(459)	(628)	169
Diritti concessori finanziari	(14)	(14)	-
Attività finanziarie per contributi	(153)	(155)	2
Depositi vincolati	(137)	(138)	1
Attività finanziarie in dismissione	-	(3)	3
Derivati non correnti con fair value positivo	-	(155)	155
Altre attività finanziarie	(155)	(163)	8
Indebitamento finanziario netto (D=A+B+C)	9.768	9.280	488

Con riferimento ai prestiti obbligazionari di Autostrade per l'Italia, si segnalano:

- a) l'emissione di un nuovo prestito obbligazionario Sustainability-Linked per un valore nozionale complessivo di 1.0 miliardo di euro (suddiviso in due tranches da 500 milioni di euro ciascuna e con scadenza rispettivamente nel 2032 e nel 2036);
- b) il rimborso, come da scadenza contrattuale, del prestito obbligazionario emesso a giugno 2004 con nozionale pari a 1.0 miliardo di euro.

Sulla diminuzione dei derivati con fair value positivo (155 milioni di euro) incide principalmente la chiusura di taluni derivati a seguito delle due emissioni sopra citate.

Con riferimento ai finanziamenti bancari di Autostrade per l'Italia, invece, si segnalano le seguenti principali operazioni:

- a) il rimborso anticipato, rispetto alla scadenza contrattuale di dicembre 2027, del finanziamento Term Loan con Cassa Depositi e Prestiti per importo pari a 1,1 miliardi di euro;
- b) l'utilizzo per 600 milioni di euro della linea di credito sottoscritta con la Banca Europea per gli Investimenti (a fronte di un ammontare complessivo messo a disposizione di 800 milioni di euro), volta a finanziare la realizzazione del piano di ammodernamento della rete autostradale.

La durata media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero complessivo al 30 settembre 2024 è pari a circa cinque anni e sei mesi; considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 94% a tasso fisso. Il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3,20%.

Al 30 settembre 2024, infine, il Gruppo dispone di una riserva di liquidità pari a 4.855 milioni di euro. La riserva di liquidità beneficia delle linee di credito sottoscritte nel primo semestre 2024 e nello specifico riconducibili:

- alla nuova linea di credito Sustainability-Linked non utilizzata con Cassa Depositi e Prestiti, per 600 milioni di euro;
- a una ulteriore linea di credito con Cassa Depositi e Prestiti e provvista indiretta BEI per 400 milioni di euro;
- alla porzione non utilizzata della linea di credito sottoscritta con la Banca Europea per gli Investimenti per 200 milioni di euro.

Eventi significativi in ambito legale e concessorio

Si riporta di seguito una descrizione dei principali sviluppi o di nuovi eventi intercorsi sino alla data di approvazione della presente informativa finanziaria trimestrale al 30 settembre 2024 in aggiunta a quanto già descritto nella Relazione finanziaria 2023 e nella Relazione finanziaria semestrale 2024 cui si rinvia.

Proposta di Aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia

Il 25 luglio 2024 ASPI ha presentato al Concedente una proposta di Piano Economico Finanziario coerente con il sistema tariffario vigente; l'approvazione da parte del Concedente del nuovo PEF è prevista, in base al quadro normativo entro il 31 dicembre 2024.

La proposta di PEF di ASPI include la stima preliminare aggiornata del piano di investimenti in concessione pari a circa 36 miliardi di euro nel periodo dal 2020 al 2038. Tale piano che dovrà essere valutato dagli organi competenti riflette le significative modifiche del quadro macroeconomico e del quadro normativo oltre ad alcuni investimenti addizionali. La stima degli investimenti tiene conto della nuova visione strategica nell'ambito del piano di rigenerazione della rete. In particolare, le variazioni sono state determinate dagli incrementi dei prezzi materiali occorsi tra il 2021 e il 2024, dalle prescrizioni emerse da parte degli enti territoriali in sede di iter autorizzativo e più in generale dalle nuove norme tecniche che hanno modificato profondamente le strategie di ammodernamento e di estensione di vita utile dell'intero patrimonio infrastrutturale.

