

**RELAZIONE  
FINANZIARIA  
SEMESTRALE**  
al 30 giugno 2020



Atlantia





Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020  
del Gruppo Atlantia

(pagina lasciata bianca intenzionalmente)

# Indice

<b>1. Introduzione .....</b>	<b>7</b>
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari consolidati .....	8
Sintesi dei dati economici, patrimoniali e finanziari .....	II
Le attività del Gruppo nel mondo .....	12
Azioneariato e andamento del titolo Atlantia .....	15
Organi Sociali .....	16
<b>2. Relazione intermedia sulla gestione .....</b>	<b>19</b>
Andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo Atlantia .....	20
Indicatori Alternativi di Performance.....	45
Dati economico-finanziari per settore operativo .....	55
Attività autostradali italiane .....	58
Il gruppo Abertis .....	63
Attività autostradali estere .....	68
Attività aeroportuali italiane .....	73
Attività aeroportuali estere .....	76
Altre attività .....	80
Risorse umane .....	83
Presidio dei rischi .....	85
Rapporti con parti correlate .....	92
Eventi significativi in ambito legale e concessionario .....	93
Altre informazioni .....	110
Eventi successivi al 30 giugno 2020 .....	116
Prevedibile evoluzione della gestione.....	118
<b>3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato .....</b>	<b>121</b>
<b>4. Relazioni .....</b>	<b>249</b>

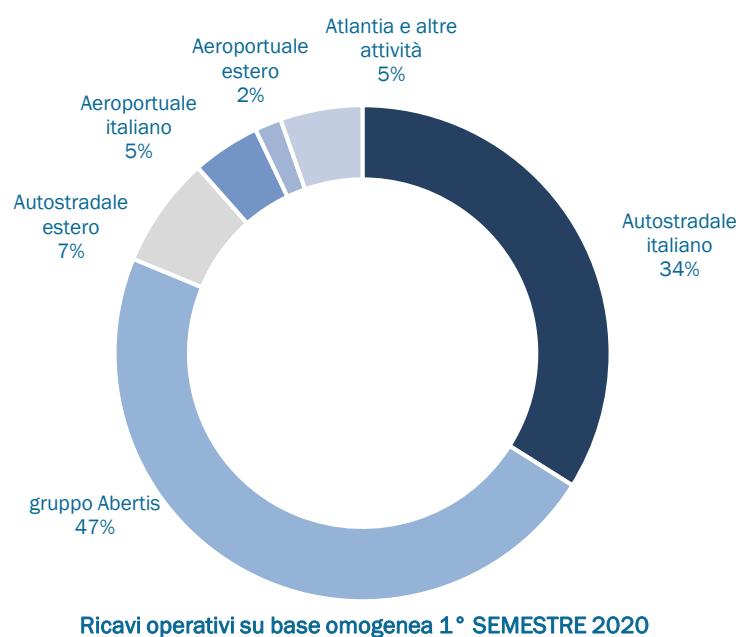
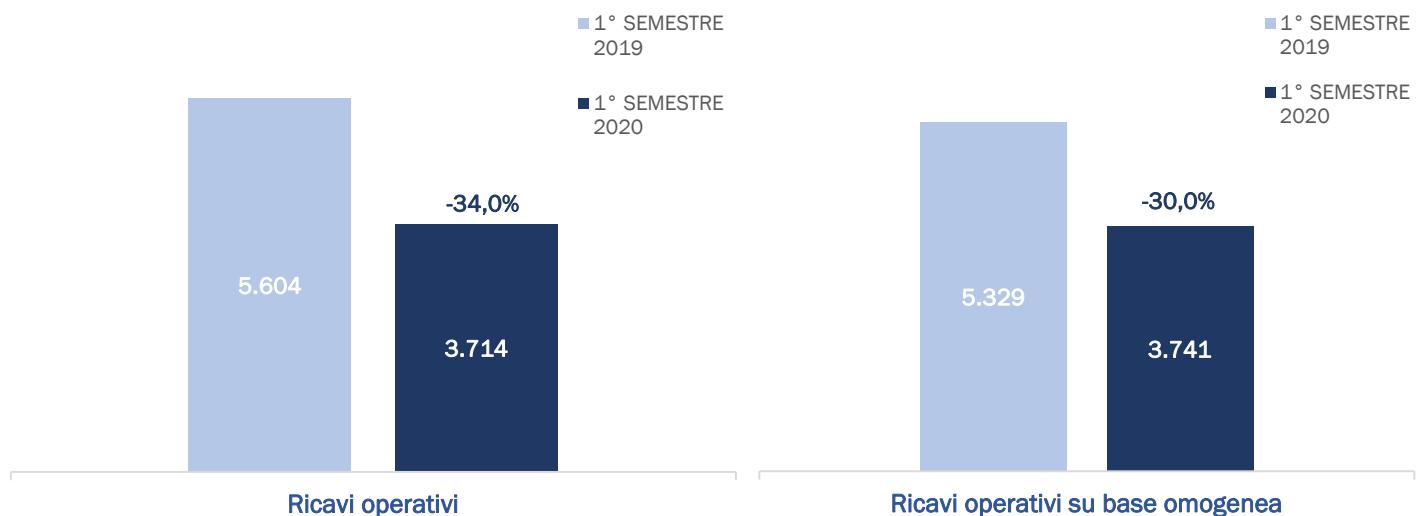




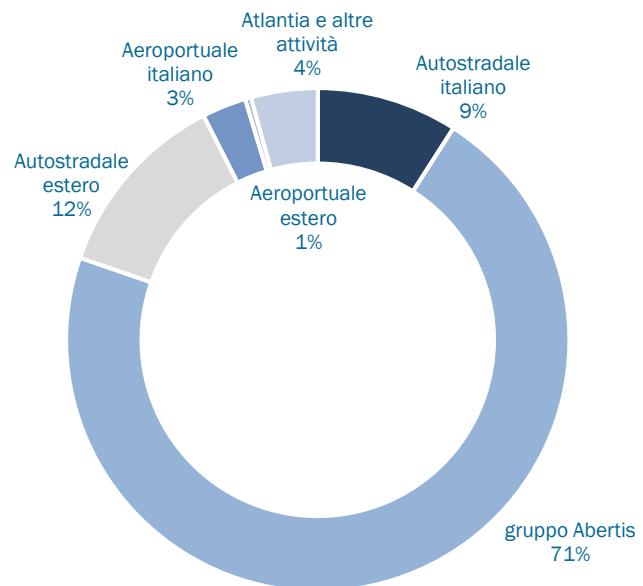
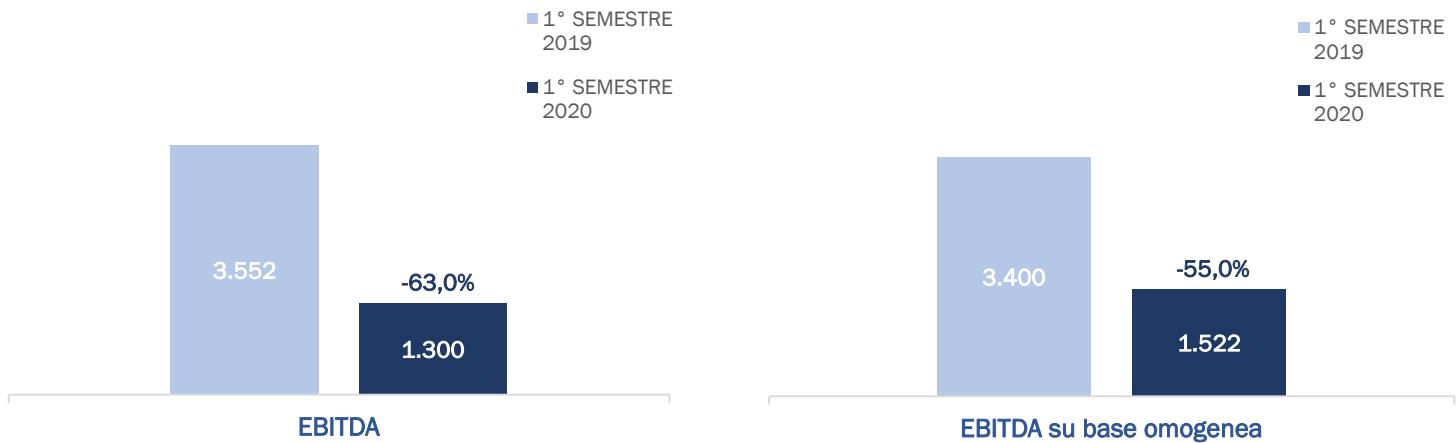
1

# INTRODUZIONE

## Principali dati economici, patrimoniali e finanziari consolidati

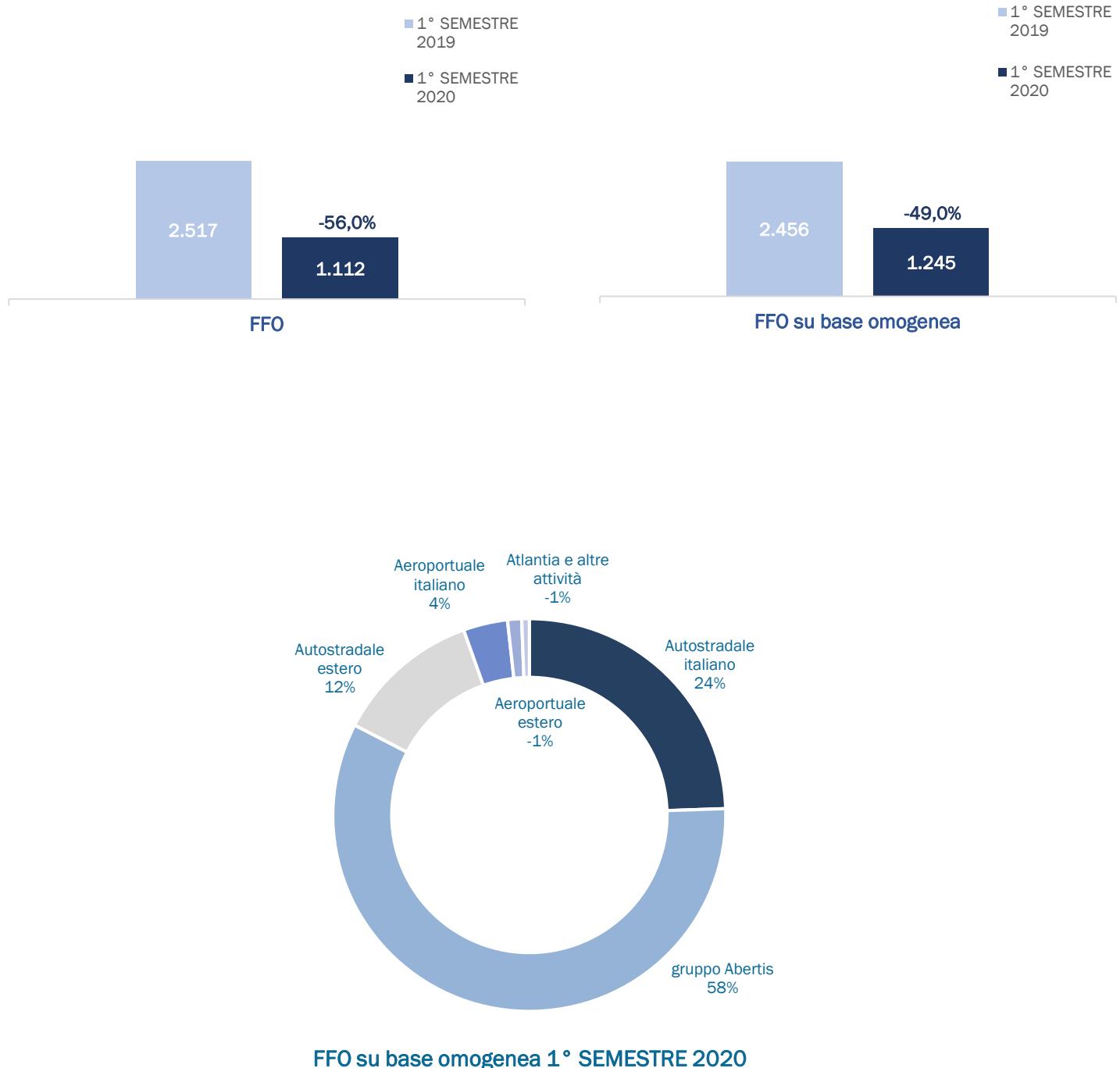


I ricavi operativi diminuiscono essenzialmente per gli impatti derivanti dalla pandemia da Covid-19 e le variazioni di perimetro attribuibili essenzialmente alla scadenza delle concessioni Aumar in Spagna e Autovias in Brasile nel 2019 ed al consolidamento di RCO nel corso del primo semestre 2020.



EBITDA su base omogenea 1° SEMESTRE 2020

L'EBITDA diminuisce essenzialmente per gli impatti della pandemia da Covid-19 e per i maggiori accantonamenti ai fondi di Autostrade per l'Italia.



L'FFO diminuisce essenzialmente per gli impatti della pandemia da Covid-19 e per i maggiori oneri finanziari netti.



## Sintesi dei dati economici, patrimoniali e finanziari

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019 restated	variazione assoluta	variazione %
Ricavi da pedaggio	2.971	4.493	-1.522	-34%
Ricavi per servizi aeronautici	138	394	-256	-65%
Altri ricavi operativi	605	717	-112	-16%
<b>Ricavi operativi</b>	<b>3.714</b>	<b>5.604</b>	<b>-1.890</b>	<b>-34%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.300</b>	<b>3.552</b>	<b>-2.252</b>	<b>-63%</b>
<i>EBITDA margin</i>	35%	63%	n.s.	n.s.
<b>Margine operativo (EBIT)</b>	<b>-735</b>	<b>1.541</b>	<b>-2.276</b>	<b>n.s.</b>
<i>EBIT margin</i>	-20%	27%	n.s.	n.s.
<b>Utile (perdita) del periodo</b>	<b>-1.056</b>	<b>752</b>	<b>-1.808</b>	<b>n.s.</b>
<b>Utile (perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo</b>	<b>-772</b>	<b>594</b>	<b>-1.366</b>	<b>n.s.</b>
<b>FFO</b>	<b>1.112</b>	<b>2.517</b>	<b>-1.405</b>	<b>-56%</b>
<b>Investimenti operativi</b>	<b>633</b>	<b>815</b>	<b>-182</b>	<b>-22%</b>

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020 (1)	1° SEMESTRE 2019 (1)	variazione assoluta	variazione %
<i>Ricavi operativi su base omogenea</i>	3.741	5.329	-1.588	-30%
<i>EBITDA su base omogenea</i>	1.522	3.400	-1.878	-55%
<i>EBITDA margin</i>	41%	64%	n.s.	n.s.
<i>FFO su base omogenea</i>	1.245	2.456	-1.211	-49%

MILIONI DI EURO	30 GIUGNO 2020	31 DICEMBRE 2019	variazione assoluta	variazione %
<b>Capitale investito netto</b>	<b>52.882</b>	<b>51.625</b>	<b>1.257</b>	<b>2%</b>
<b>Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo</b>	<b>5.860</b>	<b>7.408</b>	<b>-1.548</b>	<b>-21%</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>39.166</b>	<b>36.722</b>	<b>2.444</b>	<b>7%</b>
<b>Debito finanziario netto<sup>(2)</sup></b>	<b>42.097</b>	<b>39.536</b>	<b>2.561</b>	<b>6%</b>

(1) I dati su base omogenea sono determinati escludendo dai dati consolidati gli effetti derivanti da: (i) variazioni dell'area di consolidamento, (ii) variazioni dei tassi di cambio ed (iii) eventi e/o operazioni non strettamente connessi alla gestione operativa che influiscono in maniera apprezzabile sui saldi di almeno uno dei due periodi a confronto. Tra questi effetti rientrano gli importi accantonati da Autostrade per l'Italia, nel 2020, in relazione all'impegno assunto, volto alla chiusura delle contestazioni avanzate dal MIT.

(2) Nell'ambito del capitolo "Indicatori Alternativi di Performance" (cui si rimanda) è presentata la riconciliazione tra Indebitamento finanziario netto e Debito finanziario netto.

# Le attività del Gruppo nel mondo

AUTOSTRADE				
<b>Italia</b>				
Atlanta	Interessenza Atlanta	Km	Scadenza concessione	
<b>Autostrade per l'Italia</b>	<b>88,06%</b>	<b>2855</b>	<b>2038</b>	
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	44,91%	6	2050	
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	21,54%	32	2032	
Tangenziale di Napoli	88,06%	20	2037	
Autostrade Meridionali <sup>(1)</sup>	51,94%	52	2012	
Società Autostrada Tirrenica <sup>(2)</sup>	88,06%	55	2046	
Abertis	Interessenza Abertis	Km	Scadenza concessione	
Autostrada Brescia Padova	90,03%	236	2026	
<b>Totale</b>		<b>3.256</b>		
<b>Spagna</b>				
Abertis	Interessenza Abertis	Km	Scadenza concessione	
<b>Autopistas España</b>	<b>100%</b>			
Acesa	100%	479	2021	
Aucat	100%	47	2039	
Aulesa	100%	38	2055	
Avasa	100%	294	2026	
Castellana/Iberpistas	100%	120	2029	
<b>Autopistes Catalanes</b>	<b>100%</b>			
Invicat	100%	66	2021	
Túneles de Barcelona	50,01%	46	2037	
Trados-45	51,00%	15	2029	
<b>Totale</b>		<b>1.105</b>		
<b>Francia</b>				
Abertis	Interessenza Abertis	Km	Scadenza concessione	
Sanef	100%	1.396	2031	
Sapn	99,97%	372	2033	
<b>Totale</b>		<b>1.768</b>		
<b>Polonia</b>				
Atlanta	Interessenza Atlanta	Km	Scadenza concessione	
Stalexport Autostrada Malopolska	61,20%	61	2027	
<b>Brasile</b>				
Atlanta	Interessenza Atlanta	Km	Scadenza concessione	
<b>AB Concessões</b>	<b>50,00%</b>			
Rodovias das Colinas	50,00%	307	2028	
Concessionária da Rodovia MG050	50,00%	372	2032	
Triangulo do Sol Auto Estradas	50,00%	442	2021	
Abertis	Interessenza Abertis	Km	Scadenza concessione	
<b>Arteris</b>	<b>41,97%</b>			
Fernão Dias	41,97%	570	2033	
Litoral Sul	41,97%	406	2033	
Planalto Sul	41,97%	413	2033	
Via Paulista	41,97%	721	2047	
Régis Bittencourt	41,97%	390	2033	

Intervias	41,97%	380	2028
Fluminense	41,97%	320	2033
Centrovias <sup>(3)</sup>	41,97%	218	2020
<b>Totale</b>		<b>4.539</b>	

**Cile**

Atlantia	Interessenza Atlantia	Km	Scadenza concessione
<b>Grupo Costanera</b>	<b>50,01%</b>		
Litoral Central	50,01%	81	2031
Costanera Norte	50,01%	43	2033
Autopista Nororiente <sup>(4)</sup>	50,01%	22	2042
Vespucio Sur	50,01%	24	2032
AMB <sup>(4)</sup>	50,01%	10	2024
Vespucio Oriente (AVO II) <sup>(5)</sup>	50,01%	5	2052
Ruta 78-68 <sup>(6)</sup>	50,01%	9	2049
<b>Los Lagos</b>	<b>100%</b>	<b>134</b>	<b>2023</b>
Abertis	Interessenza Abertis	Km	Scadenza concessione
<b>Vias Chile</b>	<b>80,00%</b>		
Rutas del Elqui	80,00%	229	2022
Rutas del Pacífico	80,00%	141	2024
Autopistas del Sol	80,00%	133	2021
Autopista de Los Libertadores	80,00%	116	2026
Autopista de Los Andes	80,00%	92	2036
Autopista Central	80,00%	62	2032
<b>Totale</b>		<b>1.101</b>	

**India**

Abertis	Interessenza Abertis	Km	Scadenza concessione
Trichy Tollway	100%	94	2026
Jadcherla Expressways	100%	58	2026
<b>Totale</b>		<b>152</b>	

**Porto Rico**

Abertis	Interessenza Abertis	Km	Scadenza concessione
Autopista de Puerto Rico	100%	2	2044
Metropistas	51%	88	2061
<b>Totale</b>		<b>90</b>	

**Argentina**

Abertis	Interessenza Abertis	Km	Scadenza concessione
GCO	42,87%	56	2030
Ausol	31,59%	119	2030
<b>Totale</b>		<b>175</b>	

**Messico**

Abertis	Interessenza Abertis	Km	Scadenza concessione
RCO - FARAC I	51,26%	664	2048
COVIQSA	51,26%	93	2026
CONIPSA	51,26%	73	2025
COTESA	51,26%	31	2046
AUTOVIM	51,26%	15	2039
<b>Totale</b>		<b>876</b>	

**AEROPORTI**

	Interessenza Atlantia	Scali	Scadenza concessione
Aeroporti di Roma	99,38%	2	2046 <sup>(7)</sup>
<b>Azzurra Aeroporti</b>	<b>60,40%</b>		
Aéroports de la Côte D'Azur	38,66%	3	2044

**ALTRI BUSINESS**

Atlantia	Interessenza Atlantia	Settore di attività
Telepass <sup>(8)</sup>	100%	Sistemi di pedaggio elettronico
Electronic Transaction Consultants <sup>(9)</sup>	64,46%	Sistemi di pedaggio elettronico
Spea Engineering	97,49%	Servizi di ingegneria infrastrutture autostradali/aeroportuali
Pavimental	96,89%	Costruzione e manutenzione infrastrutture autostradali/aeroportuali
Abertis	Interessenza Abertis	Settore di attività
Abertis Mobility services	100%	Sistemi di pedaggio elettronico

Nota: La tabella espone i dati relativi alle società consolidate integralmente. Atlantia detiene il 50%+1 azione di Abertis.

(1) A valle della gara per la riassegnazione della concessione della A3 Napoli-Pompei-Salerno, della quale è risultato aggiudicatario provvisorio il Consorzio SIS, la società Autostrade Meridionali ha promosso giudizio davanti al TAR Campania, per l'annullamento, previa sospensione, di tale provvedimento di aggiudicazione. Per ulteriori dettagli si rinvia al capitolo "Eventi significativi nel ambito legale e concessorio".

(2) È in corso di definizione uno schema di atto aggiuntivo con il Concedente.

(3) Concessione scaduta il 3 giugno 2020.

(4) La durata della concessione è stimata in relazione agli accordi con il Concedente.

(5) Concessionaria aggiudicataria della gara per la costruzione e gestione in esercizio del progetto Amerigo Vespuco Oriente II.

(6) Concessionaria aggiudicataria della gara per la costruzione e gestione in esercizio del progetto Conexión Vial Ruta 78-68.

(7) La concessione di ADR è prorogata di due anni fino al 30 giugno 2046 (Decreto Legge n.34/20).

(8) Presente in 11 paesi europei: Italia, Francia, Spagna, Belgio, Portogallo, Polonia, Austria, Germania, Danimarca, Norvegia e Svezia.

(9) Partecipazione ceduta a luglio 2020.

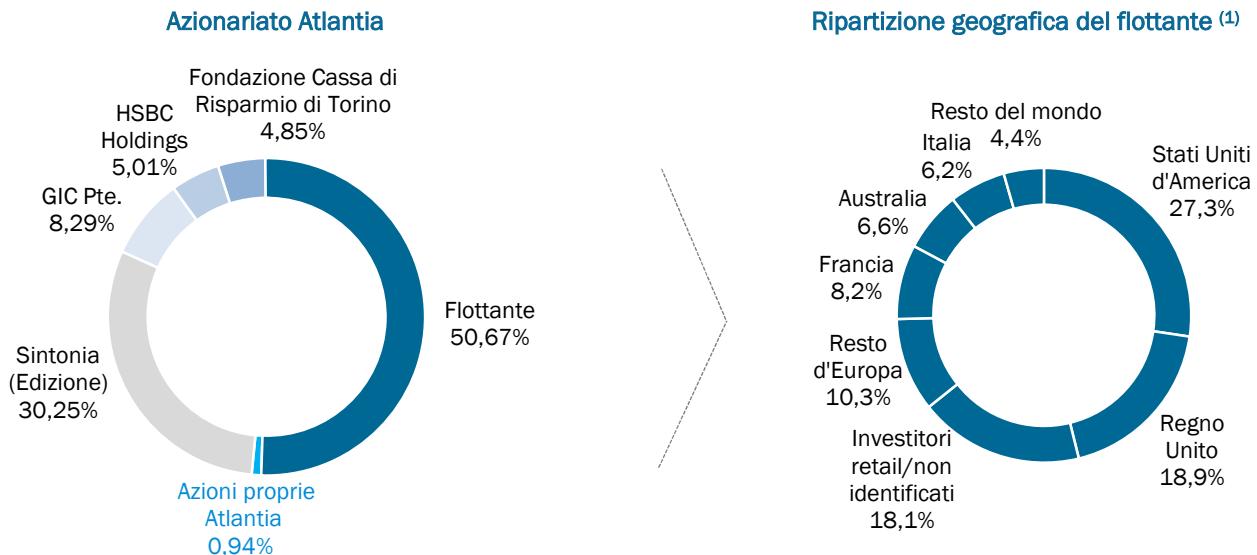
**ALTRI PARTECIPAZIONI<sup>(10)</sup>**

Atlantia	Interessenza Atlantia	Settore di attività
Aeroporto di Bologna	29,38%	Aeroportuale
Hochtief	23,86%	Società di costruzioni
Getlink	15,49%	Società concessionaria e gestore del tunnel della Manica

(10) Società non consolidate integralmente.

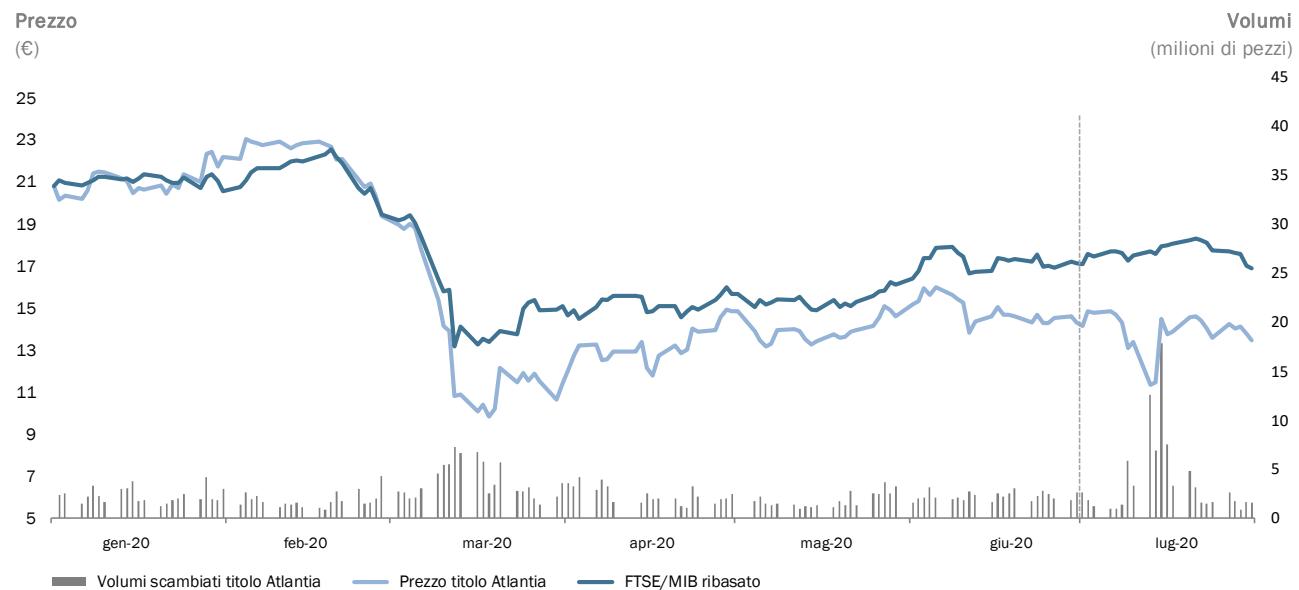


## Azionariato e andamento del titolo Atlantia



Fonte: Consob, dati al 30.06.2020. (1) Fonte: Nasdaq, dati al 30.06.2020

### Andamento del titolo Atlantia



### PERFORMANCE DEL TITOLO ATLANTIA

### 1° SEMESTRE 2020

Prezzo di chiusura (€)	14,30 <sup>(1)</sup>
Prezzo massimo (€)	23,03
Prezzo minimo (€)	9,82
Capitalizzazione di Borsa (€ mln) <sup>(2)</sup>	11.809

Fonte: Thomson Reuters Datastream.

(1) Prezzo di chiusura del 30 giugno 2020. (2) Dato calcolato sulla base del prezzo di chiusura del 30 giugno 2020.

# Organi Sociali

## Consiglio di Amministrazione

in carica per gli esercizi 2019-2021

Presidente

Fabio Cerchiai

Amministratore Delegato

Carlo Bertazzo<sup>(1)</sup>

Consiglieri

Sabrina Benetton<sup>(2)</sup>

Andrea Boitani (*indipendente*)

Riccardo Bruno (*indipendente*)

Mara Anna Rita Caverni (*indipendente*)<sup>(3)</sup>

Cristina De Benetti (*indipendente*)

Dario Frigerio (*indipendente*)

Gioia Ghezzi (*indipendente*)

Giuseppe Guizzi (*indipendente*)

Anna Chiara Invernizzi (*indipendente*)

Carlo Malacarne (*indipendente*)

Valentina Martinelli<sup>(2)</sup>

Ferdinando Nelli Feroci (*indipendente*)

Licia Soncini (*indipendente*)

Segretario

Stefano Cusmai

## Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance

Presidente

Cristina De Benetti (*indipendente*)

Componenti

Andrea Boitani (*indipendente*)

Mara Anna Rita Caverni (*indipendente*)<sup>(3)</sup>

Dario Frigerio (*indipendente*)

## Comitato degli Amministratori Indipendenti per le Operazioni con Parti Correlate

Presidente

Dario Frigerio (*indipendente*)

Componenti

Riccardo Bruno (*indipendente*)

Carlo Malacarne (*indipendente*)

(1) Il dott. Carlo Bertazzo è stato nominato Amministratore Delegato della Società dal Consiglio di Amministrazione del 13 gennaio 2020. Con decorrenza 1° marzo 2020, il dott. Carlo Bertazzo ha assunto anche la carica di Direttore Generale di Atlantia S.p.A. In data 26 maggio 2020 il dott. Carlo Bertazzo ha comunicato alla Società le proprie dimissioni dalla carica di componente del Comitato per le Nomine.

(2) In data 29 maggio 2020 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato di nominare quali Consiglieri della Società fino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 la Dott.ssa Sabrina Benetton e la Dott.ssa Valentina Martinelli, entrambe già cooptate nel Consiglio di Amministrazione, rispettivamente nella seduta del 31 ottobre 2019 e in quella del 6 marzo 2020.

(3) In data 9 luglio 2020 sono pervenute le dimissioni del Consigliere Mara Anna Rita Caverni con efficacia dal 31 luglio 2020.



### Comitato per le Nomine<sup>(4)</sup>

Presidente  
Componenti

Gioia Ghezzi (*indipendente*)  
Ferdinando Nelli Feroci (*indipendente*)  
Licia Soncini (*indipendente*)

### Comitato Risorse Umane e Remunerazione

Presidente  
Componenti

Riccardo Bruno (*indipendente*)  
Andrea Boitani (*indipendente*)<sup>(5)</sup>  
Giuseppe Guizzi (*indipendente*)  
Anna Chiara Invernizzi (*indipendente*)  
Carlo Malacarne (*indipendente*)

### Collegio Sindacale

in carica per il triennio 2018-2020

Presidente  
Sindaci Effettivi

Corrado Gatti  
Alberto De Nigro  
Sonia Ferrero  
Lelio Fornabaio  
Livia Salvini

Sindaci Supplenti

Laura Castaldi  
Michela Zeme

### Società di Revisione

per il periodo 2012-2020

Deloitte & Touche S.p.A.

(4) In data 11 giugno 2020 il CdA ha deliberato di modificare la composizione del Comitato per le Nomine riducendo da 5 a 3 il numero dei componenti;  
 (5) Nominato componente del Comitato in data 17 gennaio 2020 in sostituzione del Consigliere Carlo Bertazzo.





02

## RELAZIONE INTERMEDIA SULLA GESTIONE

## Andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo Atlantia

### Premessa

Nel presente capitolo sono esposti e commentati i prospetti consolidati di conto economico riclassificato, di conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto del primo semestre 2020 del Gruppo Atlantia (nel seguito anche "Gruppo"), in confronto con i corrispondenti valori dell'omologo periodo dell'esercizio precedente, nonché il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 30 giugno 2020 raffrontata ai corrispondenti valori al 31 dicembre 2019.

Ai fini della predisposizione dei dati consolidati del primo semestre 2020 sono stati applicati i principi contabili internazionali (IFRS) omologati dalla Commissione Europea e in vigore al 30 giugno 2020; a tal proposito non si evidenziano variazioni rispetto ai principi adottati per la predisposizione della Relazione Finanziaria Annuale 2019.

Con riferimento al prospetto di conto economico riclassificato del primo semestre 2019 si evidenziano delle variazioni rispetto a quanto pubblicato nella Relazione finanziaria semestrale 2019, riconducibili al completamento del processo di Purchase Price Allocation dell'operazione di acquisizione del gruppo Abertis perfezionata a fine ottobre 2018, come più ampiamente descritto nella Relazione Finanziaria Annuale 2019 cui si rinvia.

Inoltre, si segnala che il perimetro di consolidamento del Gruppo Atlantia al 30 giugno 2020 è variato rispetto a quello del 31 dicembre 2019 a seguito del perfezionamento dell'acquisizione in data 5 giugno 2020, da parte della controllata Abertis Infraestructuras, del 51,3% del capitale di Red de Carreteras de Occidente (nel seguito RCO). In Messico RCO gestisce, attraverso n. 5 società concessionarie controllate, 876 km di rete autostradale tra le Città del Messico e Guadalajara e nel 2019 ha registrato ricavi per oltre 400 milioni di euro ed un EBITDA di oltre 300 milioni di euro, con un debito netto di 2 miliardi di euro.

Alla data di predisposizione della Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020, pur considerando le nuove proposte transattive formulate nel mese di luglio 2020 da Autostrade per l'Italia e Atlantia, nonché la disponibilità manifestata anche da parte del Governo di voler giungere ad una definizione del procedimento di grave inadempimento di Autostrade per l'Italia, permangono comunque talune significative incertezze principalmente riconducibili ai contenuti, alle modalità e ai tempi di attuazione per addivenire alla conclusione degli accordi.

Valutato che con comunicazione del 15 luglio 2020 il Consiglio dei Ministri "ha ritenuto di avviare l'iter previsto dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo", ai fini della redazione della Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020 Atlantia ha verificato il requisito di continuità aziendale, così come previsto dalle norme di legge e dai principi contabili.

Oltre a quanto sopra riportato, permangono i rischi di liquidità e finanziari di Autostrade per l'Italia e di Atlantia, conseguenti anche agli impatti significativi sui livelli di traffico e di ricavi delle principali società controllate del Gruppo venutisi a determinare in conseguenza del diffondersi della pandemia da Covid-19.

Nell'ambito di tale analisi sono stati valutati le incertezze e i rischi relativi alla controllata Autostrade per l'Italia, nonché i rischi di liquidità e finanziari di Atlantia, avendo riguardo all'orizzonte temporale dei 12 mesi successivi all'approvazione della Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020.

In sintesi, con riferimento ad Autostrade per l'Italia, la valutazione, effettuata al riguardo anche dal relativo Consiglio di Amministrazione, ha considerato i seguenti punti:

- a) i rapporti e i contenziosi in essere tra Autostrade per l'Italia e il Concedente, come più ampiamente esposto anche nel capitolo "Eventi significativi in ambito legale e concessionario", cui si rinvia;
- b) l'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto Milleproroghe, e segnatamente dell'art. 35 ivi contenuto (come illustrato nel capitolo "Eventi significativi in ambito legale e concessionario") che, fra l'altro, modifica la disciplina convenzionale in caso di "revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio";
- c) la revisione al ribasso da parte delle agenzie internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's - a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe sopra citato - del rating creditizio di Autostrade per l'Italia, portato al di sotto del livello "investment grade", e del relativo outlook (il "downgrading"), che incide sulla capacità della controllata di far ricorso al mercato del credito. Al riguardo si osserva che il declassamento sotto il livello investment grade, come già riportato nella Relazione Finanziaria Annuale 2019, espone al rischio che Banca Europea per gli Investimenti e, per una parte del suo credito, Cassa Depositi e Prestiti possano richiedere protezioni aggiuntive e, qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, possano richiedere il rimborso anticipato del debito in essere (2,1 miliardi di euro di valore nominale, di cui 1,7 miliardi di euro garantiti da Atlantia, inclusivi di penali di rimborso anticipato). L'eventuale inottemperanza a una richiesta di rimborso anticipato che fosse formulata da BEI e CDP potrebbe comportare analoghe richieste di rimborso da parte di altri creditori di Autostrade per l'Italia, ivi inclusi gli obbligazionisti;
- d) le restrizioni agli spostamenti introdotte per l'insorgere dell'emergenza epidemiologica legata alla diffusione del virus Covid-19, che hanno determinato una forte riduzione dei volumi di traffico e hanno inciso sui risultati del primo semestre 2020 e che si ritiene potranno impattare anche sui risultati 2020 e 2021. Questo fenomeno ha generato evidenti ripercussioni sulla temporanea capacità di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie dalla stessa controllate di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e del debito, nonché, unitamente al

quadro regolatorio del primo semestre 2020, sulla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie.

