

Comunicato Stampa

APPROVATA LA RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2020 DEL GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Risultati consolidati del primo semestre 2020⁽¹⁾

- **I risultati del primo semestre 2020 risentono dell'impatto della pandemia causata dal Covid-19**
- **Traffico sulla rete del Gruppo in diminuzione del 37,7%**
- **Ricavi operativi pari a 1.263 milioni di euro, con un decremento di 704 milioni di euro (-36%)**
- **Margine operativo lordo (EBITDA), negativo di 62 milioni di euro, in riduzione di 1.224 milioni di euro (-1.033 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 ASPI nell'ultima proposta transattiva formulata al Governo**
- **Perdita del periodo di pertinenza del Gruppo pari a 476 milioni di euro, rispetto all'utile rilevato nel primo semestre del 2019 pari a 426 milioni di euro, con un decremento di 902 milioni di euro (-778 milioni di euro su base omogenea)⁽²⁾**
- **Investimenti operativi pari a 215 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

- **Cash flow Operativo (“FFO”) pari a 219 milioni di euro, in diminuzione di 468 milioni di euro (-502 milioni di euro su base omogenea)⁽²⁾**
- **Indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2020 pari a 8.868 milioni di euro, con un incremento di 476 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (8.392 milioni di euro)**
- **Prosegue il piano accelerato di manutenzioni in totale rispondenza con il Piano di Trasformazione 2020-2023**
- **Proseguono le interlocuzioni con le Istituzioni volte alla chiusura della procedura di presunto grave inadempimento**
- **Presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 23 luglio 2020 il nuovo Piano Economico Finanziario**

Roma, 4 agosto 2020 – Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia S.p.A., riunitosi il 3 agosto 2020 sotto la presidenza dell'ing. Giuliano Mari, ha approvato la Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020 del Gruppo Autostrade per l'Italia, che sarà pubblicata entro i termini previsti dalla normativa di riferimento, unitamente agli esiti dell'attività di revisione in corso di svolgimento.

I dati economico-patrimoniali consolidati presentati nella relazione finanziaria semestrale sono stati elaborati in conformità ai principi contabili internazionali in vigore al 30 giugno 2020. Nella fase di predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato 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 il bilancio consolidato semestrale abbreviato nella prospettiva della continuità aziendale, verificati tutti gli elementi e nel presupposto di raggiungere un accordo con il Governo e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la definizione del procedimento di presunto grave inadempimento avviato in data 16 agosto 2018.

Si segnala che nel primo semestre 2020 il diffondersi dell'epidemia da Covid-19, la dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano e le conseguenti misure di restrizione agli spostamenti hanno avuto effetti significativi sull'andamento del traffico con un impatto complessivo sull'EBITDA stimato in circa 565 milioni di euro (411 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale).

Con riferimento al crollo di una sezione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia, avvenuto il 14 agosto 2018, alla data del 30 giugno 2020:

- è stato disposto - su richiesta del Commissario Straordinario per Genova - il pagamento di 379 milioni di euro corrispondente all'utilizzo complessivo del fondo ripristino e sostituzione (di cui 95 milioni di euro nel primo semestre 2020);
- sono stati erogati 59 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 8 milioni di euro nel primo semestre 2020).

Si segnala che i mancati ricavi da pedaggio relativi all'esenzione sull'area genovese nel primo semestre 2020 sono stimati pari a circa 7 milioni di euro (complessivamente pari 26 milioni di euro negli esercizi 2019 e 2018).

Con riferimento alla definizione della procedura di contestazione di presunto grave inadempimento avviata in seguito al crollo di una sezione del viadotto Polcevera, a seguito delle numerose interlocuzioni intervenute nel corso del 2020 fino alla data di predisposizione della Relazione finanziaria semestrale 2020, l'11 luglio 2020 la Società ha formulato una nuova proposta che, tra le altre cose, innalza fino a 3.400 milioni di euro l'importo degli impegni da assumere ad integrale proprio carico e senza alcun riconoscimento economico, con un incremento di 500 milioni di euro rispetto a quanto previsto nella precedente proposta del 5 marzo 2020. 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 dalle legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo".

Riguardo alla rappresentazione contabile della proposta del 5 marzo 2020 adottata nella predisposizione della Relazione finanziaria annuale 2019, si ricorda che risultava iscritto ad "Altri fondi correnti per rischi ed oneri" l'importo di 1.500 milioni di euro. In relazione agli impegni assunti nella nuova proposta per le attività di demolizione e ricostruzione del Viadotto Polcevera, si è iscritto un ulteriore accantonamento di 200 milioni di euro, incrementando il fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2019 fino a 1.700 milioni di euro. Con riferimento all'importo di 500 milioni di euro di oneri di manutenzione aggiuntivi si è proceduto a includere tale incremento nelle consistenze del "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", che tiene conto degli impegni assunti dalla Società a tale scopo.