Quadro Regolatorio

Nell'ultimo trimestre, sono inoltre intervenuti importanti provvedimenti sul quadro normativo regolatorio ed in particolare:

- Il Decreto-legge n. 89/2024, ha previsto che il procedimento di aggiornamento dei piani economico-finanziari per le società concessionarie per le quali interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale nell'anno 2024, come ASPI, che devono essere perfezionati entro e non oltre il 31 dicembre 2024.
- La delibera ART n. 62/2024: Procedimento finalizzato all'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio per le concessionarie autostradali (termine fissato al 20 dicembre 2024).
- La delibera ART n. 124/2024: Delibera che determina la misura del WACC del settore autostradale
- La Legge annuale per il mercato e la concorrenza (Disegno di legge n. 2022 Atti Camera dei Deputati) contenente nuove "Disposizioni in tema di riordino delle concessioni autostradali" e volta, in particolare, alla razionalizzazione della disciplina in materia di affidamenti di concessioni, affidamento in-house, adeguamento del modello di regolamentazione delle tariffe ai vincoli comunitari, criteri di remunerazione della concessione, durata delle concessioni, tariffe autostradali e piano degli investimenti.

Contenzioso promosso da ADUSBEF

Il 7 novembre 2024, la Corte di Giustizia Europea ha pubblicato la propria decisione sulla questione ad essa deferita pregiudizialmente, rinviando al Giudice interno (TAR Lazio) la conclusione della causa principale. La Corte ha statuito, con riferimento alla compatibilità dell'accordo del 14 ottobre 2021 con il diritto europeo (Direttiva 2014/23/UE), che:

- l'art. 43 della Direttiva 2014/23/UE non impedisce di effettuare, senza svolgere una procedura di gara, motivate modifiche non sostanziali ad una concessione;
- il citato articolo 43 non impone che nel procedimento di modifica della concessione vigente debba essere valutata l'affidabilità del concessionario.

Procedimento della Procura di Roma

In data 8 ottobre 2024, Autostrade per l'Italia ha appreso dagli organi di stampa, la notizia dell'esistenza di un procedimento penale instaurato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma in relazione al trattamento contabile di alcune opere autostradali rappresentate, secondo l'impostazione accusatoria, in modo non corretto nei bilanci della società.

In relazione a tale filone di indagine, i vertici attuali e passati della Società hanno ricevuto l'invito a rendere interrogatorio, tenuto conto che il reato è caduto in prescrizione per la parte ante 2017. L'Amministratore Delegato si è reso da subito disponibile al confronto con gli organi inquirenti ed ha chiarito la posizione della società. A tale scopo, le strutture tecniche della società hanno elaborato una ricostruzione dettagliata, della quale si dirà infra, degli ultimi 26 anni della concessione (allora ancora del gruppo IRI) - a partire dalla norma del 1998, rispetto alla quale nasce la contestazione. Tale ricostruzione è stata depositata anche in Procura.

Le fattispecie di reato contestate, sono quelle di (i) false comunicazioni sociali, (ii) ostacolo all'esercizio delle funzioni delle autorità pubbliche di vigilanza e (iii) di manipolazione del mercato in relazione all'approvazione di bilanci, relazioni ed altre comunicazioni sociali dirette ai soci ed al pubblico redatti – secondo l'ipotesi d'accusa – in violazione della direttiva c.d. Costa Ciampi ("Direttiva") e degli artt. 2423 e ss c.c. in quanto non prevedevano *"l'accantonamento di un apposito fondo avente ad oggetto i maggiori introiti derivanti dall'incremento delle tariffe riconosciuto per effetto della delibera CIPE del 20 dicembre 1996 per [alcune] opere non eseguite ("Opere Individuate") previste nei piani di investimento"*⁽⁶⁾. La contestazione riguarda i bilanci di esercizio dal 2017 al 2022 (anche per via dei riflessi rivenienti dai precedenti bilanci).

In assenza di una *discovery* che consenta di comprendere le ragioni per cui la Procura ritiene applicabile la Direttiva Costa Ciampi alle Opere Individuate, nonché come si sia arrivati a calcolare

⁽⁶⁾ Il capo di imputazione fa riferimento al "potenziamento del tratto Bologna-Firenze Incisa fra le progressive Km 195+278 e km 319+980" e la "realizzazione di terze e quarte corsie nelle tratte (A1) Roma-Orte, (A8) Milano-Laghi, (A1) Bologna-Modena, (A14) Tangenziale di Bologna e altri residui investimenti in terze corsie"

il valore dei presunti omessi accantonamenti e delle relative poste di bilancio, le suddette strutture di ASPI hanno comunque effettuato un'analisi volta:

- da un lato, a ricostruire la portata applicativa della Direttiva Costa-Ciampi e verificare la sua applicabilità alle Opere Individuate;
- dall'altro, ad appurare se e quali incrementi di tariffa, ricompresi nella variante X di cui alla formula di revisione tariffaria approvata con delibera CIPE del 20 dicembre 1996, specificamente volti a remunerare gli investimenti futuri in parola, Aspi abbia effettivamente conseguito.