In relazione ai punti a) e b) precedenti Autostrade per l'Italia in data 11 luglio 2020 ha formulato una nuova proposta transattiva per la chiusura della procedura di contestazione di grave inadempimento. La proposta, risultato delle numerose interlocuzioni avute con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il MIT e il MEF, prevede specifici punti qualificanti riguardo alla transazione, più dettagliatamente illustrati nel capitolo "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

Inoltre, in data 14 luglio 2020 Atlantia e Autostrade per l'Italia hanno inviato una lettera ai rappresentanti del Governo con la quale hanno formulato la disponibilità a sottoscrivere, all'esito di una valutazione positiva dei rispettivi Consigli di Amministrazione, un accordo per una 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 dei soci di minoranza di Autostrade per l'Italia.

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 dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo".

L'evoluzione dei fatti sopra illustrati, nonché la posizione espressa dal Governo nel comunicato sopra citato, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia a ritenere ragionevolmente non probabile l'adozione da parte del Governo di un provvedimento di revoca della concessione e ragionevolmente probabile il raggiungimento di una soluzione negoziale. Nell'ipotesi in cui un provvedimento di revoca venisse adottato, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ritiene comunque di avere solide ragioni per resistere.

In relazione ai punti c) e d) precedenti e più in generale all'incertezza relativa alla capacità di Autostrade per l'Italia di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito, nonché alla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie, si ricorda che in data 10 giugno 2020 è stato sottoscritto con Atlantia il contratto relativo alla prima tranches di 400 milioni di euro, erogati per 350 milioni di euro con scadenza dicembre 2020, del supporto finanziario riconosciuto dalla controllante per un ammontare massimo di 900 milioni di euro. Autostrade per l'Italia dispone inoltre di linee che, assieme al finanziamento di Atlantia, le consentono, unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente, di fare fronte ai fabbisogni operativi e per investimenti fino a dicembre 2021.

Nel mese di maggio 2020 Autostrade per l'Italia ha inoltre avviato l'istruttoria per poter accedere a un prestito fino a 1.250 milioni di euro assistito dalla garanzia SACE, così come previsto dall'art. I comma 7 del D.L. 23 dell'8 aprile 2020 (cosiddetto Decreto Liquidità). Autostrade per l'Italia ha ritenuto di poter accedere a tale garanzia in considerazione del suo ruolo strategico e più in particolare considerando la propria "incidenza su infrastrutture critiche e strategiche" e l'"impatto sui livelli occupazionali e mercato del lavoro". Alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria semestrale l'istruttoria è in corso.

Sempre con riferimento alla situazione finanziaria, e più in particolare, al “downgrading” si segnala che alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria semestrale, né Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso anticipato.

Si segnala infine che, in considerazione del mutato contesto e la disponibilità manifestata anche da parte del Governo di voler giungere ad una definizione transattiva, in data 17 luglio 2020 Fitch ha posto il rating della controllata in Rating Watch Evolving. In data 23 luglio 2020 Moody's ha modificato l'outlook da “negative” a “developing”.

Gli elementi sopra rappresentati e, in particolare, la probabilità di raggiungere un accordo con il Governo italiano, nonché le azioni intraprese a sostegno del fabbisogno finanziario, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia a ritenere i fattori di rischio e incertezza sopra descritti come ragionevolmente superabili.

Alla luce di tali circostanze, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha effettuato un aggiornamento dell'analisi e della valutazione dei fattori di rischio e incertezza ritenendo:

- a) ragionevolmente non probabile il rischio di esercizio della revoca della concessione e ragionevolmente probabile la conclusione di un accordo con il Governo italiano;
- b) in mancanza di eventuali ulteriori criticità (ad esempio il riacutizzarsi del Covid-19), ragionevolmente non probabile il manifestarsi dei rischi di liquidità e finanziari (rimborso anticipato del debito esistente di Autostrade per l'Italia e, anche per gli effetti delle garanzie esistenti, di Atlantia) per i 12 mesi successivi all'approvazione della Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020 alla luce delle azioni già intraprese e del livello di rischio residuale a seguito del comunicato del Consiglio dei Ministri del 15 luglio 2020.

In particolare, si ritiene che:

- 1) il rischio liquidità è ritenuto non probabile sulla base delle riserve di liquidità di Atlantia alla data di redazione della presente Relazione finanziaria semestrale e delle scadenze dei finanziamenti in essere (2022, escluse le linee revolving già coperte dalla liquidità esistente);
- 2) i rischi finanziari (rimborso anticipato del debito garantito da Atlantia) sono ritenuti non probabili per Atlantia, in quanto la cornice di riferimento alla soluzione transattiva tra il Governo, Autostrade per l'Italia e Atlantia porterebbe alla rinuncia della revoca. Al riguardo si segnala da ultimo quanto comunicato dalle agenzie di rating il 17 e 23 luglio 2020, in cui Fitch Ratings ha posto in Rating Watch Evolving (da Rating Watch Negative) Atlantia (holding) “BB” e Moody's ha riconfermato il merito di credito “Ba2” del Gruppo Atlantia e “Ba3” di Atlantia (holding) ponendo l'outlook a developing (da Negative).

Per maggiori approfondimenti sulle valutazioni concernenti le incertezze e i rischi in relazione alla continuità aziendale di Autostrade per l'Italia e di Atlantia, incluse le azioni di mitigazione intraprese e da intraprendere, si rimanda alla nota n. 2 del bilancio consolidato semestrale abbreviato “Continuità aziendale, forma e contenuto del bilancio consolidato”.

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:

## 2. Relazione intermedia sulla gestione

- a) è stato disposto - su richiesta del Commissario Straordinario per Genova - il pagamento di complessivi 379 milioni di euro, di cui 95 milioni di euro nel primo semestre 2020, per le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto;
- b) sono stati erogati ulteriori 59 milioni di euro, di cui 8 milioni di euro nel primo semestre 2020, per risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, per spese legali nonché per contributi ad artigiani e imprenditori.

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).

In relazione all'ultima proposta transattiva di Autostrade per l'Italia del 14 luglio 2020 che, tra le altre cose, innalza 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, Autostrade per l'Italia ha provveduto a riflettere tale impegno integrativo nelle consistenze del "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", oltre ad iscrivere un ulteriore accantonamento di 200 milioni di euro in relazione agli impegni assunti per le attività di demolizione e ricostruzione del Viadotto Polcevera.

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

In accordo a quanto previsto dalla raccomandazione emessa dalla European Securities and Markets Authority (ESMA) in data 20 maggio 2020, nonché al Richiamo di attenzione n. 8/2020 emanato dalla Consob in data 16 luglio 2020, si fornisce nel paragrafo successivo l'informativa in relazione agli impatti della pandemia da Covid-19.

## Informativa sugli impatti della pandemia da Covid-19

A partire dalla fine di febbraio del 2020, le restrizioni normative alla mobilità adottate da numerosi governi a seguito dell'espansione a livello globale della pandemia da Covid-19, hanno generato una significativa riduzione dei volumi di traffico sulle infrastrutture autostradali e aeroportuali in concessione al Gruppo rispetto al primo semestre 2019. A tal riguardo, come da dettaglio di seguito, si sono evidenziati impatti diversificati a livello geografico, principalmente correlati alle differenti misure di restrizione e tempistiche adottate nei vari paesi.

	AUTOSTRADE					AEROPORTI	
	Italia (gruppo Autostrade per l'Italia)	Spagna (gruppo Abertis)	Francia (gruppo Abertis)	Brasile (Atlantia + gruppo Abertis)	Cile (Atlantia + gruppo Abertis)	Italia (Aeroporti di Roma)	Francia (Aéroports de la Côte d'Azur)
	km percorsi	km percorsi	km percorsi	km percorsi	km percorsi	passeggeri	passeggeri
Gennaio	2,8%	2,8%	7,7%	1,7%	-7,6%	-0,2%	5,3%
Febbraio	1,7%	8,7%	5,0%	8,9%	-3,1%	-8,9%	5,2%
Marzo	-60,5%	-42,5%	-41,2%	-18,5%	-29,9%	-81,2%	-62,0%
Aprile	-80,4%	-78,9%	-79,5%	-38,2%	-53,0%	-98,3%	-99,4%
Maggio	-55,1%	-65,6%	-55,9%	-23,5%	-54,5%	-97,5%	-98,5%
Giugno	-23,0%	-40,4%	-22,8%	-16,4%	-53,8%	-93,4%	-92,1%
<b>Var. % progressiva (dal 1/1/2020 al 30/6/2020)</b>	<b>-37,7%</b>	<b>-39,1%</b>	<b>-33,3%</b>	<b>-14,1%</b>	<b>-32,5%</b>	<b>-69,0%</b>	<b>-67,9%</b>
Restrizioni agli spostamenti	9 marzo - 3 giugno	13 marzo - 22 giugno	16 marzo - 15 giugno	dal 16 marzo	dal 16 marzo		

\* variazione di traffico a parità di perimetro rispetto al 2019

In termini di area geografica, si rilevano nel primo semestre 2020 degli impatti più marcati sui livelli di traffico in Europa (Italia, Spagna e Francia) rispetto ai paesi dell'America del Sud (Brasile e Cile), principalmente per le differenti tempistiche della diffusione della pandemia da Covid-19 e per le conseguenti restrizioni alla mobilità adottate dai governi dei paesi nel quale il Gruppo opera.

In termini di settore di operatività delle infrastrutture in concessione del Gruppo, si rilevano effetti più marcati per le concessioni aeroportuali rispetto a quelle autostradali in ragione della crisi globale che ha coinvolto l'intero settore del trasporto aereo nel mondo.

La riduzione dei ricavi operativi, pari a 1.588 milioni di euro su base omogenea (-30%) rispetto al primo semestre 2019, è sostanzialmente correlata alla diminuzione del traffico nel primo semestre 2020 causata dalle citate restrizioni alla mobilità, in virtù dei minori:

- a) ricavi da pedaggio, in particolare delle concessionarie autostradali europee;
- b) ricavi per servizi aeronautici, per le concessionarie in Italia e in Francia;
- c) ricavi da subconcessioni aeroportuali e autostradali, principalmente in Italia.

A fronte degli impatti generati dal calo del traffico, il Gruppo ha tempestivamente avviato una serie di iniziative volte al contenimento dei costi e revisione delle iniziative di investimento, garantendo

comunque gli interventi legati alla sicurezza delle infrastrutture, e sta valutando ulteriori iniziative di mitigazione degli impatti in relazione alle misure messe a disposizione dai governi nei vari paesi. Si segnala, tra le altre, l'attivazione da parte di alcune società del Gruppo di iniziative specifiche volte alla riduzione del costo del personale, anche facendo ricorso all'attivazione della cassa integrazione e di altri strumenti di mitigazione degli impatti messi a disposizione dai diversi governi dei paesi nel quale il Gruppo opera.

La conseguente riduzione dell'FFO-Cash Flow Operativo su base omogenea, al netto degli investimenti del periodo, pari a 1.029 milioni di euro (-62,7%) rispetto al primo semestre 2019, è riferita sostanzialmente agli impatti della pandemia da Covid-19 sulle concessionarie autostradali europee, oltre che sull'aeroporto di Fiumicino in Italia.

La citata Raccomandazione ESMA del 20 maggio 2020 evidenzia come gli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19 possano configurare la presenza di uno o più indicatori di impairment. Per le considerazioni relative ai test di impairment effettuati dal Gruppo in relazione alla recuperabilità dell'avviamento, delle altre attività immateriali a vita utile indefinita e dei diritti concessionari delle società concessionarie del Gruppo stesso, nonché delle partecipazioni in società collegate e joint venture, si rinvia alle note n. 7.2 "Attività immateriali" e 7.3 "Partecipazioni" del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

In merito ai possibili rischi di natura finanziaria del Gruppo correlati al diffondersi della pandemia da Covid-19 si rimanda alla nota 2 "Continuità aziendale, forma e contenuto del bilancio consolidato" del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

In relazione alle valutazioni di natura prospettica relative agli effetti della pandemia da Covid-19 sul Gruppo si rimanda al capitolo "Prevedibile evoluzione della gestione" della presente Relazione finanziaria semestrale.

## Gestione economica consolidata

### Conto economico riclassificato consolidato<sup>(\*)</sup>

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019 restated	VARIAZIONE	
			ASSOLUTA	%
Ricavi da pedaggio	2.971	4.493	-1.522	-34%
Ricavi per servizi aeronautici	138	394	-256	-65%
Altri ricavi operativi	605	717	-112	-16%
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>3.714</b>	<b>5.604</b>	<b>-1.890</b>	<b>-34%</b>
Costi esterni gestionali	-1.072	-1.121	49	-4%
Oneri concessionari	-188	-293	105	-36%
Costo del lavoro netto	-619	-743	124	-17%
Variazione operativa dei fondi	-535	105	-640	n.s.
<b>Totale costi operativi netti</b>	<b>-2.414</b>	<b>-2.052</b>	<b>-362</b>	<b>18%</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>1.300</b>	<b>3.552</b>	<b>-2.252</b>	<b>-63%</b>
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	-1.992	-1.951	-41	2%
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi	-43	-60	17	-28%
<b>Margine operativo (EBIT)</b>	<b>-735</b>	<b>1.541</b>	<b>-2.276</b>	<b>n.s.</b>
Proventi finanziari rilevati ad incremento di diritti concessionari finanziari e di attività finanziarie per contributi	130	140	-10	-7%
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	-23	-45	22	-49%
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari	-809	-619	-190	31%
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessionari immateriali	13	12	1	8%
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-28	2	-30	n.s.
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>	<b>-1.452</b>	<b>1.031</b>	<b>-2.483</b>	<b>n.s.</b>
Proventi/(Oneri) fiscali	395	-278	673	n.s.
<b>Risultato delle attività operative in funzionamento</b>	<b>-1.057</b>	<b>753</b>	<b>-1.810</b>	<b>n.s.</b>
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	1	-1	2	n.s.
<b>Utile/(Perdita) del periodo</b>	<b>-1.056</b>	<b>752</b>	<b>-1.808</b>	<b>n.s.</b>
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza di Terzi	-284	158	-442	n.s.
<b>Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo</b>	<b>-772</b>	<b>594</b>	<b>-1.366</b>	<b>n.s.</b>

(\*) Per la riconduzione al prospetto di conto economico consolidato ufficiale si rimanda al paragrafo "Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali".

I "Ricavi operativi" del primo semestre 2020 sono pari a 3.714 milioni di euro con un decremento di 1.890 milioni di euro (-34%) rispetto al primo semestre 2019 (5.604 milioni di euro). Su base omogenea, i ricavi operativi si decrementano di 1.588 milioni di euro (-30%) essenzialmente per gli impatti della pandemia da Covid-19, parzialmente compensati dai maggiori ricavi di Pavimental e ETC.

I "Ricavi da pedaggio" sono pari a 2.971 milioni di euro e presentano un decremento di 1.522 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (4.493 milioni di euro). Escludendo gli effetti derivanti dalla variazione dei tassi di cambio, negativa per 150 milioni di euro, e le variazioni del perimetro di consolidamento di alcune concessionarie del gruppo Abertis, negativi per ulteriori 103 milioni di euro, la variazione rispetto al periodo di confronto è sostanzialmente ascrivibile agli impatti derivanti dalle restrizioni alla mobilità causate dalla pandemia da Covid-19 che ha comportato una riduzione di traffico sulle reti del settore autostradale italiano (-37,7%), delle concessionarie del gruppo Abertis (-30,4%) e del settore autostradale estero (-23,4%).

I "Ricavi per servizi aeronautici" sono pari a 138 milioni di euro con un decremento di 256 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (394 milioni di euro) principalmente per l'impatto della pandemia

causata dal Covid-19 sui volumi di traffico di Aeroporti di Roma (traffico passeggeri -69%) e del gruppo Aéroports de la Côte d'Azur (traffico passeggeri -67,9%) tale da determinare un decremento rispettivamente pari a 214 milioni di euro e 42 milioni di euro.

Gli "Altri ricavi operativi" sono complessivamente pari a 605 milioni di euro e presentano un decremento di 112 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (717 milioni di euro) principalmente per la citata riduzione dei volumi di traffico che ha comportato minori ricavi del gruppo Autostrade per l'Italia (111 milioni di euro), essenzialmente in relazione alla sospensione totale delle royalty ed altri corrispettivi nel periodo marzo-maggio a supporto degli operatori del business Oil e Ristoro da parte di Autostrade per l'Italia e per i minori ricavi non aviation di Aeroporti di Roma (70 milioni di euro) e del gruppo Aéroports de la Côte d'Azur (34 milioni di euro). Tali variazioni negative sono state parzialmente compensate da maggiori ricavi di Pavimental verso committenti terzi (43 milioni di euro), dai maggiori ricavi di ETC per 26 milioni di euro, del gruppo Abertis (14 milioni di euro) e del gruppo Telepass (10 milioni di euro).

I "Costi operativi netti" ammontano complessivamente a 2.414 milioni di euro e si incrementano di 362 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (2.052 milioni di euro) prevalentemente per effetto dei maggiori accantonamenti di Autostrade per l'Italia, parzialmente compensati dai minori oneri concessionari e minore costo del personale.

I "Costi esterni gestionali" sono pari a 1.072 milioni di euro con un decremento di 49 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (1.121 milioni di euro). Escludendo i minori costi relativi agli interventi per la ricostruzione del viadotto Polcevera per 63 milioni di euro (97 milioni di euro nel primo semestre 2020 e 160 milioni di euro nel primo semestre 2019) e la variazione complessiva dei tassi di cambio e d'inflazione (49 milioni di euro), si rileva un incremento pari a 63 milioni di euro attribuibile essenzialmente a:

- a) i maggiori oneri sostenuti da Autostrade per l'Italia (93 milioni di euro) per la prosecuzione dei programmi operativi di sorveglianza, ispezioni, manutenzione e 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;
- b) i maggiori costi di Pavimental in relazione alle commesse verso terzi (34 milioni di euro);
- c) i risparmi di costi relativi alle diverse iniziative intraprese dalle società del Gruppo per mitigare gli effetti della pandemia da Covid-19, e principalmente riconducibili al gruppo Abertis per complessivi 66 milioni di euro.

Gli "Oneri concessionari" ammontano a 188 milioni di euro con un decremento di 105 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (293 milioni di euro) principalmente per i minori oneri delle concessionarie autostradali italiane (85 milioni di euro) e del gruppo Aeroporti di Roma (12 milioni di euro) conseguenti ai minori volumi di traffico sopra commentati, nonché per la minore quota connessa al meccanismo del profit sharing della concessionaria polacca Stalexport Autostrada Malopolska (7 milioni di euro).

Il "Costo del lavoro netto" è pari a 619 milioni di euro con un decremento di 124 milioni di euro (743 milioni di euro nel primo semestre 2019) dovuto principalmente ai seguenti effetti:

- a) minori costi legati principalmente all'attivazione della cassa integrazione ed altri effetti minori comunque correlati alle azioni di mitigazione intraprese dal Gruppo in risposta agli effetti correlati all'emergenza pandemica da Covid-19 (79 milioni di euro);
- b) adeguamento al fair value dei diritti maturati nell'ambito dei piani di incentivazione del personale del Gruppo in relazione all'andamento del titolo azionario nei due periodi a confronto (37 milioni di euro);
- c) i minori oneri relativi all'incentivazione a breve termine del personale (13 milioni di euro).

La **"Variazione operativa dei fondi"** nel primo semestre 2020 ha un impatto negativo per 535 milioni di euro (positivo per 105 milioni di euro nel primo semestre 2019), con una variazione pari a 640 milioni di euro, riconducibile essenzialmente ai seguenti effetti:

- a) variazione netta dei fondi ripristino e sostituzione delle società del Gruppo per 448 milioni di euro, determinata principalmente dall'accantonamento di 500 milioni di euro di Autostrade per l'Italia per adeguamento degli interventi previsti sulla rete all'ultima proposta formulata al MIT, parzialmente compensati dall'utilizzo connesso alla demolizione e ricostruzione del Viadotto Polcevera per 95 milioni di euro (nel primo semestre 2019 gli utilizzi erano pari a 154 milioni di euro);
- b) la variazione dei fondi rischi e oneri per 192 milioni di euro, di cui 200 milioni di euro per adeguamento all'ultima proposta formulata al MIT per le attività di ricostruzione del nuovo viadotto sul Polcevera a Genova.

Il **"Margine operativo lordo" (EBITDA)** è pari a 1.300 milioni di euro con un decremento di 2.252 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (3.552 milioni di euro) (-63%). Su base omogenea il margine operativo lordo si decrementa di 1.878 milioni di euro (-55%) escludendo le rettifiche su base omogenea relative alle variazioni di perimetro e agli accantonamenti di Autostrade per l'Italia correlati alle interlocuzioni con Governo e MIT.

Gli **"Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore"** sono pari a 1.992 milioni di euro e si incrementano di 41 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (1.951 milioni di euro) principalmente in relazione alle svalutazioni, complessivamente pari a 203 milioni di euro a seguito dei test di impairment, dell'avviamento di Aéroports de la Côte d'Azur (94 milioni di euro) e dei diritti concessionari immateriali dell'A4 (109 milioni di euro). Tali effetti sono stati in parte compensati dagli effetti delle variazioni dei tassi di cambio (69 milioni di euro) e del perimetro di consolidamento (119 milioni di euro).

La voce **"Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi"** è pari a 43 milioni di euro e si decrementa di 17 milioni di euro rispetto a giugno 2019 (60 milioni di euro) risentendo principalmente dell'aggiornamento della stima del valore attuale degli interventi di rinnovo dell'infrastruttura in concessione di Aeroporti di Roma e di Aéroports de la Côte d'Azur rilevati nel corso del primo semestre 2020.

Il **"Margine operativo" (EBIT)** è negativo per 735 milioni di euro, con un decremento di 2.276 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (1.541 milioni di euro).

I “**Proventi finanziari rilevati ad incremento di diritti concessori finanziari e di attività finanziarie per contributi**” sono pari a 130 milioni di euro, sono sostanzialmente in linea rispetto all’omologo periodo dell’esercizio precedente (140 milioni di euro) e sono principalmente riferiti ai diritti concessori finanziari detenuti da talune società concessionarie cilene e spagnole.

Gli “**Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni**” sono pari a 23 milioni di euro e si decrementano di 22 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (45 milioni di euro) essenzialmente per l’andamento dei tassi di attualizzazione applicati nei due periodi a confronto.

Gli “**Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari**” sono pari a 809 milioni di euro e si incrementano di 190 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (619 milioni di euro), essenzialmente per i seguenti effetti combinati:

- a) i maggiori oneri da finanza derivata connessi alla variazione negativa del fair value di contratti di Interest Rate Swap Forward Starting di Atlantia e Autostrade per l’Italia, contabilizzati come di non hedge accounting (135 milioni di euro), e ai maggiori oneri per interessi passivi connessi alle linee revolving utilizzate integralmente per 3.250 milioni euro a gennaio 2020 da Atlantia (25 milioni di euro);
- b) la svalutazione dei diritti concessori finanziari garantiti dal Concedente alle società concessionarie argentine GCO e Ausol, per un importo pari a 153 milioni di euro (34 milioni di euro rilevati nel primo semestre 2019);
- c) la svalutazione della partecipazione detenuta in Aeroporto di Bologna pari a 35 milioni di euro;
- d) impatto positivo complessivo di 150 milioni di euro per la variazione dei tassi di cambio e l’applicazione dello IAS 29 relativo alla rendicontazione in economie iperinflazionate (Argentina).

Gli “**Oneri finanziari capitalizzati**” sono pari a 13 milioni di euro e sono sostanzialmente in linea rispetto allo stesso periodo dell’esercizio a confronto (12 milioni di euro).

La “**Quota dell’utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto**”, la voce negativa per 28 milioni di euro e si decrementa di 30 milioni di euro rispetto al saldo del primo semestre 2019 (2 milioni di euro), essenzialmente in relazione al risultato negativo pro-quota di Getlink pari a 15 milioni di euro (nel primo semestre 2019 positivo per 7 milioni di euro).

I “**Proventi (oneri) fiscali**” sono pari a 395 milioni di euro e registrano variazione positiva di 673 milioni di euro rispetto all’analogo periodo del 2019 che accoglieva oneri fiscali complessivi per 278 milioni di euro. La variazione è correlata essenzialmente all’andamento negativo del “Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento” del primo semestre 2020 sopra commentato. La voce include gli stanziamenti delle imposte anticipate, principalmente iscritte a fronte delle perdite fiscali del periodo, per complessivi 440 milioni di euro, parzialmente compensate dalle imposte correnti (-45 milioni di euro) in riduzione di 393 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (-438 milioni di euro).

Nel primo semestre 2020 si registra una **“Perdita del periodo”** pari a 1.056 milioni di euro, rispetto all’utile del primo semestre 2019 pari a 752 milioni di euro, con una variazione negativa pari a 1.808 milioni di euro principalmente in relazione alle riduzioni di traffico dovute dall’impatto della pandemia causata dal Covid-19.

La **“Perdita del periodo di pertinenza del Gruppo”** è pari a 772 milioni di euro, rispetto all’utile rilevato nel primo semestre 2019 pari a 594 milioni di euro, con una variazione negativa paria a 1.366 milioni di euro.

La **“Perdita del periodo di pertinenza di Terzi”** è pari a 284 milioni di euro, rispetto all’utile registrato nel primo semestre 2019 pari a 158 milioni di euro, con una variazione negativa pari a 442 milioni di euro.

## Conto economico complessivo consolidato

MILIONI DI EURO		1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019 restated
<b>Utile/(Perdita) del periodo</b>	(A)	<b>-1.056</b>	<b>752</b>
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-122	-617
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di net investment hedge		37	-53
Utili/(Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro		-818	146
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		-40	-41
Effetti fiscali		26	180
<b>Altre componenti del conto economico complessivo del periodo riclassificabili nel conto economico</b>	(B)	<b>-917</b>	<b>-385</b>
Utili/(Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		2	-1
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni		-586	-179
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di fair value hedge		193	141
Effetti fiscali		4	1
<b>Altre componenti del conto economico complessivo del periodo non riclassificabili nel conto economico</b>	(C)	<b>-387</b>	<b>-38</b>
<b>Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo</b>	(D)	<b>-16</b>	<b>23</b>
<b>Effetto fiscale su riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo</b>	(E)	<b>10</b>	<b>-4</b>
<b>Totale delle altre componenti del conto economico complessivo del periodo</b>	(F=B+C+D+E)	<b>-1.310</b>	<b>-404</b>
<i>di cui relative ad attività operative cessate</i>		-	2
<b>Risultato economico complessivo del periodo</b>	(A+F)	<b>-2.366</b>	<b>348</b>
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		<b>-1.533</b>	<b>210</b>
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		<b>-833</b>	<b>138</b>

Nel primo semestre 2020 l'ammontare delle **"Altre componenti del conto economico complessivo del periodo"**, al netto dei relativi effetti fiscali, è negativo per 1.310 milioni di euro (negativo per 404 milioni di euro nel primo semestre 2019) principalmente per l'effetto dei seguenti fattori:

- la variazione negativa della riserva da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro per 818 milioni di euro, prevalentemente in relazione al deprezzamento al 30 giugno 2020 rispetto al 31 dicembre 2019 dei tassi di cambio del real brasiliano (da 4.516 a 6.112) e del peso cileno (da 844,9 a 918,7) nei confronti dell'euro; al 30 giugno 2019 rispetto al 31 dicembre 2018 si registrava un opposto andamento dei tassi di cambio delle stesse valute nei confronti dell'euro;
- l'effetto negativo della valutazione al fair value della partecipazione in Hochtief, pari a 586 milioni di euro è parzialmente compensato dalla rilevazione del fair value positivo degli strumenti finanziari di

fair value hedge sottoscritti da Atlantia nell'ambito dell'operazione di collar financing su circa un terzo delle azioni detenute nella stessa Hochtief (193 milioni di euro);

- c) l'incremento del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge, complessivamente pari a 122 milioni di euro, prevalentemente in relazione alla riduzione della curva dei tassi di interesse nel primo semestre 2020.

Il risultato economico complessivo del primo semestre 2020, pertanto, è negativo per 2.366 milioni di euro (positivo per 348 milioni di euro nel primo semestre 2019).

## Struttura patrimoniale-finanziaria consolidata

### Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata consolidata<sup>(\*)</sup>

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
<b>Attività non finanziarie non correnti</b>			
Attività materiali	764	820	-56
Attività immateriali	62.403	59.472	2.931
Partecipazioni	2.858	3.662	-804
Attività per imposte anticipate	2.467	2.113	354
Altre attività non correnti	38	77	-39
<b>Totale attività non finanziarie non correnti (A)</b>	<b>68.530</b>	<b>66.144</b>	<b>2.386</b>
<b>Capitale d'esercizio</b>			
Attività commerciali	2.098	2.575	-477
Attività per imposte sul reddito correnti	508	1.006	-498
Altre attività correnti	696	565	131
Attività non finanziarie destinate alle vendita e attività operative cessate	63	4	59
Fondi correnti per impegni da convenzioni	-726	-571	-155
Fondi correnti per accantonamenti	-2.747	-2.650	-97
Passività commerciali	-1.670	-2.243	573
Passività per imposte sul reddito correnti	-107	-283	176
Altre passività correnti	-942	-1.117	175
Passività non finanziarie connesse ad attività operative cessate	-4	-	-4
<b>Totale capitale d'esercizio (B)</b>	<b>-2.831</b>	<b>-2.714</b>	<b>-117</b>
<b>Capitale investito lordo (C=A+B)</b>	<b>65.699</b>	<b>63.430</b>	<b>2.269</b>
<b>Passività non finanziarie non correnti</b>			
Fondi non correnti per impegni da convenzioni	-2.411	-2.473	62
Fondi non correnti per accantonamenti	-3.106	-2.694	-412
Passività per imposte differite	-6.975	-6.280	-695
Altre passività non correnti	-325	-358	33
<b>Totale passività non finanziarie non correnti (D)</b>	<b>-12.817</b>	<b>-11.805</b>	<b>-1.012</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)</b>	<b>52.882</b>	<b>51.625</b>	<b>1.257</b>

(\*) Per la riconduzione al prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata ufficiale si rimanda al paragrafo "Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali".

Al 30 giugno 2020 le **"Attività non finanziarie non correnti"** sono pari a 68.530 milioni di euro e si incrementano di 2.386 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (66.144 milioni di euro).

Le **"Attività materiali"** sono pari a 764 milioni di euro e diminuiscono di 56 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (820 milioni di euro) prevalentemente in relazione agli effetti degli ammortamenti di periodo pari a 93 milioni di euro, parzialmente compensati dagli investimenti effettuati (59 milioni di euro).

Le **"Attività immateriali"** sono pari a 62.403 milioni di euro (59.472 milioni di euro al 31 dicembre 2019) e accolgono essenzialmente i valori iscritti quali diritti concessori immateriali del Gruppo Atlantia, complessivamente pari a 49.583 milioni di euro. La voce include l'avviamento complessivamente pari a 12.341 milioni di euro, attribuibile essenzialmente al valore iscritto a seguito dell'acquisizione del gruppo Abertis (7.869 milioni di euro) oltre all'avviamento rilevato al 31 dicembre 2003 per effetto

dell'acquisizione della partecipazione di maggioranza nella ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (4.383 milioni di euro).

L'incremento delle attività immateriali, pari a 2.931 milioni di euro, è riconducibile prevalentemente ai seguenti fattori:

- a) l'iscrizione dei diritti concessori a seguito del consolidamento del gruppo RCO, per complessivi 5.721 milioni di euro;
- b) gli investimenti in diritti concessori per opere con benefici economici aggiuntivi pari a 290 milioni di euro;
- c) gli ammortamenti del periodo pari a 1.696 milioni di euro;
- d) il saldo negativo delle differenze cambio pari a 1.243 milioni di euro, essenzialmente in relazione al deprezzamento del tasso di cambio di fine periodo del real brasiliano (da 4,516 a 6,112) e del peso cileno (da 844,86 a 918,72) rispetto all'euro;
- e) la svalutazione dell'avviamento allocato alla CGU Aéroports de la Côte d'Azur per 94 milioni di euro e dei diritti concessori acquisiti relativi alla concessionaria italiana Autostrada BS VR VI PD per 109 milioni di euro.

Le **"Partecipazioni"** ammontano a 2.858 milioni di euro e si decrementano di 804 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (3.662 milioni di euro), prevalentemente per:

- a) l'impatto negativo (586 milioni di euro) dell'adeguamento al fair value della partecipazione in Hochtief, rilevato tra le altre componenti del conto economico complessivo;
- b) la cessione della partecipazione detenuta nella concessionaria francese Alis, con un valore di carico pari a 117 milioni di euro;
- c) il decremento per 65 milioni di euro da valutazione delle partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto, derivante essenzialmente dalla rilevazione dei risultati pro-quota del periodo di Getlink, che includono anche la rilevazione del risultato pro-quota delle altre componenti del conto economico complessivo consuntivati dalla stessa società;
- d) la svalutazione pari a 35 milioni di euro del valore di carico della partecipazione detenuta in Aeroporto di Bologna.

Le **"Attività per imposte anticipate"** ammontano a 2.467 milioni di euro con un incremento di 354 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (2.113 milioni di euro). Sul saldo incidono principalmente:

- a) l'iscrizione delle imposte anticipate relative al gruppo RCO, a seguito del consolidamento dello stesso gruppo, per complessivi 254 milioni di euro;
- b) le imposte anticipate iscritte nel periodo dalle società del Gruppo, essenzialmente a fronte delle perdite fiscali contabilizzate e degli accantonamenti ai fondi che, al netto dei rilasci del periodo, ammontano a 169 milioni di euro;
- c) il decremento originato dalle differenze cambio nette rilevate al 30 giugno 2020 complessivamente pari a 79 milioni di euro, essenzialmente in relazione al deprezzamento del tasso di cambio di fine periodo del real brasiliano e del peso cileno rispetto all'euro.

Il **"Capitale d'esercizio"** presenta un valore negativo pari a 2.831 milioni di euro con una variazione negativa pari a 117 milioni di euro rispetto al saldo sempre negativo di 2.714 milioni di euro al 31 dicembre 2019. Le principali variazioni sono essenzialmente riconducibili all'incasso di crediti fiscali nel corso del semestre da parte di Abertis Infraestructuras (622 milioni di euro) nonché alle riduzioni delle attività commerciali (477 milioni di euro), passività commerciali (573 milioni di euro) e delle passività per

imposte correnti (176 milioni di euro) correlate ai minori volumi di ricavi causati dalla pandemia da Covid-19.

Le **“Passività non finanziarie non correnti”** sono pari a 12.817 milioni di euro con un incremento di 1.012 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (11.805 milioni di euro). La variazione è prevalentemente originata da:

- a) l’incremento delle passività per imposte differite pari a 695 milioni di euro, che risente del consolidamento del gruppo RCO, che contribuisce per complessivi 1.182 milioni di euro, effetto compensato sia dalle differenze cambio nette rilevate nel periodo pari a 199 milioni di euro, essenzialmente in relazione al deprezzamento del tasso di cambio di fine periodo delle valute sudamericane rispetto all’euro, che dei rilasci del periodo per 367 milioni di euro riferiti ai plusvalori iscritti sui diritti concessori acquisiti tramite business combination;
- b) l’incremento dei fondi non correnti per accantonamenti (412 milioni di euro), principalmente riconducibile all’aggiornamento del valore attuale delle stime a finire degli interventi oggetto del fondo ripristino e sostituzione dell’infrastruttura autostradale di Autostrade per l’Italia per 403 milioni di euro, come commentato in precedenza.

Il **“Capitale investito netto”** è pertanto pari a 52.882 milioni di euro (51.625 milioni di euro al 31 dicembre 2019).

## Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO												
MILLONI DI EURO	CAPITALE EMESSO	RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO	RISERVA DA VALUTAZIONE FINANZIARIA DI CASH-FLOW HEDGE	RISERVA DA VALUTAZIONE INSTRUMENTI FINANZIARI DI INVESTIMENT HEDGE	RISERVA PER DIFFERENZE CAMBIO SU CONVERGENZA DI ATTIVITA' PASSIVITA' DI SOCIETÀ CONSOLIDATE IN VALUTE FUNZIONALI DIVERSE DALL'EURO	RISERVA PER VALUTAZIONE DI ATTIVITA' PASSIVITA' DI SOCIETÀ CONSOLIDATE IN VALUTE FUNZIONALI DIVERSE DALL'EURO	ALTRI RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO	AZIONI PROPRIE	UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
<b>Saldo al 31/12/2018 restated</b>	<b>826</b>	<b>6.957</b>	<b>-185</b>	<b>-26</b>	<b>-460</b>	<b>-422</b>	<b>8.050</b>	<b>-167</b>	<b>775</b>	<b>8.391</b>	<b>8.477</b>	<b>16.868</b>
<b>Risultato economico complessivo del periodo</b>												
<b>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</b>												
Distribuzione dividendi di Atlantia S.p.A. (pari a euro 0,30 per azione)	-	-49	-	-	-	-	-49	-	-687	-736	-	-736
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	88	-	-	-	-	88	-	-88	-	-	-
Dividendi, distribuzione di riserve e rimborsi di capitale a soci Terzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-702	-702
Rivalutazione monetaria (IAS 29)	-	13	-	-	-	-	13	-	-	13	51	64
Variazioni del perimetro di consolidamento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63	63
Riclassifiche e altre variazioni	-	8	-	7	-	-	1	-	8	19	11	11
<b>Saldo al 30/06/2019 restated</b>	<b>826</b>	<b>6.633</b>	<b>-533</b>	<b>-39</b>	<b>-400</b>	<b>-599</b>	<b>8.204</b>	<b>-167</b>	<b>594</b>	<b>7.886</b>	<b>8.008</b>	<b>15.894</b>
<b>Saldo al 31/12/2019</b>	<b>826</b>	<b>6.612</b>	<b>-436</b>	<b>-28</b>	<b>-572</b>	<b>-489</b>	<b>8.137</b>	<b>-166</b>	<b>136</b>	<b>7.408</b>	<b>7.495</b>	<b>14.903</b>
<b>Risultato economico complessivo del periodo</b>												
<b>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</b>												
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	136	-	-	-	-	136	-	-136	-	-	-242
Dividendi, distribuzione di riserve e rimborsi di capitale a soci Terzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	17	21
Rivalutazione monetaria (IAS 29)	-	4	-	-	-	-	4	-	-	-	1.400	1.400
Variazioni del perimetro di consolidamento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche e altre variazioni	-	-19	-	-	-	-	-19	-	-19	19	-	-
<b>Saldo al 30/06/2020</b>	<b>826</b>	<b>5.972</b>	<b>-490</b>	<b>-14</b>	<b>-873</b>	<b>-1.068</b>	<b>8.417</b>	<b>-166</b>	<b>-772</b>	<b>5.860</b>	<b>7.856</b>	<b>13.716</b>

Il “**Patrimonio netto di Gruppo e di Terzi**” ammonta a 13.716 milioni di euro (14.903 milioni di euro al 31 dicembre 2019).

Il “**Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo**”, pari a 5.860 milioni di euro, presenta un decremento di 1.548 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (7.408 milioni di euro) originato essenzialmente dal risultato economico complessivo del periodo (negativo per 1.533 milioni di euro), commentato in precedenza.

Il “**Patrimonio netto di pertinenza di Terzi**” è pari a 7.856 milioni di euro e presenta un incremento pari a 361 milioni di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2019 (7.495 milioni di euro) essenzialmente per l’effetto combinato di:

- a) il consolidamento di RCO, con un apporto della quota di Terzi pari a 1.403 milioni di euro;
- b) il risultato economico complessivo dell’esercizio di competenza dei Terzi (negativo per 833 milioni di euro);
- c) la distribuzione di riserve di patrimonio netto a soci Terzi per 242 milioni di euro prevalentemente relativa ad Abertis HoldCo.

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
<b>Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo</b>	<b>5.860</b>	<b>7.408</b>	<b>-1.548</b>
<b>Patrimonio netto di pertinenza di Terzi</b>	<b>7.856</b>	<b>7.495</b>	<b>361</b>
<b>Totale patrimonio netto (F)</b>	<b>13.716</b>	<b>14.903</b>	<b>-1.187</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>			
<b>Indebitamento finanziario netto non corrente</b>			
Passività finanziarie non correnti	49.008	43.826	5.182
Prestiti obbligazionari	28.649	26.628	2.021
Finanziamenti a medio-lungo termine	18.262	15.204	3.058
Derivati non correnti con fair value negativo	1.384	1.301	83
Altre passività finanziarie non correnti	713	693	20
Attività finanziarie non correnti	-4.983	-4.784	-199
Diritti concessori finanziari non correnti	-2.961	-3.009	48
Attività finanziarie non correnti per contributi	-205	-214	9
Depositi vincolati non correnti	-370	-321	-49
Derivati non correnti con fair value positivo	-453	-245	-208
Altre attività finanziarie non correnti	-994	-995	1
<b>Indebitamento finanziario netto non corrente (G)</b>	<b>44.025</b>	<b>39.042</b>	<b>4.983</b>
<b>Posizione finanziaria netta corrente</b>			
Passività finanziarie correnti	4.954	4.220	734
Scoperti di conto corrente	39	30	9
Finanziamenti a breve termine	433	391	42
Derivati correnti con fair value negativo	59	42	17
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	4.263	3.620	643
Altre passività finanziarie correnti	151	137	14
Passività finanziarie connesse ad attività destinate alla vendita e ad attività operative cessate	9	-	9
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>-8.651</b>	<b>-5.232</b>	<b>-3.419</b>
Disponibilità liquide	-7.211	-4.172	-3.039
Mezzi equivalenti	-1.435	-1.060	-375
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività destinate alla vendita e ad attività operative cessate	-5	-	-5
<b>Attività finanziarie correnti</b>	<b>-1.162</b>	<b>-1.308</b>	<b>146</b>
Diritti concessori finanziari correnti	-542	-559	17
Attività finanziarie correnti per contributi	-30	-63	33
Depositi vincolati correnti	-255	-433	178
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	-118	-136	18
Altre attività finanziarie correnti	-217	-117	-100
<b>Totale indebitamento finanziario netto/(posizione finanziaria netta) corrente (H)</b>	<b>-4.859</b>	<b>-2.320</b>	<b>-2.539</b>
<b>Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H)</b>	<b>39.166</b>	<b>36.722</b>	<b>2.444</b>
<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)</b>	<b>52.882</b>	<b>51.625</b>	<b>1.257</b>

La situazione finanziaria al 30 giugno 2020 del gruppo Atlantia presenta un indebitamento finanziario netto complessivo pari a 39.166 milioni di euro (36.722 milioni di euro al 31 dicembre 2019).

L’**“Indebitamento finanziario netto non corrente”** pari a 44.025 milioni di euro si incrementa di 4.983 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (39.042 milioni di euro) ed è composto da:

a) **“Passività finanziarie non correnti”** per 49.008 milioni di euro che si incrementano di 5.182 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (43.826 milioni di euro), prevalentemente per:

1) i nuovi finanziamenti a medio-lungo termine sottoscritti per complessivi 5.643 milioni di euro che includono prevalentemente l’utilizzo di Atlantia delle linee Revolving Credit Facility per un

totale di 3.250 milioni di euro, la sottoscrizione di nuove linee di credito e l'utilizzo di linee già disponibili da parte di Abertis Infraestructuras per 1.370 milioni di euro, di Telepass per 300 milioni di euro, di Autostrada A4 per 200 milioni di euro e di Aeroporti di Roma per 180 milioni di euro;

- 2) l'incremento dei prestiti obbligazionari per 2.075 milioni di euro, essenzialmente riferibili alle nuove emissioni del periodo effettuate da Abertis Infraestructuras nell'ambito del proprio programma EMTN, ed aventi valore nominale complessivo pari a 1.500 milioni di euro nonché all'emissione effettuata dalla società francese HIT controllata dalla stessa Abertis Infraestructuras per un valore nominale pari a 600 milioni di euro;
- 3) l'inclusione nel perimetro di consolidamento del gruppo RCO con un apporto complessivo pari a 1.903 milioni di euro, essenzialmente relativi a prestiti obbligazionari per 1.269 milioni di euro e finanziamenti a medio-lungo termine per 623 milioni di euro;
- 4) la riclassifica a breve termine di prestiti obbligazionari e di finanziamenti in scadenza nel 2020 e 2021 per 2.536 milioni di euro ed in particolar modo dei prestiti obbligazionari di Autostrade per l'Italia (594 milioni di euro) e Aeroporti di Roma (376 milioni di euro) e di taluni finanziamenti delle società francesi, brasiliane e cilene controllate da Abertis Infraestructuras per complessivi 772 milioni di euro;
- 5) la riduzione per riclassifica nella quota corrente dei finanziamenti a medio-lungo termine di una porzione dei finanziamenti di Autostrade per l'Italia pari a 1.528 milioni di euro concessi da BEI e CDP, esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1 al paragrafo 69. Come noto il declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio 2020, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere dapprima protezioni aggiuntive. Solo qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero quindi la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere. Si evidenzia infine che, alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

b) **"Attività finanziarie non correnti"** per 4.983 milioni di euro che si incrementano di 199 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (4.784 milioni di euro) essenzialmente per la variazione degli strumenti finanziari di fair value hedge sottoscritti da Atlantia nell'ambito dell'operazione di collar financing su circa un terzo delle azioni detenute in Hochtief.

La **"Posizione finanziaria netta corrente"** pari a 4.859 milioni di euro presenta un incremento di 2.539 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (2.320 milioni di euro) ed è composto da:

- a) **"Passività finanziarie correnti"** pari a 4.954 milioni di euro, con un incremento di 734 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (4.220 milioni di euro) dovuto essenzialmente a:
  - 1) le sopraccitate riclassifiche a breve termine di prestiti obbligazionari e di finanziamenti per complessivi 4.064 milioni di euro;
  - 2) il rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine per complessivi 1.764 milioni di euro, prevalentemente riferibili ad Abertis Infraestructuras per 1.050 milioni di euro, a talune concessionarie da questa controllate operanti in Cile e Brasile per 215 milioni di euro, a Telepass

per 200 milioni di euro e Autostrade per l'Italia per 70 milioni di euro, riferibili ai finanziamenti BEI e Cassa Depositi e Prestiti;

- 3) il rimborso di finanziamenti a breve termine di Telepass per ulteriori 100 milioni di euro;
- 4) il rimborso di prestiti obbligazionari per 1.688 milioni di euro, essenzialmente per effetto dei rimborsi effettuati da Abertis Infraestructuras (641 milioni di euro), Autostrada A4 (400 milioni di euro) e da parte di Autostrade per l'Italia del prestito obbligazionario emesso nel 2012 pari a 502 milioni di euro.

b) **"Disponibilità liquide e mezzi equivalenti"**, pari a 8.651 milioni di euro, che presentano un incremento di 3.419 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (5.232 milioni di euro) dovuto in prevalenza all'utilizzo da parte di Atlantia delle linee RCF pari a 3.250 milioni di euro, come sopra descritto.

c) **"Attività finanziarie correnti"** per 1.162 milioni di euro, con una diminuzione di 146 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (1.308 milioni di euro) principalmente riferibile al decremento dei depositi vincolati nelle società cilene e brasiliene controllate da Abertis Infraestructuras.

La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 30 giugno 2020 è pari a cinque anni.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, l'indebitamento finanziario è espresso per il 68,8% a tasso fisso. Tenendo conto delle operazioni in strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario a tasso fisso è pari al 77,9% del totale. Al 30 giugno 2020 il rapporto tra oneri finanziari, comprensivi dei differenziali dei derivati di copertura, e valore medio dell'indebitamento a medio-lungo termine del 2019 è del 3,3% (per l'effetto combinato del 2,6% relativo alle società operanti nell'area euro, del 3,6% relativo alle società cilene e del 7,2% relativo alle società brasiliene).

Al 30 giugno 2020 il Gruppo Atlantia dispone di una riserva di liquidità pari a 14.549 milioni di euro, composta da:

- a) 8.651 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti, di cui 3.699 milioni di euro riferibili ad Atlantia;
- b) 5.898 milioni di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate che presentano una vita media residua di 5 anni e 2 mesi e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a 4 anni e 4 mesi; nell'ambito di queste linee si informa altresì che per due linee committed in essere tra Autostrade per l'Italia e Cassa Depositi e Prestiti per complessivi 1,3 miliardi di euro, quest'ultima non ha ritenuto di dar corso finora ad alcuna erogazione.

La posizione finanziaria del Gruppo Atlantia, così come definita dalla raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority (ESMA) del 20 marzo 2013 (che non prevede la deduzione dall'indebitamento finanziario delle attività finanziarie non correnti), presenta al 30 giugno 2020 un indebitamento finanziario netto complessivo pari a 44.149 milioni di euro (41.506 milioni di euro al 31 dicembre 2019).

Per un'analisi di dettaglio dei rischi finanziari connessi anche alle incertezze sulla continuità delle attività del Gruppo citate in "Premessa" si rinvia alla nota 9.2. del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

## 2. Relazione intermedia sulla gestione

### Gestione finanziaria consolidata

#### Prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato<sup>(\*)</sup>

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019 restated
<b>FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO</b>		
<b>Utile/(Perdita) del periodo</b>	<b>-1.056</b>	<b>752</b>
<b>Rettificato da:</b>		
Ammortamenti	1.789	1.951
Variazione operativa dei fondi (**)	558	-105
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	23	45
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie e delle partecipazioni contabilizzate al fair value	195	31
Dividendi percepiti e quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	28	38
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti	200	10
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di partecipazioni e altre attività non correnti	-35	-1
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	-440	-160
Altri oneri (proventi) non monetari	-150	-44
<b>FFO-Cash Flow Operativo (**)</b>	<b>1.112</b>	<b>2.517</b>
Variazione del capitale operativo	-97	-414
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	-44	137
<b>Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)</b>	<b>971</b>	<b>2.240</b>
<b>FLUSSO FINANZIARIO DA/ (PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE</b>		
<b>Investimenti operativi</b>	<b>-633</b>	<b>-815</b>
Contributi su attività in concessione	2	4
Incremento dei diritti concessionari finanziari (a fronte degli investimenti)	54	58
Investimenti in partecipazioni	-	-4
Investimenti in società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto apportato	-3.135	-16
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate	157	6
Realizzo da disinvestimenti in società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto ceduto	11	-
Variazione netta delle altre attività non correnti	30	50
<b>Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie (B)</b>	<b>-3.514</b>	<b>-717</b>
<b>FLUSSO FINANZIARIO DA/ (PER) CAPITALE PROPRIO</b>		
Dividendi deliberati da Atlantia	-	-736
Dividendi deliberati dal Gruppo a soci Terzi	-22	-247
Distribuzione di riserve e rimborsi di capitale a soci Terzi	-220	-455
<b>Flusso finanziario netto per capitale proprio (C)</b>	<b>-242</b>	<b>-1.438</b>
<b>Flusso finanziario netto generato / (assorbito) nel periodo (A+B+C)</b>	<b>-2.785</b>	<b>85</b>
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	108	-529
Proventi (Oneri) finanziari non monetari	24	171
Effetto variazione cambi su indebitamento e altre variazioni	209	-79
Effetto prima applicazione IFRS 16 all'1/1/2019	-	-137
<b>Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (D)</b>	<b>341</b>	<b>-574</b>
<b>Incremento dell'indebitamento finanziario netto del periodo (A+B+C+D)</b>	<b>-2.444</b>	<b>-489</b>
<b>Indebitamento finanziario netto a inizio periodo</b>	<b>36.722</b>	<b>38.791</b>
<b>Indebitamento finanziario netto a fine periodo</b>	<b>39.166</b>	<b>39.280</b>

(\*) Per la riconduzione al prospetto di rendiconto finanziario consolidato ufficiale si rimanda al paragrafo "Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali".

(\*\*) La voce non include gli utilizzi del fondo per rinnovo beni in concessione e include gli utilizzi dei fondi rischi

(\*\*\*) Per una migliore rappresentazione dei flussi del I semestre 2019, alcuni proventi finanziari di natura non monetaria sono stati esclusi dall'FFO e con pari importo riclassificati nella voce "Proventi (Oneri) finanziari non monetari".



Il **“Flusso finanziario netto generato da attività di esercizio”** del primo semestre 2020 è pari a 971 milioni di euro (2.240 milioni di euro nel primo semestre 2019) ed è determinato dall’FFO del periodo pari a 1.112 milioni di euro, e dalle altre variazioni del capitale operativo e delle altre attività e passività non finanziarie, negative per 141 milioni di euro che risentono essenzialmente dei minori incassi di pedaggi autostradali correlati agli effetti sui risultati operativi derivanti dalla pandemia da Covid-19, solo parzialmente compensati dall’incasso di crediti per imposte da parte del gruppo Abertis per 622 milioni di euro.

La variazione negativa rispetto al primo semestre del 2019, pari a 1.269 milioni di euro, è attribuibile sostanzialmente al decremento dell’FFO per 1.405 milioni di euro in relazione all’andamento negativo dell’attività operativa del Gruppo causato della pandemia da Covid-19, impatto parzialmente compensato dai minori flussi finanziari assorbiti (pari a 136 milioni euro) principalmente relativi alle attività e passività commerciali e fiscali nei due periodi a confronto.

Il **“Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie”** è pari a 3.514 milioni di euro (717 milioni di euro nel primo semestre 2019). La variazione rispetto all’analogo periodo dell’esercizio precedente, negativa per 2.797 milioni di euro, è relativa principalmente:

- a) alla dinamica degli investimenti in società consolidate che si incrementano per 3.119 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 ed accolgono 3.126 milioni di euro relativi all’acquisizione del controllo da parte di Abertis Infraestructuras delle concessionarie messicane RCO, comprensivi dell’indebitamento complessivamente apportato;
- b) al decremento relativo agli investimenti operativi del primo semestre 2020 al netto dei relativi contributi (pari a 633 milioni di euro), per 182 milioni di euro (815 milioni di euro nel 2019);
- c) ai maggiori realizzati da disinvestimenti di partecipazioni non consolidate per 151 milioni di euro, rispetto all’analogo periodo dello scorso esercizio, che accolgono principalmente il corrispettivo incassato per la cessione avvenuta nel corso del primo semestre 2020 della concessionaria francese Alis, per 152 milioni di euro.

Il **“Flusso finanziario netto per capitale proprio”** è pari a 242 milioni di euro e risente prevalentemente della distribuzione di riserve di patrimonio netto a soci Terzi (220 milioni di euro).

Il decremento di 1.196 milioni di euro dei flussi assorbiti rispetto all’omologo periodo del 2019 (1.438 milioni di euro) è essenzialmente originato dalle distribuzioni di dividendi e riserve realizzate nel corso del primo semestre 2019; in particolare:

- a) dai dividendi deliberati da Atlantia (736 milioni di euro);
- b) dalla distribuzione di riserve di patrimonio netto da parte di Abertis HoldCo per 432 milioni di euro;
- c) dai dividendi erogati a soci terzi da società del Gruppo per complessivi 247 milioni di euro.

Le **“Altre variazioni dell’indebitamento finanziario netto”** determinano un decremento dell’indebitamento finanziario netto per 341 milioni di euro principalmente ascrivibile al deprezzamento dei tassi di cambio delle valute sudamericane ed alla variazione positiva del fair value degli strumenti derivati di fair value hedge sottoscritti da Atlantia nell’ambito dell’operazione di collar financing su circa un terzo delle azioni detenute in Hochtief, solo parzialmente compensata dalla rilevazione del fair value negativo dei derivati di cash flow hedge correlata alla riduzione dei tassi di interesse.

## 2. Relazione intermedia sulla gestione

Nel primo semestre 2019 le "Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto" incrementavano l'indebitamento finanziario per 574 milioni di euro essenzialmente per la variazione negativa del fair value degli strumenti finanziari derivati di copertura pari a 529 milioni di euro in relazione alla significativa riduzione dei tassi di interesse.



## Indicatori Alternativi di Performance

In applicazione della Comunicazione Consob del 3 dicembre 2015, che recepisce in Italia gli orientamenti sugli Indicatori Alternativi di Performance (di seguito anche "IAP") emessi dall'European Securities and Markets Authority (ESMA), sono definiti nel seguito i criteri utilizzati per l'elaborazione dei principali IAP pubblicati dal Gruppo Atlantia.

Gli IAP esposti nella presente Relazione finanziaria semestrale sono ritenuti significativi per la valutazione dell'andamento operativo con riferimento ai risultati del Gruppo Atlantia nel suo complesso, dei settori operativi e delle singole società consolidate. Inoltre, si ritiene che gli IAP assicurino una migliore comparabilità nel tempo degli stessi risultati sebbene non siano sostitutivi o alternativi ai risultati determinati ai sensi dei principi contabili internazionali IFRS applicati nel Gruppo Atlantia e descritti in dettaglio nella sezione 3 del "bilancio consolidato al 31 dicembre 2019: prospetti consolidati e note illustrate" (di seguito anche "dati ufficiali"), tenuto conto che nel corso del primo semestre 2020 non sono entrati in vigore nuovi principi contabili o interpretazioni, ovvero modifiche ai principi contabili o interpretazioni già in essere, che abbiano comportato un impatto sui prospetti contabili del bilancio consolidato.

Con riferimento agli IAP, si evidenzia che all'interno del capitolo "Andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo Atlantia", sono presentati prospetti contabili riclassificati diversi dai prospetti contabili ufficiali. Tali prospetti riclassificati includono pertanto, oltre alle grandezze economico-finanziarie e patrimoniali elaborate e presentate in applicazione dei principi contabili internazionali IFRS, alcuni indicatori e voci derivanti da questi ultimi, ancorché non previsti dagli stessi principi e identificabili pertanto come IAP. In proposito, si rimanda ai paragrafi di "Riconduzione dei prospetti contabili consolidati riclassificati con quelli ufficiali" presentati nel seguito per la riconduzione dei prospetti riclassificati con i corrispondenti prospetti ufficiali inclusi nella sezione 3 del "bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020: prospetti consolidati e note illustrate".

Gli IAP riportati nella presente Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020 non hanno subito variazioni rispetto a quelli presentati nella Relazione Finanziaria Annuale 2019 a cui si rimanda per un'informativa dettagliata sulla composizione e sulla metodologia di elaborazione adottata dal Gruppo Atlantia.

Con riferimento all'indicatore "Debito finanziario netto" si segnala che nel seguito è presentata un'analisi che consente una riconduzione della composizione dello stesso con le corrispondenti voci del prospetto della "Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata" per i due periodi a confronto.

Si evidenzia infine che, nel capitolo "Andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo Atlantia", alcuni IAP sono presentati anche al netto di talune rettifiche operate ai fini di un confronto omogeneo nel tempo ritenuto più efficace nel descrivere la performance economica-finanziaria del Gruppo. In particolare è esposta nel seguito la riconciliazione dei valori su base omogenea dei Ricavi

## 2. Relazione intermedia sulla gestione

operativi, del Margine Operativo Lordo (EBITDA), e dell'FFO-Cash Flow Operativo con i corrispondenti valori desunti dal "Prospetto dei dati economico-finanziari per settore operativo" incluso nel capitolo "Dati economico-finanziari per settore operativo".

### Indicatori economico-finanziari su base omogenea per settore operativo

Nelle tabelle seguenti, come definiti nel capitolo "Indicatori alternativi di performance", sono presentate le riconciliazioni dei valori per ciascun settore operativo su base omogenea dei Ricavi operativi, del Margine Operativo Lordo (EBITDA), e dell'FFO-Cash Flow Operativo con i corrispondenti valori desunti dal prospetto del conto economico riclassificato consolidato e dal prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto.

#### Ricavi operativi

1° SEMESTRE 2020									
MILIONI DI EURO	Note	Autostradale Italiano	gruppo Abertis	Autostradale estero	Aeroportuale Italiano	Aeroportuale estero	Atlantia ed altre attività	Elisioni e rettifiche di consolidamento	Totale
<b>Valori reported (A)</b>		<b>1.263</b>	<b>1.789</b>	<b>229</b>	<b>166</b>	<b>65</b>	<b>428</b>	<b>-226</b>	<b>3.714</b>
<b>Effetti non omogenei</b>									
Variazione del perimetro di consolidamento e altre variazioni minori (1)				-135					-135
Variazione dei tassi di cambio ed effetti iperinflazione (2)				114	42			-1	155
Effetti connessi al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera (3)			7						7
<b>Subtotale (B)</b>		<b>7</b>	<b>-21</b>	<b>42</b>	-	-	<b>-1</b>	-	<b>27</b>
<b>Valori su base omogenea (C) = (A)+(B)</b>		<b>1.270</b>	<b>1.768</b>	<b>271</b>	<b>166</b>	<b>65</b>	<b>427</b>	<b>-226</b>	<b>3.741</b>
1° SEMESTRE 2019									
<b>Valori reported (A)</b>		<b>1.968</b>	<b>2.592</b>	<b>341</b>	<b>451</b>	<b>141</b>	<b>354</b>	<b>-243</b>	<b>5.604</b>
<b>Effetti non omogenei</b>									
Variazione del perimetro di consolidamento e altre variazioni minori (1)				-241					-241
Effetti iperinflazione (2)				-6					-6
Effetti connessi al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera (3)			-28						-28
<b>Subtotale (B)</b>		<b>-28</b>	<b>-247</b>	-	-	-	-	-	<b>-275</b>
<b>Valori su base omogenea (C) = (A)+(B)</b>		<b>1.940</b>	<b>2.345</b>	<b>341</b>	<b>451</b>	<b>141</b>	<b>354</b>	<b>-243</b>	<b>5.329</b>
Variazione su base omogenea		-670	-577	-70	-285	-76	73	17	-1.588
Variazione su base omogenea %		-35%	-25%	-21%	-63%	-54%	21%	-7%	-30%

#### EBITDA

1° SEMESTRE 2020									
MILIONI DI EURO	Note	Autostradale Italiano	gruppo Abertis	Autostradale estero	Aeroportuale Italiano	Aeroportuale estero	Atlantia ed altre attività	Elisioni e rettifiche di consolidamento	Totale
<b>Valori reported (A)</b>		<b>-77</b>	<b>1.108</b>	<b>157</b>	<b>43</b>	<b>6</b>	<b>64</b>	<b>-1</b>	<b>1.300</b>
<b>Effetti non omogenei</b>									
Variazione del perimetro di consolidamento e altre variazioni minori (1)				-85					-85
Variazione dei tassi di cambio ed effetti iperinflazione (2)				61	29				90
Effetti connessi al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera (3)			207					2	209
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi (4)			8						8
<b>Subtotale (B)</b>		<b>215</b>	<b>-24</b>	<b>29</b>	-	-	<b>2</b>	-	<b>222</b>
<b>Valori su base omogenea (C) = (A)+(B)</b>		<b>138</b>	<b>1.084</b>	<b>186</b>	<b>43</b>	<b>6</b>	<b>66</b>	<b>-1</b>	<b>1.522</b>
1° SEMESTRE 2019									
<b>Valori reported (A)</b>		<b>1.162</b>	<b>1.785</b>	<b>256</b>	<b>269</b>	<b>58</b>	<b>23</b>	<b>-1</b>	<b>3.552</b>
<b>Effetti non omogenei</b>									
Variazione del perimetro di consolidamento e altre variazioni minori (1)				-189					-189
Effetti iperinflazione (2)				6					6
Effetti connessi al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera (3)			-23					7	-16
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi (4)			47						47
<b>Subtotale (B)</b>		<b>24</b>	<b>-183</b>	-	-	-	<b>7</b>	-	<b>-152</b>
<b>Valori su base omogenea (C) = (A)+(B)</b>		<b>1.186</b>	<b>1.602</b>	<b>256</b>	<b>269</b>	<b>58</b>	<b>30</b>	<b>-1</b>	<b>3.400</b>
Variazione base omogenea		-1.048	-518	-70	-226	-52	36	-	-1.878
Variazione base omogenea %		-88%	-32%	-27%	-84%	-90%	n.s.	-	-55%

## FFO

1° SEMESTRE 2020									
MILIONI DI EURO	Note	Autostradale Italiano	gruppo Abertis	Autostradale estero	Aeroportuale Italiano	Aeroportuale estero	Atlantia ed altre attività	Elisioni e rettifiche di consolidamento	Totale
<b>Valori reported (A)</b>		<b>205</b>	<b>754</b>	<b>131</b>	<b>47</b>	<b>-15</b>	<b>-9</b>	<b>-1</b>	<b>1.112</b>
<b>Effetti non omogenei</b>									
Variazione del perimetro di consolidamento e altre variazioni minori	(1)		-55						-55
Variazione dei tassi di cambio ed effetti iperinflazione	(2)		51	24					75
Effetti connessi al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera	(3)	110					2		112
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(4)	1							1
<b>Subtotale (B)</b>		<b>111</b>	<b>-4</b>	<b>24</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>133</b>
<b>Valori su base omogenea (C) = (A)+(B)</b>		<b>316</b>	<b>750</b>	<b>155</b>	<b>47</b>	<b>-15</b>	<b>-7</b>	<b>-1</b>	<b>1.245</b>
1° SEMESTRE 2019									
<b>Valori reported (A)</b>		<b>686</b>	<b>1.302</b>	<b>208</b>	<b>198</b>	<b>42</b>	<b>82</b>	<b>-1</b>	<b>2.517</b>
<b>Effetti non omogenei</b>									
Variazione del perimetro di consolidamento e altre variazioni minori	(1)		-210						-210
Variazione dei tassi di cambio ed effetti iperinflazione	(2)								-
Effetti connessi al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera	(3)	145					4		149
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(4)								-
<b>Subtotale (B)</b>		<b>145</b>	<b>-210</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>-61</b>
<b>Valori su base omogenea (C) = (A)+(B)</b>		<b>831</b>	<b>1.092</b>	<b>208</b>	<b>198</b>	<b>42</b>	<b>86</b>	<b>-1</b>	<b>2.456</b>
Variazione base omogenea		-515	-342	-53	-151	-57	-93	-	-1.211
Variazione base omogenea %		-62%	-31%	-25%	-76%	n.s.	n.s.	-	-49%

Note:

- (1) per il primo semestre 2020, il contributo della concessionaria messicana RCO che ha iniziato la sua operatività nel corso del primo semestre 2020; per il primo semestre 2019, il contributo della concessionaria brasiliiana Autovias che ha terminato il suo contratto di concessione a luglio 2019; per entrambi i periodi a confronto, il contributo delle concessionarie brasiliene Paulista e Centrovias che hanno terminato i propri contratti di concessione rispettivamente a gennaio 2019 e maggio 2020;
- (2) la differenza tra i saldi delle società con valuta funzionale diversa dall'euro del 2020 convertiti ai tassi di cambio medi del primo semestre 2020 e gli stessi saldi convertiti ai tassi di cambio medi del primo semestre 2019 e gli effetti correlati all'applicazione del principio contabile IAS 29 "Iperinflazione" in relazione alla dinamica inflazionistica presente in Argentina;
- (3) per entrambi i periodi a confronto, i minori ricavi da pedaggio e gli oneri relativi al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera. Per il primo semestre 2019 sono esclusi anche i proventi per rimborsi assicurativi;
- (4) per entrambi i periodi a confronto, l'impatto derivante dalla variazione dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione dei fondi iscritti tra le passività del Gruppo Atlantia.

## 2. Relazione intermedia sulla gestione

### Riconciliazione del debito finanziario netto con l'indebitamento finanziario netto

Nel seguito è presentato come indicatore sintetico della struttura finanziaria il debito finanziario netto, determinato come somma del valore nominale di rimborso dei prestiti obbligazionari, dei finanziamenti a medio-lungo termine e a breve termine inclusivi degli scoperti di conto corrente, al netto delle disponibilità liquide.

Il prospetto è stato predisposto per consentire una valutazione della struttura finanziaria del Gruppo distinguendo le passività finanziarie verso istituti di credito, ovvero il mercato finanziario in genere, dalle altre tipologie di attività e passività finanziarie.

#### Riconciliazione del debito finanziario netto con l'indebitamento finanziario netto

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
Prestiti obbligazionari (valore nominale)	28.649	26.586	2.063
Debiti verso istituti di credito (valore nominale)	17.794	14.694	3.100
<b>Debito lordo non corrente (A)</b>	<b>46.443</b>	<b>41.280</b>	<b>5.163</b>
Prestiti obbligazionari (valore nominale)	1.316	1.875	-559
Debiti verso istituti di credito (valore nominale)	2.512	1.192	1.320
Finanziamenti a breve termine e scoperti di conto corrente bancario	472	421	51
<b>Debito lordo corrente (B)</b>	<b>4.300</b>	<b>3.488</b>	<b>812</b>
<b>Disponibilità liquide (C)</b>	<b>-8.646</b>	<b>-5.232</b>	<b>-3.414</b>
<b>Debito finanziario netto (D=A+B+C)</b>	<b>42.097</b>	<b>39.536</b>	<b>2.561</b>
Costo ammortizzato e fair value di passività finanziarie del debito lordo (E)	124	208	-84
Altre passività finanziarie correnti e non correnti (F)	1.276	1.331	-55
Debiti verso altri finanziatori (G)	367	396	-29
Derivati con fair value negativo (H)	1.443	1.343	100
Derivati con fair value positivo (I)	-453	-245	-208
Diritti concessori finanziari e altre attività finanziarie correnti e non correnti (J) <sup>(1)</sup>	-5.692	-5.847	155
Indebitamento finanziario netto di attività destinate alla vendita (K) <sup>(2)</sup>	4	-	4
<b>Indebitamento finanziario netto (L=D+E+F+G+H+I+J+K)</b>	<b>39.166</b>	<b>36.722</b>	<b>2.444</b>

(1) Include le voci di bilancio "Attività finanziarie non correnti" e "Attività finanziarie correnti" al netto delle voci di bilancio "Derivati non correnti con fair value positivo" e "Derivati correnti con fair value positivo". La voce include essenzialmente i diritti concessori finanziari (pari a 3.503 milioni di euro al 30 giugno 2020) in relazione alle concessioni detenute in Spagna, Cile e Argentina dal gruppo nonché il diritto di subentro di Autostrade Meridionali (pari a 410 milioni di euro al 30 giugno 2020). Le altre attività finanziarie comprese nella voce sono riferibili in prevalenza a depositi vincolati e contributi su opere

(2) Include le disponibilità liquide e le passività finanziarie correnti delle attività destinate alla vendita, così come riportate nella nota n. 7.11 della sezione 3 "Bilancio consolidato semestrale abbreviato"

La movimentazione del debito finanziario netto rispetto al 31 dicembre 2019 è attribuibile principalmente a:

- emissione di prestiti obbligazionari da parte di Abertis Infraestructuras (per un valore nominale pari a 1.500 milioni di euro) e della società francese da lei controllata HIT (per un valore nominale pari a 600 milioni di euro);
- inclusione nel perimetro di consolidamento dei prestiti obbligazionari e delle linee bancarie della società messicana Red de Carreteras de Occidente oggetto di acquisizione, insieme alle sue controllate, per un importo di 1.939 milioni di euro;

- c) i rimborsi di prestiti obbligazionari effettuati da Abertis Infraestructuras (641 milioni di euro), Autostrada A4 (400 milioni di euro) e da parte di Autostrade per l'Italia (502 milioni di euro);
- d) utilizzo integrale di Atlantia per 3.250 milioni di euro da gennaio 2020 delle linee revolving (con scadenza tra ottobre 2021 e giugno 2023 e già incluse nelle riserve di liquidità disponibili al 31 dicembre 2019);
- e) sottoscrizione di nuove linee di credito e l'utilizzo di linee già disponibili da parte di Abertis Infraestructuras per 1.370 milioni di euro, di Telepass per 300 milioni di euro, di Autostrada A4 per 200 milioni di euro e di Aeroporti di Roma per 180 milioni di euro;
- f) il rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine per complessivi 1.746 milioni di euro, prevalentemente riferibili ad Abertis Infraestructuras per 1.050 milioni di euro, a talune concessionarie operanti in Cile e Brasile per 215 milioni di euro, a Telepass per 200 milioni di euro e Autostrade per l'Italia per 70 milioni di euro, riferibili ai finanziamenti BEI e Cassa Depositi e Prestiti;
- g) incremento delle disponibilità liquide per 3.414 milioni di euro per effetto dell'utilizzo delle linee Revolving da parte di Atlantia come sopra descritto.

## Riconduzione dei prospetti contabili consolidati riclassificati con quelli ufficiali

Si riportano di seguito i prospetti di riconduzione dei prospetti contabili riclassificati presentati nei paragrafi precedenti con quelli ufficiali di Conto economico, Situazione patrimoniale-finanziaria e Rendiconto finanziario, redatti ai sensi dei principi contabili internazionali IFRS e presenti nel bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020.