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.

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

Autostrade per Genova

Il crollo del Ponte Morandi e il piano di monitoraggio straordinario delle opere d'arte

A valle del crollo di una sezione del ponte Morandi a Genova, sull'autostrada A10 avvenuto il 14 agosto 2018, Autostrade per l'Italia ha promosso un'operazione straordinaria di monitoraggio delle infrastrutture della propria rete, realizzata da un pool di società esterne specializzate in attività di controllo e certificazione delle infrastrutture. Tale attività ha riguardato tutto il patrimonio infrastrutturale gestito dalla Società, costituito da 1.946 ponti e viadotti. Le attività di sorveglianza trimestrale sono state svolte regolarmente, anche nella prima parte del 2020, da parte di un pool di qualificate imprese esterne.

Il nuovo approccio sulla sorveglianza delle opere d'arte della rete ha consentito una programmazione più efficiente delle attività di manutenzione. I tempi di intervento sono stati notevolmente accelerati, sostanzialmente dimezzandosi rispetto alle previsioni originarie. Tale anticipo porterà il piano straordinario di manutenzione dei ponti e viadotti per il periodo 2019-2023 ad un valore totale di oltre 370 milioni di euro a fronte di circa 530 interventi a livello nazionale, di cui 139 su ponti e viadotti di competenza della Direzione di Tronco di Genova.

Le attività di monitoraggio e sorveglianza sono state profondamente innovate anche per quanto riguarda le gallerie. A seguito dell'incidente avvenuto la sera del 30 dicembre 2019 nella galleria Bertè della A26, Autostrade per l'Italia ha concordato con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti un piano di verifica approfondito delle condizioni di tutte le gallerie della rete per un totale di circa 354 km. Sono state messe in campo tecnologie avanzate come il Georadar e il Laser Scanner, per compiere una radiografia approfondita delle condizioni dei fornic. Parallelamente vengono condotte ispezioni visive accurate, video endoscopie, carotaggi, così da verificare le condizioni del calcestruzzo. Sulla base dei primi riscontri effettuati, qualora necessario, sono stati contestualmente attivati gli interventi di ripristino. La prima fase delle ispezioni è in fase di conclusione. In Liguria, in particolare, a seguito di un provvedimento da parte del MIT del 29 maggio 2020 che ha modificato le modalità di ispezione, è stato necessario riavviare da zero i controlli, mobilitando una notevole

quantità di risorse umane e di mezzi per rispettare le prescrizioni e le tempistiche stringenti imposte alla società. L'ingente numero di cantieri di ispezione e manutenzione quotidiani – pari a una media di 100 - ha comportato notevoli disagi alla viabilità. Per questo motivo, la società ha deciso di attivare un'esenzione totale dei pedaggi su oltre 150 km della rete ligure per tutta la durata dei disagi. Le attività di ispezione sulle 285 gallerie della rete ligure si sono concluse tra il 29 e il 30 luglio.

Una seconda fase di assessment approfondita, sarà portata a termine entro il primo trimestre 2021.

Questa tipologia di attività viene svolta da alcune tra le più importanti società di ingegneria specializzate nel monitoraggio di gallerie, tra cui il Gruppo Lombardi, SWS Engineering, Rocksoil, che hanno curato e verificato i più noti tunnel del mondo, come ad esempio la Galleria del San Gottardo e la Galleria Bermont.

Per informare costantemente gli automobilisti e gli autotrasportatori che percorrono le tratte liguri dei diversi lavori di manutenzione che vengono svolti sulla rete, Autostrade per l'Italia ha realizzato un "bollettino settimanale" contenente il dettaglio di tutti gli interventi programmati. Il bollettino viene diffuso regolarmente alle istituzioni territoriali e a tutti i media liguri, viene pubblicato sulla homepage del sito www.autostrade.it, oltre che nel circuito Info Moving delle aree di servizio presenti nella regione. Per comunicare direttamente con l'utenza, è stato avviato in via sperimentale un canale Telegram dedicato al traffico autostradale ligure.

Sempre sul fronte della trasparenza, la Società ha pubblicato online sul proprio sito una lista dettagliata degli interventi di manutenzione in corso o programmati delle principali opere d'arte. L'area trasparenza sarà ulteriormente implementata attraverso la pubblicazione di una mappatura dei principali interventi di manutenzione, che verrà aggiornata con regolarità.

Autostrade per l'Italia ha infine siglato una partnership con società di primario livello mondiale per lo sviluppo di una piattaforma digitale di monitoraggio dello stato delle infrastrutture di rete. La piattaforma funzionerà anche attraverso sistemi di Intelligenza Artificiale e contribuirà in modo rilevante ad aumentare la trasparenza dei processi di monitoraggio. Il software sarà in grado di gestire tutti i passaggi delle attività di ogni singola opera, dalla fase di verifica a quella di conclusione delle attività di manutenzione. Tra i primi viadotti oggetto della sperimentazione della piattaforma ci sarà il viadotto ligure del Bisagno. La piattaforma sarà in grado di monitorare tutta la rete gestita da Autostrade per l'Italia entro la fine del 2020.