Di seguito, si riportano le principali conclusioni della ricostruzione effettuata dalle strutture tecniche:

- la Direttiva Costa-Ciampi (che disciplina, inter alia, la successione tra concessionari alla scadenza della concessione) e, in particolare, il suo art. 5, par. 2⁽⁷⁾, denominato non a caso "Nuove Concessioni", trova applicazione esclusivamente alle nuove opere, ricomprese nell'oggetto della concessione sottoscritta in epoca successiva all'entrata in vigore della Direttiva stessa. Ne consegue che le Opere Individuate, in quanto già previste dalla Convenzione del 1997 stipulata tra ASPI e ANAS, e come tali antecedenti alla suddetta Direttiva (che è del 20 ottobre 1998), sono escluse dal suo ambito di applicazione. Tale assunto trova conferma anche nell'articolo 14 del II Atto Aggiuntivo del 29.03.1999, riferito alla Convenzione del 1997 che stabilisce in modo inequivocabile che la Direttiva si applica solo alle nuove opere eventualmente assentite successivamente a quell'atto.
- In ogni caso, da una ricostruzione cronologica dei contenuti degli atti convenzionali che si sono susseguiti a partire dal 1997 fino alla Convenzione Unica del 2007 e dai bilanci di ASPI, risulta che quest'ultima non ha mai conseguito e non conseguirà maggiori introiti connessi ad incrementi tariffari per la remunerazione anticipata della realizzazione delle Opere Individuate. Ed infatti;
 - per gli anni 1998-2002 la variabile "X produttività" della formula tariffaria di cui alla Delibera CIPE 319/1996 richiamata nella contestazione della Procura è posta pari a 0 negli atti convenzionali; tale variabile rappresenta il tasso di produttività attesa, da stabilire in forma specifica per ogni singola impresa, tenendo conto di valutazioni relative a vari aspetti tra i quali i "progetti di investimenti futuri".
 - nel IV Atto Aggiuntivo 2002 (approvato in forza di una specifica norma di legge) non si prevede alcuna remunerazione specifica per gli investimenti del Piano 1997, che

⁽⁷⁾ La norma prevede l'obbligo, da parte del concessionario uscente, di procedere all'accantonamento in apposito fondo, dei maggiori introiti derivanti da incrementi tariffari riconosciuti per la realizzazione delle "nuove opere", a riduzione dell'indennizzo che deve corrisposto dal concessionario subentrante con riferimento "alle nuove opere eseguite in base alla convenzione e non ancora ammortizzate".

comprende le Opere Individuate. Diversamente, per le nuove e aggiuntive opere introdotte con il IV Atto Aggiuntivo (differenti, evidentemente, da quelle del Piano 1997) la variabile “X produttività” viene sostituita da una nuova e diversa sub componente tariffaria (la “x investimenti”), applicabile solo agli investimenti una volta realizzati;

- neanche la Convenzione Unica del 2007, novativa e sostitutiva della precedente Convenzione 1997 e dei relativi atti aggiuntivi ed anch'essa approvata per legge (L.101/2008), riconosceva remunerazioni specifiche con riferimento alle Opere Individuate. In aggiunta, ha sancito che l'eventuale mancata o ritardata esecuzione degli investimenti del Piano 1997 può generare esclusivamente benefici finanziari (da non confondersi con i benefici economici⁽⁸⁾) e impone, in tal caso, la costituzione di una riserva vincolata di Patrimonio Netto; riserva effettivamente costituita da ASPI e svincolata nel 2014 (con effetto sul bilancio 2013) con il benestare (e dietro autorizzazione) del Concedente, a causa della realizzazione di un valore degli investimenti previsti dal Piano 1997 superiore al valore considerato dalla Convenzione stessa.