## Prospetto di riconciliazione tra Conto economico consolidato e Conto economico riclassificato consolidato

MILIONI DI EURO	1° Semestre 2020			1° Semestre 2019 restated		
	Rif.	Prospetto ufficiale Voci di dettaglio	Prospetto riclassificato Voci da prospetto	Rif.	Prospetto ufficiale Voci di dettaglio	Prospetto riclassificato Voci da prospetto
<b>Ricondizionamento delle voci</b>						
Ricavi da pedaggio		2.971			4.493	
Ricavi per servizi aeronautici		138			394	
Ricavi per servizi di costruzione		344			451	
Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni	(a)	310				
Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi	(b)	21				
Ricavi per servizi di costruzione: capitalizzazione degli oneri finanziari	(c)	13				
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	(d)	-				
Altri ricavi	(e)	605			717	
Altri ricavi operativi			(e+d)			(e+d)
<b>Totale Ricavi</b>		<b>4.058</b>			<b>6.055</b>	
<b>TOTALE RICAVI OPERATIVI</b>						<b>5.604</b>
Materie prime e materiali		-162			-320	
Costi per servizi		-1.209			-1.225	
<b>Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali</b>		<b>1</b>			<b>1</b>	
Altri oneri		-349			-484	
Oneri concessionari	(f)	-188			-293	
Oneri per godimento beni di terzi		-15			-16	
Oneri diversi		-147			-176	
Altri oneri operativi capitalizzati		1			1	
Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni			(k)			(k)
Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni			(a)			(a)
Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture aeroportuali			(i)			(i)
<b>COSTI ESTERNI GESTIONALI</b>						<b>-1.121</b>
<b>ONERI CONCESSIONARI</b>						<b>-293</b>
Costo per il personale	(g)	-672			(g)	
<b>COSTO DEL LAVORO NETTO</b>			(b+g+l)			(b+g+l)
<b>VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI</b>			(h+j)			(h+j)
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI</b>						<b>-2.052</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>						<b>3.552</b>
<b>ACCANTONAMENTI PER RINNOVI E ALTRI STANZIAMENTI RETTIFICATIVI</b>						<b>-60</b>
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti		-565			77	
(Accantonamenti) Utili del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	(h)	-322			(h)	
(Accantonamenti) Utili del fondo per rinnovo beni in concessione		-30			-28	
Accantonamenti fondi per rinnovo beni in concessione		-46			-50	
Utilizzo fondi per rinnovo beni in concessione	(i)	16			(i)	
Accantonamenti dei fondi per rischi e oneri	(j)	-213			(j)	
(Svalutazioni) Ripristini di valore			(o)			(o)
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni		165			214	
Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni	(k)	133			(k)	
Costo per il personale capitalizzato - opere senza benefici economici aggiuntivi	(l)	32			(l)	
<b>Ammortamenti</b>			(m)			(m)
Ammortamento attività materiali			-1.789			-1.951
Ammortamento diritti concessionari immateriali			-93			-100
Ammortamento altre attività immateriali			-1.634			-1.793
Ammortamento oneri immateriali			-62			-58
<b>(Svalutazioni) Ripristini di valore</b>			-200			-10
(Svalutazioni) Ripristini valore attività materiali e immateriali	(n)	-203			(n)	
(Svalutazioni) Ripristini di valore	(o)	3			(o)	
<b>AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE</b>						<b>-1.951</b>
<b>TOTALE COSTI</b>			(m+n)			<b>-4.502</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>			<b>-722</b>			<b>1.553</b>
<b>MARGINE OPERATIVO (EBIT)</b>						<b>1.541</b>
<b>Proventi finanziari</b>			<b>561</b>			<b>425</b>
Proventi finanziari rilevati ad incremento di diritti concessionari e attività finanziarie per contributi			130			140
Dividendi da partecipazioni contabilizzate al fair value	(p)	70			(p)	
Altri proventi finanziari	(q)	361			(q)	
Oneri finanziari		-1.271				-986
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni			-23			-45
Altri oneri finanziari	(r)	-1.248			(r)	
Utili (Perdite) su cambi	(s)	8			(s)	
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari			(p+q+r+s)			(p+q+r+s)
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessionari immateriali			(c)			(c)
<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>			<b>-702</b>			<b>-619</b>
Quota dell'utille (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		-28			(c)	<b>12</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>			<b>-1.452</b>			<b>1.031</b>
Proventi/(Oneri) fiscali			<b>395</b>			<b>-278</b>
Imposte correnti sul reddito			-54			-473
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			9			35
Imposte anticipate e differite			440			160
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>			<b>-1.057</b>			<b>753</b>
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate			<b>1</b>			<b>-1</b>
<b>UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO</b>			<b>-1.056</b>			<b>752</b>
<i>di cui:</i>						
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo			-772			594
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza di Terzi			-284			158

## 2. Relazione intermedia sulla gestione

### Prospetto di riconciliazione tra Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata e Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata consolidata

MILIONI DI EURO		30/06/2020		31/12/2019		
Ricondizione delle voci		Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto
<b>Attività non finanziarie non correnti</b>						
Attività materiali	(a)	764		764		
Attività immateriali	(b)	62.403		62.403		
Partecipazioni	(c)	2.858		2.858		
Attività per imposte anticipate	(d)	2.467		2.467		
Altre attività non correnti	(e)	38		38		
<b>Totale attività non finanziarie non correnti (A)</b>				<b>68.530</b>		<b>68.530</b>
<b>Capitale d'esercizio</b>						
Attività commerciali	(f)	2.098		2.098		
Attività per imposte sul reddito correnti	(g)	508		508		
Altre attività correnti	(h)	696		696		
Attività non finanziarie destinate alla vendita e attività operative cessate			(w)	63		
Fondi correnti per impegni da convenzioni	(i)	-726		-726		
Fondi correnti per accantonamenti	(j)	-2.747		-2.747		
Passività commerciali	(k)	-1.670		-1.670		
Passività per imposte sul reddito correnti	(l)	-107		-107		
Altre passività correnti	(m)	942		942		
Passività non finanziarie connesse ad attività destinate alla vendita e ad attività operative cessate			(x)	-4		
<b>Totale capitale d'esercizio (B)</b>				<b>-2.831</b>		<b>-2.831</b>
<b>Capitale Investito lordo (C=A+B)</b>				<b>65.699</b>		<b>65.699</b>
<b>Passività non finanziarie non correnti</b>						
Fondi non correnti per impegni da convenzioni	(n)	2.411		2.411		
Fondi non correnti per accantonamenti	(o)	3.106		3.106		
Passività per imposte differenti	(p)	6.975		6.975		
Altre passività non correnti	(q)	-325		-325		
<b>Totale passività non finanziarie non correnti (D)</b>				<b>-12.817</b>		<b>-12.817</b>
<b>Capitale Investito netto (E=C+D)</b>				<b>52.882</b>		<b>52.882</b>
<b>Totale patrimonio netto (F)</b>		<b>13.716</b>		<b>13.716</b>		<b>13.716</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>						
<b>Indebitamento finanziario netto non corrente</b>						
Passività finanziarie non correnti	(r)	49.008		49.008		
Attività finanziarie non correnti	(s)	-4.983		-4.983		
<b>Totale Indebitamento finanziario netto non corrente (G)</b>				<b>44.025</b>		<b>44.025</b>
<b>Posizione finanziaria netta corrente</b>						
<b>Passività finanziarie correnti</b>						
Scoperti di conto corrente	(t)	4.945		4.954		
Finanziamenti a breve termine		39		39		
Derivati correnti con fair value negativo		433		433		
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		59		59		
Altre passività finanziarie correnti		4.263		4.263		
Passività finanziarie connesse ad attività destinate alla vendita e ad attività operative cessate		151		151		
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>						
Disponibilità liquide	(u)	8.646		8.651		
Mezzi equivalenti		-7.211		-7.211		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività destinate alla vendita e ad attività operative cessate		-1.435		-1.435		
<b>Attività finanziarie correnti</b>						
Diritti concessionari correnti	(v)	-1.162		-1.162		
Attività finanziarie correnti per contributi		-542		-542		
Depositi vincolati correnti		-30		-30		
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		-255		-255		
Altre attività finanziarie correnti		-118		-118		
Attività destinate alla vendita e attività operative cessate		-217		-217		
<b>Totale posizione finanziaria netta corrente (H)</b>				<b>-4.859</b>		<b>-4.859</b>
<b>Totale Indebitamento finanziario netto (I=G+H)</b>				<b>39.166</b>		<b>39.166</b>
<b>Copertura del capitale Investito netto (L=F+I)</b>				<b>52.882</b>		<b>52.882</b>
Attività destinate alla vendita e attività operative cessate	(-z+w)	68				
Passività connesse ad attività destinate alla vendita e ad attività operative cessate	(+y-x)	13				
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>	(a+b+c+d+e-s)	<b>73.513</b>				
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>	(f+g+h-i-v+w-z)	<b>13.178</b>				
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>	(-n-o-p-q+r)	<b>61.825</b>				
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>	(-i-j-k-l-m+t+y-x)	<b>11.150</b>				

## Riconduzione del Prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato con il Rendiconto finanziario consolidato

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020		1° SEMESTRE 2019 restated			
	Note	Rendiconto finanziario consolidato	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato	Rendiconto finanziario consolidato	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato	
<b>Riconduzione delle voci</b>						
<b>FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO</b>						
<b>Utile/(Pertita) del periodo</b>		<b>-1.056</b>	<b>-1.056</b>	<b>752</b>	<b>752</b>	
<b>Rettificato da:</b>						
Ammortamenti		1.789	1.789	1.951	1.951	
Variazione operativa dei fondi (*)		558	558	-105	-105	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		23	23	45	45	
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie e delle partecipazioni contabilizzate al fair value		195	195	31	31	
Dividendi percepiti e quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		28	28	38	38	
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti		200	200	10	10	
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di partecipazioni e altre attività non correnti		-35	-35	-1	-1	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		440	440	-160	-160	
Altri oneri (proventi) non monetari		-150	-150	-44	-44	
<b>FFO-Cash Flow Operativo</b>						
Variazione del capitale operativo						
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie						
Variazione attività e passività commerciali e altre attività e passività non finanziarie						
<b>Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)</b>		<b>971</b>	<b>971</b>	<b>2.240</b>	<b>2.240</b>	
<b>FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE</b>						
Investimenti in attività in concessione		-525	-525	-687	-687	
Investimenti in attività materiali		-59	-59	-94	-94	
Investimenti in altre attività immateriali		-49	-49	-34	-34	
<b>Investimenti operativi</b>						
Contributi su attività in concessione		2	2	4	4	
Incremento dei diritti concessionari (a fronte degli investimenti)		54	54	58	58	
Investimenti in partecipazioni		-	-	-4	-4	
Costo dell'acquisizione		(c)	-1.483	-1.483	-11	-11
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti acquisiti		(d)	284	284	59	59
Passività finanziarie nette apportate, escluse le disponibilità liquide e mezzi equivalenti acquisiti		(e)	-	-1.936	-	64
Acquisizioni di capitale aggiuntivo e/o investimenti in società consolidate al netto delle disponibilità liquide nette apportate		(c+d)	-1.199	-	48	
Investimenti in società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto apportato		(c+d+e)	-	-3.135	-	-16
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		(f)	157	157	6	6
Prezzo di cessione		(g)	-	-	-	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti cedute		(h)	-	11	-	
Passività finanziarie nette cedute, escluse le disponibilità liquide e mezzi equivalenti cedute		(f+g)	-	-	-	
Realizzo da disinvestimenti di società consolidate al netto delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti ceduti		(f+g+h)	-	11	-	
Realizzo da disinvestimenti di società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto ceduto		-	-	-	-	
Realizzo da disinvestimenti di società consolidate al netto delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti ceduti		-	-	-	-	
Variazione netta delle altre attività non correnti		(i)	30	30	50	50
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		(j)	-303	-	-649	-
<b>Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie (B)</b>		<b>(j)</b>	<b>-3.514</b>	<b>-</b>	<b>-717</b>	<b>-</b>
<b>Flusso di cassa netto per attività di investimento (C)</b>		<b>(h+j-e-h)</b>	<b>-1.892</b>	<b>-</b>	<b>-1.302</b>	<b>-</b>
<b>FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) PER CAPITALE PROPRIO</b>						
Dividendi deliberati da Atlantia		(k)	-	-	-	-736
Dividendi deliberati dal Gruppo a soci Terzi		(l)	-	22	-	247
Dividendi corrisposti da Atlantia		(m)	-	-	-	-735
Dividendi corrisposti da società del Gruppo a soci Terzi		(n)	-16	-	-233	-455
Distribuzione di riserve e rimborsi di capitale a soci Terzi		(o)	-220	-220	-455	-455
<b>Flusso finanziario netto per capitale proprio (D)</b>		<b>(h+j-e-h)</b>	<b>-2.785</b>	<b>-</b>	<b>-1.438</b>	<b>85</b>
<b>Flusso finanziario netto generato / (assorbito) nel periodo (A+B+D)</b>						
Emissione di prestiti obbligazionari			2.138	-	3.922	
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)			5.710	-	3.028	
Accensioni di debiti per leasing			14	-	26	
Rimborsi di prestiti obbligazionari			-1.688	-	667	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)			-1.746	-	-7.290	
Rimborsi di debiti per leasing			-17	-	-15	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti			225	-	89	
<b>Flusso di cassa netto da / (per) attività finanziarie (E)</b>		<b>(o)</b>	<b>4.400</b>	<b>-</b>	<b>-2.330</b>	<b>-</b>
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura		(p)	-	108	-	-529
Proventi (Oneri) finanziari non monetari		(q)	-	24	-	171
Effetto variazione cambi su indebitamento e altre variazioni		(r)	-	209	-	-79
Effetto prima applicazione IFRS 16 all'1/1/2019		(s)	-	-	-	-137
<b>Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (F)</b>				<b>341</b>	<b>-</b>	<b>-574</b>
<b>Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti (G)</b>			<b>-69</b>	<b>-</b>	<b>18</b>	<b>-</b>
<b>Incremento dell'indebitamento finanziario netto del periodo (A+B+D+F)</b>				<b>-2.444</b>	<b>-</b>	<b>-489</b>
<b>Indebitamento finanziario netto a Inizio periodo</b>				<b>36.722</b>	<b>-</b>	<b>38.791</b>
<b>Indebitamento finanziario netto a fine periodo</b>				<b>39.166</b>	<b>-</b>	<b>39.280</b>
<b>Incremento / (decremento) delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti del periodo (A+C+E+G)</b>			<b>3.410</b>	<b>-</b>	<b>-1.376</b>	<b>-</b>
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO PERIODO</b>			<b>5.202</b>	<b>-</b>	<b>5.073</b>	<b>-</b>
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO</b>			<b>8.612</b>	<b>-</b>	<b>3.697</b>	<b>-</b>

(\*) La voce non include gli utilizzi del fondo per rinnovo beni in concessione e include gli utilizzi dei fondi rischi

## 2. Relazione intermedia sulla gestione

Note:

- a) La "Variazione del capitale operativo" espone la variazione delle voci patrimoniali di natura commerciale direttamente correlate ai business di riferimento del Gruppo Atlantia (in particolare: rimanenze di magazzino, attività commerciali e passività commerciali);
- b) le "Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie" espone la variazione delle voci patrimoniali di natura non commerciale (in particolare: attività e passività per imposte sul reddito correnti, altre attività e altre passività correnti, fondi correnti per accantonamenti e per impegni da convenzioni);
- c) il "Costo dell'acquisizione" espone l'esborso finanziario sostenuto per gli investimenti in società consolidate;
- d) le "Disponibilità liquide e mezzi equivalenti acquisiti" includono l'apporto di cassa di società consolidate acquisite;
- e) le "Passività finanziarie nette apportate, escluse le disponibilità liquide e mezzi equivalenti acquisiti" includono l'apporto di indebitamento finanziario netto di società consolidate acquisite;
- f) il "Prezzo di cessione" espone l'introito finanziario ricevuto per i disinvestimenti di società consolidate;
- g) le "Disponibilità liquide e mezzi equivalenti cedute" rappresentano l'esborso di cassa di società consolidate cedute;
- h) le "Passività finanziarie nette cedute, escluse le disponibilità liquide e mezzi equivalenti ceduti" rappresentano la quota di indebitamento finanziario netto di società consolidate cedute;
- i) la "Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti" è esclusa dal Prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato in quanto non incide sullo stesso;
- j) il "Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie" non include le variazioni delle attività e passività finanziarie che non incidono sul Prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto;
- k) "Dividendi deliberati da Atlantia" corrispondono agli importi deliberati dalla Capogruppo indipendentemente dal periodo di erogazione;
- l) i "Dividendi deliberati dal Gruppo a soci Terzi" corrispondono agli importi deliberati da società del gruppo Atlantia a soci terzi indipendentemente dal periodo di erogazione;
- m) i "Dividendi corrisposti da Atlantia" si riferiscono ad ammontari effettivamente erogati nel periodo di riferimento dalla Capogruppo
- n) i "Dividendi corrisposti da società del Gruppo a soci Terzi" si riferiscono ad ammontari effettivamente erogati nel periodo di riferimento a soci terzi;
- o) il valore corrisponde alla variazione del fair value dei derivati di copertura, al lordo del relativo effetto fiscale, come riportati nelle rispettive voci del prospetto di conto economico complessivo consolidato;
- p) la voce include essenzialmente i proventi e gli oneri finanziari per interessi connessi a finanziamenti che prevedono il rimborso complessivo del capitale e degli interessi maturati alla scadenza; le attività finanziarie sono descritte alla nota n. 7.4 e le passività finanziarie sono descritte alla nota n. 7.15 del bilancio consolidato semestrale abbreviato;
- q) la voce include essenzialmente l'effetto derivante dalla variazione dei tassi di cambio delle attività finanziarie (inclusa le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti) e delle passività finanziarie in valuta diversa dall'euro detenute dalle società del gruppo Atlantia.

## Dati economico-finanziari per settore operativo

I settori operativi del gruppo Atlantia sono identificati sulla base dell'informativa fornita e analizzata dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia, che costituisce il più alto livello decisionale del gruppo Atlantia per l'assunzione delle decisioni strategiche, l'allocazione delle risorse e l'analisi dei risultati dello stesso. In particolare, il Consiglio di Amministrazione valuta l'andamento delle attività tenendo conto del business, dell'area geografica di operatività e della struttura organizzativa delle aree di business. Al 30 giugno 2020 non ci sono variazioni rispetto alla struttura presentata nella Relazione Finanziaria Annuale 2019.

Una sintesi dei principali indicatori di performance economico-finanziari dei settori identificati, in linea con quanto disposto dall'IFRS 8, è rappresentata nelle tabelle seguenti. Per maggiori dettagli si rimanda alla nota 10.1 del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020.

Settore autostradale italiano		1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	var	var. %
	Milioni di euro				
Ricavi operativi		1.263	1.968	-705	-36%
Ebitda		-77	1.162	-1.239	n.s.
FFO		205	686	-481	-70%
Investimenti		215	271	-56	-21%

Gruppo Abertis		1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	var	var. %
	Milioni di euro				
Ricavi operativi		1.789	2.592	-803	-31%
Ebitda		1.108	1.785	-677	-38%
FFO		754	1.302	-548	-42%
Investimenti		191	282	-91	-32%

Settore autostradale estero		1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	var	var. %
	Milioni di euro				
Ricavi operativi		229	341	-112	-33%
Ebitda		157	256	-99	-39%
FFO		131	208	-77	-37%
Investimenti		76	74	2	3%

## 2. Relazione intermedia sulla gestione

### Settore aeroportuale italiano

Milioni di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	var	var. %
Ricavi operativi	166	451	-285	-63%
Ebitda	43	269	-226	-84%
FFO	47	198	-151	-76%
Investimenti	72	117	-45	-38%

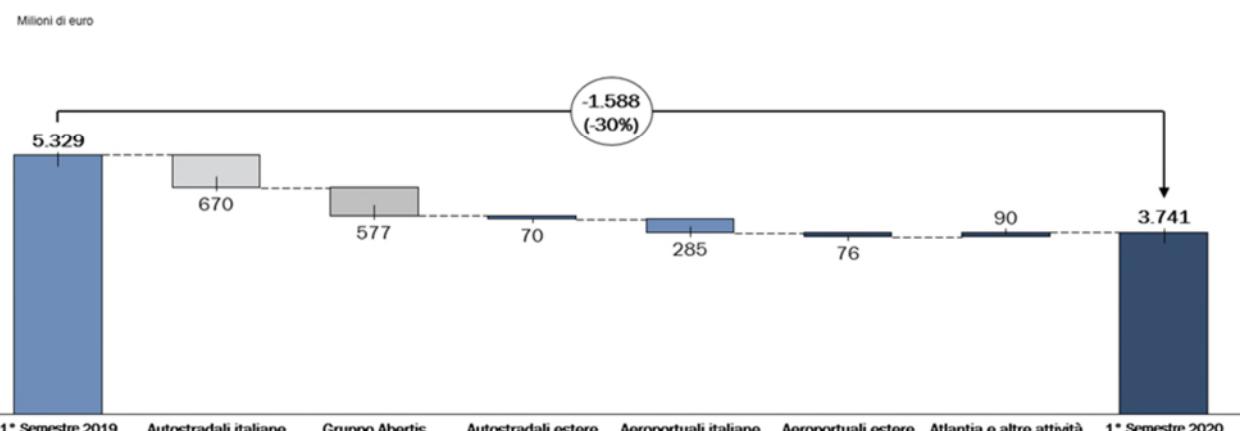
### Settore aeroportuale estero

Milioni di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	var	var. %
Ricavi operativi	65	141	-76	-54%
Ebitda	6	58	-52	-90%
FFO	-15	42	-57	n.s.
Investimenti	18	27	-9	-33%

### Altre attività

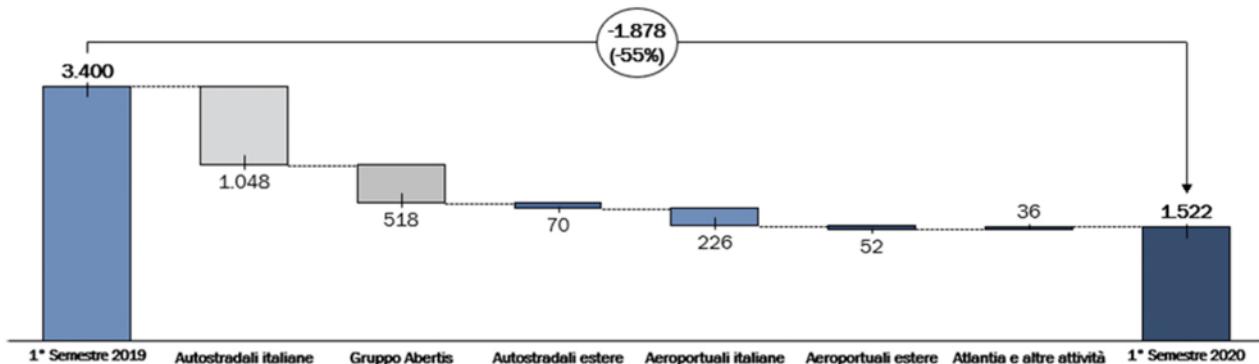
Milioni di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	var	var. %
Ricavi operativi	428	354	74	21%
Ebitda	64	23	41	n.s.
FFO	-9	82	-91	n.s.
Investimenti	40	30	10	33%

### Ricavi operativi su base omogenea



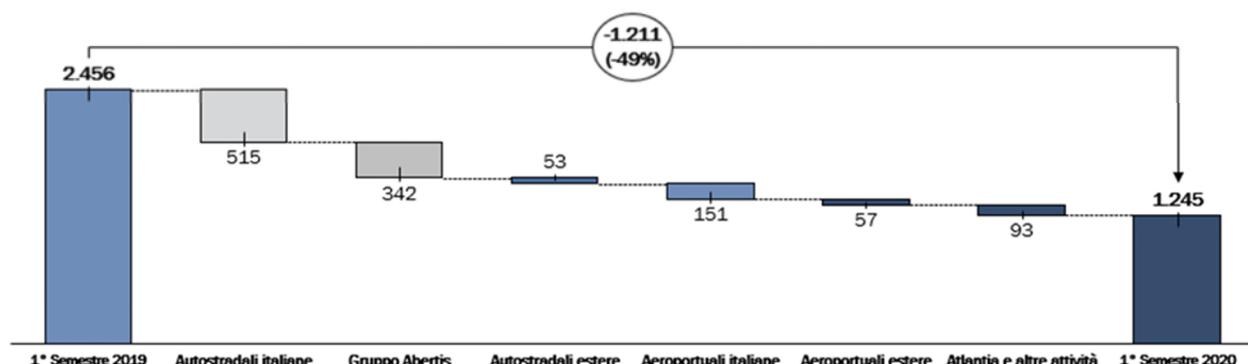
Milioni di euro

## EBITDA su base omogenea

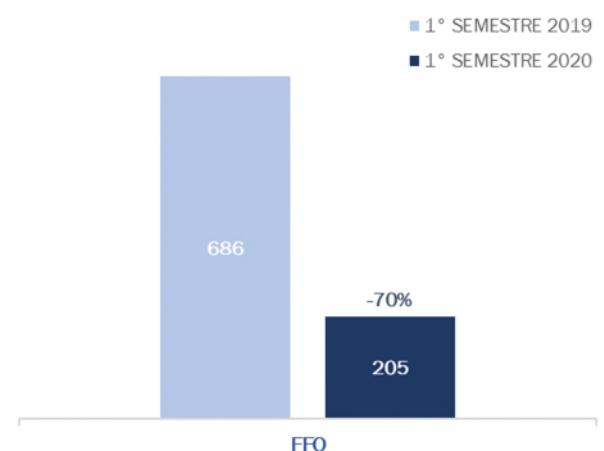
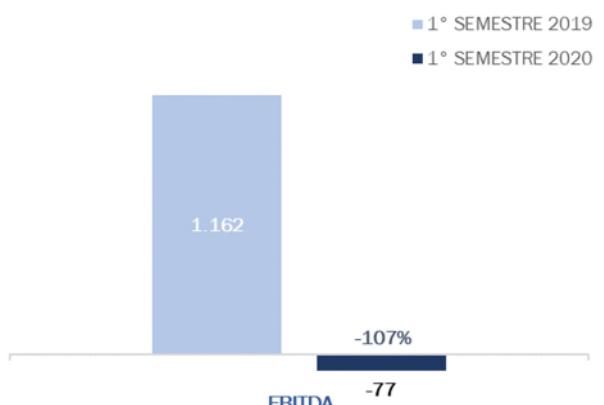
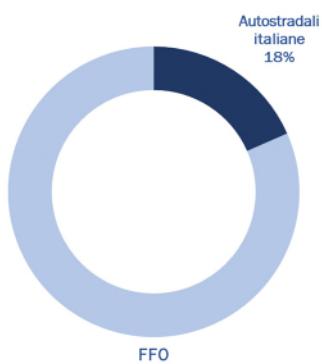
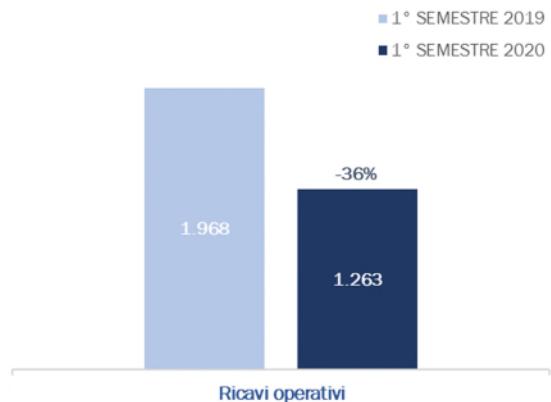


## FFO su base omogenea

Milioni di euro



## Attività autostradali italiane<sup>1</sup>

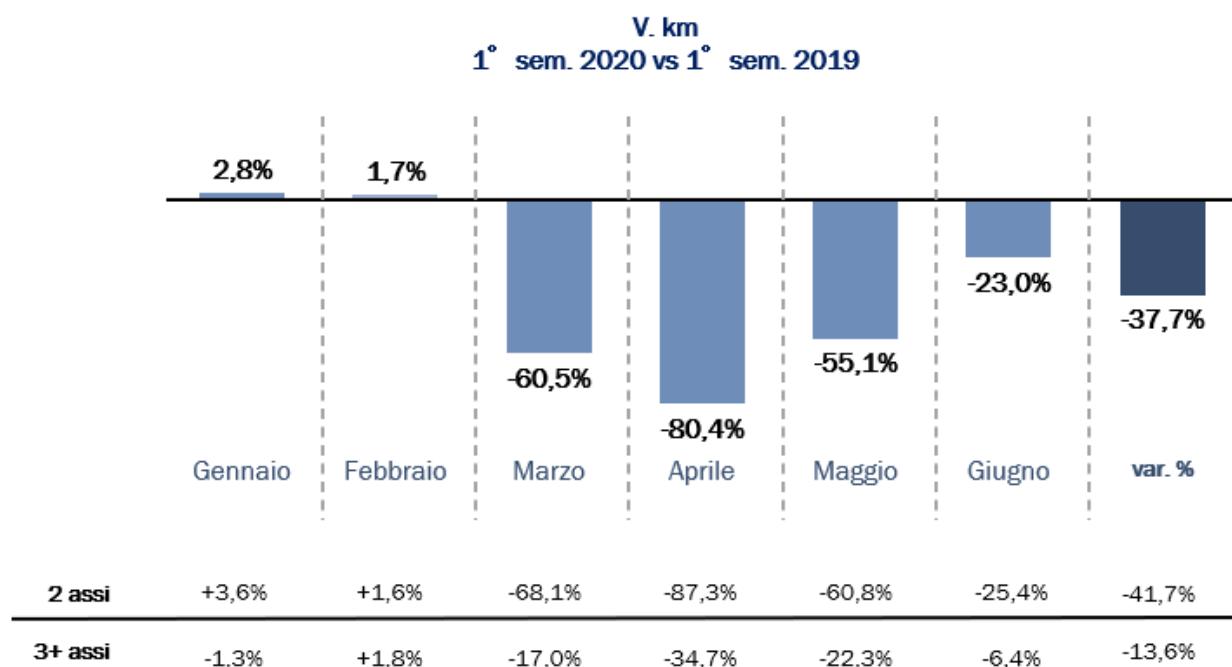


<sup>(1)</sup> Non sono inclusi i risultati delle attività autostradali italiane detenute dal gruppo Abertis, rappresentati nel settore operativo “gruppo Abertis”.



## Traffico

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%. La mobilità del primo semestre ha risentito sensibilmente degli effetti della diffusione del Covid-19 nel Paese, manifestatisi a partire dall'ultima settimana del mese di febbraio, e dei successivi necessari provvedimenti di progressiva limitazione degli spostamenti. L'andamento del traffico ha raggiunto la punta minima nel mese di aprile, interamente segnato dal lockdown; a partire da maggio, con le progressive misure di allentamento delle restrizioni agli spostamenti e di riapertura delle attività, la mobilità ha mostrato i primi segni di graduale ripresa, passando dal -80,4% del mese di aprile al -23% di giugno.



## Risultati economici e finanziari

I ricavi operativi del primo semestre 2020 del settore attività autostradali italiane sono pari a 1.263 milioni di euro e si decrementano di 705 milioni di euro rispetto all'analogo periodo dello scorso esercizio (1.968 milioni di euro).

I ricavi da pedaggio sono pari a 1.167 milioni di euro, in riduzione di 594 milioni di euro rispetto all'analogo periodo del 2019 (1.761 milioni di euro). Tale decremento è sostanzialmente riconducibile alla contrazione del traffico conseguente alla diffusione della pandemia da Covid-19 rispetto al primo semestre del 2019. Si segnala inoltre l'iniziativa relativa all'esenzione del pedaggio nell'area genovese che ha originato minori ricavi da pedaggio per circa 7 milioni di euro (10 milioni di euro nel primo semestre 2019).

Gli altri ricavi operativi si decrementano di 111 milioni di euro. I minori ricavi sono riconducibili prevalentemente alle minori royalties delle aree di servizio (-62 milioni di euro), in relazione al calo del traffico ed alla sospensione delle royalties ed altri corrispettivi applicata a supporto degli operatori del

business Oil e Ristoro, finalizzata a sostenere le attività economiche degli stessi durante l'emergenza Covid-19. Si segnala che nel primo semestre 2019 è stato registrato da Autostrade per l'Italia il provento (circa 38 milioni di euro) da rimborso assicurativo correlato alla quantificazione del risarcimento spettante alla stessa società in relazione alla copertura assicurativa in essere sul Polcevera per la sola responsabilità civile verso terzi.

Gli oneri concessionari, che includono le integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS (esposte anche tra i ricavi da pedaggio) e i canoni concessionari relativi ai ricavi da pedaggio ed ai contratti di subconcessione, registrano una contrazione pari a 76 milioni di euro in conseguenza dell'andamento del traffico e delle royalties da aree di servizio nel primo semestre 2020.

Per quanto riguarda i costi esterni gestionali si segnalano i maggiori costi sostenuti da 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 (complessivamente +93 milioni di euro).

Il costo del personale evidenzia una contrazione di 41 milioni di euro derivante essenzialmente dal minor fair value rilevato per la valutazione dei piani di incentivazione al management; dalla minore forza media (-263 unità medie), dal decremento del costo medio (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).

L'EBITDA del primo semestre 2020 è pari a -77 milioni di euro e si decrementa di 1.239 milioni di euro rispetto all'analogo periodo del 2019 (1.162 milioni di euro).

Su tale variazione, in aggiunta alle componenti sopra citate, incide inoltre in modo significativo:

- a) la variazione operativa del fondo ripristino e sostituzione della infrastruttura autostradale di Autostrade per l'Italia che (escluso quanto riconducibile alla ricostruzione del Viadotto Polcevera) registra un accantonamento di 400 milioni di euro in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino previsti sulla rete;
- b) lo stanziamento a fondo rischi ed oneri di Autostrade per l'Italia, pari a 200 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 volta alla chiusura delle contestazioni avanzate.

Il Cash Flow Operativo ("FFO") del primo semestre 2020 è pari a 205 milioni di euro con un decremento di 481 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (686 milioni di euro). La variazione è originata prevalentemente dagli impatti negativi connessi alla diffusione del Covid-19 nonché per i maggiori oneri sostenuti da Autostrade per l'Italia per la prosecuzione dei programmi operativi di sorveglianza, ispezioni, manutenzione e sicurezza della rete (93 milioni di euro), parzialmente compensati dai minori oneri fiscali correnti in relazione alla variazione negativa del risultato prima delle imposte sul reddito (121 milioni di euro). Su base omogenea la riduzione del Cash Flow Operativo ("FFO") è pari a 515 milioni di euro.

### Investimenti operativi

Nel primo semestre 2020 gli investimenti operativi delle società del settore attività autostradali italiane ammontano a 215 milioni di euro.



Di seguito è presentata una tabella con il dettaglio degli interventi.

MILIONI DI EURO	INVESTIMENTI OPERATIVI	
	1° SEMESTRE 2020	1° 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
<b>Totale investimenti su infrastrutture in concessione</b>	<b>197</b>	<b>257</b>
Investimenti in altri beni immateriali	12	8
Investimenti in beni materiali	6	6
<b>Totale investimenti operativi</b>	<b>215</b>	<b>271</b>

In particolare, sono proseguiti i lavori per:

- a) *interventi previsti nella Convenzione 1997*, con particolare riferimento al potenziamento alla terza corsia della AI nel tratto compreso tra Barberino e Firenze Nord (completato lo scavo della galleria Santa Lucia) e nel tratto compreso tra Firenze Sud ed Incisa;
- b) *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;
- c) *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.

## Situazione finanziaria

### Liquidità

Il 15 giugno 2020 Atlantia S.p.A. ha erogato ad Autostrade per l'Italia, 350 milioni di euro a valere sul Finanziamento infragruppo da 400 milioni di euro con scadenza gennaio 2021 sottoscritto il 10 giugno 2020, nell'ambito della Letter of Support fino a 900 milioni di euro firmata in data 24 aprile, e con scadenza dicembre 2021.

Nel mese di maggio 2020, Autostrade per l'Italia ha inoltre avviato l'istruttoria per poter accedere a un prestito fino a 1.250 milioni di euro assistito dalla garanzia SACE, così come previsto dall'art. I comma 7 del D.L. 23 dell'8 aprile 2020 (cosiddetto Decreto Liquidità). Autostrade per l'Italia ha ritenuto di poter accedere a tale garanzia in considerazione del suo ruolo strategico e più in particolare considerando la propria "incidenza su infrastrutture critiche e strategiche" e l'"impatto sui livelli occupazionali e mercato del lavoro". Alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria semestrale l'istruttoria è in corso.

Quanto all'indebitamento finanziario di Autostrade per l'Italia, si evidenzia che, a seguito del downgrading al di sotto del livello Investment Grade da parte di due Agenzie di Rating su tre avvenuto l'8 gennaio 2020, alcuni contratti di finanziamento stipulati da Autostrade per l'Italia S.p.A. con la Banca

Europea per gli Investimenti e con Cassa Depositi e Prestiti possono essere soggetti a richieste di rimborso anticipato, come già comunicato al mercato in data 8 gennaio 2020 e ulteriormente commentato nella Relazione Finanziaria Annuale 2019.

Alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria semestrale, né la Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso. Si informa altresì che per due linee committed in essere tra Autostrade per l'Italia e Cassa Depositi e Prestiti per complessivi 1,3 miliardi di euro, quest'ultima non ha ritenuto di dar corso finora ad alcuna erogazione.

#### Covenant

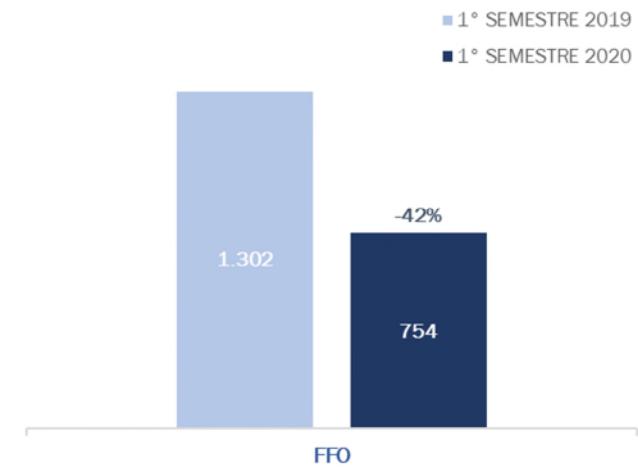
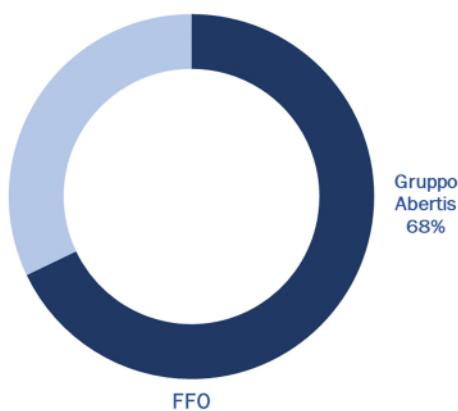
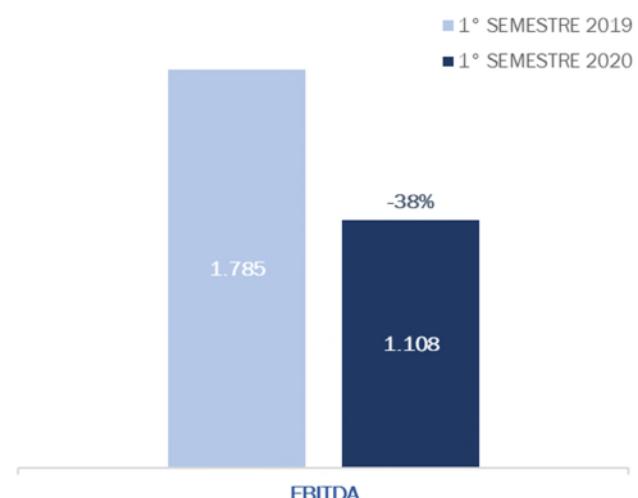
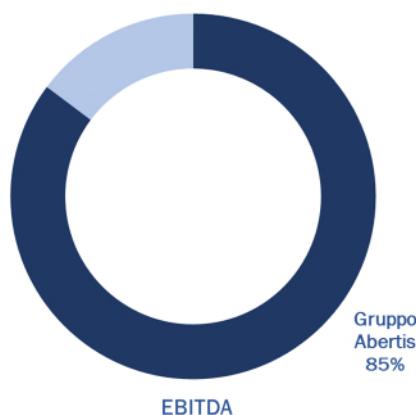
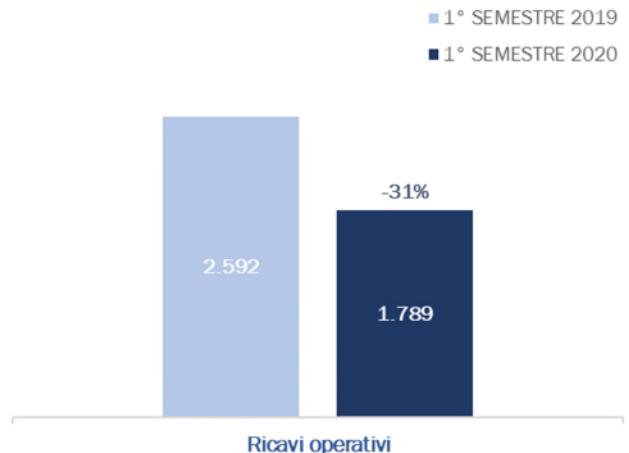
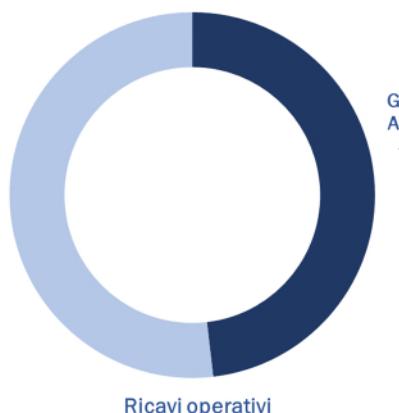
Le tensioni finanziarie generate dalle restrizioni normative alla mobilità, conseguenti alla diffusione della pandemia da Covid-19 e dai conseguenti impatti sul traffico e sui risultati di Autostrade per l'Italia e le relative società controllate, potrebbero generare impatti sui covenant previsti nei rispettivi contratti di finanziamento.

La problematica è comune a molte società del settore industriale e infrastrutturale che hanno contratto finanziamenti bancari.

Autostrade per l'Italia monitorerà il livello del traffico e l'implementazione delle azioni di contenimento costi e revisione dei piani di investimento, e in caso di necessità avvierà un confronto con le banche finanziarie per discutere eventuali sospensioni dell'applicazione dei covenant.

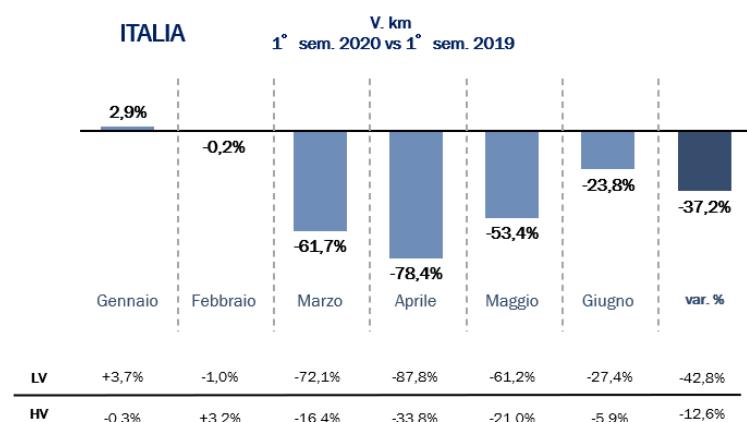
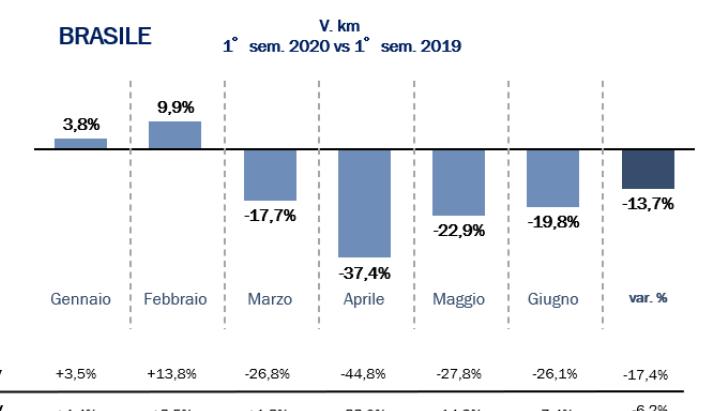
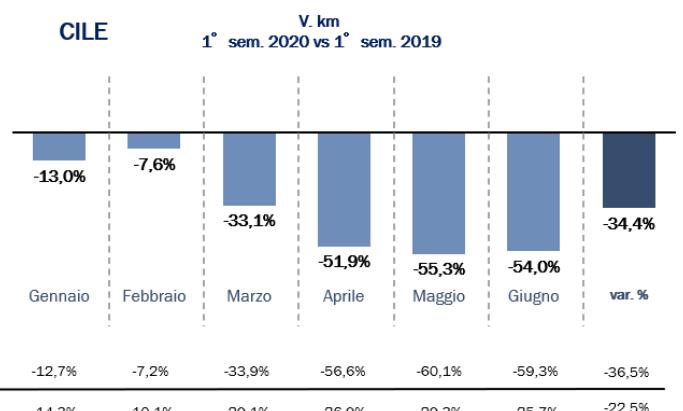
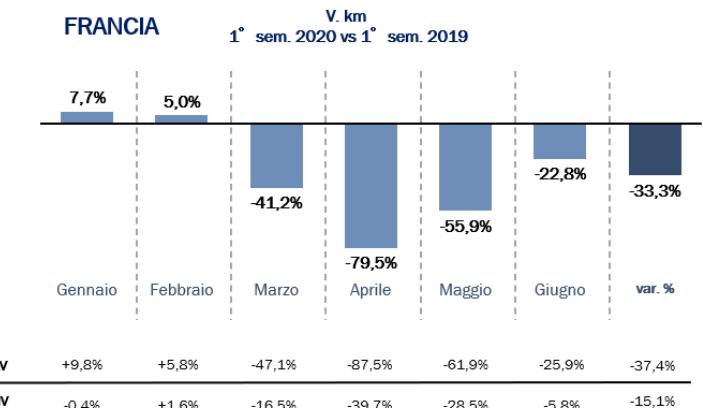
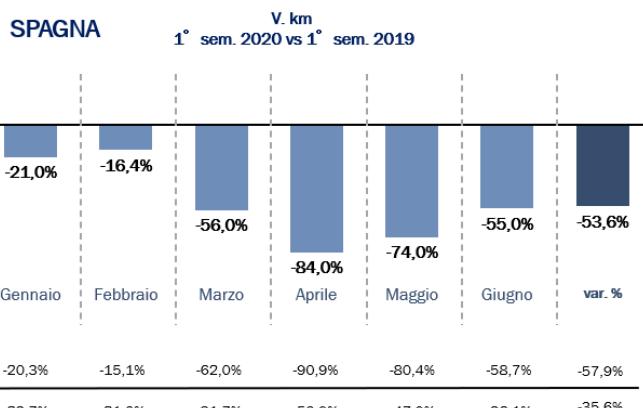


## Il gruppo Abertis



## 2. Relazione intermedia sulla gestione

### Traffico<sup>2</sup>



<sup>(2)</sup> Le variazioni di traffico esposte non tengono conto delle variazioni di perimetro intercorse tra il 2019 e il 2020. Si sottolinea in Spagna la scadenza di Aumar a dicembre 2019, per una lunghezza di 467 km. In Brasile, il 3 giugno è scaduta la concessione di 218 km di Centrovias, mentre il 3 luglio 2019 la concessione di 317 km di Autovias è stata integrata della concessione Via Paulista.

Nel primo semestre 2020 il traffico ha segnato complessivamente una contrazione del -30,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A parità di perimetro la variazione sarebbe pari a -29,6%.

PAESE	TRAFFICO (MILIONI DI KM PERCORSI)		
	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	Var. %
Spagna	2.829	6.101	-53,6%
Francia	5.191	7.787	-33,3%
Italia	1.706	2.719	-37,2%
Brasile	9.118	10.565	-13,7%
Cile	2.626	4.001	-34,4%
Messico <sup>3</sup>	581	-	-
Argentina	1.336	2.473	-46,0%
Porto Rico	816	1.135	-28,1%
India	436	621	-29,8%
<b>Totale</b>	<b>24.641</b>	<b>35.402</b>	<b>-30,4%</b>

### Risultati economici e finanziari

Nel primo semestre 2020 i ricavi operativi ammontano complessivamente a 1.789 milioni di euro con un decremento di 803 milioni di euro (-31%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Su base omogenea i ricavi si riducono di 577 milioni di euro (-25%) prevalentemente a causa della diminuzione del traffico dovuta alla pandemia da Covid-19.

PAESE	RICAVI OPERATIVI (MILIONI DI EURO)		
	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	Var. %
Spagna	386	714	-45,9%
Francia	642	868	-26,0%
Italia	144	208	-30,8%
Brasile	232	301	-22,9%
Cile	183	291	-37,1%
Argentina	45	70	-35,7%
Porto Rico	57	78	-26,9%
India	12	16	-25,0%
Messico <sup>4</sup>	47	-	-
Abertis Holding e altre attività	41	46	-10,9%
<b>Totale</b>	<b>1.789</b>	<b>2.592</b>	<b>-31,0%</b>

Nel primo semestre 2020 l'EBITDA è pari a 1.108 milioni di euro con un decremento di 677 milioni di euro (-38%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

<sup>(3)</sup> Traffico riferito al gruppo RCO, consolidato per due mesi nel primo semestre 2020 e che segna una variazione del 15,2% rispetto al 2019.

Su base omogenea l'EBITDA si riduce di 518 milioni di euro (-32%). Le società hanno avviato misure straordinarie di contenimento dei costi adottate in conseguenza della pandemia, tra cui il ricorso agli istituti straordinari di sussidio pubblico per i lavoratori previsti dall'ordinamento giuridico di ciascun Paese.

PAESE	EBITDA (MILIONI DI EURO)		
	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	Var. %
Spagna	275	575	-52,2%
Francia	437	623	-29,9%
Italia	56	108	-48,1%
Brasile	121	152	-20,4%
Cile	140	234	-40,2%
Argentina	7	14	-50,0%
Porto Rico	40	56	-28,6%
India	7	11	-36,4%
Messico <sup>4</sup>	27	0	n.a.
Abertis Holding e altre attività	-1	10	n.a.
<b>Totale</b>	<b>1.108</b>	<b>1.785</b>	<b>-38,0%</b>

Il Cash flow Operativo ("FFO") del gruppo Abertis nel primo semestre 2020 è pari a 754 milioni di euro e si decrementa di 548 milioni di euro rispetto all'analogo periodo del 2019. Tale variazione è originata prevalentemente dagli impatti negativi connessi alla diffusione del Covid-19 e dalle variazioni di perimetro nei due periodi a confronto, che determinano un effetto negativo complessivamente pari a 172 milioni di euro, riconducibile prevalentemente al termine della concessione di Aumar al 31 dicembre 2019, effetti solo parzialmente compensati dalla prosecuzione delle iniziative previste nel piano di efficienza del gruppo Abertis. Su base omogenea la riduzione del Cash Flow Operativo ("FFO") è pari a 342 milioni di euro.

Si rilevano alcune concessioni di prossima scadenza (entro l'esercizio 2021), in particolare:

- Spagna – Acesa (478 km, 467 milioni di euro EBITDA 2019) e Invicat (66 km, 112 milioni di euro EBITDA 2019): la scadenza della concessione è fissata ad agosto 2021 e al termine avverrà la riconsegna, così come avvenuto lo scorso dicembre 2019 per la concessionaria Aumar. Tali concessioni rappresentano il 45% del EBITDA Spagna 2019, cui si aggiunge il 23% di Aumar, già scaduta.
- Cile – Autopista del Sol (133 km, 60 milioni di euro EBITDA 2019): la concessione originaria scadeva a maggio 2019 ed è stata estesa, sulla base di un accordo compensativo, di un numero minimo di 22 mesi per remunerare alcuni lavori di ampliamento. Attualmente il termine stimato per la remunerazione di tali lavori è marzo 2021, tuttavia tale termine dipende dalle proiezioni di traffico. Successivamente, a seguito di un ulteriore accordo compensativo per l'introduzione del pedagiamento free flow, il MOP ha concesso un'ulteriore estensione di 8 mesi. La data di scadenza prevista è pertanto

<sup>4</sup>Ricavi operativi ed EBITDA riferiti al gruppo RCO, consolidato per due mesi nel primo semestre 2020.

novembre 2021. In base alle evoluzioni del traffico è possibile che tale termine venga dunque esteso oltre il 2021. Autopista del Sol rappresenta il 13% del EBITDA Cile 2019.

### Investimenti operativi

Gli investimenti operativi del gruppo Abertis nel primo semestre del 2020 ammontano complessivamente a 191 milioni di euro, e sono principalmente relativi all'avanzamento dei programmi di investimento delle concessionarie brasiliane e ai lavori del Plan de Relance in Francia.

PAESE	INVESTIMENTI OPERATIVI (MILIONI DI EURO)	
	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019
Spagna	4	2
Francia	43	79
Italia	7	14
Brasile	114	142
Cile	17	32
Abertis Holding e altre attività	6	13
<b>Totale</b>	<b>191</b>	<b>282</b>

### Situazione finanziaria

#### Liquidità

Il Gruppo ha dimostrato di avere una buona capacità di accesso al mercato dei capitali, riuscendo ad effettuare nel 2020 tre emissioni obbligazionarie:

- a) in data 30 gennaio 2020 Abertis Infraestructuras ha emesso un bond per 600 milioni di euro con una cedola di 1,25% e una durata di 8 anni.
- b) in data 19 giugno 2020 Abertis Infraestructuras ha emesso un bond per 900 milioni di euro con una cedola di 2,25% e una durata di quasi 9 anni.
- c) inoltre in data 24 aprile 2020 Holding d'Infrastructures de Transport (HIT) ha emesso un bond per 600 milioni di euro con una cedola di 2,50% e una durata di 7 anni.

## Attività autostradali estere<sup>5</sup>



<sup>(5)</sup> Non sono inclusi i risultati delle attività autostradali estere detenute dal gruppo Abertis, rappresentati nel settore operativo "gruppo Abertis"



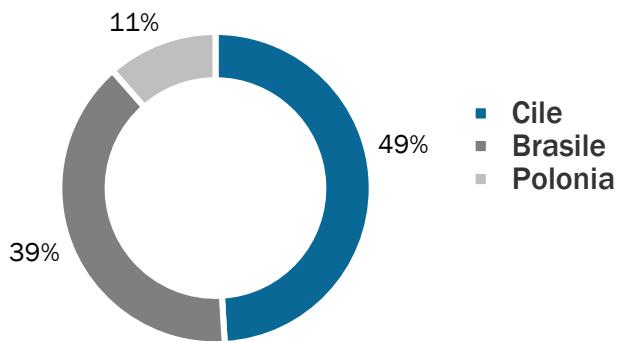
Nel corso del primo semestre 2020 il traffico delle concessionarie del settore autostradale estero è diminuito complessivamente del 23,4% rispetto allo stesso periodo del 2019.

I ricavi operativi del primo semestre 2020 del settore autostradale estero ammontano complessivamente a 229 milioni di euro con un decremento di 112 milioni di euro (-33%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Su base omogenea i ricavi si riducono di 70 milioni di euro (-21%), in conseguenza dei minori volumi di traffico impattati dalle misure di contrasto alla pandemia causata dal Covid-19.

PAESE	EBITDA (MILIONI DI EURO)		
	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	Var. %
Brasile	62	96	-35,4%
Cile	77	141	-45,4%
Polonia	18	19	-5,3%
<b>Total</b>	<b>157</b>	<b>256</b>	<b>-38,7%</b>

L'EBITDA risulta pari a complessivi 157 milioni di euro con un decremento di 99 milioni di euro (-39%) rispetto al primo semestre 2019. Su base omogenea l'EBITDA risulta in riduzione di 70 milioni di euro (-27%).

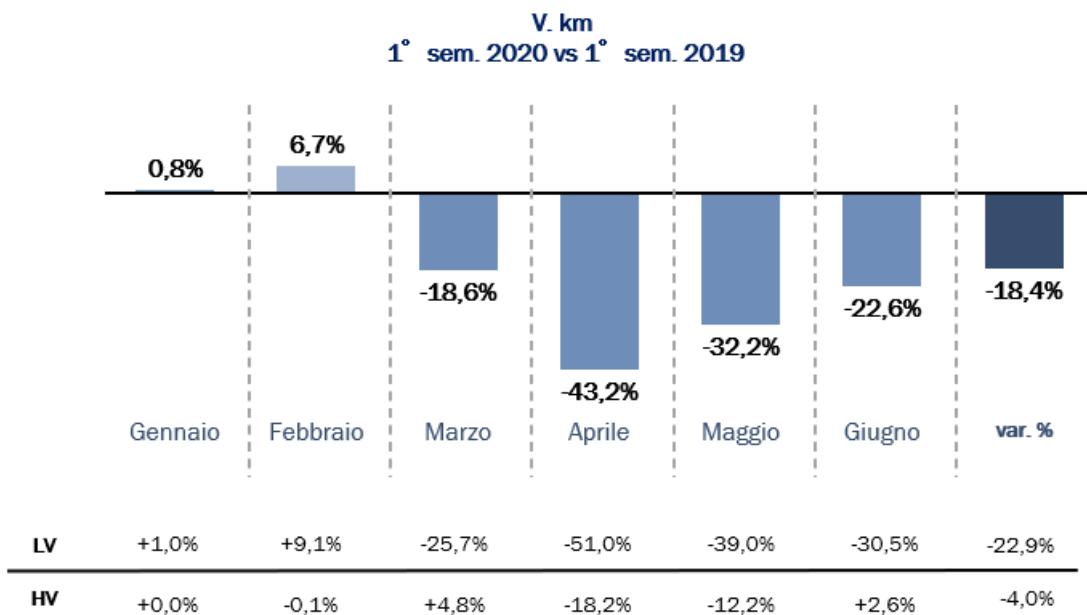
#### Ripartizione EBITDA attività autostradali estere (per area geografica)



Il Cash flow Operativo ("FFO") del primo semestre 2020 è pari a 131 milioni di euro e si decrementa di 77 milioni di euro rispetto all'analogo periodo del 2019, prevalentemente per gli effetti negativi del Covid-19. Su base omogenea la riduzione del Cash Flow Operativo ("FFO") è pari a 53 milioni di euro. Sono di seguito commentati i dati economici e operativi aggregati distinti per Paese.

#### Brasile

## Traffico



## Risultati economici e finanziari

I ricavi del primo semestre 2020 sono pari a 97 milioni di euro, in diminuzione di 32 milioni di euro (-25%) rispetto al primo semestre 2019. Su base omogenea, i ricavi diminuiscono di 8 milioni di euro (-6%), in conseguenza dei minori volumi di traffico causati dal Covid-19, solo parzialmente compensati dagli adeguamenti tariffari e da un migliore mix veicolare dovuto al minor impatto rilevato sui mezzi pesanti.

L'EBITDA è pari a 62 milioni di euro, in diminuzione di 34 milioni di euro (-35%). Su base omogenea, l'EBITDA registra una riduzione di 19 milioni di euro (-20%), su cui incidono, relativamente alla concessionaria Nascentes das Gerais, maggiori accantonamenti per il ripristino delle pavimentazioni e il rilascio straordinario del fondo rischi del primo semestre 2019.

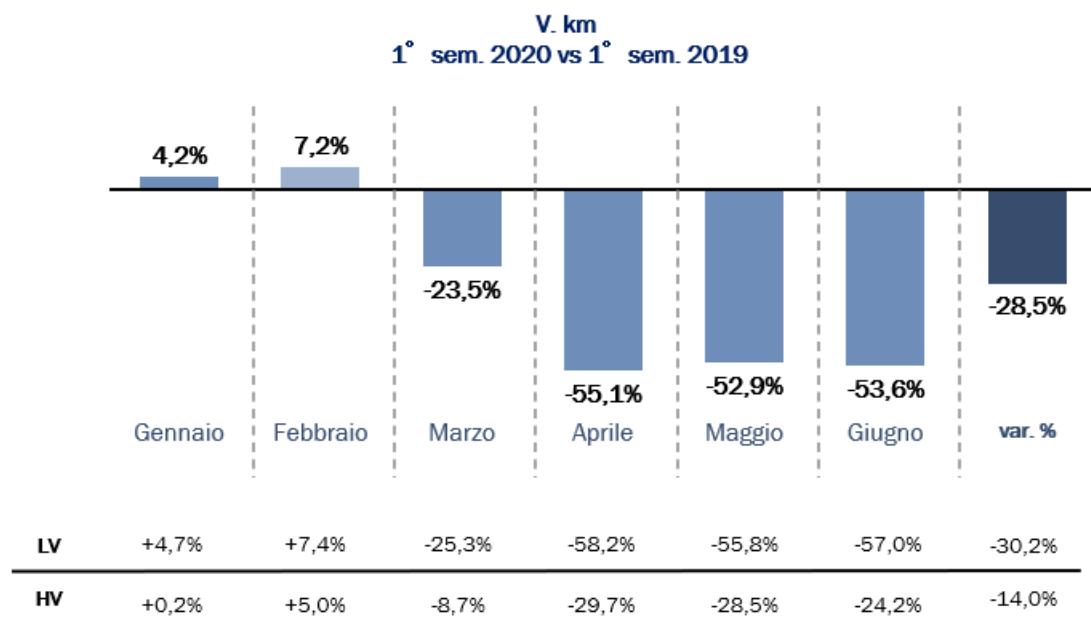
Si rileva che la scadenza della concessionaria Triangulo do Sol (442 km, 86 milioni di euro EBITDA 2019) è attualmente fissata a settembre 2021 sulla base di un atto aggiuntivo del 2006 (su cui pende tuttora un giudizio amministrativo). La concessionaria vanta numerosi crediti regolatori e sono in corso discussioni per la formalizzazione di tali crediti e per definire le modalità di compensazione, che possono prevedere un'estensione del periodo concessionario. Triangulo do Sol rappresenta il 44% del EBITDA Brasile 2019.

## Investimenti operativi

Gli investimenti nel primo semestre 2020 ammontano a 13 milioni di euro, principalmente relativi al piano della concessionaria Nascentes das Gerais.



## Cile Trafico



## Risultati economici e finanziari

I ricavi del primo semestre 2020 sono pari a 101 milioni di euro, in diminuzione di 71 milioni di euro (-41%) rispetto al primo semestre 2019. Su base omogenea, i ricavi diminuiscono di 53 milioni di euro (-31%), in conseguenza dei minori volumi di traffico condizionati dalle misure di contrasto alla pandemia causata dal Covid-19, solo parzialmente compensate dagli adeguamenti tariffari annuali applicati a inizio 2020 e dal maggior numero di fasce orarie di tariffa dinamica incrementale per Costanera Norte.

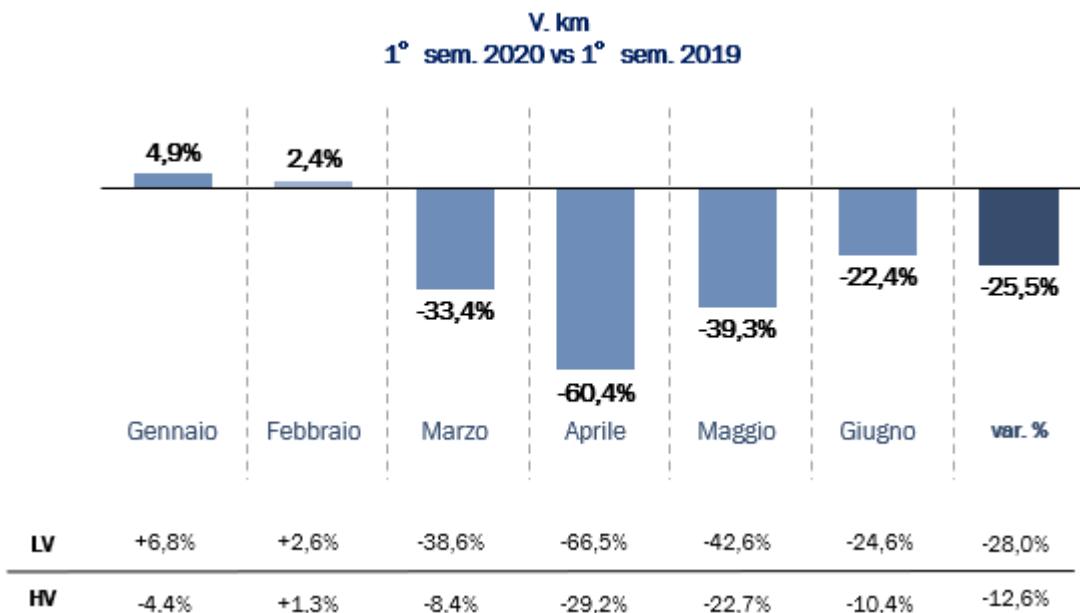
L'EBITDA è pari a 77 milioni di euro, in diminuzione di 64 milioni di euro (-45%). Su base omogenea, l'EBITDA registra una riduzione di 51 milioni di euro (-36%).

## Investimenti operativi

Gli investimenti nel primo semestre 2020 ammontano a 58 milioni di euro, di cui circa 45 milioni di euro relativi ai pagamenti al Concedente, da parte delle nuove concessionarie Americo Vespuco Oriente II e Conexión Vial Ruta 78 Hasta Ruta 68, delle quote del contributo per espropri secondo quanto disposto nei rispettivi contratti di concessione. Sono in fase conclusiva inoltre le attività relative all'ultimo intervento previsto dal programma Santiago Centro Oriente, completato al 99%.

## Polonia

### Traffico



### Risultati economici e finanziari

I ricavi del primo semestre 2020, pari a 31 milioni di euro diminuiscono di 8 milioni di euro (-21%), in conseguenza dei minori volumi di traffico condizionati dalle misure di contrasto alla pandemia causata dal Covid-19 solo parzialmente compensate da un migliore mix veicolare dovuto al minor impatto sui mezzi pesanti delle misure sopracitate.

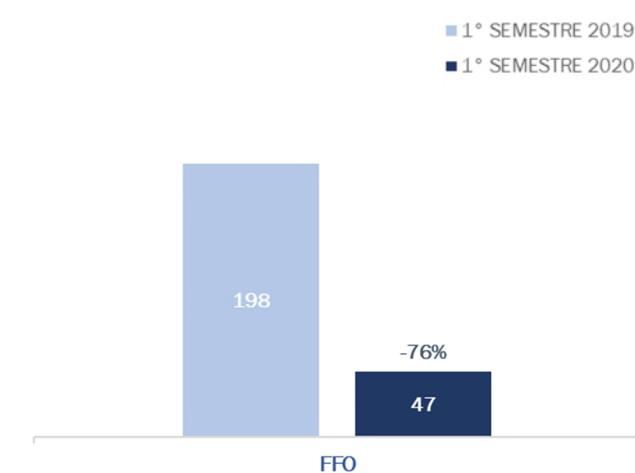
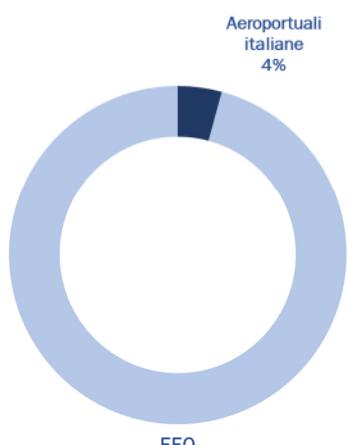
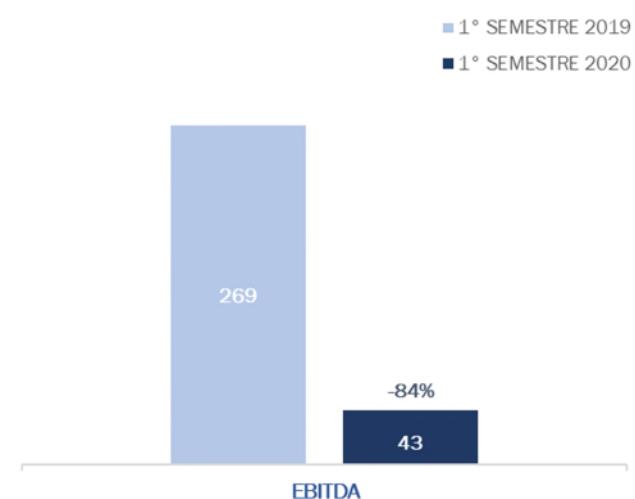
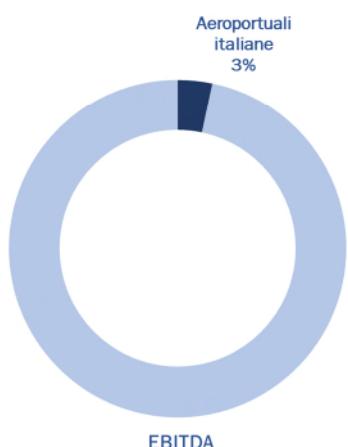
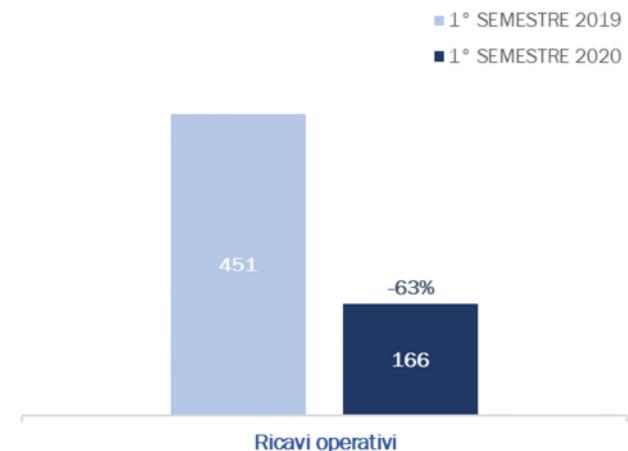
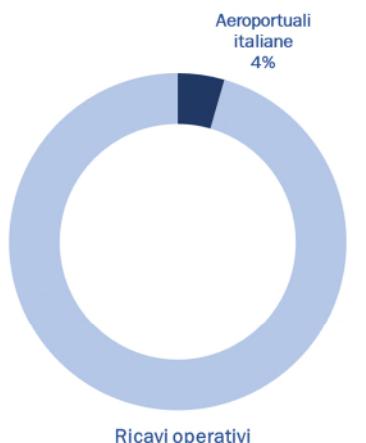
L'EBITDA è pari a 18 milioni di euro, e registra una riduzione di 3 milioni di euro (-14%) su cui incide una minore quota di oneri concessionari connessi al meccanismo di profit sharing con l'Autorità proporzionale alla minore generazione di cassa del periodo.

### Investimenti operativi

Gli investimenti nel primo semestre 2020 ammontano a 4 milioni di euro, principalmente relativi al piano previsto in concessione.



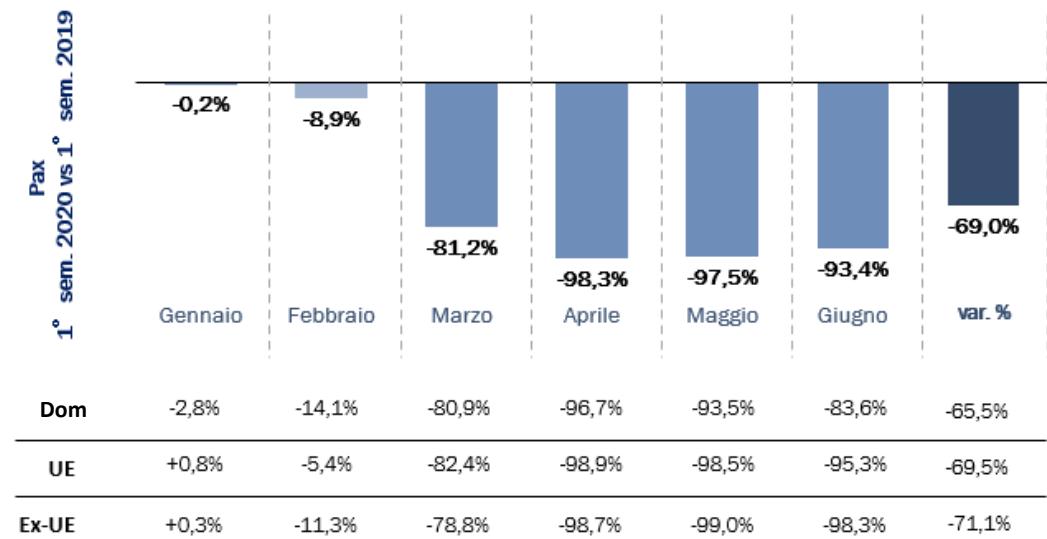
## Attività aeroportuali italiane



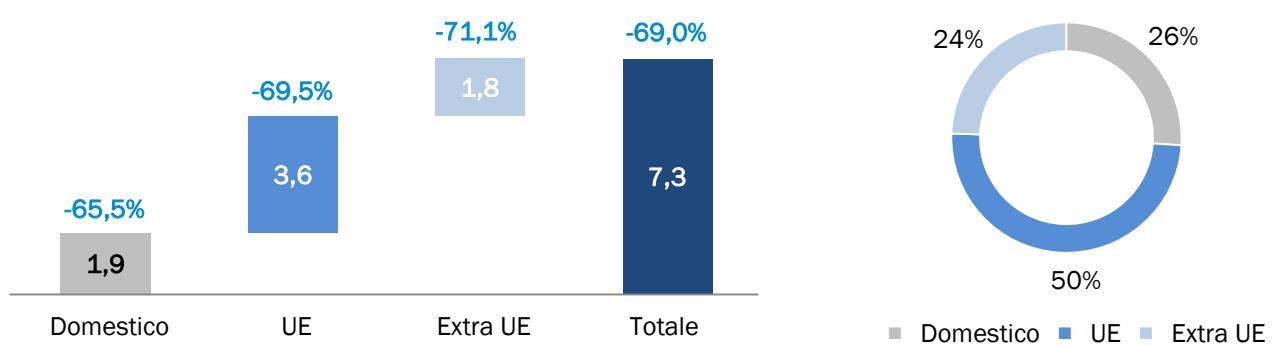
## Traffico

La diffusione in tutto il mondo dell'emergenza sanitaria legata al Coronavirus ha generato una drastica flessione dei volumi di traffico passeggeri a causa delle restrizioni alla mobilità nazionale e internazionale adottate dalla quasi totalità dei Paesi.