Apertura Ponte “San Giorgio” e impegno per la comunità di Genova

Nel primo semestre dell’anno, si è svolto un tavolo tecnico con la struttura commissariale finalizzato a garantire la gestione più efficiente del nuovo ponte di Genova “San Giorgio”. Su input del MIT, il Commissario ha restituito, a seguito della firma di un apposito protocollo, la gestione della nuova infrastruttura alla Direzione di Tronco di Genova di Autostrade per l’Italia. L’esercizio del nuovo Ponte è stato programmato dal 5 agosto 2020.

La Direzione di Tronco di Genova ha inoltre fortemente intensificato i rapporti con le categorie produttive del territorio, oltre che con le istituzioni e i comitati locali. Si è infatti instaurato un rapporto costante con i comitati locali e con diversi sindaci del territorio, anche in merito agli effetti generati dal significativo aumento dei lavori di manutenzione. Si è cercato in questo modo di dare una risposta, in termini diassicurazione e trasparenza, alle diverse sollecitazioni pervenute da cittadini, comitati e associazioni in merito allo stato della rete autostradale e alla sicurezza di ponti, viadotti, gallerie. Nei casi in cui i lavori di manutenzione hanno generato impatti rilevanti sulla viabilità, in accordo con gli enti locali si è decisa la sospensione temporanea del pedaggio. La Società intende continuare ad operare costantemente attraverso un rapporto di dialogo e confronto con la comunità genovese.

Andamento gestionale del Gruppo

Andamento del traffico

La mobilità del primo semestre ha risentito sensibilmente dei provvedimenti di progressiva limitazione degli spostamenti legati all'emergenza Covid-19 nel Paese, manifestatisi a partire dall'ultima settimana del mese di febbraio.

Nel primo semestre 2020 sulla rete autostradale di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie controllate il traffico è diminuito del 37,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La diminuzione ha riguardato in particolare i chilometri percorsi dai veicoli a "2 assi", in calo del 41,7%, mentre i veicoli a "3 o più assi" hanno fatto registrare una flessione del 13,6%.

Traffico sulle reti in concessione nel primo semestre 2020

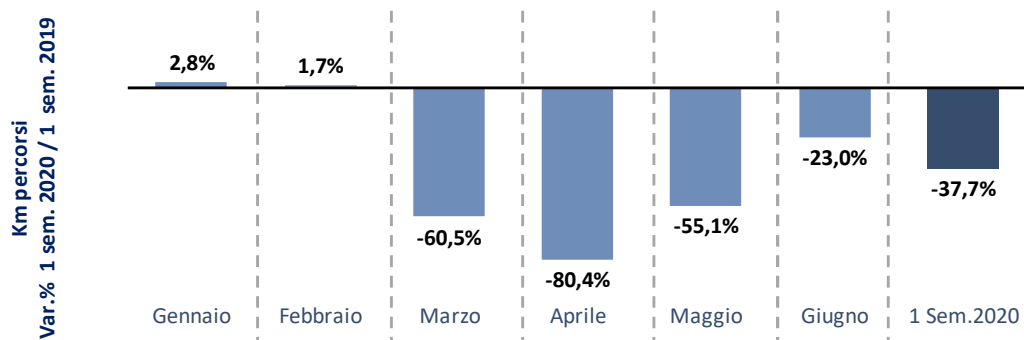
SOCIETÀ CONCESSIONARIA	MILIONI DI KM PERCORSI ⁽¹⁾				VTMG 1° SEMESTRE 2020 ⁽²⁾
	VEICOLI A 2 ASSI	VEICOLI A 3+ ASSI	VEICOLI TOTALI	VAR. % SU 1° SEM. 2019	
Autostrade per l'Italia	11.166	2.970	14.137	-37,9%	27.210
Autostrade Meridionali	532	12	544	-34,9%	57.915
Tangenziale di Napoli	306	5	312	-33,6%	84.782
Società Autostrada Tirrenica	68	10	78	-39,5%	9.409
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	26	9	35	-34,4%	5.976
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	2	2	3	-40,4%	3.066
TOTALE	12.100	3.008	15.108	-37,7%	27.582

(1) Dati provvisori per giugno 2020.

La performance del semestre include l'effetto dell'anno bisestile pari a 0,35%

(2) VTMG = Veicoli teorici medi giornalieri pari a totale km percorsi/lunghezza tratta/n° giorni del periodo

Andamento mensile del traffico sulla rete in concessione nel primo semestre 2020



Investimenti operativi

Nel primo semestre 2020 sono proseguiti gli investimenti operativi sulle autostrade del gruppo che ammontano complessivamente a 215 milioni di euro.