ASPI ribadisce la piena disponibilità a fornire ogni chiarimento che si renda ulteriormente necessario alla luce della piena *discovery* degli atti e confida pienamente nell'operato dell'Autorità Giudiziaria, convinta della correttezza del proprio operato, sempre trasparentemente documentato nella redazione dei bilanci e delle altre comunicazioni sociali.

Eventi successivi al 30 settembre 2024

Cessione partecipazioni TEM e TE

In data 25 ottobre 2024 si è perfezionata la cessione al Gruppo ASTM delle quote azionarie detenute dal Gruppo ASPI nel capitale di Tangenziale Esterna S.p.A. (TE) e nel capitale della holding di TE, Tangenziale Esterna di Milano S.p.A. e delle quote di finanziamento soci detenute dal Gruppo ASPI nei confronti di TE. L'operazione consente la valorizzazione delle quote di minoranza (14,5%) detenute in un asset non strategico con un corrispettivo pari a 122 milioni di euro, oltre al rimborso dei finanziamenti soci per 18 milioni di euro. Tale operazione comporterà un impatto positivo sul conto economico consolidato del 2024 pari a circa 66 milioni di euro.

⁽⁸⁾ Per “beneficio finanziario” si intende il beneficio ottenuto nel caso in cui si abbia un obbligo di spesa e tale spesa si ritardi rispetto alle previsioni. In tale caso, nell'assunto che tale spesa debba comunque essere sostenuta, si costituirebbe un beneficio “temporaneo” (causato dal ritardo nell'esborso) generato dalla temporanea disponibilità di quelle somme il cui impiego è temporaneamente differito. Tale beneficio viene poi riassorbito a fronte dell'effettuazione di una spesa effettiva, anche superiore a quella prevista.

Il “beneficio finanziario” si distingue dal “beneficio economico” legato alla realizzazione di una specifica spesa, che ricomprende proprio i maggiori introiti derivanti dallo specifico incremento delle tariffe previsto per la realizzazione di tale spesa.”

Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza

Nel 2024, anno in cui la Milano Laghi, prima autostrada italiana ha compiuto cento anni e l'Autostrada del Sole ne ha compiuti sessanta, la nostra sfida è rigenerare e potenziare la rete, migliorando gli standard di qualità e sicurezza delle infrastrutture, affrontando i temi relativi alla mobilità sostenibile del futuro. Tutto ciò richiede una forte accelerazione degli investimenti a servizio dei viaggiatori e di tutti gli stakeholder dei territori attraversati dalla rete.

Prevediamo un ulteriore forte impulso a investimenti e manutenzioni con circa 2,3 miliardi di euro nell'esercizio 2024 con l'obiettivo di proseguire nel piano di ammodernamento e potenziamento del sistema infrastrutturale in gestione, aumentando la vita utile e rafforzando la resilienza delle infrastrutture, anche a fronte di avversi eventi climatici.

Alla luce della performance del traffico consuntivato a fine ottobre 2024, seppur in un contesto incerto, anche per il protrarsi della crisi geopolitica in corso, si stima che il traffico sulla rete di Autostrade per l'Italia possa registrare nel 2024 una crescita intorno all'1,5% rispetto all'esercizio precedente.

Il 2024 è anche l'ultimo anno del quinquennio regolatorio 2020-2024 di Autostrade per l'Italia, nell'ambito del processo di aggiornamento per il nuovo quinquennio 2025-2029 sarà pertanto fondamentale - avendo individuato tutti gli investimenti per sostenere la mobilità del nostro Paese – finalizzare l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) e trovare i meccanismi finanziari adeguati nel rispetto di metriche che supportino un'adeguata struttura finanziaria.

In considerazione dei fattori di incertezza sopra descritti, che incidono sul quadro normativo e regolatorio attualmente in evoluzione, non si può escludere che l'aggiornamento del piano economico finanziario presentato a luglio possa non essere approvato dal Concedente nei termini previsti dal quadro normativo attuale ovvero entro il 31 dicembre 2024.

Gli obiettivi aziendali saranno perseguiti mantenendo l'impegno ad una sana ed equilibrata struttura finanziaria, riconosciuta a livello investment grade dalle principali agenzie di rating.

* * *

Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari dott. Piergiorgio Peluso 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.