Dall'inizio dell'anno, i passeggeri transitati nel sistema aeroportuale romano sono diminuiti, rispetto allo stesso periodo del 2019, del -69%, con un parallelo calo dei movimenti aerei del -60%.



Composizione del traffico del I semestre 2020 per il sistema aeroportuale romano  
(milioni di passeggeri e variazione 1H2020 / 1H 2019)



La riduzione dei volumi si è acuita dal mese di marzo a causa delle restrizioni di viaggio da e per l'Italia adottate da molti Paesi, comportando nei mesi di aprile e maggio il quasi totale azzeramento dei voli. Un lieve segnale di ripresa si rileva nel mese di giugno, correlato al graduale allentamento delle misure restrittive alla mobilità nazionale ed europea da parte delle autorità governative. Nella seconda metà del mese si riscontra un numero medio giornaliero di circa 15.000 passeggeri, in crescita rispetto ai circa 3.500 passeggeri medi al giorno registrati nel mese di maggio.

Anche l'aeroporto di Ciampino, per il quale l'attività di linea commerciale è stata sospesa per 95 giorni durante il lock down ha subito un'analogia riduzione dei volumi, con i primi sei mesi del 2020 che registrano un calo dei passeggeri del 65,3% rispetto al primo semestre del 2019.

### Risultati economici e finanziari

I ricavi operativi del primo semestre 2020 sono pari a 166 milioni di euro con un decremento di 285 milioni di euro (-63%) rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. I ricavi per servizi aeronautici, pari a 105 milioni di euro, si riducono complessivamente di 214 milioni di euro (-67%) per effetto principalmente dei minori volumi di traffico. Gli altri ricavi operativi sono pari a 61 milioni di euro con un decremento di 71 milioni di euro (-54%) rispetto al primo semestre dell'anno precedente, in relazione al citato calo del traffico ed alla chiusura dei terminal.

L'EBITDA è pari a 43 milioni di euro, in calo di 226 milioni di euro (-84%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; oltre alla riduzione dei ricavi rilevano le azioni di contenimento dei costi esterni gestionali (-14 milioni di euro pari al -19%), la riduzione del costo del lavoro (-32 milioni di euro pari al -34%) ottenuta anche con il ricorso ad ammortizzatori sociali (CIGS), nonché la riduzione degli oneri concessionari (-12 milioni di euro pari al -69%) correlati all'andamento del traffico.

Il Cash flow Operativo ("FFO") del primo semestre 2020 è pari a 47 milioni di euro e si decrementa di 151 milioni di euro rispetto all'analogo periodo del 2019, essenzialmente in relazione agli impatti negativi derivanti dalle restrizioni alla mobilità da e per l'Italia connesse alla diffusione del Covid-19. Su base omogenea la riduzione del Cash Flow Operativo ("FFO") è pari a 151 milioni di euro.

### Investimenti operativi

Gli investimenti operativi realizzati nel primo semestre 2020 risentono del rallentamento dei cantieri causato dal lockdown e ammontano a 72 milioni di euro (117 milioni di euro nel primo semestre 2019). I lavori hanno interessato principalmente la prosecuzione degli interventi di potenziamento di capacità secondo il progetto "Ampliamento Aerostazioni Est" dell'aeroporto di Fiumicino.

### Situazione finanziaria

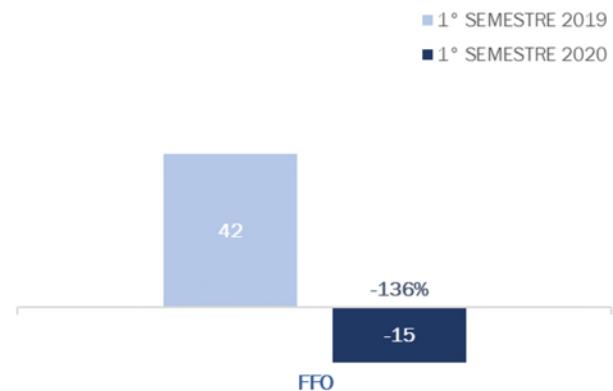
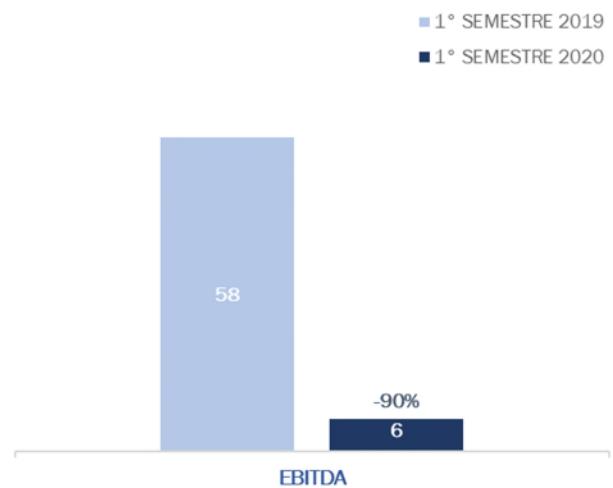
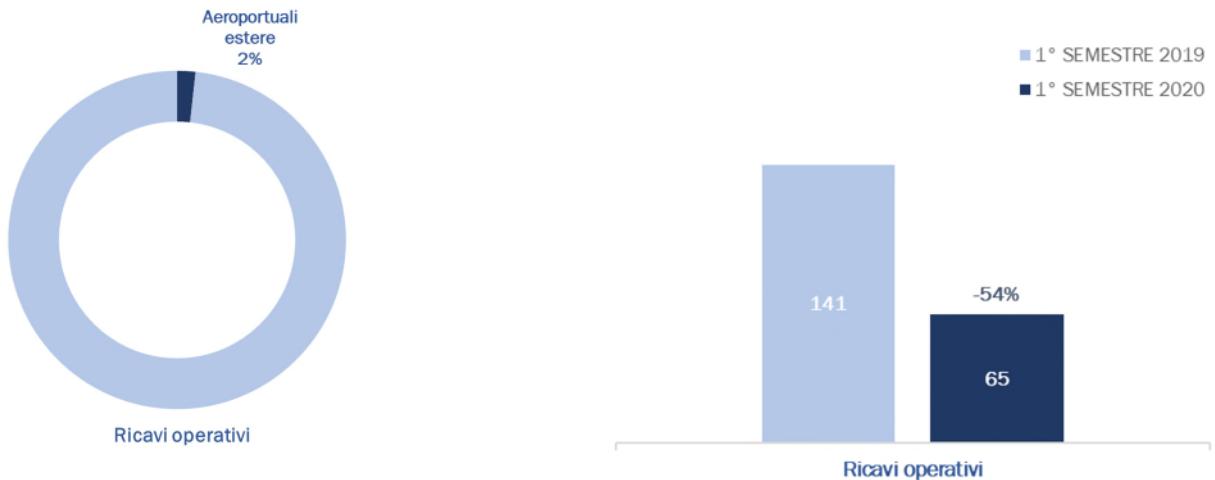
#### Liquidità

- La società Aeroporti di Roma in data 30 marzo 2020 ha perfezionato l'erogazione di 80 milioni di euro della linea BEI-CDP del 2016.
- Nel secondo trimestre 2020 è stata inoltre approvata una nuova linea bancaria da 200 milioni di euro di cui 100 milioni di euro erogati a giugno 2020.
- Aeroporti di Roma ha inoltre avviato la negoziazione per linee con garanzia SACE fino a 200 milioni di euro.

#### Covenant

Aeroporti di Roma ha inoltre formalizzato, in via precauzionale e preventiva, richieste di sospensione dei covenant su due linee di credito committed. In relazione a una delle richieste trasmesse, Aeroporti di Roma ha già ottenuto il consenso delle controparti finanziarie.

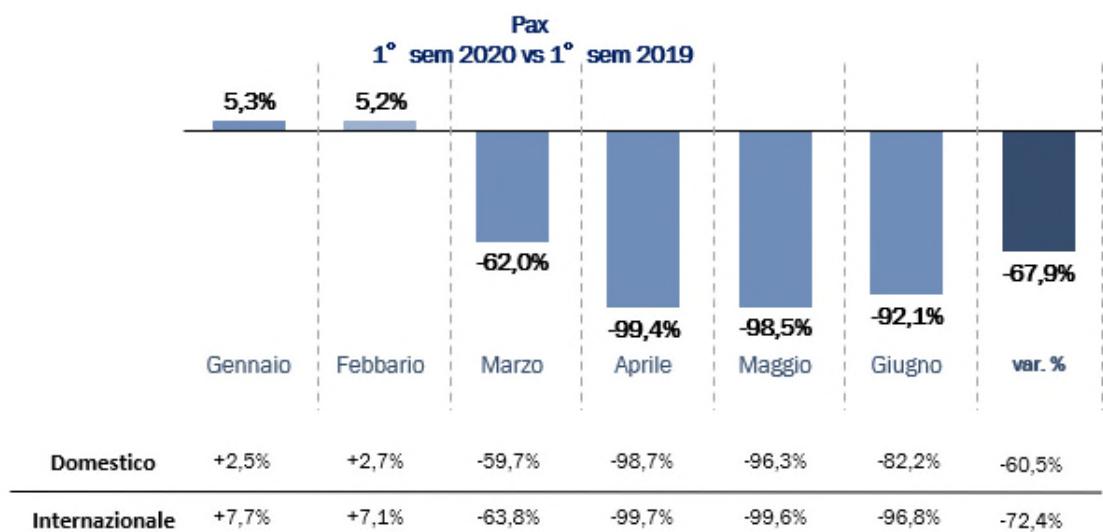
## Attività aeroportuali estere





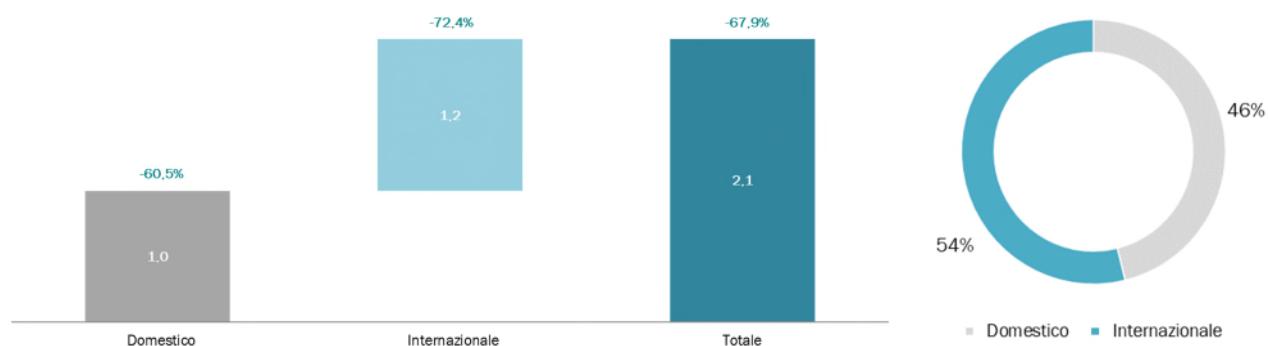
## Traffico

Nel primo semestre 2020 l'aeroporto di Nizza ha accolto 2,1 milioni di passeggeri registrando una contrazione del traffico pari al 67,9% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente per effetto della diffusione della pandemia Covid-19.



Il segmento domestico, pari al 46% del traffico totale, mostra una diminuzione del 60,5% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, così come il segmento internazionale, pari al 54% del traffico totale, è in calo del 72,4%.

**Composizione del traffico del primo semestre 2020 per l'aeroporto di Nizza**  
(milioni di passeggeri e variazione 1° sem. 2020/1° sem. 2019)



## Risultati economici e finanziari

Nel primo semestre 2020 i ricavi operativi delle attività aeroportuali estere ammontano a 65 milioni di euro, in diminuzione di 76 milioni di euro (-54%) rispetto all’analogo periodo dell’anno precedente. I ricavi per servizi aeronautici sono pari a 33 milioni di euro, in diminuzione di 42 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019, come effetto combinato dell’impatto negativo della delibera sulle tariffe da parte dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti francese (-33% in meno dal 15 maggio 2019) e delle restrizioni al traffico aereo adottate da marzo 2020 per contrastare il diffondersi della pandemia da Covid-19.

Gli altri ricavi operativi ammontano a 32 milioni di euro, in diminuzione di 34 milioni di euro rispetto all’analogo periodo dell’anno precedente principalmente in relazione al minor volume passeggeri nel primo semestre 2020.

L’EBITDA è pari a 6 milioni di euro in diminuzione di 52 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (-90%); oltre alla riduzione dei ricavi rileva la riduzione del costo del lavoro (-5 milioni di euro pari al -23%) ottenuta anche con il ricorso ad ammortizzatori sociali.

Il Cash flow Operativo (“FFO”) del primo semestre 2020 è negativo per 15 milioni di euro e si decrementa di 57 milioni di euro rispetto all’analogo periodo del 2019, essenzialmente in relazione agli impatti negativi derivanti dalla diffusione del Covid-19. Su base omogenea la riduzione del Cash Flow Operativo (“FFO”) è pari a 57 milioni di euro.

## Investimenti operativi

Nel primo semestre 2020 gli investimenti operativi del Gruppo Aéroports de la Côte d’Azur sono pari a 18 milioni di euro (27 milioni di euro nel primo semestre 2019). Il programma di investimenti è stato rimodulato con una riduzione totale del 50%, tenendo conto dell’emergenza sanitaria globale dovuta al Covid-19. La realizzazione dell’estensione del Terminal 2, inizialmente prevista per il 2022/2023, è stata posticipata al 2024/2025.

## Situazione finanziaria

### Liquidità

In data 24 giugno 2020 l’agenzia di rating Moody’s ha confermato il rating Baa3 del prestito bancario esistente di Azzurra in scadenza a novembre 2021 e il rating Baa2 di Aéroports de la Côte d’Azur (ACA) e ha assegnato ad entrambi un outlook “negative” in evoluzione rispetto al precedente “review for downgrade” (outlook assegnato nel mese di gennaio 2020 e poi prolungato per i successivi due mesi). In data 30 luglio 2020 si è perfezionato per Azzurra Aeroporti il rifinanziamento integrale del prestito bancario esistente in scadenza a novembre 2021 con una emissione obbligazionaria multi-tranches a 4 anni (360 milioni di euro) e 7 anni (300 milioni di euro) a cui l’agenzia di rating Moody’s ha assegnato rating Baa3, outlook “negative”.

La documentazione finanziaria delle obbligazioni non prevede test delle soglie di default fino a dicembre 2022.

L’emissione permette, da un lato, di rifinanziare integralmente il debito di acquisizione originario (653 milioni di euro) e dall’altro di allungare la vita media del debito (da 1,1 a 5,2 anni).

Nel primo semestre 2020 sono state erogate a favore di Aeroports de la Côte d’Azur diverse linee bancarie a breve e lungo termine per un totale di 105 milioni di euro, di cui 67 milioni di euro beneficiano,

nell'ambito delle misure adottate dal Governo francese a sostegno della liquidità delle imprese, di una garanzia parziale dello Stato francese tramite "BPI France".

#### Covenant

Le tensioni finanziarie generate dalle restrizioni normative alla mobilità, conseguenti alla diffusione della pandemia da Covid-19 e dai conseguenti impatti sul traffico e sui risultati di Aeroports de la Cote d'Azur e delle relative società controllate, potrebbero generare impatti sui covenant previsti nei rispettivi contratti di finanziamento.

La problematica è comune a molte società del settore industriale e infrastrutturale che hanno contratto finanziamenti bancari.

Aeroports de la Cote d'Azur monitorerà il livello del traffico e l'implementazione delle azioni di contenimento costi e revisione dei piani di investimento, e in caso di necessità avvierà un confronto con le banche finanziarie per discutere eventuali sospensioni dell'applicazione dei covenant.

## Altre attività

### Telepass

Il Gruppo Telepass gestisce il sistema di pagamento elettronico del pedaggio in Italia e all'estero e fornisce servizi aggiuntivi nel settore della mobilità (parcheggi, ZTL, geolocalizzazione automezzi, ...), assicurativi e di assistenza (soccorso stradale in Italia e in Europa, travel, ...). Nel corso del primo semestre 2020 il Gruppo ha prodotto ricavi operativi consolidati per 112 milioni di euro<sup>6</sup>, in incremento di 8 milioni di euro rispetto all'analogo periodo del 2019. La contribuzione di Telepass a tali ricavi è di 104 milioni di euro, in incremento di 4 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2019.

L'EBITDA del Gruppo nel primo semestre 2020 è pari a 57 milioni di euro e registra un incremento di circa 2 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Il Cash flow Operativo ("FFO") del Gruppo nel primo semestre 2020 è pari a 45 milioni di euro e si incrementa di 3 milioni di euro rispetto all'analogo periodo del 2019.

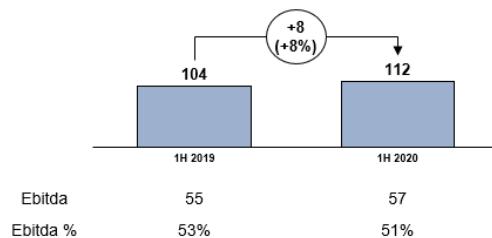
Al 30 giugno 2020 gli apparati attivi Telepass sono 9,1 milioni con un incremento di circa 262 mila unità rispetto al 30 giugno 2019 (3,0%), mentre le Opzioni Premium risultano 2,2 milioni con un incremento di circa 32 mila unità in più rispetto al 30 giugno 2019 (1,5%).

Telepass Pay, costituita a novembre 2016 con l'obiettivo di ampliare l'offerta al cliente dei servizi di pagamento legati alla mobilità in contesto sia urbano che extra-urbano, al 30 giugno 2020 rileva 492 mila clienti attivati in aumento di 126 mila rispetto allo stesso periodo del 2019 (366 mila clienti attivati al 30 giugno 2019, +34,5%).

Il perimetro del Gruppo Telepass include anche le società Urban Next, società di diritto svizzero che sviluppa software e applicazioni relative alla mobilità urbana, K-Master che opera nei sistemi di monitoraggio e gestione delle flotte di mezzi di autotrasporto attraverso una piattaforma informatica e talune applicazioni software dedicate, Telepass Broker avente per oggetto lo svolgimento dell'attività di intermediazione assicurativa, il 75% del capitale di Infoblu, società che opera nel mercato dei servizi di infoviabilità e di elaborazione dati e il 69,97% del capitale di Wash Out, start-up attiva nello sviluppo, produzione e commercializzazione di prodotti o di servizi innovativi che, mediante un'applicazione mobile, consente il lavaggio a domicilio a mano, sia interno che esterno, di auto e motoveicoli. Inoltre, il 28 maggio 2020 è stata costituita la società Telepass Assicura Srl (con capitale sociale interamente sottoscritto da Telepass S.p.a.), che ha per oggetto sociale lo svolgimento di attività di intermediazione nel settore delle assicurazioni e della riassicurazione, in qualità di agente.

(6) Ricavi consolidati del Gruppo Telepass.

### Ricavi ed EBITDA (milioni di euro)



### Spea Engineering

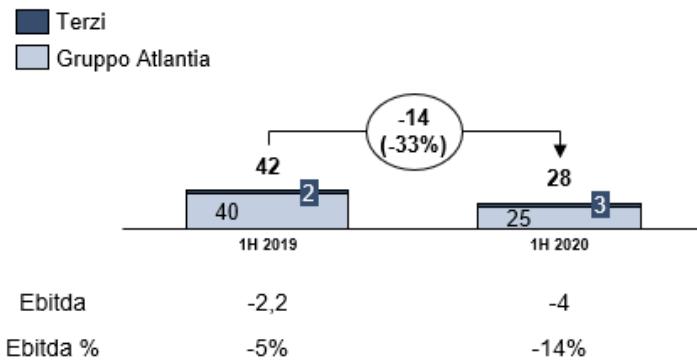
Spea Engineering opera in Italia e all'estero fornendo servizi di ingegneria per le attività di progettazione, direzione lavori e monitoraggio, funzionali al potenziamento e alla manutenzione delle infrastrutture autostradali e aeroportuali. I ricavi operativi del primo semestre 2020 sono pari a 28 milioni di euro, con un decremento di 14 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019, riconducibile principalmente alla minore produzione in ambito autostradale (riduzione di 7 milioni di euro), in particolare al rallentamento delle attività legate ai servizi per l'esercizio e al contratto di sorveglianza non più attivo dal 1° gennaio 2020 e solo parzialmente sostituito dal contratto di supporto alla sorveglianza attivo dal 1 aprile 2020. Anche la produzione in ambito aeroportuale si è ridotta (-5 milioni di euro), in particolare a seguito del forte rallentamento delle attività aeroportuali causato dall'emergenza sanitaria in corso.

La quota di produzione relativa a servizi forniti al Gruppo è pari al 93% del totale.

L'EBITDA del primo semestre 2020 risulta negativo per 4,0 milioni di euro, in diminuzione di 1,8 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019, principalmente per la citata minore produzione in ambito autostradale e aeroportuale a seguito del rallentamento delle attività.

Il Cash flow Operativo ("FFO") del primo semestre 2020 è negativo ed è pari a -3 milioni di euro e si decrementa di 2 milioni di euro rispetto all'analogo periodo del 2019.

### Ricavi ed EBITDA (milioni di euro)



## Pavimental

La società è impegnata prevalentemente in Italia nell'esecuzione di alcune importanti opere infrastrutturali per il gruppo (74% di ricavi a giugno 2020) e per terzi (26% di ricavi a giugno 2020), nonché nel settore della manutenzione delle pavimentazioni autostradali ed aeroportuali. I ricavi operativi del primo semestre 2020, nonostante il rallentamento registrato per la gestione dell'emergenza Covid-19, sono pari a 227 milioni di euro in aumento di circa 49 milioni di euro rispetto all'omologo periodo 2019. L'incremento è legato principalmente alla ripresa dell'attività produttiva per la manutenzione della pavimentazione sulla rete di Autostrade per l'Italia oltre alla significativa attività realizzata nel semestre per interventi richiesti sull'area ligure (interventi su gallerie e opere d'arte quali viadotti e cavalcavia). I ricavi risentono positivamente anche dell'avvio di nuovi lavori verso terzi (e.g. Aeroporto di Olbia, Aeroporto di Napoli Capodichino e COCIV-Interconnessione Voltri-Polcevera), che di fatto compensano il rallentamento dei lavori verso Aeroporti di Roma.

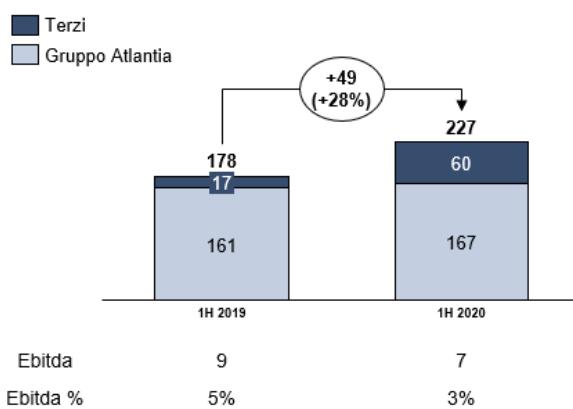
L'EBITDA è positivo per 7 milioni di euro (pari a 9 milioni di euro nel primo semestre 2019) ed è condizionato dai costi sostenuti per far fronte all'emergenza da Covid-19 e dai conseguenti effetti negativi legati al fermo temporaneo delle attività.

Il Cash flow Operativo ("FFO") del primo semestre 2020 è pari a 5 milioni di euro e si decrementa di 3 milioni di euro rispetto all'analogo periodo del 2019.

Il 12 giugno 2020 si è tenuta a Barberino di Mugello la cerimonia di abbattimento dell'ultimo diaframma della Galleria Santa Lucia realizzata con lo scavo meccanizzato della TBM. Tale opera rientra nel progetto di potenziamento del tratto autostradale in AI tra Barberino del Mugello e Firenze Nord e rappresenta la naturale prosecuzione della Variante di Valico. La Galleria è la più lunga d'Europa a tre corsie e una delle cinque più grandi al mondo. I lavori di scavo, durati circa 3 anni, hanno visto l'impiego di circa 450 persone dedicate.

Nel periodo in esame, si segnala, inoltre, il completamento dei lavori di riqualificazione e prolungamento della pista di volo 23 dell'aeroporto di Olbia (committente Geasar S.p.A.), completato in anticipo sui tempi contrattuali con un impiego straordinario di mezzi, uomini e tecnologie.

### Ricavi ed EBITDA (milioni di euro)

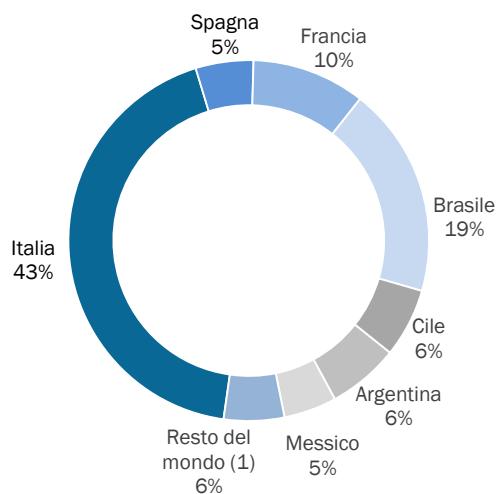




## Risorse umane

Al 30 giugno 2020 il Gruppo impiega 29.703 risorse a tempo indeterminato e 1.042 unità a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 30.745 risorse, di cui 13.226 in Italia e 17.519 nelle società estere.

### Ripartizione geografica dell'organico complessivo del Gruppo al 30 giugno 2020



(1) Include l'organico delle concessionarie che gestiscono reti in Polonia, India, Porto Rico, e quello delle società di sistemi di pedaggio elettronico e soluzioni di smart mobility (U.S.A., Ungheria, Croazia, Canada, Irlanda, Regno Unito).

Rispetto alle 30.633 unità in organico al 31 dicembre 2019, si registra un incremento complessivo di 112 unità, riconducibile prevalentemente a:

- a) **Gruppo Abertis:** consolidamento di RCO in Messico (+1.461 unità) parzialmente compensato dalle minori risorse in Spagna (-394 unità) principalmente per l'uscita della concessionaria Aumar dal perimetro di consolidamento a fine 2019 e dalle minori unità delle società in Brasile (-282 unità), Argentina (-96 unità); Francia (-74 unità) e Italia (-13 unità);
- b) **Attività autostradali italiane:** concessionarie autostradali italiane (-197 unità) principalmente per il mancato ricorso a personale esattoriale stagionale, la mancata proroga o stabilizzazione di personale con contratto a tempo determinato e il mancato ricorso a personale esattoriale stagionale nel mese di giugno 2020 a seguito dell'emergenza Covid-19 e dell'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO";
- c) **Attività autostradali estere:** Grupo Costanera (-50 unità) principalmente per riduzione del personale a tempo determinato in relazione alla contrazione delle attività causata dalla pandemia da Covid-19;
- d) **Attività aeroportuali italiane:** Gruppo Aeroporti di Roma (-376 unità) principalmente per la mancata stabilizzazione di personale con contratto a tempo determinato a seguito dell'emergenza Covid-19;

## 2. Relazione intermedia sulla gestione

e) **Altre attività:** Pavimental (+180 unità) principalmente per l'affidamento di nuovi lavori in ambito ferroviario e per l'incremento delle attività sulla rete autostradale italiana in particolare sull'area ligure e SPEA (-39 unità) per rallentamento del turn over.

Per informazioni sulla dinamica del costo del lavoro si rinvia al capitolo "Andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo Atlantia".

QUALIFICHE	30 GIUGNO 2020	31 DICEMBRE 2019	VARIAZIONE		%
			ASSOLUTA	%	
Dirigenti	391	387	4	1%	
Staff	11.385	11.637	(252)	-2%	
Esattori	7.982	8.213	(231)	-3%	
Altre qualifiche operative	10.987	10.396	591	6%	
<b>Totale</b>	<b>30.745</b>	<b>30.633</b>	<b>112</b>	<b>0%</b>	

## Presidio dei rischi

### Presidio dei rischi

Il Gruppo Atlantia a partire dal 2005 ha implementato il processo di Enterprise Risk Management (ERM), che prevede l'identificazione, la valutazione e la gestione dei rischi aziendali, con l'obiettivo di incentivare la cultura del rischio all'interno dell'organizzazione.

Il modello di ERM si è evoluto nel tempo con l'introduzione del Risk Appetite framework, volto a definire la natura e il livello del rischio compatibile con gli obiettivi strategici, e la definizione di Linee Guida metodologiche di Risk Management di Gruppo, e viene costantemente aggiornato sulla base delle principali best practice di settore (ultimo aggiornamento giugno 2020).

Dal punto di vista organizzativo, in tutte le società del Gruppo, è stato identificato un Risk Officer a presidio del processo di Risk Management, che supporta i Risk Owner, figure aziendali che per poteri e procure gestiscono specifici rischi, nell'applicazione della metodologia di risk management.

### SISTEMA DI CONTROLLO INTEGRATO DEI RISCHI

L'attività di Enterprise Risk Management è un processo continuativo di analisi e valutazione dei rischi – generati o subiti – derivanti dall'attività d'impresa. Lo scopo è di indirizzare le decisioni strategiche delle società in conseguenza alla propensione al rischio approvata dai rispettivi Consigli di Amministrazione (Risk Appetite), influenzando quindi le strategie di sviluppo, le scelte di business ed il sistema di controllo interno.

Il sistema di controllo integrato dei rischi è un processo diffuso all'interno delle singole società rilevanti del Gruppo e prevede:

- a) l'aggiornamento e diffusione delle Linee Guida metodologiche per lo svolgimento dell'attività di enterprise risk management (ultimo aggiornamento giugno 2020);
- b) l'aggiornamento annuale della propensione al rischio delle singole società (Risk Appetite), approvata nei rispettivi Consigli di Amministrazione;
- c) l'aggiornamento del Catalogo dei Rischi (Risk assessment) da parte delle singole società rilevanti del Gruppo; tale attività coinvolge i Risk Owner ed i Risk Officer e prevede l'identificazione e la valutazione dei rischi, nonché l'individuazione delle eventuali azioni correttive poste in essere per allineare il livello di rischio residuo alla propensione al rischio definita nei rispettivi Risk Appetite;
- d) l'approvazione nei Consigli di Amministrazione di ciascuna società dei risultati del Risk assessment e presentazione nel Consiglio di Amministrazione di Atlantia (previa validazione del Comitato Controllo, Rischi e Corporate Governance) delle attività di enterprise risk management effettuate durante l'anno e dei risultati del risk assessment di Atlantia S.p.A.

Nel corso del 2019, con il supporto di una primaria società di consulenza, è stato avviato un progetto di aggiornamento della metodologia di valutazione e gestione del rischio applicata dal Gruppo Atlantia,

approvata dal CdA di Atlantia nel corso del I semestre 2020, che verrà adottata da tutte le società del Gruppo nel processo di ERM 2020.

### Principali rischi del Gruppo Atlantia

Come anticipato nel capitolo "Andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo Atlantia", pur considerando le nuove proposte transattive formulate nel mese di luglio 2020 da Autostrade per l'Italia e Atlantia, nonché la disponibilità manifestata anche da parte del Governo di voler giungere ad una definizione del procedimento di grave inadempimento di Autostrade per l'Italia, permangono comunque talune significative incertezze principalmente riconducibili ai contenuti, alle modalità e ai tempi di attuazione per addivenire alla conclusione degli accordi.

Con riferimento ai rischi di liquidità e finanziari di Autostrade per l'Italia, si evidenzia che la situazione di incertezza legata ai mutamenti del quadro concessionario e regolatorio unilateralemente e retroattivamente modificato (in peius) con il c.d. "Decreto Milleproroghe", convertito in Legge 28 febbraio 2020 n. 8, incide sulla capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie. Inoltre, le restrizioni normative alla mobilità conseguenti alla diffusione del Covid-19 hanno impattato la capacità di Autostrade per l'Italia di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito.

In tale contesto la controllata ha avviato una serie di misure volte ad un costante monitoraggio della situazione finanziaria e la verifica delle opzioni disponibili di copertura finanziaria, tra cui il ricorso al supporto finanziario previsto dal Decreto Legge 8 aprile 2020, n.23 fino a 1.250 milioni di euro supportati da garanzia SACE e il supporto di Atlantia per Autostrade per l'Italia, fino a 900 milioni di euro di cui 350 milioni erogati a giugno 2020.

Ai fini della valutazione del rischio di rimborso anticipato dei contratti di finanziamento di Autostrade per l'Italia con BEI e, per una parte, con CDP (2,1 miliardi di euro di valore nominale, di cui 1,7 miliardi di euro garantiti da Atlantia, inclusivi di penali di rimborso anticipato) derivante dalla revisione del rating a sub-investment grade da parte delle agenzie a seguito della pubblicazione del Decreto Milleproroghe, si evidenzia che, alla data di redazione della Relazione finanziaria semestrale, né BEI, né CDP hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso. L'eventuale inottemperanza a una richiesta di rimborso anticipato che fosse formulata da BEI e CDP potrebbe comportare analoghe richieste di rimborso da parte di altri creditori di Autostrade per l'Italia, ivi inclusi gli obbligazionisti, con possibili ripercussioni sul debito garantito e sugli impegni finanziari di Atlantia.

Gli elementi sopra rappresentati e, in particolare, la probabilità di raggiungere un accordo con il Governo italiano, nonché le azioni intraprese a sostegno del fabbisogno finanziario, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia a ritenere i fattori di rischio e incertezza sopra descritti come ragionevolmente superabili.

Con riferimento al rischio di liquidità, si evidenzia che al 30 giugno 2020 il gruppo Atlantia dispone di una riserva di liquidità pari a 14.549 milioni di euro, composta da:

- a) 8.651 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti;
- b) 5.898 milioni di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate delle controllate

(si informa altresì che per due linee committed in essere tra Autostrade per l'Italia e Cassa Depositi e Prestiti per complessivi 1,3 miliardi di euro, quest'ultima non ha ritenuto di dar corso finora ad alcuna erogazione).

Le tensioni finanziarie generate successivamente alla chiusura dell'esercizio dalle restrizioni normative alla mobilità conseguenti alla diffusione della pandemia da Covid-19 e dai conseguenti impatti sul traffico e sui risultati delle concessionarie del Gruppo Atlantia, potrebbero generare impatti sui covenant previsti nei rispettivi contratti di finanziamento, nonché sulle posizioni di liquidità di alcune delle stesse.

Oltre a quanto sopra riportato per Autostrade per l'Italia, con riferimento alle altre società del Gruppo, non si rilevano criticità significative in termini di liquidità. I livelli dei covenant finanziari previsti nella documentazione sono costantemente monitorati e, laddove a rischio, sono stati ottenuti o sono in corso di negoziazione i relativi *"covenant holiday"*. Ogni società del gruppo continua a monitorare in ogni caso l'evoluzione della situazione e a valutare sia l'accesso a nuove linee disponibili sul mercato sia l'opportunità di adesione alle misure previste dai vari governi dei paesi in cui operano a supporto dei propri fabbisogni finanziari.

Con riferimento al rischio di liquidità di Atlantia si ricorda che, alla data di redazione della presente Relazione finanziaria semestrale, la Società dispone di riserve di liquidità per circa 3,7 miliardi di euro e che non ci sono rimborsi di debito in scadenza fino al 2022 (escluse le linee revolving già coperte dalla liquidità esistente).

Pertanto, il rischio di liquidità, escludendo il rischio di rimborso anticipato del debito della Società per effetto di un rischio di un default della controllata Autostrade per l'Italia, ovvero per il pagamento di importi garantiti, si può ritenere ragionevolmente non probabile.

Tale valutazione sarebbe anche confermata in ipotesi di assenza di dividendi rivenienti dalle partecipate nel 2020 per effetto della situazione generata dalle restrizioni normative alla mobilità per la diffusione della pandemia da Covid-19 e considerando la disponibilità di Atlantia a supportare finanziariamente Autostrade per l'Italia fino ad un massimo di 900 milioni di euro, di cui già erogati 350 milioni di euro.

Con riferimento ai rischi finanziari di Atlantia si ricorda che i contratti di finanziamento e le emissioni obbligazionarie della Società contengono clausole che prevedono il rimborso anticipato al verificarsi di determinati eventi.