(milioni di euro)	PRIMO SEMESTRE 2020	PRIMO SEMESTRE 2019
Autostrade per l'Italia: Interventi Convenzione 1997	66	101
Autostrade per l'Italia: Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	52	57
Autostrade per l'Italia: altri investimenti (compresi oneri capitalizzati)	77	91
Altre concessionarie (compresi oneri capitalizzati)	2	8
Totale investimenti su infrastrutture in concessione	197	257
Investimenti in altri beni immateriali	12	8
Investimenti in beni materiali	6	6
Totale investimenti operativi	215	271

Per quanto attiene Autostrade per l'Italia, nel primo semestre 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) 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 e agli interventi in “Grandi Opere” connessi ai lavori di realizzazione della quarta corsia dinamica della A4 in area milanese.

Andamento economico-finanziario del Gruppo

I **“Ricavi operativi”** del primo semestre 2020 sono pari a 1.263 milioni di euro e si decrementano di 704 milioni di euro rispetto al periodo di confronto (1.967 milioni di euro).

I **“Ricavi da pedaggio”** sono pari a 1.167 milioni di euro, in riduzione di 594 milioni di euro rispetto al primo semestre del 2019 (1.761 milioni di euro), in relazione alla diminuzione del traffico sulla rete, osservabile a partire da fine febbraio 2020, pari a -37,7% (-33,6% considerando anche l'effetto derivante dal positivo mix positivo di traffico) e riconducibile essenzialmente agli effetti negativi delle limitazioni e restrizioni agli spostamenti a causa della diffusione del Covid-19. Si evidenzia che i ricavi da pedaggio del primo semestre del 2020 includono, per 124 milioni di euro (185 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 61 milioni di euro è riconducibile ai minori chilometri percorsi nel semestre.

Al netto di dette maggiorazioni tariffarie, i ricavi da pedaggio si decrementano di 533 milioni di euro rispetto al primo semestre del 2019.

Gli **“Altri ricavi operativi”** ammontano a 96 milioni di euro (206 milioni di euro nel primo semestre 2019), in riduzione di 110 milioni di euro principalmente per le minori royalty delle aree di servizio, in relazione alla sospensione totale delle stesse applicata (da marzo a maggio) a supporto degli operatori del business Oil e Ristoro. Tale iniziativa è stata finalizzata a sostenere le attività economiche degli operatori durante l'emergenza Covid-19. Si segnala, inoltre, che il primo semestre 2019 includeva il provento (circa 38 milioni di euro) da rimborso assicurativo correlato all'evento del 14 agosto 2018, già citato in precedenza.

I **“Costi esterni gestionali”** sono pari a 455 milioni di euro e si incrementano di 19 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (436 milioni di euro). Si segnala che la variazione comprende i costi connessi agli interventi relativi alla ricostruzione del viadotto sul Polcevera (95 milioni di euro nel primo semestre 2020 e 155 milioni di euro nel periodo di confronto), il cui impatto sull'EBITDA è essenzialmente neutralizzato dall'utilizzo della corrispondente quota di fondo ripristino e sostituzione contabilizzato nella voce “Variazione operativa dei fondi”. Escludendo tali oneri, si registra un incremento di 79 milioni di euro 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, parzialmente compensati dai minori costi variabili delle operazioni invernali, effetto delle condizioni meteo più favorevoli del primo semestre 2020 rispetto al periodo di confronto.

Gli **“Oneri concessori”** ammontano a 150 milioni di euro in riduzione di 77 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (227 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 212 milioni di euro in riduzione di 41 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (253 milioni di euro). Tale variazione è determinata essenzialmente

- dal decremento di 263 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 di 508 milioni di euro (positivo per 111 milioni di euro nel periodo di confronto), riconducibile essenzialmente a:

- un accantonamento netto di 403 milioni di euro in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino previsti sulla rete, essenzialmente di Autostrade per l'Italia parzialmente compensato dagli effetti positivi connessi all'utilizzo per gli interventi correlati alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (95 milioni di euro, quale quota già accantonata in esercizi precedenti);
- lo stanziamento a fondo rischi e oneri di Autostrade per l'Italia, pari a 200 milioni di euro, 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 precedenza.

Si evidenzia, inoltre, che la “Variazione operativa dei fondi” positiva per 111 milioni di euro

nel primo semestre 2019 includeva gli effetti connessi all'utilizzo del fondo ripristino e sostituzione dell'infrastruttura autostradale per gli interventi propedeutici alla ricostruzione del viadotto Polcevera (154 milioni di euro, quale quota già accantonata al 31 dicembre 2018) e gli accantonamenti a fondi rischi e oneri pari a 4 milioni di euro correlati ai risarcimenti agli eredi delle vittime dell'evento del 14 agosto 2018.