Principali risultati per settore operativo

Il perimetro di consolidamento al 30 settembre 2024 non presenta variazioni rispetto a quello del 31 dicembre 2023. Si riportano di seguito i principali risultati per settore operativo:

€ milioni	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI			INGEGNERIA E COSTRUZIONE			INNOVAZIONE E TECNOLOGIA			ALTRI SERVIZI			ELISIONI E RETTIFICHE DI CONSOLIDATO		TOTALE GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA	
	Primi nove mesi			Primi nove mesi			Primi nove mesi			Primi nove mesi			Primi nove mesi		Primi nove mesi	
	2024	2023	Var.	2024	2023	Var.	2024	2023	Var.	2024	2023	Var.	2024	2023	2024	2023
DATI REPORTED																
Ricavi operativi	3.218	3.178	40	769	540	229	148	117	31	42	45	(3)	(836)	(571)	3.341	3.309
EBITDA	2.068	2.008	60	35	8	27	12	6	6	2	6	(4)	(2)	(7)	2.115	2.021
FFO-Cash Flow Operativo	1.372	1.367	5	26	(1)	27	9	5	4	4	-	4	(2)	(7)	1.409	1.364
Investimenti operativi	1.250	926	324	37	9	28	19	21	(2)	1	-	1	42	48	1.349	1.004
Organico medio	5.428	5.538	(110)	2.964	2.613	351	396	336	60	661	638	23	-	-	9.449	9.125

Attività autostradali: include le concessionarie autostradali;

Ingegneria e costruzione: essenzialmente Amplia Infrastructures e Tecne;

Innovazione e Tecnologia: essenzialmente Movyon, Free To X;

Altri servizi⁹: include le attività di service tra cui Youverse, Ad Moving, Elgea e Giovia verso le altre società del Gruppo.

Nei primi nove mesi del 2024 non sono state poste in essere operazioni non ricorrenti, atipiche o inusuali, né con terzi, né con parti correlate.

⁽⁹⁾ Per una migliore rappresentazione dei settori, si segnala che la società Autostrade Meridionali, la cui concessione è stata trasferita al subentrante ad aprile 2022, è stata riclassificata in "Altri servizi". Conseguentemente, i ricavi operativi e l'EBITDA dei primi nove mesi 2023 del settore "Attività Autostradali" diminuiscono rispettivamente di 3 milioni di euro e 1 milione di euro rispetto a quanto in precedenza pubblicato, mentre i Ricavi operativi e l'EBITDA del settore "Altri servizi" aumentano per i medesimi valori.

Note metodologiche

L'informativa finanziaria al 30 settembre 2024 è predisposta in conformità ai criteri di rilevazione e di valutazione stabiliti dagli International Financial Reporting Standards (IFRS) utilizzati nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2023, cui si rinvia, e in particolare allo IAS 34 "Bilanci Intermedi" (applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale).

Indicatori Alternativi di Performance

Coerentemente agli orientamenti dell'ESMA, nel seguito sono elencati i principali IAP presentati nella Relazione finanziaria semestrale e una sintetica descrizione della relativa composizione, nonché la riconciliazione degli stessi con i corrispondenti dati ufficiali:

- a) "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);
- b) "EBITDA Cash": è l'indicatore sintetico della redditività monetaria derivante dalla gestione operativa calcolato escludendo dall'EBITDA la voce "Variazione operativa dei fondi", gli utilizzi operativi dei fondi e le altre variazioni non monetarie dell'EBITDA;
- c) "Margine operativo (EBIT)": è l'indicatore che misura la redditività dei capitali complessivamente investiti in azienda, 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.
- d) "Capitale investito netto": espone l'ammontare complessivo delle attività di natura non finanziaria, al netto delle passività di natura non finanziaria;
- e) "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";
- f) "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; si segnala che la voce non include i costi per investimenti non remunerati inclusi nell'accordo negoziale con il MIT perché trattati come componenti negative del Flusso di cassa operativo (FFO);
- g) "FFO-Cash Flow Operativo o flusso di cassa operativo": è l'indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. Il flusso di cassa operativo è determinato come: utile/(perdita) del periodo + 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;
- h) "Equity free cash flow": è l'indicatore che rappresenta i flussi finanziari disponibili per la remunerazione del capitale proprio, per il rimborso del debito e per la copertura degli eventuali investimenti finanziari; è determinato come: FFO-Cash flow operativo +/- Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie + Investimenti operativi + Contributi su investimenti.