Inoltre, anche i contratti di finanziamento e le emissioni obbligazionarie delle principali società controllate, tra cui Autostrade per l'Italia, contengono clausole di rimborso anticipato che, se azionate, potrebbero portare all'escussione delle garanzie di Atlantia, laddove presenti, o, attraverso clausole di cross-default, all'obbligo di rimborso anticipato dei finanziamenti di Atlantia.

In relazione ai citati recenti sviluppi, sono ritenuti ragionevolmente non probabili anche altri eventi di rimborso anticipato del debito di Autostrade per l'Italia e di Atlantia (tenuto inoltre in considerazione che sussistono garanzie di Atlantia sui prestiti obbligazionari della controllata pari a 3,4 miliardi di euro alla data di redazione del presente documento), contemplati nell'insieme della documentazione finanziaria.

Alla luce delle valutazioni effettuate e tenuto conto di quanto sopra riportato si ritiene ragionevolmente non probabile che si possano manifestare rischi di liquidità o finanziari per il Gruppo.

Di seguito si riportano le principali aree di rischio identificate nel Gruppo.

	<b>Fattori di rischio</b>	<b>Impatti</b>	<b>Azioni di mitigazione</b>
Rischi finanziari	Rischi di liquidità, di credito/controparte, di variazione dei tassi di cambio e di interesse, inflazione e equity/mercato	Si rinvia a quanto illustrato nella nota n. 9.2 del bilancio consolidato semestrale abbreviato	
Rischi di compliance	Rispetto di leggi, delle normative e dei Contratti di Concessione	Avvio di procedimenti penali, civili e amministrativi, nonché danni patrimoniali, economici e/o reputazionali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Linee guida, procedure e formazione (D. Lgs.231/01, L.262/05 ecc.)</li> <li>- Monitoraggio costante dell'evoluzione delle normative, delle controversie e dei contenziosi in corso</li> <li>- Puntuale valutazione degli impatti economici e patrimoniali della nuova normativa e dei procedimenti in essere</li> </ul>
	Rispetto degli standard etici di Gruppo	Danni di immagine e reputazionali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adeguata comunicazione e formazione sugli standard etici adottati dal Gruppo e adozione di soluzioni organizzative volte a monitorare il rispetto degli stessi</li> </ul>
Rischi strategici	Modifiche dell'attuale profilo di rischio di Gruppo (rischio paese, rischio concentrazione geografica/ settori di business, rischio indebitamento addizionale)  Integrazione delle società acquisite	Impatto sugli obiettivi economico-finanziari del Gruppo (es. rischi liquidità, flussi dividendi, valore patrimoniale degli assets) e sulla redditività in funzione delle minori sinergie post acquisizione	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Monitoraggio dell'evoluzione del quadro macroeconomico e regolatorio di ogni singolo paese</li> <li>- Monitoraggio costante della performance economico – finanziaria delle singole business unit e valutazione degli investimenti</li> <li>- Progetti di integrazione post acquisizione</li> </ul>

	<b>Fattori di rischio</b>	<b>Impatti</b>	<b>Azioni di mitigazione</b>
Rischi esterni	Modifiche del quadro regolatorio di riferimento (rinnovi /revisione delle concessioni a condizioni meno favorevoli di quelle attuali, perdita della titolarità delle Concessioni)	Impatto sulla redditività, sui valori patrimoniali degli asset iscritti a bilancio e sull'equilibrio finanziario delle società.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approccio di trasparenza, collaborazione e proattività nell'affrontare i rapporti con gli organismi di governo e regolazione</li> <li>- Analisi di scenario e stress test in occasione delle pianificazioni pluriennali e/o eventi ad hoc</li> </ul>
	Evoluzione sfavorevole del mercato (es. rischio traffico, congiuntura economica, pandemie, concorrenza)	Impatti significativi sugli obiettivi economico-finanziari	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diversificazione geografica e di settore</li> <li>- Analisi scenari di breve e lungo periodo, monitoraggio del trend della domanda</li> <li>- Analisi di scenario e stress test in occasione delle pianificazioni pluriennali e/o eventi ad hoc</li> <li>- Programma di investimenti in stretta cooperazione con gli stakeholder e in allineamento alla domanda</li> </ul>
	Cambiamento climatico (Eventi metereologici estremi e disastri naturali alle infrastrutture e possibili interruzioni dei servizi)	Impatti sui valori patrimoniali degli asset e su obiettivi economico finanziari, in funzione della mancata o limitata disponibilità delle infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adozione di soluzioni tecniche e organizzative finalizzate al monitoraggio del rischio derivante da eventi atmosferici</li> <li>- Adeguamento periodico dei piani di manutenzione pluriennale</li> <li>- Attuazione, in caso di eventi atmosferici estremi e in base alle procedure di emergenza, di tutte le operazioni volte a garantire la salvaguardia</li> </ul>

	<b>Fattori di rischio</b>	<b>Impatti</b>	<b>Azioni di mitigazione</b>
			<p>dell'utenza</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisione periodica delle coperture assicurative</li> </ul>
Rischi operativi / di continuità operativa	Ritardi o mancata realizzazione degli investimenti programmati	Maggiori spese per investimenti e possibili sanzioni da parte delle autorità concedenti, necessità di maggiori risorse finanziarie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Definizione dei requisiti di progetto con il coinvolgimento di tutti gli enti interessati, al fine di contenere i tempi autorizzativi e di valutare gli impatti economico-finanziari</li> <li>- Attivazione con ampio anticipo delle procedure di affidamento dei lavori</li> <li>- Adozione di soluzioni tecniche e organizzative finalizzate ad assicurare la costruzione delle opere programmate nel rispetto dei progetti approvati e dei requisiti normativi e tecnici</li> </ul>
Rischi operativi / di continuità operativa	Gestione non adeguata delle infrastrutture in esercizio / manutenzione (conservativa ed evolutiva) per il mantenimento delle migliori condizioni di esercizio e sicurezza	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perdita / indisponibilità di parte dell'infrastruttura</li> <li>- Interruzione di servizio</li> <li>- Danni reputazionali</li> <li>- Danni economici e patrimoniali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adozione di soluzioni tecniche e organizzative finalizzate al mantenimento della sicurezza delle infrastrutture e degli utenti</li> <li>- Revisione periodica dello status delle infrastrutture (anche ricorrendo a società esterne e indipendenti) e conseguente aggiornamento dei piani di manutenzione pluriennale</li> </ul>
	Rischi a persone e mezzi	Impatto reputazionale Impatti economici, patrimoniali e finanziari	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Safety &amp; security management system</li> <li>- Investimenti progressivi in safety e sicurezza e formazione dello staff</li> <li>- Adozione di soluzioni tecniche e organizzative</li> </ul>

Fattori di rischio	Impatti	Azioni di mitigazione
		<p>finalizzate al monitoraggio costante del rispetto degli standard di sicurezza</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisione periodica delle coperture assicurative</li> </ul>
<p>Mancato/errato funzionamento dei sistemi (blocco delle operazioni) e della sicurezza informatica (cybercrime, perdita di dati)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ridotta operatività del business con potenziale impatto negativo sugli obiettivi economico finanziari</li> <li>- Maggiori costi per sanzioni da parte delle autorità garanti, contenziosi, danni di immagine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adozione di standard e policy di sicurezza in ambito IT volte a garantire il corretto funzionamento dei sistemi e la sicurezza informatica (rif. piani di sicurezza, e piano di disaster recovery e business continuity)</li> <li>- Attività periodiche di vulnerability assessment e penetration test</li> <li>- Livelli di servizio differenziati in funzione della criticità del servizio</li> <li>- Coperture assicurative</li> </ul>

## Rapporti con parti correlate

Con riferimento ai rapporti con parti correlate, si rinvia alla nota n.10.4 "Rapporti con parti correlate" del bilancio consolidato semestrale abbreviato.



## Eventi significativi in ambito legale e concessorio

Di seguito si riporta una descrizione dei principali contenziosi in essere e degli eventi regolatori di rilievo per le società concessionarie del Gruppo, in aggiunta a quanto già descritto nella Relazione Finanziaria Annuale 2019 cui si rinvia. Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione dei contenziosi in essere possano emergere oneri significativi a carico delle società del Gruppo in eccedenza a quanto già stanziato nei fondi per accantonamenti della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 30 giugno 2020.

### Attività autostradali italiane

#### *Interlocuzioni con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, 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 - già in occasione della Relazione Finanziaria Annuale 2019 approvata il 29 maggio 2020 e della successiva relazione trimestrale approvata il 10 giugno 2020 - aveva evidenziato che, pur continuando a confidare in una rapida e positiva soluzione della vicenda in funzione degli sviluppi: (i) sia delle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, (ii) sia del quadro normativo e/o regolamentare, anche avuto riguardo all'eventuale esito dei ricorsi promossi che interessano le norme contenute nel Decreto Milleproroghe, la società stessa ha comunque la facoltà di avvalersi di tutti gli strumenti convenzionali a tutela, come confermato dai pareri resi dai propri consulenti.

Successivamente alla nota inviata il 13 maggio 2020 con la quale Autostrade per l'Italia, nel richiamare la propria proposta del 5 marzo 2020, ha ribadito l'urgenza di pervenire alla definizione concordata del procedimento di contestazione, Autostrade per l'Italia e Atlantia hanno inviato una nuova nota congiunta alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 10 giugno 2020. Con tale ultima nota, le Società, dopo aver ripercorso le richieste avanzate dalla Ministra nell'ambito dell'incontro tenutosi il 5 giugno 2020 al fine di addivenire ad una positiva conclusione concordata del procedimento, hanno integrato la precedente proposta, "al fine di rendere più significativo ed evidente l'interesse pubblico al suo accoglimento".

Con nota del 22 giugno 2020 inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autostrade per l'Italia ha confermato nuovamente tale convincimento "fermi i diritti maturati e maturandi dalla Scrivente, anche ai sensi dell'art. 9 bis della Convenzione Unica sottoscritta nel 2007" ed affermato che "ove tale ferma convinzione fosse smentita dagli esiti dei contenziosi, i presupposti per l'applicazione del sopra menzionato art. 9 bis si sarebbero pertanto certamente verificati e non potranno reputarsi rinunziati".

Tuttavia, il 29 giugno 2020, il Tar Aosta ha pronunciato sentenza di rigetto del ricorso presentato dalla società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta avverso il provvedimento con cui il MIT aveva riconosciuto un incremento tariffario per l'anno 2020 pari allo 0% e posto l'obbligo a carico della stessa, come delle altre concessionarie interessate dalla modifica normativa di cui all'art. 13 del D.L. Milleproroghe, di presentare entro il 30 marzo 2020 l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) in conformità al nuovo sistema tariffario di cui alle delibere ART, ritenendo – tra l'altro – non fondati i profili di incompatibilità comunitaria e le questioni di incostituzionalità poste dalla società verso l'art. 13 del D.L. Milleproroghe.

L'8 luglio 2020, la Corte Costituzionale, all'esito dell'udienza tenutasi nella medesima giornata in ordine alle questioni di legittimità relative al Decreto Genova sollevate da Autostrade per l'Italia e rimesse dal TAR Liguria alla sua cognizione, con un comunicato ha reso noto di ritenere *"non fondate le questioni relative all'esclusione legislativa di Aspi dalla procedura negoziata volta alla scelta delle imprese alle quali affidare le opere di demolizione e di ricostruzione. La decisione del Legislatore di non affidare ad Autostrade la ricostruzione del Ponte è stata determinata dalla eccezionale gravità della situazione che lo ha indotto, in via precauzionale, a non affidare i lavori alla società incaricata della manutenzione del Ponte stesso"*.

Sempre l'8 luglio 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato per il giorno successivo Autostrade per l'Italia, stante *"la necessità di consentire una compiuta quanto definitiva valutazione dell'ultima proposta transattiva pervenuta in data 10 giugno"*.

Facendo seguito all'incontro tenutosi il 9 luglio 2020 al quale hanno partecipato rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, che hanno fornito i contenuti per un possibile accordo per la definizione condivisa della procedura di contestazione rispondente all'interesse pubblico, 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:

- a) l'impegno ad assumere ad integrale proprio carico e senza alcun riconoscimento economico l'importo indicato dai rappresentati 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);
- b) l'impegno ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nn. 16 e 71, con un incremento tariffario annuo pari all'1,75% a partire dal 1° gennaio 2021, come indicato dai rappresentati del Governo, oltre al recupero degli impatti negativi dovuti al Covid-19;
- c) l'impegno a presentare entro 7 giorni dall'accettazione della nuova proposta l'aggiornamento del PEF coerente con quanto indicato;
- d) 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;

- e) l'impegno a definire e a condividere nuovamente con il Concedente un piano di verifiche assistito da un adeguato sistema di penalità;
- f) 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 D.L. 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 Atlantia e Autostrade per l'Italia 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, Atlantia e Autostrade per l'Italia 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 dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo"*.

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 come meglio specificato nel successivo paragrafo a ciò dedicato.

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 2020. Anche su tali elementi sarà fornito il dovuto riscontro.

A seguito della disponibilità indicata nella citata lettera del 14 luglio 2020 a favorire l'ingresso di un soggetto a partecipazione statale nel capitale di Autostrade per l'Italia, Atlantia ha avviato una serie di interlocuzioni con Cassa Depositi e Prestiti (CDP). Allo stato si rilevano concrete difficoltà nel proseguimento positivo delle trattative, non solo per concordare la definizione di meccanismi volti alla determinazione di un valore di mercato di Autostrade per l'Italia, ma anche per effetto di richieste avanzate da parte di CDP su ulteriori impegni al di fuori di quanto rappresentato nella lettera del 14 luglio 2020.

Restando ferma la volontà della Società di dare corso a quanto delineato nella lettera del 14 luglio 2020, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha ritenuto di dover individuare – con spirito di buona fede – anche soluzioni alternative idonee comunque a giungere ad una separazione tra Atlantia e Autostrade per l'Italia, che diano certezza al mercato, sia in termini di tempi che di trasparenza, nonché della doverosa tutela dei diritti di tutti gli investitori e stakeholder coinvolti. In particolare, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la possibilità di procedere:

- a) alla vendita tramite un processo competitivo internazionale – gestito da advisor indipendenti – dell'intera quota dell'88% detenuta in Autostrade per l'Italia, al quale potrà partecipare CDP congiuntamente ad altri investitori istituzionali di suo gradimento, come già ipotizzato nella lettera;
- b) alla scissione parziale e proporzionale di una quota fino all'88% di Autostrade per l'Italia mediante creazione di un veicolo beneficiario da quotare in borsa, creando quindi una public company contendibile.

Le suddette due operazioni potranno essere condotte da Atlantia in parallelo, fino ad un certo punto. Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha già convocato una riunione straordinaria per il 3 settembre 2020 per esaminare e approvare il progetto di scissione.

*Giudizi di rinvio davanti alla Corte Costituzionale delle questioni di legittimità costituzionale sollevate da Autostrade per l'Italia nell'ambito dei ricorsi avverso i provvedimenti del Commissario Straordinario per la Ricostruzione*

L'8 luglio 2020 si è svolta davanti alla Corte Costituzionale l'udienza pubblica finalizzata alla pronuncia sulla legittimità costituzionale delle norme del Decreto Genova e dei relativi provvedimenti del Commissario, già oggetto dei 4 ricorsi pendenti davanti al TAR Liguria (oltre a quello presentato da Pavimental) relativi a (i) procedura di affidamento dei lavori di demolizione e ricostruzione del viadotto; (ii) procedura di affidamento della direzione lavori e attività connesse; (iii) richiesta del Commissario Straordinario di consegna dei tronchi autostradali funzionalmente connessi ai lavori di ricostruzione del viadotto; (iv) richiesta del Commissario Straordinario delle somme relative alla ricostruzione e demolizione del viadotto. Tali provvedimenti erano stati censurati da Autostrade per l'Italia sotto vari profili di contrasto sia con le norme della Costituzione sia con vari principi del diritto comunitario e le



relative questioni, essendo state ritenute dal TAR Liguria rilevanti e non manifestamente infondate, erano state rimesse alla Consulta con le ordinanze del 6 dicembre 2019.

All'esito della suddetta udienza, dapprima con comunicato dell'8 luglio 2020 e poi con il deposito della sentenza n. 168/2020 (con le motivazioni) avvenuto il 27 luglio 2020, la Corte Costituzionale ha ritenuto in parte non fondate e in parte inammissibili le questioni di legittimità relative alle norme del decreto Genova, sollevate da Autostrade per l'Italia e rimesse dal TAR Genova alla sua cognizione.

Le ragioni che hanno spinto la Corte Costituzionale a ritenere che il Decreto Genova non sia costituzionalmente illegittimo, consentendo, in particolare, l'estromissione di Autostrade per l'Italia S.p.a. dalle attività di demolizione e ricostruzione del Ponte, possono rinvenirsi nella "urgenza di avviare i lavori per il ripristino del tratto autostradale e i dubbi sull'opportunità di affidarli al concessionario alla luce della gravità del crollo del viadotto autostradale denominato Ponte Morandi, nonché dei primi risultati delle indagini amministrative in merito". La Corte afferma che "D'altra parte, l'esclusione di ASPI dalla gara per l'affidamento dei lavori, oltre a essere una naturale conseguenza di ciò, è coerente con la normativa europea in materia di contratti pubblici ed è stata anche funzionale a una maggiore apertura alla concorrenza del settore delle costruzioni autostradali". Inoltre "La sentenza spiega che l'estromissione di ASPI dalle attività di demolizione e ricostruzione del viadotto si è compiuta attraverso due passaggi. Anzitutto, il legislatore ha previsto che, per tali attività, non fosse attivata la convenzione di cui ASPI è parte e, dunque, che non fosse fatto valere l'obbligo di quest'ultima di fornire le prestazioni di demolizione e ricostruzione, nonostante ASPI ne avesse la volontà. In secondo luogo, si è precluso al commissario straordinario, incaricato di provvedere alla realizzazione dei lavori, di avviare una negoziazione con ASPI per l'affidamento dei lavori stessi".

Tra le questioni dichiarate inammissibili, la Corte Costituzionale ha poi individuato quella "che riguarda l'addebito ad ASPI dei costi della ricostruzione e degli espropri, poiché il Tar non ha chiarito a che titolo è stato effettuato l'addebito: se a titolo definitivo, oppure di mera anticipazione provvisoria, in attesa di eventuali accertamenti in merito a responsabilità risarcitorie della concessionaria".

#### *Contenzioso avverso i provvedimenti adottati dal Commissario Straordinario ai sensi del decreto-legge 109/2018*

Con riferimento ai ricorsi in appello promossi in data 5 gennaio 2020, dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Commissario Straordinario, avverso le ordinanze con cui il TAR Liguria ha rigettato le questioni pregiudiziali sollevate dalle amministrazioni nell'ambito dei relativi giudizi di primo grado, l'udienza pubblica di discussione è stata fissata per l'8 ottobre 2020.

#### *Aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario di Autostrade per l'Italia*

In relazione alla procedura di aggiornamento del Piano Economico Finanziario e facendo seguito all'invio del documento di aggiornamento del piano economico finanziario per il periodo regolatorio 2020 – 2024, avvenuto con nota dell'8 aprile nonché al tavolo tecnico attivato con i rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, Autostrade per l'Italia, in data 19 giugno 2020, ha inviato al Concedente un documento tecnico contenente un quadro sinottico degli approfondimenti affrontati negli incontri svoltisi tra maggio e giugno 2020, con indicazione di quanto ancora da approfondire e di quanto da verificare con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Successivamente con lettera del 15 luglio 2020, facendo seguito al confronto tenutosi il 14 luglio 2020 (cfr paragrafo Interlocuzioni con la

Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze circa il procedimento di contestazione di grave inadempimento e la eventuale soluzione negoziale dello stesso) all'esito del quale sono state individuate in modo concordato le misure ritenute idonee a soddisfare l'interesse pubblico ai fini della definizione del procedimento di grave inadempimento avviato il 16 agosto 2018, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare entro il 23 luglio 2020 il Piano economico finanziario adeguato. Il Piano economico finanziario è stato trasmesso nei termini.

#### *Incremento tariffario 2019 e 2020*

Con riferimento all'incremento tariffario del 2019, autorizzato dal MIT/MEF nella misura dello 0,81% e volontariamente sospeso dalla Società per tutto il 2019, Autostrade per l'Italia ha sempre in via volontaria deciso di prorogare la sospensione dell'incremento di cui sopra da ultimo fino al 31 dicembre 2020. Relativamente all'incremento tariffario 2020, lo stesso è sospeso fino al perfezionamento dell'iter di approvazione, attualmente in corso, del piano economico finanziario aggiornato sulla base del modello dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Entrambi gli incrementi tariffari di cui sopra, troveranno riconoscimento nell'ambito del piano finanziario aggiornato.

#### *Verifica straordinaria gallerie – Circolare ministeriale n. 6736/6IAI del 19.7.1967 – Apertura procedimento di contestazione di grave inadempimento ai sensi degli art. 8 della Convenzione Unica*

In data 22 luglio 2020, all'esito di un'attività ispettiva straordinaria condotta dal Concedente, relativa all'accertamento della corretta attuazione del programma di verifiche svolte da Autostrade per l'Italia sulle gallerie ricomprese nella rete della stessa gestita, con particolare riferimento a quelle della Regione Liguria, lo stesso Concedente ha trasmesso una comunicazione di "avvio di procedura di accertamento ai sensi dell'art. 8 della Convenzione vigente", in relazione ad asserite "criticità operative, ritardi e mancata ottemperanza alle disposizioni impartite".

La suddetta contestazione prende avvio da un rapporto informativo dell'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma, nel quale sono dettagliate le presunte criticità evidenziate nel corso dei sopralluoghi effettuati in alcune tratte autostradali, ricadenti nelle province di Genova e Pescara.

In particolare, i presunti inadempimenti concernono (i) la mancata adozione, nel corso delle ispezioni eseguite, della metodologia di cui alla circolare n. 6736 del 19.7.1967, la quale prevede di effettuare le indagini su tutta la superficie della galleria con smontaggio delle canaline; (ii) mancata osservanza dei termini e modalità prescritti dalla circolare suddetta che avrebbe determinato "forti ritardi nell'acquisizione dello stato conoscitivo delle infrastrutture e la necessità di ripetere le ispezioni precedentemente eseguite unilateralmente, al fine di individuare difetti nella struttura che potessero creare pregiudizio alla sicurezza della circolazione"; (iii) mancata attuazione dei termini di ultimazione previsti nel cronoprogramma dei lavori da eseguire, con particolare riferimento a 4 Gallerie individuate nello stesso rapporto informativo; (iv) slittamento dei termini di ultimazione del programma di ispezioni indicati da Autostrade per l'Italia.

Con la richiamata nota di avvio del procedimento del 22 luglio 2020, il Concedente ha assegnato ad Autostrade per l'Italia un termine di 30 giorni per provvedere in ordine agli accertamenti indicati e fornire le proprie giustificazioni sui singoli fatti rilevati.

Tenuto conto che l'art. 8 della Convenzione Unica prevede che il concessionario debba provvedere, entro il termine fissato dal Concedente in ordine agli accertamenti, adempiendo ovvero fornendo le proprie giustificazioni, Autostrade per l'Italia, al fine di evidenziare il reale stato di attuazione dei lavori sulle gallerie e di chiarire la propria posizione circa l'ottemperanza alle norme, sta elaborando le proprie puntuali controdeduzioni nelle quali sarà peraltro precisato che la stessa ha provveduto all'integrale verifica di tutte le gallerie.

#### *Indagine della Procura di Genova sul crollo di una sezione del Viadotto Polcevera*

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

Sono stati disposti dal Giudice per le Indagini Preliminari (GIP) due incidenti probatori. Il primo, volto ad accertare lo stato dei luoghi e delle cose al momento del crollo, si è concluso con il deposito da parte dei periti del primo elaborato il 31 luglio 2019, cui è seguita l'udienza del 20 settembre 2019 per l'esame dello stesso. Avuto, invece, riguardo al secondo incidente probatorio, il cui scopo è quello di accettare le cause che hanno provocato il crollo, in occasione dell'udienza del 14 luglio 2020, dopo il giuramento di un nuovo membro del collegio peritale, il GIP ha prorogato ulteriormente sia il termine per la conclusione delle operazioni peritali sino al 15 ottobre 2020 sia, conseguentemente, quello per il deposito dell'elaborato peritale al 31 ottobre 2020, con fissazione del calendario delle udienze per la discussione a partire dal 1º dicembre 2020.

#### *Indagine della Procura di Genova su altri ponti e viadotti gestiti da Autostrade per l'Italia e iniziative adottate*

Nell'ambito di un secondo procedimento istruito dalla Procura di Genova in cui si ipotizza per una serie di ipotesi di falso in relazione alla materiale predisposizione dei report di sorveglianza aventi ad oggetto alcuni ponti e viadotti della rete di Autostrade per l'Italia, risultano, tra gli altri, indagati quattro dirigenti e un dipendente della stessa Società.

Secondo l'accusa, alcuni report predisposti dai tecnici responsabili dei collaudi, dei controlli e delle progettazioni sarebbero stati edulcorati al fine di far apparire le condizioni manutentive dei viadotti migliori di quelle reali.

I reati contestati sono quelli previsti dagli artt. 81, 110 e 479 c.p. (concorso continuato in "falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici").

## 2. Relazione intermedia sulla gestione

Nel mese di settembre 2019, il GIP ha emesso un'ordinanza applicativa di una misura cautelare personale (arresti domiciliari) e di una misura interdittiva (sospensione dall'esercizio dell'attività lavorativa per un periodo di 12 mesi) nei confronti, tra gli altri, di due dei predetti dirigenti di Autostrade per l'Italia. Avverso le suddette misure, i legali degli indagati hanno proposto riesame, all'esito del quale la misura degli arresti domiciliari è stata sostituita con quella della sospensione dall'esercizio di un pubblico servizio per la durata di un anno ed il divieto di esercitare attività professionale analoga a quella svolta sempre per la durata di un anno, mentre è stata confermata quella interdittiva che, a seguito, del successivo rigetto del ricorso per Cassazione è divenuta esecutiva.

La Società, una volta avuta contezza dei provvedimenti interdittivi, ha tempestivamente avviato nei confronti dei quattro dirigenti indagati un procedimento disciplinare, che ha poi portato al licenziamento di tre di questi ed alla sospensione dell'esercizio dell'attività lavorativa per uno.

### *Indagine della Procura di Vasto relativa al presunto inserimento di dati non veritieri all'interno di documentazione tecnica relativa al Viadotto Giustina (A14)*

Il procedimento penale in oggetto nasce come uno stralcio di quello precedente a seguito della trasmissione degli atti per competenza dalla Procura di Genova alla Procura di Vasto.

In data 26 giugno 2020, il PM precedente presso il Tribunale di Vasto ha trasmesso al GIP la richiesta di proroga delle indagini preliminari sino al 3 febbraio 2021 per il procedimento in epigrafe, instaurato nei confronti dell'allora Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio, dell'ex Direttore VIII Tronco e dell'allora RUP (Responsabile Unico del procedimento) di Autostrade per l'Italia, per i reati di cui agli artt. 110 e 479 c.p. ("falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici").

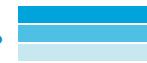
### *Indagine della Procura di Genova relativa all'installazione di barriere integrate sicurezza e antirumore su A12*

Nella giornata del 10 dicembre 2019, la Guardia di Finanza di Genova ha effettuato plurimi accessi presso le sedi di Genova e di Roma di Autostrade per l'Italia, SPEA e Pavimental al fine di sequestrare documentazione tecnica (i.e., progetti, relazione di calcolo, certificazioni di collaudo) e organizzativa (i.e. ordini di servizio e articolazioni organizzative succedutesi dal 2013 ad oggi) in merito all'installazione e manutenzione di barriere antirumore modello Integautos.

L'inchiesta vede coinvolti in qualità di indagati, per le rispettive cariche ricoperte all'epoca dei fatti, il Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio, il Direttore Centrale Operations, il Condirettore Generale Nuove Opere di Autostrade per l'Italia e l'Amministratore Delegato di SPEA Engineering S.p.A. , per i reati di cui agli artt. 110 ("concorso di persone nel reato"), 81 ("reato continuato"), 356 ("frode nelle pubbliche forniture") e 432 ("attentato alla sicurezza dei trasporti") del codice penale.

### *Indagine della Procura di Genova relativa all'evento occorso il 30 dicembre 2019 nella galleria Bertè sull'A26*

A seguito del crollo avvenuto in data 30 dicembre 2019 di una parte della volta della galleria Bertè situata in A26, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova ha aperto, fra gli altri, un fascicolo di indagine per la presunta omissione delle ispezioni trimestrali previste dalla Circolare 9 luglio 1967 n. 6736 del Ministro dei Lavori Pubblici e ha acquisito presso gli uffici sia della Direzione Generale di Roma di Autostrade per l'Italia sia della Direzione del Primo Tronco competente, tramite delega alla Guardia di Finanza, documentazione relativa ai ruoli e alle responsabilità delle funzioni aziendali di Autostrade per



l’Italia in materia di manutenzione delle gallerie e all’interlocuzione tra la menzionata società e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul tema qui di interesse.

È stato infine notificato un avviso di garanzia a carico del Direttore del Primo Tronco di Genova per il reato previsto e punito dall’art. 328 c.p. (Rifiuto di atti d’ufficio. Omissione).

#### *Gara per l'affidamento in concessione dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno*

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

#### *Contenzioso afferente alla mancata formalizzazione del piano economico finanziario e Delibera CIPE 38/2019*

In merito al ricorso presentato da Autostrade Meridionali avverso il silenzio del Concedente sulla proposta del Piano finanziario presentato per il periodo 2013 – 2022 e la Delibera CIPE 38/2019 (che disciplina il periodo transitorio tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario), Autostrade Meridionali, a seguito della dichiarazione di incompetenza del giudizio dinanzi al TAR Campania stabilita con ordinanza del 29 gennaio 2020, ha riassunto il giudizio dinanzi al TAR Lazio. L’udienza di merito è stata fissata per il 2 dicembre 2020.

#### *Ricorso avverso le delibere dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti sul nuovo sistema tariffario*

Con riferimento al giudizio pendente davanti al Consiglio di Stato avverso l’ordinanza pronunciata dal TAR Piemonte che ha ritenuto legittimo il parziale diniego espresso dall’ART all’istanza di accesso presentata da Autostrade a tutti i dati, le elaborazioni, le stime e i criteri che hanno condotto l’Autorità stessa all’adozione delle delibere impugnate, il Consiglio di Stato in data 22 giugno u.s. ha accolto il ricorso presentato da Autostrade per l’Italia e ha pertanto ordinato “l’ostensione dei dati utilizzati dall’Autorità ai fini della determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) mediante la metodologia indicata al paragrafo 16 della delibera n. 71/2019 e, più specificamente, gli elementi che hanno concorso alla definizione dei criteri di cui al paragrafo 16.5 della delibera stessa nonché dei dati ricavati sulla base di detta banca dati che hanno consentito all’Autorità di stimare il gap di efficienza e di individuare i target di recupero di efficienza annuali”.

#### *Adeguamento tariffario RAV 2020*

Raccordo Autostradale Valle d’Aosta ha promosso avanti il TAR Valle d’Aosta ricorso avverso il provvedimento del 31 dicembre 2019 con cui il MIT ha riconosciuto un incremento tariffario per l’anno 2020 pari allo 0%, ed ha posto l’obbligo a carico della stessa, come delle altre concessionarie interessate dalla modifica normativa di cui all’art. 13 del D.L. Milleproroghe, di presentare entro il 30 marzo 2020 l’aggiornamento del PEF in conformità al nuovo sistema tariffario di cui alle delibere ART.

Il suddetto Tribunale in data 29 giugno 2020 ha pronunciato sentenza di rigetto del ricorso, ritenendo legittimi i provvedimenti impugnati posto che gli stessi non avrebbero negato l’aggiornamento tariffario 2020 ma ne avrebbero rinviato la determinazione e l’applicazione ad un momento successivo

all’aggiornamento del piano economico finanziario secondo le delibere dell’ART, come previsto dall’art. 13 del DL Milleproroghe 2019.

La sentenza ha altresì esaminato anche i profili di incompatibilità comunitaria e di incostituzionalità della modifica del sistema regolatorio, ritenendo non fondate le questioni poste dalla società.

Sono in corso valutazioni relative ad un’eventuale impugnazione della sentenza davanti al Consiglio di Stato.

#### **Società Autostrada Tirrenica - Sentenza della Corte di Giustizia del 18 settembre 2019 e art. 35 del D.L. Milleproroghe**

A seguito della conversione in legge del Decreto Milleproroghe, in data 14 maggio 2020 la Società Autostrade Tirrenica ha presentato ricorso al TAR Lazio per l’accertamento, previa disapplicazione dell’art. 35, commi I e Iter del Decreto Legge 30 dicembre 2019 n. 162 convertito con modificazioni dalla Legge 28 febbraio 2020 n. 8 o previa rimessione delle questioni interpretative del diritto europeo e delle questioni incidentali di legittimità costituzionale illustrate nel ricorso stesso, della validità e vigenza delle clausole della Convenzione Unica regolatrice della concessione di società Autostrada Tirrenica.

In particolare la società nel ricorso richiede, in via principale, di accertare la validità e vigenza delle clausole convenzionali, previa disapplicazione dell’art. 35 c. I e c. I-ter del decreto Milleproroghe per contrasto con numerose norme costituzionali, nonché con le norme fondamentali del diritto comunitario ed, in particolare con i principi della certezza del diritto e del legittimo affidamento posti come base delle libertà fondamentali consacrate negli artt. 49 e ss e 63 e ss del TFUE.

In via subordinata nel ricorso si chiede di accertare la validità e vigenza delle clausole convenzionali della Convenzione Unica della Convenzione Unica, previa sottoposizione di questione pregiudiziale dinanzi alla Corte di Giustizia UE, ovvero previa sottoposizione di questione di legittimità costituzionale dinanzi alla Corte Costituzionale.

L’udienza non è ancora stata fissata.

#### **Società Autostrada Tirrenica – Incrementi tariffari anni 2014, 2016, 2017, 2018 – Ordinanze TAR Lazio**

Con riferimento ai mancati/parziali incrementi tariffari relativi agli anni 2014, 2016, 2017 e 2018, SAT ha promosso a suo tempo ricorsi al TAR del Lazio eccependo la illegittimità dei relativi decreti interministeriali MIT/MEF. L’incremento tariffario complessivo non riconosciuto per il periodo 2014 – 2018, comprensivo dell’effetto composto, è pari circa al 35%.

Tutti i ricorsi di cui sopra sono stati accolti con sentenze del TAR del 7 febbraio 2019 che hanno annullato i decreti interministeriali, ponendo a carico del MIT e del MEF di provvedere nuovamente sulle proposte di incremento tariffario.

Successivamente il TAR, su ricorso di SAT, vista l’inerzia delle Amministrazioni, con sentenze del 18 novembre 2019, ha ordinato al MIT ed al MEF di provvedere entro il termine di 60 gg sulle richieste di adeguamento.

Con successive istanze SAT ha rappresentato al TAR che il termine assegnato era scaduto senza che le Amministrazioni avessero adempiuto all’obbligo derivante delle decisioni del TAR.

Con Ordinanze pubblicate il 30 giugno u.s., il TAR Lazio ha accolto le richieste della SAT, nominando un commissario ad acta, affinché provveda, in luogo delle Amministrazioni sulle istanze di adeguamento tariffario relative agli anni 2014, 2016, 2017 e 2018, conformandosi ai principi espressi nelle sentenze del TAR entro il termine di 90 giorni.



### ***Richiesta di risarcimento dal Ministero dell'Ambiente***

Con riferimento al procedimento penale pendente dinanzi alla Corte di Cassazione – a seguito della presentazione di ricorso c.d. “per saltum” da parte della Procura di Firenze avverso la sentenza con cui il Tribunale di Firenze ha assolto il Condirettore Generale Sviluppo Rete e il Project Manager di Autostrade per l’Italia «perché il fatto non sussiste» – relativo a presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico (reati previsti e puniti dall’art. 260 «traffico organizzato di rifiuti» in relazione all’art. 186, comma 5 «utilizzo delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti anziché come rifiuti» del Testo Unico Ambientale n. 152/06; 256 comma 1, lett. a) e b) «gestione non autorizzata di rifiuti» e terzo comma «discarica abusiva» del Testo Unico Ambientale), l’udienza originariamente calendarizzata il 9 giugno 2020 è stata rinviata ad altra data, non ancora comunicata.