Il **“Margine operativo lordo” (EBITDA)**, registra un valore negativo pari a 62 milioni di euro, con un decremento di 1.224 milioni di euro rispetto al primo semestre 2020 (1.162 milioni di euro), essenzialmente per i già citati effetti sui ricavi connessi alle limitazioni agli spostamenti e per la variazione operativa dei fondi. Su base omogenea, l'EBITDA è pari a 153 milioni di euro con un decremento di 1.033 milioni di euro (-87%).

Gli **“Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi”** sono pari a 330 milioni di euro (329 milioni di euro nel primo semestre 2019).

Il **“Margine operativo” (EBIT)** è negativo per 392 milioni di euro, con un decremento di 1.225 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (positivo per 833 milioni di euro).

Gli **“Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari”** sono pari a 254 milioni di euro e si incrementano di 55 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2019 (199 milioni di euro), essenzialmente riconducibili alla variazione nei periodi a confronto del fair value negativo dei derivati classificati come di non hedge accounting nel corso del 2019 (54 milioni di euro).

La **“Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto”** accoglie una perdita di 4 milioni di euro (1 milione di euro nel primo semestre 2019) tenuto conto dei risultati pro-quota delle società collegate.

Gli **“(Oneri)/proventi fiscali”** registrano un valore positivo pari a 174 milioni di euro nel primo semestre 2020 (oneri pari a 186 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 (124 milioni di euro);
- lo stanziamento di imposte anticipate nel primo semestre 2020 di Autostrade per l'Italia

(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;

- lo stanziamento di Autostrade per l'Italia di imposte anticipate in relazione alla perdita fiscale IRES del primo semestre 2020 (48 milioni di euro);
- le imposte correnti rilevate nel primo semestre 2019 (131 milioni di euro) in relazione al risultato prima delle imposte.

La **“Perdita del periodo”** è pari a 479 milioni di euro e si confronta con un utile del periodo di 430 milioni di euro del primo semestre 2019. Su base omogenea si registra una perdita pari 338 milioni di euro, con un decremento di 788 milioni di euro rispetto all'utile del primo semestre 2019.

La **Perdita del periodo di pertinenza del Gruppo** è pari a 476 milioni di euro e si confronta con un utile di 426 milioni di euro del primo semestre 2019. Su base omogenea si registra una perdita pari a 335 milioni di euro, con un decremento di 778 milioni di euro rispetto all'utile del primo semestre 2019.

Nel primo semestre del 2019, la gestione operativa ha generato un **“FFO (Cash Flow Operativo)”** pari a 219 milioni di euro, in calo di 468 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019, su cui incidono gli effetti negativi connessi alla diffusione del Covid-19 (565 milioni di euro), parzialmente compensati dalle imposte correnti rilevate nel primo semestre 2019 (124 milioni di euro). Su base omogenea l'FFO-Cash Flow Operativo del primo semestre 2020 diminuisce di 502 milioni di euro (-60%) rispetto al periodo precedente.

Al 30 giugno 2020, il **“Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo”** (1.400 milioni di euro) presenta un decremento complessivo di 464 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (1.864 milioni di euro) originato dal risultato economico complessivo di pertinenza del Gruppo.

La situazione finanziaria del Gruppo presenta al 30 giugno 2020 un **“Indebitamento finanziario netto”** pari 8.868 milioni di euro e registra un incremento pari 476 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (8.392 milioni di euro).

Al 30 giugno 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 nove mesi. Prosegue il dialogo volto a verificare la sussistenza delle condizioni sospensive all'erogazione della linea di credito Revolving di Autostrade per l'Italia con Cassa Depositi e Prestiti.

Si evidenzia l'utilizzo per 350 milioni di euro della prima tranche della linea di credito concessa da Atlantia pari a 400 milioni di euro; l'utilizzo è parte del supporto finanziario di Atlantia, che si è impegnata a mettere a disposizione della Società un finanziamento fino a 900 milioni di euro.

Si segnala che, stante il permanere delle significative incertezze che possano far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale, come più ampiamente riportato nella Relazione semestrale 2020 al paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato", esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1 al paragrafo 69, a partire dal 30 giugno 2020, una porzione dei finanziamenti, a medio lungo-termine verso BEI e CDP, per un ammontare complessivo pari a 1.528 milioni di euro, è stata riclassificata nella quota corrente dei finanziamenti a medio-lungo termine. Resta fermo 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 protezioni aggiuntive. Ove tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere. Alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l'applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali e non hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

Eventi successivi al 30 giugno 2020

Interlocuzioni con la Presidenza del Consiglio, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze

Con riferimento alle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzate alla ricerca di una soluzione negoziale nell'ambito del procedimento di contestazione di grave inadempimento instaurato dallo stesso Ministero a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera, Autostrade per l'Italia, con nota dell'11 luglio 2020, pur ribadendo la propria posizione di rigetto degli addebiti che le vengono mossi in ordine a presunti inadempimenti relativi alla gestione del viadotto Polcevera, ha formulato una nuova proposta. In particolare:

- l'impegno ad assumere ad integrale proprio carico e senza alcun riconoscimento economico l'importo indicato dai rappresentanti del Governo pari a 3.400 milioni di euro da destinare a riduzioni tariffarie a favore dell'utenza (1.500 milioni di euro), a interventi aggiuntivi di manutenzione delle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 - 2024 (1.200 milioni di euro), nonché a interventi per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi (700 milioni di euro);
- l'impegno ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 16 e 71, con un incremento tariffario annuo pari all'1,75% a partire dal 1° gennaio 2021, come indicato dai rappresentanti del Governo, oltre al recupero degli impatti negativi dovuti al Covid-19;
- l'impegno a presentare entro 7 giorni dall'accettazione della nuova proposta l'aggiornamento del PEF coerente con quanto indicato;
- l'impegno, previa verifica delle condizioni di bancabilità del piano degli investimenti a modificare l'art. 9 della Convenzione in conformità al regime indennitario di cui all'art. 35 del D.L. 163 del 2019 solo per i casi di gravissima e non rimediabile compromissione della funzionalità e sicurezza di una parte essenziale e qualificante della rete autostradale, accertata come esclusivamente imputabile alla Concessionaria;
- l'impegno a definire e a condividere nuovamente con il Concedente un piano di verifiche assistito da un adeguato sistema di penalità;
- l'impegno a rinunciare ad una serie di contenziosi in essere relativamente alle attività di ricostruzione del viadotto, al sistema tariffario di cui al modello dell'Autorità di regolazione dei Trasporti e alle disposizioni del Decreto legge c.d. Milleproroghe.

Contemporaneamente a ciò, Autostrade per l'Italia, richiamando la disponibilità di Atlantia di supportare l'apertura del capitale a terzi, si è dichiarata disponibile a sottoporre all'assemblea degli azionisti di valutare l'apertura del capitale della società a investitori istituzionali pubblici e privati, mediante un aumento di capitale.

A seguito di successive interlocuzioni, Autostrade per l'Italia ha inviato, in data 13 luglio 2020, una lettera ai rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, con la quale ha ulteriormente specificato i contenuti della proposta dell'11 luglio 2020.

Il 14 luglio 2020 Autostrade per l'Italia e la contollante Atlantia hanno inviato una lettera ai rappresentanti di cui sopra con la quale hanno formulato la disponibilità a sottoscrivere, all'esito di una valutazione positiva dei rispettivi Consigli di Amministrazione un accordo per un'operazione societaria di mercato finalizzata all'uscita della partecipazione di Autostrade per l'Italia dal perimetro di consolidamento di Atlantia con la possibilità di ingresso di un soggetto a partecipazione statale nel rispetto dei diritti degli azionisti di minoranza della concessionaria.

Il 15 luglio 2020, infine Autostrade per l'Italia e Atlantia hanno ulteriormente proposto, sulla base delle indicazioni nel frattempo intervenute, subordinatamente all'approvazione degli organi deliberanti, l'inclusione nell'ambito dell'incremento tariffario medio annuo dell'1,75% degli oneri dovuti al Covid-19, oltre alla modifica dell'art. 9 della Convenzione tale per cui a fronte di specifiche ed individuate cause di decadenza, sia previsto un indennizzo determinato in misura pari al costo delle opere non ammortizzate.

Con comunicato n. 56 del 15 luglio 2020 il Consiglio dei Ministri, alla luce delle citate proposte transattive, "ha ritenuto di avviare l'iter previsto dalle legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo".

Sempre il 15 luglio 2020, il Concedente ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare il Piano economico finanziario adeguato. Tale richiesta è stata riscontrata da Autostrade per l'Italia trasmettendo il piano con lettera in data 23 luglio 2020.

Successivamente, in data 31 luglio 2020, il Ministero delle Infrastrutture ha convocato Autostrade per l'Italia per la definizione del procedimento (atto transattivo e atto aggiuntivo alla convenzione) e per la consegna della puntuazione dei predetti atti. Dall'esito di tale confronto emergono alcune divergenze rispetto alle intese intervenute, e su tali basi la concessionaria stessa riscontrerà predisponendo un testo con gli emendamenti in linea con

quanto definito nel corso della trattativa, così sviluppando il confronto con il concedente, ed auspicandone una rapida conclusione.

Nel contempo, in data 3 agosto 2020, sono inoltre pervenuti commenti, in corso di analisi, sulla proposta di PEF avanzata dal concessionario in data 23 luglio. Anche su tali elementi sarà fornito il dovuto riscontro.

Rating di Autostrade per l'Italia

Si segnala che in data 18 luglio Fitch ha posto il rating della società in Rating Watch Evolving da Rating Watch Negative, mentre in data 23 luglio 2020 Moodys ha modificato l'outlook da "negative" a "developing".