Si evidenzia, inoltre, che all'interno del presente comunicato sono presentati prospetti contabili riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili internazionali IAS/IFRS inclusi nel Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 (prospetti ufficiali). Tali prospetti riclassificati presentano pertanto, oltre alle grandezze economico-finanziarie e patrimoniali disciplinate dai

principi contabili internazionali IAS/IFRS, alcuni indicatori e voci derivanti da questi ultimi, ancorché non previsti dagli stessi principi e identificabili pertanto come IAP.

Si evidenzia infine che alcuni IAP sono presentati anche al netto di talune rettifiche operate ai fini di un confronto omogeneo nel tempo dei risultati consolidati – definite anche “Variazioni su base omogenea” - utilizzate per il commento delle variazioni del Margine operativo lordo (EBITDA), dell’Utile/(perdita) del periodo, dell’Utile/(perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo e dell’FFO-Cash Flow Operativo.

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 nel seguito esposti.

€ milioni	Primi nove mesi 2024				Primi nove mesi 2023			
	Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile del periodo	Utile 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)	2.115	872	867	1.409	2.021	819	807	1.364
Effetti non omogenei								
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	43	34	34	-	47	35	35	-
Ammortamento extra contabile dell'avviamento	-	-	-	12	-	-	-	63
Subtotale (B)	43	34	34	12	47	35	35	63
Valori su base omogenea (C) = (A)-(B)	2.072	838	833	1.397	1.974	784	772	1.301

L’espressione “su base omogenea”, utilizzata per il commento delle variazioni di taluni indicatori economici e finanziari consolidati, indica che i valori degli esercizi a confronto sono determinati escludendo i seguenti effetti:

- 1) dai dati 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 e l’attualizzazione del fondo stanziato in esercizi precedenti da ASPI per far fronte agli impegni previsti nell’Accordo negoziale;
- 2) dai dati dei due periodi a confronto gli effetti connessi alla rilevazione degli effetti dell’affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all’avviamento di Autostrade per l’Italia.

Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali

Si riportano di seguito i prospetti di riconduzione del Conto economico e della Situazione patrimoniale-finanziaria, 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

Milioni di euro

Riconduzione delle voci	Primi nove mesi 2024						Primi nove mesi 2023					
	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
Ricavi da pedaggio			3.009			3.009			2.945			2.945
Ricavi per servizi di costruzione			1.231						900			
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	1.038							766			
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	193							134			
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(c)	-							-			
Altri ricavi	(d)		332						364			
Altri ricavi operativi				(c+d)		332				(c+d)		364
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(c)			(c)	0					(c)	-	
Totale Ricavi			4.572						4.209			
TOTALE RICAVI OPERATIVI						3.341						3.309
Materie prime e materiali			(242)			(242)			(173)			(173)
Costi per servizi			(1.269)			(1.269)			(1.109)			(1.109)
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali e immateriali			1			1			1			1
Costo per il personale	(e)		(576)						(554)			
Altri oneri			(426)						(423)			
Oneri concessori	(f)		(368)						(361)			
Oneri per godimento beni di terzi			(13)		(13)				(14)		(14)	
Oneri diversi			(45)		(45)				(48)		(48)	
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>				(a)	1.038					(a)	766	
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>				(i)	3					(i)	4	
COSTI ESTERNI GESTIONALI COMPRESI COSTI DI MANUTENZIONE						(527)						(573)
ONERI CONCESSORI				(f)		(368)				(f)		(361)
COSTO DEL LAVORO NETTO				(e+b)		(383)				(e+b)		(420)
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI						52						66
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti			48						66			
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			33		33				40		40	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali			(4)						-			
<i>Accantonamenti fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(h)	(7)							(4)			
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)	3							4			
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			19		19				26		26	
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						(1.226)						(1.288)
Ammortamenti	(l)		(588)						(530)			
Ammortamento attività materiali			(37)						(30)			
Ammortamento diritti concessori immateriali			(510)						(443)			
Ammortamento altre attività immateriali			(41)						(57)			
(Svalutazioni) Ripristini di valore	(m)		(4)						(6)			
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)						2.115						2.021
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI				(l+h+m)		(599)				(l+h+m)		(540)
TOTALE COSTI			(3.056)						(2.728)			
RISULTATO OPERATIVO			1.516						1.481			
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						1.516						1.481
Proventi finanziari			87						76			
Altri proventi finanziari	(n)		87						76			
Oneri finanziari	(o)		(360)						(383)			
Proventi/(Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	(p)		(8)						(20)			
Altri oneri finanziari	(q)		(352)						(363)			
Utili/(Perdite) su cambi			-						-			
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI			(273)						(307)			
Oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari						(273)						(307)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(r)		1		(r)	1			(2)		(r)	(2)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.244			1.244			1.172			1.172
(Oneri)/proventi fiscali			(372)			(372)			(353)			(353)
Imposte correnti sul reddito			(280)						(240)			
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			-						5			
Imposte anticipate e differite			(92)						(118)			
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			872			872			819			819
Proventi (Oneri) netti di attività destinate alla vendita			-			-			-			-
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO			872			872			819			819
di cui:												
Utile (Perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo			867			867			807			807
Utile (Perdita) del periodo di pertinenza di Terzi			5			5			12			12