Si riportano di seguito i giudizi di rating alla data di pubblicazione del presente documento:

- S&P Global 'BB-' (CreditWatch negative)
- Moody's 'Ba3' (outlook "developing")
- Fitch Ratings 'BB+' (Rating Watch "evolving").

Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza

Alla data di predisposizione della Relazione Finanziaria Semestrale 2020, 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. Come già riportato nella Relazione Finanziaria Annuale 2019, considerati i dati sino ad ora consuntivati, 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 tra il 20% e il 30% rispetto all'esercizio scorso, con un conseguente impatto sui ricavi da pedaggio di Autostrade per l'Italia stimabile in una riduzione compresa tra 800 e 1.000 milioni di euro. Si osserva, tuttavia, che le ipotesi alla base di detta analisi di sensitività possono variare in funzioni degli eventi e sono soggette a fattori di rischio e incertezza tali per cui l'impatto sui ricavi attesi potrà dunque discostarsi, anche significativamente, da quanto ipotizzato.

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 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 per una informativa dettagliata.

Si evidenzia inoltre che alcuni IAP 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/(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 entrambi i semestri a confronto 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 con i corrispondenti valori desunti dai prospetti riclassificati nel seguito esposti.

Milioni di euro	Note	Primo semestre 2020				Primo semestre 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)		-62	-479	-476	219	1.162	430	426	687
Effetti non omogenei									
Effetti connessi al crollo di una sezione del viadotto Polcevera	(1)	-7	-5	-5	-110	23	18	18	-145
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)	-	-	-	-1	-	-	-	-
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(4)	-8	-	-	-	-47	-38	-35	-
Subtotale (B)		-215	-141	-141	-111	-24	-20	-17	-145
Valori su base omogenea (C) = (A)-(B)		153	-338	-335	330	1.186	450	443	832

Note:

L'espressione "su base omogenea", nel seguito 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:

- 1) dai dati consolidati del primo semestre 2020 e del primo semestre 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;
- 2) dai dati consolidati del primo semestre 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;
- 3) dai dati consolidati del primo semestre 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;
- 4) dai dati consolidati del primo semestre 2020 e del primo semestre 2019 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.

* * *

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 giugno 2020 un saldo negativo complessivo pari 9.233 milioni di euro (saldo negativo per 8.740 milioni di euro al 31 dicembre 2019).

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO

Milioni di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	1.167	1.761	-594	-34
Altri ricavi operativi	96	206	-110	-53
Totale ricavi operativi	1.263	1.967	-704	-36
Costi esterni gestionali	-455	-436	-19	4
Oneri concessori	-150	-227	77	-34
Costo del lavoro netto	-212	-253	41	-16
Variazione operativa dei fondi	-508	111	-619	n.s.
Totale costi operativi netti	-1.325	-805	-520	65
Margine operativo lordo (EBITDA)	-62	1.162	-1.224	n.s.
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi	-330	-329	-1	-
Margine operativo (EBIT)	-392	833	-1.225	n.s.
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	-9	-19	10	-53
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari	-254	-199	-55	28
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali	5	2	3	n.s.
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-4	-1	-3	n.s.
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	-654	616	-1.270	n.s.
(Oneri)/proventi fiscali	174	-186	360	n.s.
Risultato delle attività operative in funzionamento	-480	430	-910	n.s.
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	1	-	1	n.s.
Utile/(Perdita) del periodo	-479	430	-909	n.s.
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza di Terzi	-3	4	-7	-
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo	-476	426	-902	n.s.

	2019	2018	Variazione
Utile/(perdita) base per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	-0,77	0,68	-1,45
di cui:			
- da attività operative in funzionamento	-0,77	0,68	-1,45
- da attività operative cessate	-	-	-
Utile/(perdita) diluita per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	-0,77	0,68	-1,45
di cui:			
- da attività operative in funzionamento	-0,77	0,68	-1,45
- da attività operative cessate	-	-	-

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Milioni di euro		1° Semestre 2020	1° Semestre 2019
Utile/(Perdita) del periodo	(A)	-479	430
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	-136
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	32
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		1	-
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico del periodo	(B)	1	-104
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico del periodo	(C)	-	-
Effetto fiscale su riclassifica riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-3	-
Riclassifica della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		14	-
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo	(D)	11	-
Effetto fiscale su riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo	(E)	-	-
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo del periodo	(F=B+C+D+E)	12	-104
<i>di cui relative ad attività operative cessate</i>		-	-
Risultato economico complessivo del periodo	(A+F)	-467	326
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		-464	322
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		-3	4