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

Millioni di euro

Riconduzione delle voci	30/09/2024					31/12/2023				
	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
Attività materiali	(a)	261			261	(a)	225			225
Attività immateriali	(b)	17.369			17.369	(b)	16.659			16.659
Partecipazioni	(c)	12			12	(c)	73			73
Attività per imposte anticipate	(d)	139			139	(d)	135			135
Altre attività non finanziarie	(e)	-			-	(e)	-			-
Attività non finanziarie in dismissione			(f)		63			(f)		24
Attività non finanziarie(A)					17.844					17.116
Attività commerciali	(g)	995			995	(g)	856			856
Passività commerciali	(h)	(1.817)			(1.817)	(h)	(1.890)			(1.890)
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito correnti			(i+j)		(175)			(i+j)		(136)
Attività per imposte sul reddito correnti	(i)	107				(i)	13			
Passività per imposte sul reddito correnti	(j)	(282)				(j)	(149)			
Altre attività/(passività) nette			(k+l)		(347)			(k+l)		(354)
Altre attività	(k)	150				(k)	134			
Altre passività	(l)	(497)				(l)	(488)			
Capitale circolante netto (B)					(1.344)					-1.524
Capitale investito lordo (C=A+B)					16.500					15.592
Fondi per accantonamenti			(m+n)		(2.588)			(m+n)		(2.752)
Fondi correnti per accantonamenti	(m)	(460)				(m)	(486)			
Fondi non correnti per accantonamenti	(n)	(2.128)				(n)	(2.266)			
Passività per imposte differite	(o)	(706)			(706)	(o)	(611)			(611)
Altre passività non finanziarie	(p)	(27)			(27)	(p)	(22)			(22)
Passività non finanziarie in dismissione			(q)		-			(q)		(12)
Passività non finanziarie (D)					(3.321)					(3.397)
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)					13.179					12.195
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		3.114			3.114		2.606			2.606
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		297			297		309			309
Totale patrimonio netto (F)		3.411			3.411		2.915			2.915
Indebitamento finanziario netto (G)			(r+s+t+u+v+w-x-z)		9.768			(r+s+t+u+v+w-x-z)		9.280
Passività finanziarie non correnti	(r)	10.644				(r)	10.754			
Attività finanziarie non correnti	(s)	(301)				(s)	(489)			
Passività finanziarie correnti	(t)	832				(t)	1.361			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(u)	(1.249)				(u)	(2.204)			
Disponibilità liquide		(1.100)					(1.849)			
Mezzi equivalenti		(149)					(355)			
Attività finanziarie correnti	(v)	(158)				(v)	(135)			
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (H=F+G)					13.179					12.195
Attività destinate alla vendita	(y)	63				(y)	32			
Attività non finanziarie in dismissione		63					24			
Attività finanziarie in dismissione - attività non correnti	(w)	-				(w)	3			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività operative cessate	(x)	-				(x)	5			
Passività destinate alla vendita	(zz)	-				(zz)	(13)			
Passività non finanziarie in dismissione		-					(12)			
Passività finanziarie in dismissione	(z)	-				(z)	(1)			
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d+e-s)	18.082				(a+b+c+d+e-s)	17.581			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(g+i+k-u-v+y)	2.722				(g+i+k-u-v+y)	3.374			
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-n-o-p+r)	13.505				(-n-o-p+r)	13.653			
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-h-j-l-m+t-x)	3.888				(-h-j-l-m+t-x)	4.387			