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA

Milioni di euro	30/06/2020	31/12/2019	Variazione
Attività non finanziarie non correnti			
Attività materiali	82	88	-6
Attività immateriali	17.527	17.727	-200
Partecipazioni	79	82	-3
Attività per imposte anticipate	168	111	57
Totale attività non finanziarie non correnti (A)	17.856	18.008	-152
Capitale d'esercizio			
Attività commerciali	406	559	-153
Attività per imposte sul reddito correnti	58	48	10
Altre attività correnti	207	134	73
Attività non finanziarie destinate alle vendite o connesse ad attività operative cessate	4	4	-
Fondo corrente per impegni da convenzioni	-629	-449	-180
Fondi correnti per accantonamenti	-2.360	-2.259	-101
Passività commerciali	-969	-1.360	391
Passività per imposte sul reddito correnti	-6	-45	39
Altre passività correnti	-244	-324	80
Totale capitale d'esercizio (B)	-3.533	-3.692	159
Capitale investito lordo (C=A+B)	14.323	14.316	7
Passività non finanziarie non correnti			
Fondo non corrente per impegni da convenzioni	-2.032	-2.312	280
Fondi non correnti per accantonamenti	-1.624	-1.222	-402
Passività per imposte differite	-22	-141	119
Altre passività non correnti	-24	-29	5
Totale passività non finanziarie non correnti (D)	-3.702	-3.704	2
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	10.621	10.612	9
Patrimonio netto			
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	1.400	1.864	-464
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	353	356	-3
Totale patrimonio netto (F)	1.753	2.220	-467
Indebitamento finanziario netto			
Indebitamento finanziario netto non corrente			
Passività finanziarie non correnti	7.538	9.682	-2.144
Prestiti obbligazionari	6.389	7.025	-636
Finanziamenti a medio-lungo termine	580	2.166	-1.586
Derivati non correnti con fair value negativo	569	491	78
Attività finanziarie non correnti	-365	-348	-17
Attività finanziarie non correnti per contributi	-174	-165	-9
Depositi vincolati non correnti	-170	-161	-9
Altre attività finanziarie non correnti	-21	-22	1
Totale indebitamento finanziario netto non corrente (G)	7.173	9.334	-2.161
Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente			
Passività finanziarie correnti	3.118	1.168	1.950
Finanziamenti a breve termine	340	245	95
Derivati correnti con fair value negativo	-	1	-1
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	32	28	4
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	2.364	863	1.501
Altre passività finanziarie correnti	382	31	351
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-982	-1.619	637
Disponibilità liquide	-505	-954	449
Mezzi equivalenti	-24	-5	-19
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	-453	-660	207
Attività finanziarie correnti	-441	-491	50
Diritti concessori finanziari correnti	-410	-410	-
Attività finanziarie correnti per contributi	-5	-25	20
Depositi vincolati correnti	-4	-25	21
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	-4	-23	19
Altre attività finanziarie correnti	-18	-8	-10
Totale indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente (H)	1.695	-942	2.637
Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H)⁽¹⁾	8.868	8.392	476
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)	10.621	10.612	9

(1) L'indebitamento finanziario netto include le attività finanziarie non correnti, a differenza della posizione finanziaria del Gruppo esposta nelle note al bilancio consolidato e predisposta in conformità alla raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority (ESMA) del 20 marzo 2013, che non prevede la deduzione delle attività finanziarie non correnti dall'indebitamento finanziario.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Milioni di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile/(Perdita) del periodo	-479	430
Rettificato da:		
Ammortamenti	321	313
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali	498	-139
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	9	19
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	4	1
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti	1	6
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	-180	59
Altri oneri (proventi) non monetari	45	-2
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	-451	153
Flusso di cassa netto da/(per) attività di esercizio [a]	-232	840
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO		
Investimenti in attività in concessione	-197	-257
Investimenti in attività materiali	-6	-6
Investimenti in altre attività immateriali	-12	-8
Contributi su attività in concessione	-	1
Investimenti in partecipazioni	-	-3
Variazione netta delle altre attività non correnti	-	1
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	33	16
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	-182	-256
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA		
Dividendi corrisposti	-	-322
Accensioni di debiti per leasing	1	2
Rimborsi di prestiti obbligazionari	-502	-593
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)	-70	-62
Rimborsi di debiti di leasing	-2	-1
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	345	-78
Flusso di cassa netto per attività finanziaria [c]	-228	-1.054
Decremento disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti del periodo [a+b+c]	-642	-470
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO PERIODO	1.592	1.784
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO	950	1.314

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Milioni di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019
Imposte sul reddito corrisposte	53	-
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati	39	39
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti	335	334
Dividendi incassati	-	-

RICONCiliaZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

Milioni di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI AD INIZIO PERIODO	1.592	1.784
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.620	1.791
Scoperti di conto	-	-
Rapporti di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate	-28	-7
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connessi ad attività operative cessate	-	-
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO	950	1.314
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	982	1.324
Scoperti di conto corrente	-	-
Rapporti di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate	-32	-9
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connessi ad attività operative cessate	-	-