### ***Indagine della Procura di Ancona sulla caduta del cavalcavia della SPIO sovrastante l’A14 Bologna-Taranto***

A seguito della caduta, avvenuta in data 9 marzo 2017, del cavalcavia della SPIO sovrastante l’A14 al km 235+794, che ha causato la morte del conducente e di un passeggero di un autoveicolo e il ferimento di tre operai di una ditta subappaltatrice della Pavimental S.p.A., cui Autostrade per l’Italia aveva in precedenza affidato l’esecuzione dei lavori di ampliamento della terza corsia lungo l’A14 Bologna-Bari-Taranto nel tratto Rimini Nord–Porto Sant’Elpidio, è stato incardinato un procedimento penale per i reati previsti e puniti dagli artt. 113, 434, co. 2 e 449 c.p. (“cooperazione in crollo colposo”), 113 e 589, ultimo comma c.p. (“cooperazione in omicidio colposo plurimo”), 113 e 589-bis, co. 1 e ultimo, c.p. (“cooperazione in omicidio stradale”), a carico del Committente, dei 3 RUP (Responsabile Unico del Procedimento) succedutisi nel tempo, del Direttore e del Responsabile Esercizio del VII Tronco di Pescara e del Responsabile della Struttura “Gestione Gare e Appalti” di Autostrade per l’Italia S.p.A., nonché a carico della Società ai sensi all’art. 25-septies del D. Lgs. n. 231/2001 (“omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro”).

Nel corso della prima udienza preliminare tenutasi il 9 dicembre 2019, il Giudice dell’Udienza Preliminare ha calendarizzato la successiva udienza il 23 aprile 2020, anche al fine di definire le questioni preliminari sulla costituzione delle parti civili ed iniziare le rispettive discussioni.

Con l’entrata in vigore del D.L. 8 marzo 2020 n. 11, recante “Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l’emergenza epidemiologica da Covid-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell’attività giudiziaria”, la suddetta udienza è stata rinviata al prossimo 15 ottobre 2020.

### ***Attività autostradali estere***

#### **Cile**

##### ***Atti aggiuntivi ai contratti di concessione di Costanera Norte e Vespucio Sur***

Il 31 gennaio 2020 sono stati pubblicati i Decreti Supremi del Presidente della Repubblica cileno che hanno reso efficaci gli accordi siglati a fine 2019 tra il Ministero delle Opere Pubbliche (“MOP”) e le principali concessionarie autostradali di Santiago, tra cui Costanera Norte e Vespucio Sur, che prevedono l’eliminazione dell’incremento tariffario reale del 3,5% a partire dal 1° gennaio 2020, a fronte di

compensazione con estensione della concessione o, a discrezione del MOP, saldo per cassa. Gli accordi prevedono la facoltà per il MOP di indicare annualmente alle concessionarie se, eventualmente, applicare un adeguamento reale (fino a un massimo del 3,5%) e se compensare i mancati introiti dell'anno attraverso pagamenti per cassa trimestrali. Gli introiti non compensati attraverso pagamento trimestrale costituiscono un credito remunerato a un tasso reale del 4% annuo.

#### *Aggiornamenti tariffari 2020*

A partire da gennaio 2020 tutte le concessionarie di Grupo Costanera (Costanera Norte, Vespuco Sur, Nororiente, AMB e Litoral Central) hanno incrementato le tariffe annuali del 2,8%, per adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione registrato nel periodo dal 1º dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+2,8%).

Costanera Norte e Vespuco Sur, a seguito degli accordi con il MOP di fine 2019 sopra illustrati, non hanno applicato l'incremento tariffario reale del 3,5% iscrivendo i relativi mancati ricavi tra i crediti con l'Autorità.

A partire dal 1º gennaio 2020, le tariffe di Los Lagos sono state incrementate del 5,8% per l'effetto combinato dell'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione registrato nel periodo dal 1º dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+2,8%) e della maggiorazione tariffaria relativa al premio di sicurezza 2020 (+5,0%), diminuito del premio di sicurezza riconosciuto nel 2019 (+2,0%).

## Brasile

#### *Aggiornamenti tariffari*

Le Autorità brasiliane, a seguito della pandemia Covid-19, hanno posticipato gli incrementi tariffari previsti contrattualmente. Per Triangulo do Sol e Rodovias das Colinas, nello stato di San Paolo, l'Autorità ha stabilito il posticipo di 120 giorni della revisione tariffaria annuale contrattualmente prevista per il 1º luglio 2020. I contratti di concessione prevedono il diritto delle concessionarie al riequilibrio dei minori ricavi.

Tale posticipo si applica all'incremento tariffario del 1,9%, previsto contrattualmente e pari alla variazione registrata dall'inflazione (indice IPCA) nel periodo di riferimento 1º giugno 2019-31 maggio 2020, in quanto inferiore alla variazione registrata dall'indice IGP-M nello stesso periodo di riferimento (+6,5%); la differenza tra IPCA e IGP-M sarà oggetto di riequilibrio economico-finanziario ai sensi del contratto di concessione.

Il 27 maggio 2020 Rodovia MG050 ha concordato con l'Autorità del Minas Gerais il posticipo di 90 giorni dell'incremento tariffario, inizialmente previsto per il 13 giugno 2020. I minori ricavi saranno compensati dall'Autorità.

Tale posticipo si applica all'incremento tariffario del 2,4%, previsto contrattualmente e pari alla variazione registrata dall'inflazione (indice IPCA) nel periodo di riferimento 1º maggio 2019-30 aprile 2020.

## Attività aeroportuali italiane

### Aggiornamento tariffario 2020

L'aggiornamento tariffario per il periodo 1° marzo 2020 - 28 febbraio 2021, disposto dall'ENAC a valle della procedura di consultazione all'utenza, prevede che in media i corrispettivi dei due scali gestiti varino<sup>7</sup>, rispetto ai corrispettivi del 2019, del -0,8% per lo scalo di Fiumicino e del -2,2% per lo scalo di Ciampino.

### Proroga concessione aeroportuale

L'art. 202 del DL n.34/20 [D.L. Rilancio], come modificato dalla legge di conversione n. 77 del 17.07.2020 con il nuovo comma Ibis, ha previsto che "In considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, è prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale, in corso alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto". Conseguentemente la concessione di ADR è prorogata fino al 30 giugno 2046.

### Autorità per la Regolazione dei Trasporti – Sistemi tariffari

Il 16 luglio 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito "ART") ha pubblicato i nuovi Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, approvati con Delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020. I nuovi Modelli si applicheranno anche ai gestori con contratti di programma in deroga ed entreranno in vigore il 1° luglio 2021.

ADR procederà ad impugnare tale delibera nel solco del contenzioso al TAR Lazio già avviato con l'impugnativa della Delibera n. 118 del 1° agosto 2019 dell'ART, avente ad oggetto «Procedimento avviato con delibera n. 84/2018 – Indizione della consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 92/2017». ADR ha eccepito l'insussistenza in capo alla stessa Autorità del potere di introdurre modifiche al sistema di regolazione tariffaria previsto dal Contratto di Programma sottoscritto tra ENAC ed ADR nell'ottobre 2012, ai sensi dell'art. 17, comma 34-bis, del Decreto Legge n. 78/2009, in quanto per espressa disposizione normativa, il sistema di tariffazione previsto nei contratti di programma «in deroga» è un sistema di tariffazione "pluriennale", con modalità di aggiornamento "valide per l'intera durata del rapporto" concessorio. L'udienza di merito non è ancora stata fissata.

<sup>7</sup> Calcolo eseguito sul rapporto fra i cosiddetti "massimi ricavi" e passeggeri paganti per il dodici mesi a partire dal primo marzo.

## Azione revocatoria Alitalia in Amministrazione Straordinaria

In data 4 maggio 2020 è stato notificato ad ADR, da parte di Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria un atto di citazione davanti al Tribunale Civile di Civitavecchia, per richiedere la revoca dei pagamenti effettuati alla Società nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla Procedura medesima del 2 maggio 2017.

Il petitum dei pagamenti – effettuati ad ADR tra novembre 2016 e gennaio 2017 – di cui si chiede la revoca con conseguente dichiarazione di inefficacia e relativa restituzione ad Alitalia in A.S., è quantificato in complessivi circa 34 milioni di euro oltre interessi legali e rivalutazione monetaria. L'udienza di comparizione delle Parti indicata in atti è l'11 febbraio 2021.

## Attività aeroportuali estere

### ACA: richiesta di omologazione tariffaria

In data 25 giugno 2020 si è svolto il processo di consultazione con gli utenti (Commission Consultative Économique) per la procedura di omologazione annuale delle tariffe di Nizza e Cannes implementabili a partire da novembre 2020.

Il dossier è stato successivamente inviato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Autorité de régulation des transports) in data 30 giugno 2020.

In data 30 luglio 2020, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti non ha omologato le tariffe proposte approvando solamente la componente per i servizi di PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità). La regolamentazione francese prevede la possibilità di sottomettere una seconda proposta tariffaria entro un mese.

## Altre attività

### Spea Engineering - Indagine della Procura di Genova

Con riferimento al procedimento penale incardinato innanzi al Tribunale di Genova a seguito del già riferito crollo del Viadotto Polcevera, si ricorda che sono stati disposti dal GIP due incidenti probatori. Il primo, volto ad accettare lo stato dei luoghi e delle cose al momento del crollo, si è concluso con il deposito da parte dei periti del primo elaborato lo scorso 31 luglio, cui è seguita l'udienza del 20 settembre 2019 per l'esame dello stesso.

Avuto, invece, riguardo al secondo incidente probatorio, il cui scopo è quello di accettare le cause che hanno provocato il crollo, a seguito dell'entrata in vigore del DL 8 marzo 2020 n.11 recante "Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da Covid-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria" e del successivo DL 8 aprile n.23 recante "Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali" a causa della complessità delle operazioni peritali in corso e a causa dell'emergenza legata al Covid-19 che non ha reso possibile lo svolgimento delle riunioni collegiali calendarizzate, i termini sono stati oggetto di ulteriore proroga. Il deposito della relazione peritale, previsto per il prossimo 31 luglio 2020, è stato ulteriormente posticipato al 31 ottobre 2020. L'udienza di discussione è stata fissata per l'1 dicembre 2020.



## Electronic Transaction Consultants (ETC)

Con riferimento all'azione giudiziale avviata da ETC il 28 novembre 2012 nei confronti dell'Autorità dei Trasporti della Contea di Miami-Dade ("MDX") a seguito del mancato pagamento di servizi di gestione e manutenzione del sistema di campo e del sistema centrale di telepedaggio resi da ETC stessa, in data 8 maggio 2020 le parti hanno raggiunto un accordo transattivo che, tra l'altro pone fine in maniera definitiva al contenzioso in essere senza ammissione di responsabilità da parte di ciascuna delle parti.

## Gruppo Abertis

### Aggiornamenti tariffari 2020

#### Spagna

A partire dal 1º gennaio 2020 le concessionarie spagnole hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali determinati contrattualmente:

- a) +0,8% per le concessioni statali (Acesa, Aumar Castellana, Avasa, Aulesa) per l'adeguamento al 100% dell'inflazione calcolata come media degli indici di variazione a dodici mesi nel periodo dal 1º novembre 2018 al 31 ottobre 2019;
- b) +0,1% per le concessioni con il Governo regionale della Catalogna (Aucat, Invicat, Tunels) per l'adeguamento al 95% della variazione dell'indice di inflazione nel periodo dal 1º novembre 2018 al 31 ottobre 2019.

#### Francia

A partire dal 1º febbraio 2020 le concessionarie francesi hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali:

- a) Sanef + 0,8%, per l'effetto combinato del 70% dell'inflazione del 2019 (+0,6%) e di adeguamenti puntuali legati al recupero del congelamento degli incrementi tariffari del 2015 e della remunerazione del piano di investimenti aggiuntivo "Plan de Investissement Autoroutier" (+0,34% complessivamente);
- b) Sapn + 0,7%, per l'effetto combinato del 70% dell'inflazione del 2019 (+0,6%) e di adeguamenti puntuali legati al recupero del congelamento degli incrementi tariffari del 2015 e della remunerazione del piano di investimenti aggiuntivo "Plan de Investissement Autoroutier" (+0,32% complessivamente).

#### Italia

La revisione tariffaria annuale della concessionaria A4 - Brescia Padova prevista il 1º gennaio 2020 non è stata approvata dal MIT in pendenza dell'accordo sul piano economico-finanziario (PEF) della stessa. Le componenti tariffarie sospese nel 2020, relativamente a inflazione e qualità, verranno compensate nel calcolo tariffario del PEF in aggiornamento.

#### Cile

### Atto aggiuntivo al contratto di concessione di Autopista Central

Analogamente a quanto riportato nella sezione Attività autostradali estere, anche Autopista Central rientra tra le principali concessionarie di Santiago per le quali il 31 gennaio 2020 sono stati pubblicati i Decreti Supremi del Presidente della Repubblica cileno che hanno reso efficaci gli accordi siglati a fine 2019 con

## 2. Relazione intermedia sulla gestione

il Ministero delle Opere Pubbliche ("MOP") e che prevedono l'eliminazione dell'incremento tariffario reale del 3,5% a partire dal 1° gennaio 2020, a fronte di compensazione con estensione della concessione o, a discrezione del MOP, saldo per cassa.

### Aggiornamenti tariffari 2020

Nel 2020 le concessionarie cilene hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali contrattuali:

- a) a partire dal 1° gennaio 2020, le tariffe di Autopista Central sono state incrementate del 2,8%, per adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione nel periodo dal 1° dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+2,8%); a seguito degli accordi con il MOP di fine 2019 sugli aggiornamenti tariffari, la concessionaria non ha applicato l'incremento tariffario reale del 3,5% iscrivendo i relativi mancati ricavi tra i crediti verso l'Autorità;
- b) a partire dal 1° gennaio 2020, le tariffe di Autopista de Los Andes sono state incrementate del 6,3%, per l'effetto combinato dell'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione nel periodo dal 1° dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+2,8%) e dell'incremento tariffario reale pari al 3,5%;
- c) a partire dal 1° gennaio 2020, le tariffe di Autopista del Sol sono state incrementate dell'1,4%, per l'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione nel semestre dal 1° giugno al 30 novembre 2019;
- d) a partire dal 1° gennaio 2020 le tariffe di Rutas del Pacifico sono state incrementate del 2,8%, per l'effetto combinato dell'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione nel periodo dal 1° dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+2,8%) e della conferma del medesimo premio di sicurezza riconosciuto nel precedente anno (+5,0%);
- e) a partire dal 1° gennaio 2020 le tariffe di Elqui sono state incrementate del 2,8%, per l'effetto combinato dell'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione nel periodo dal 1° dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+2,8%), con la conferma del medesimo premio di sicurezza rispetto a quello riconosciuto nel precedente anno (+5,0%);
- f) a partire dal 1° febbraio 2020 le tariffe di Autopista Los Libertadores sono state ridotte del 1,9%, per l'effetto combinato dell'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione nel periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2019 (+3,0%), avendo perso per intero il premio di sicurezza riconosciuto nel 2019 (+5,0%).

### Brasile

#### Termine della concessione di Centrovias

Si segnala che il 3 giugno 2020 è scaduta la concessione di Centrovias e la tratta di 218 Km è stata presa in carico dal concessionario aggiudicatario della gara per il rinnovo.

### Aggiornamenti tariffari 2020

Come indicato nella sezione Attività autostradali estere, anche per Intervias, nello stato di San Paolo, l'Autorità brasiliana ha stabilito il posticipo di 120 giorni della revisione tariffaria annuale contrattualmente prevista per il 1° luglio 2020. I contratti di concessione prevedono il diritto delle concessionarie al riequilibrio dei minori ricavi.

Tale posticipo si applica all'incremento tariffario del 1,9%, previsto contrattualmente e pari alla variazione registrata dall'inflazione (indice IPCA) nel periodo di riferimento 1° giugno 2019-31 maggio

2020, in quanto inferiore alla variazione registrata dall'indice IGP-M nello stesso periodo di riferimento (+6,5%); la differenza tra IPCA e IGP-M sarà oggetto di riequilibrio economico-finanziario ai sensi del contratto di concessione.

Per quanto riguarda le tratte in concessione dall'Autorità federale ANTT:

- a) la revisione tariffaria annuale di Fluminense prevista il 2 febbraio 2020 non è stata ancora autorizzata dall'Autorità concedente (ANTT), in attesa della determinazione di altre componenti di riequilibrio. A gennaio 2020 è stato ufficializzato un atto giudiziale rettificativo degli incrementi tariffari del 16 agosto 2019, risultante in un adeguamento incrementale del +3,3% in vigore da inizio 2020;
- b) in data 4 agosto 2020 l'Autorità concedente (ANTT) ha comunicato di aver approvato la revisione tariffaria annuale, prevista a febbraio 2020, determinando le componenti di riequilibrio e in particolare quelle relative alla realizzazione del progetto "Contorno di Florianopolis" il by-pass di 50 km della città di Florianopolis. A partire dall'8 agosto 2020 le tariffe di Litoral Sul aumenteranno quindi del 44,4%.

## Argentina

La revisione tariffaria annuale di Grupo Concesionario del Oeste (GCO) e di Ausol prevista il 5 gennaio 2020 non è stata autorizzata dall'Autorità concedente.

## Porto Rico

### Aggiornamenti tariffari 2020

A partire dal 1º gennaio 2020 le concessionarie portoricane hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali:

- a) le tariffe di Metropistas sono state incrementate del +3,4%, per l'effetto combinato dell'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione USA nel periodo dal 1º dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+1,9%) e dell'incremento tariffario reale pari al 1,5%;
- b) le tariffe di Autopista de Puerto Rico (APR) sono state incrementate del +1,4%, leggermente al di sotto del limite massimo del +1,8% pari alla variazione dell'indice di inflazione di Porto Rico nel periodo dal 1º dicembre 2018 al 30 novembre 2019.

## Altre informazioni

Al 30 giugno 2020 Atlantia S.p.A. detiene n. 7.772.693 azioni proprie pari allo 0,94% del capitale sociale. Atlantia non possiede, né direttamente, né tramite società fiduciarie o per interposta persona, azioni o quote di società controllanti. Inoltre, si evidenzia che non sono state effettuate operazioni nel corso dell'esercizio su azioni o quote di società controllanti.

Nel corso del primo semestre 2020, relativamente ai piani di compensi basati su azioni riservati ad alcuni manager del Gruppo non sono state convertite stock option e stock grant.

Atlantia non ha sedi secondarie mentre ha uffici amministrativi in via A. Bergamini, 50 - 00159 Roma.

Con riferimento alla comunicazione Consob n. 2423 del 1993 in materia di procedimenti penali e ispezioni giudiziarie, non si segnalano procedimenti ulteriori che possano determinare oneri o passività potenziali ai fini del bilancio consolidato, rispetto a quelli già commentati nella nota 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Dal 2013 la Società aderisce al regime di semplificazione previsto dagli artt. 70, comma 8 e 71, comma 1-bis, del Regolamento Emissori Consob n. 11971/99 s.m.i., avvalendosi pertanto della facoltà di derogare agli obblighi di pubblicazione dei documenti informativi previsti dall'Allegato 3B dello stesso Regolamento in occasione di operazioni significative di fusione, scissione, aumenti di capitale mediante conferimento di beni in natura, acquisizioni e cessioni.

### RICHIESTA DI DIFFUSIONE DI INFORMAZIONI AI SENSI DELL'ART. 114, COMMA 5, DEL D.LGS. N° 58/1998 (TUF)

Si riporta nel seguito l'informativa integrativa richiesta da CONSOB ai sensi dell'art. 114, D. Lgs. n. 58/1998 ("TUF").

**a) *La posizione finanziaria netta della Società e del Gruppo ad essa facente capo, con l'evidenziazione delle componenti a breve separatamente da quelle a medio-lungo termine***

Le tabelle seguenti evidenziano l'ammontare dell'indebitamento finanziario netto/posizione finanziaria netta della Società e del Gruppo al 30 giugno 2020 e al 31 dicembre 2019, come richiesto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 con evidenza della modalità di rappresentazione indicata dalla Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority – ESMA del 20 marzo 2013, che non prevede la deduzione dalla posizione finanziaria netta delle attività finanziarie non correnti.

Indebitamento finanziario netto di Atlantia S.p.A.<sup>(1)</sup>

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
Disponibilità liquide	2.994	551	2.443
Mezzi equivalenti	705	-	705
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	34	46	-12
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (A)</b>	<b>3.733</b>	<b>597</b>	<b>3.136</b>
<b>Attività finanziarie correnti (B)</b>	<b>459</b>	<b>19</b>	<b>440</b>
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	4	6	-2
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	48	48	-
Derivati correnti con fair value negativo	-	1	-1
Altre passività finanziarie correnti	106	80	26
<b>Passività finanziarie correnti (C)</b>	<b>158</b>	<b>135</b>	<b>23</b>
<b>Posizione finanziaria netta corrente (D=A+B-C)</b>	<b>4.034</b>	<b>481</b>	<b>3.553</b>
Finanziamenti a medio-lungo termine	7.239	3.986	3.253
Prestiti obbligazionari	1.737	1.736	1
Derivati non correnti con fair value negativo	349	246	103
<b>Passività finanziarie non correnti (E)</b>	<b>9.325</b>	<b>5.968</b>	<b>3.357</b>
<b>Indebitamento finanziario netto come da Raccomandazione ESMA F=(E-D)</b>	<b>5.291</b>	<b>5.487</b>	<b>-196</b>
<b>Attività finanziarie non correnti (G)</b>	<b>782</b>	<b>686</b>	<b>96</b>
<b>Indebitamento finanziario netto (H=F-G)</b>	<b>4.509</b>	<b>4.801</b>	<b>-292</b>

<sup>(1)</sup> Dati indicati in valore assoluto

Al 30 giugno 2020 Atlantia S.p.A. presenta un indebitamento finanziario netto pari a 4.509 milioni di euro, in riduzione di 292 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (4.801 milioni di euro).

Le passività finanziarie non correnti, pari a 9.325 milioni di euro al 30 giugno 2020, si incrementano di 3.357 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (5.968 milioni di euro) essenzialmente per effetto dell'utilizzo integrale delle linee revolving (pari a 3.250 milioni di euro) da gennaio 2020.

Corrispondentemente, la posizione finanziaria netta corrente, pari a 4.034 milioni di euro al 30 giugno 2020, si incrementa di 3.553 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (481 milioni di euro) per il citato utilizzo delle linee revolving, nonché per l'incasso derivante dalla cessione, perfezionatasi a gennaio 2020 per un ammontare pari a 278 milioni di euro, dei crediti per obbligazioni in sterline di Aeroporti di Roma, iscritti al 31 dicembre 2019 tra le attività finanziarie non correnti per 277 milioni di euro.

## 2. Relazione intermedia sulla gestione

### Indebitamento finanziario netto del Gruppo <sup>(1)</sup>

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
Disponibilità liquide	7.211	4.172	3.039
Mezzi equivalenti	1.435	1.060	375
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di attività disponibili per la vendita	5	-	5
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (A)</b>	<b>8.651</b>	<b>5.232</b>	<b>3.419</b>
<b>Attività finanziarie correnti (B)</b>	<b>1.162</b>	<b>1.308</b>	<b>-146</b>
Scoperti di conto corrente	39	30	9
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	4.263	3.620	643
Altri debiti finanziari	643	570	73
Passività finanziarie connesse ad attività disponibili per la vendita	9	-	9
<b>Passività finanziarie correnti (C)</b>	<b>4.954</b>	<b>4.220</b>	<b>734</b>
<b>Posizione finanziaria netta corrente (D=A+B-C)</b>	<b>4.859</b>	<b>2.320</b>	<b>2.539</b>
Prestiti obbligazionari	28.649	26.628	2.021
Finanziamenti a medio-lungo termine	18.262	15.204	3.058
Altri debiti finanziari non correnti	2.097	1.994	103
<b>Passività finanziarie non correnti (E)</b>	<b>49.008</b>	<b>43.826</b>	<b>5.182</b>
<b>Indebitamento finanziario netto come da raccomandazione ESMA (F=E-D)</b>	<b>44.149</b>	<b>41.506</b>	<b>2.643</b>
<b>Attività finanziarie non correnti (G)</b>	<b>4.983</b>	<b>4.784</b>	<b>199</b>
<b>Indebitamento finanziario netto (H=F-G)</b>	<b>39.166</b>	<b>36.722</b>	<b>2.444</b>

<sup>(1)</sup> Dati indicati in valore assoluto

Al 30 giugno 2020 il Gruppo presenta un indebitamento finanziario netto pari a 39.166 milioni di euro, in aumento di 2.444 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (36.722 milioni di euro).

Le passività finanziarie non correnti, pari a 49.008 milioni di euro, si incrementano di 5.182 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (43.826 milioni di euro) in relazione al citato utilizzo delle linee revolving da parte di Atlantia S.p.A. per 3.250 milioni di euro, agli effetti dell'acquisizione e del relativo consolidamento del gruppo messicano RCO (complessivamente pari a 3.126 milioni di euro) da parte della controllata Abertis Infraestructuras, nonché la riclassifica nella quota corrente dei finanziamenti a medio-lungo termine di una porzione dei finanziamenti di Autostrade per l'Italia pari a 1.528 milioni di euro concessi da BEI e CDP, esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1 al paragrafo 69. Come noto il declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio 2020, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere dapprima protezioni aggiuntive. Solo qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero quindi la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere. Si evidenzia infine che, alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

La posizione finanziaria netta corrente risulta pari a 4.859 milioni di euro e si incrementa di 2.539 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (posizione finanziaria netta corrente di 2.320 milioni di euro) principalmente per la sopraccitata riclassifica a breve termine di finanziamenti di Autostrade per l'Italia verso BEI e CDP per 1.528 milioni di euro, l'utilizzo delle linee revolving di Atlantia S.p.A. e, in misura minore, per la cassa generata dalla gestione operativa (FFO) al netto degli investimenti del periodo.

***b) Le posizioni debitorie scadute della Società e del Gruppo ad essa facente capo, ripartite per natura (finanziaria, commerciale, tributaria, previdenziale e verso dipendenti) e le connesse eventuali iniziative di reazione dei creditori (solleciti, ingiunzioni, sospensioni nella fornitura etc.)***

Si riepilogano di seguito le posizioni debitorie di Atlantia S.p.A. al 30 giugno 2020, ripartite per natura, con evidenza di quelle scadute.

#### Atlantia S.p.A.

MILIONI DI EURO	30/06/2020	di cui scaduto
Passività finanziarie	9.483	-
Passività commerciali	8	-
Passività per imposte sul reddito	28	-
Debiti verso il personale	14	-
Debiti previdenziali	4	-
Altre passività	24	3
<b>Totale Passività</b>	<b>9.561</b>	<b>3</b>

Per Atlantia S.p.A. non si rilevano iniziative dei creditori.

Si riepilogano inoltre nel seguito le posizioni debitorie del Gruppo al 30 giugno 2020, ripartite per natura, con evidenza di quelle scadute.

#### Gruppo Atlantia

MILIONI DI EURO	30/06/2020	di cui scaduto
Passività finanziarie	53.962	-
Passività commerciali	1.674	143
Passività per imposte sul reddito	107	-
Debiti verso il personale	188	-
Debiti previdenziali	79	-
Altre passività	1.000	12
<b>Totale Passività</b>	<b>57.010</b>	<b>155</b>

Le posizioni debitorie scadute delle società del Gruppo al 30 giugno 2020 sono riconducibili prevalentemente a passività di natura commerciale originate per lo più da: mancata regolarizzazione entro

gli usuali termini contrattuali e commerciali di pagamento, contestazioni circa le prestazioni ricevute, situazioni concorsuali dei fornitori in attesa di definizione, pignoramenti di somme dovute a fornitori e compensazioni da effettuare con crediti commerciali nei confronti dello stesso soggetto. Non si rilevano posizioni scadute per situazioni di indisponibilità finanziaria da parte del Gruppo.

Non si evidenziano al 30 giugno 2020 iniziative dei creditori delle società del Gruppo per importi significativi o ritenute critiche per l'operatività delle stesse.

***c) Le principali variazioni intervenute nei rapporti verso parti correlate di codesta Società e del Gruppo ad essa facente capo rispetto all'ultima Relazione Finanziaria Annuale o semestrale approvata ex art. 154-ter del TUF***

Con riferimento alle principali variazioni intervenute nel primo semestre 2020 nei rapporti verso parti correlate si evidenzia per Atlantia S.p.A.:

- a) il citato decremento di 277 milioni di euro dei crediti per obbligazioni in sterline di Aeroporti di Roma (iscritti al 31 dicembre 2019 tra le altre attività finanziarie non correnti) a seguito della cessione a terzi, perfezionatasi a gennaio 2020;
- b) l'incremento delle attività finanziarie correnti per il finanziamento concesso ad Autostrade per l'Italia a giugno 2020, di valore nominale pari a 350 milioni di euro (scadenza prevista a dicembre 2020), nell'ambito del supporto finanziario per complessivi 900 milioni di euro, accordato da Atlantia alla controllata ad aprile 2020.

Per il Gruppo Atlantia si segnala invece il decremento delle attività commerciali verso Autogrill (9 milioni di euro al 30 giugno 2020) rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (pari a 35 milioni di euro) riconducibile al parziale incasso dei corrispettivi iscritti al 31 dicembre 2019, oltre che all'effetto del calo dei volumi di fatturato a seguito delle restrizioni alla circolazione in risposta al diffondersi della pandemia da Covid-19.

***d) L'eventuale mancato rispetto dei covenant, dei negative pledge e di ogni altra clausola dell'indebitamento del Gruppo comportante limiti all'utilizzo delle risorse finanziarie, con l'indicazione a data aggiornata del grado di rispetto di dette clausole***

Con riferimento al rispetto dei covenant, di clausole di negative pledge e di altre clausole comportanti limiti all'utilizzo delle risorse finanziarie da parte delle società del Gruppo, si evidenzia che, a seguito del downgrading al di sotto del livello Investment Grade da parte di due Agenzie di Rating su tre avvenuto l'8 gennaio 2020, alcuni contratti di finanziamento stipulati da Autostrade per l'Italia S.p.A. con la Banca Europea per gli Investimenti e con Cassa Depositi e Prestiti possono essere soggetti a richieste di rimborso anticipato. Alla data di predisposizione del presente documento, né la Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno avanzato richiesta di rimborso anticipato.

Si informa altresì che per due linee committed in essere tra Autostrade per l'Italia e Cassa Depositi e Prestiti per complessivi 1,3 miliardi di euro, quest'ultima non ha ritenuto di dare corso finora ad alcuna

erogazione, anche in ragione del rischio di revoca della concessione e delle disposizioni introdotte dall'art. 35 del DL Milleproroghe.

Si evidenzia infine che, a seguito degli impatti negativi del Covid-19 sulle situazioni economiche e finanziarie delle società del Gruppo, alcune di esse hanno avviato con i soggetti finanziatori, in via preventiva e precauzionale, la definizione di una sospensione dei covenant finanziari ("covenant holiday"). Alla data di redazione della presente Relazione finanziaria semestrale risultano già perfezionate alcune delle sospensioni richieste.

**e) Lo stato di implementazione del Piano Economico Finanziario, con l'evidenziazione degli scostamenti dei dati consuntivi rispetto a quelli previsti**

Per gli impatti derivanti dalla diffusione della pandemia da Covid-19 sui dati di traffico si veda il relativo paragrafo nell'ambito del capitolo "Andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo Atlantia". Nel capitolo "Prevedibile evoluzione della gestione" è riportata invece l'analisi di sensitività degli impatti sui ricavi e sul valore di FFO al netto degli investimenti del 2020 rispetto al 2019, come già presentata nella Relazione Finanziaria Annuale 2019 di Atlantia.

## Eventi successivi al 30 giugno 2020

In riferimento alle evoluzioni degli eventi in ambito legale e concessorio, successive al 30 giugno 2020 e fino alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria semestrale, si rinvia a quanto già commentato nel capitolo "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

**Modifiche al contratto di co-investimento in Cellnex: estensione del termine per l'esercizio dell'opzione**  
Il 9 luglio 2020 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha deliberato di procedere alla stipulazione di un atto modificativo del contratto sottoscritto il 24 luglio 2018 dalla Società con Edizione e le sue società controllate (Sintonia S.p.A. e ConnecT S.p.A., quest'ultima recentemente liquidata), a valle dell'annunciata operazione di acquisto di Abertis e cessione della quota detenuta da quest'ultima in Cellnex.

L'accordo ha ad oggetto, tra l'altro, la concessione ad Atlantia di (i) un diritto di co-investire in Cellnex Telecom S.A. (Cellnex), riacquistando fino a circa il 5,98% del capitale entro il 12 luglio 2020 e (ii) un diritto di prima offerta e un diritto di prelazione per l'ipotesi di cessione, in tutto o in parte, della partecipazione detenuta in Cellnex entro il 12 luglio 2025.

Le modifiche da apportare agli accordi preesistenti riguardano in particolar modo:

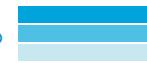
- a) il subentro di ConnecT Due S.r.l. veicolo che detiene (direttamente) la quota indirettamente detenuta da Edizione in Cellnex al posto di ConnecT S.p.A., liquidata il 10 giugno 2020 e parte dell'iniziale accordo;
- b) l'estensione del termine per l'esercizio del diritto di co-investimento (prorogato per ulteriori 12 mesi e, dunque, fino al 12 luglio 2021) che avrà ad oggetto una partecipazione del 5,98% in Cellnex ovvero del 4,7% a valle dell'aumento di capitale lanciato da Cellnex il 22 luglio 2020 a cui Atlantia non ha aderito;
- c) il riconoscimento in capo ad Atlantia di una prelazione sui diritti di opzione (non esercitati) rivenienti da eventuali futuri aumenti di capitale deliberati da Cellnex fino al 12 luglio 2025;
- d) la possibilità di esercitare il diritto di prima offerta e il diritto di prelazione limitatamente al 10% del capitale sociale di Cellnex fino al 12 luglio 2025, anziché sull'intera partecipazione in Cellnex detenuta indirettamente da Edizione (pari al 16,45%).

In ogni caso, la combinazione dell'esercizio da parte di Atlantia del diritto di prima offerta e di prelazione, da un lato, e dell'opzione di co-investimento, dall'altro lato, non potrà portare la Società ad acquistare una partecipazione in Cellnex superiore al 10% del capitale sociale (7,9% a valle del citato aumento di capitale).

### Rating di Atlantia e Autostrade per l'Italia e Aeroporti di Roma

Il 17 luglio 2020, Fitch Ratings - in relazione agli sviluppi comunicati a valle del Consiglio dei Ministri del 15 luglio - ha posto in Rating Watch Evolving (da Rating watch Negative) il merito di credito di Autostrade per l'Italia "BB+", di Atlantia (holding) "BB" e di Aeroporti di Roma "BBB-".

Parimenti, Moody's il 23 luglio 2020 ha riconfermato il merito di credito "Ba2" del gruppo Atlantia e "Ba3" di Atlantia (holding) e Autostrade per l'Italia ponendo l'outlook a Developing (da Negative).



### Emissione obbligazionaria di Azzurra Aeroporti

Il 30 luglio è stata perfezionata l'emissione obbligazionaria di Azzurra Aeroporti S.p.A. per un importo totale di 660 milioni di euro in due tranches:

- a) tranche 4 anni per 360 milioni di euro con scadenza 2024;
- b) tranche 7 anni per 300 milioni di euro, scadenza 2027.

L'emissione, che ha ottenuto da Moody's il rating 'Baa3' con outlook negativo, permette di rifinanziare integralmente il finanziamento bancario di 653 milioni di euro in scadenza nel 2021, di allungare la vita media del debito, diversificando il profilo di rimborso di Azzurra.

### ETC

A luglio 2020, nell'ambito della propria strategia di rotazione del portafoglio di attività, Atlantia ha ceduto la propria intera partecipazione in ETC, detenuta tramite Autostrade dell'Atlantico. L'incasso per il Gruppo Atlantia è pari a circa 34 milioni di dollari.

## Prevedibile evoluzione della gestione

Come ampiamente descritto nel capitolo "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", per addivenire alla chiusura della procedura di contestazione di grave inadempimento, la controllata Autostrade per l'Italia e Atlantia hanno formulato nuove proposte trasmesse in data 11, 13 e 15 luglio 2020 aderendo alle indicazioni ricevute dal Governo.

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

Come descritto nella Relazione Finanziaria Annuale 2019, a partire dalla fine di febbraio del 2020, le restrizioni alla mobilità adottate da numerosi governi a seguito dell'espansione della pandemia da Covid-19, hanno generato impatti sui volumi di traffico delle infrastrutture autostradali e aeroportuali in concessione al Gruppo, che persistono alla data di redazione del presente documento. Tale calo di traffico sta generando impatti sulla capacità delle diverse società del Gruppo di generare adeguati flussi di cassa a sostegno dei programmi di investimenti e per il servizio del debito, nonché sulla capacità in prospettiva di rispettare alcuni covenant dei contratti di finanziamento. Per far fronte agli impatti generati dal calo del traffico, il Gruppo ha tempestivamente avviato un piano di efficientamento e contenimento dei costi e revisione delle iniziative di investimento, garantendo comunque gli interventi legati alla sicurezza delle infrastrutture, e sta adottando tutte le misure di mitigazione disponibili nei vari paesi e messe a disposizione dai governi e dalle autorità.

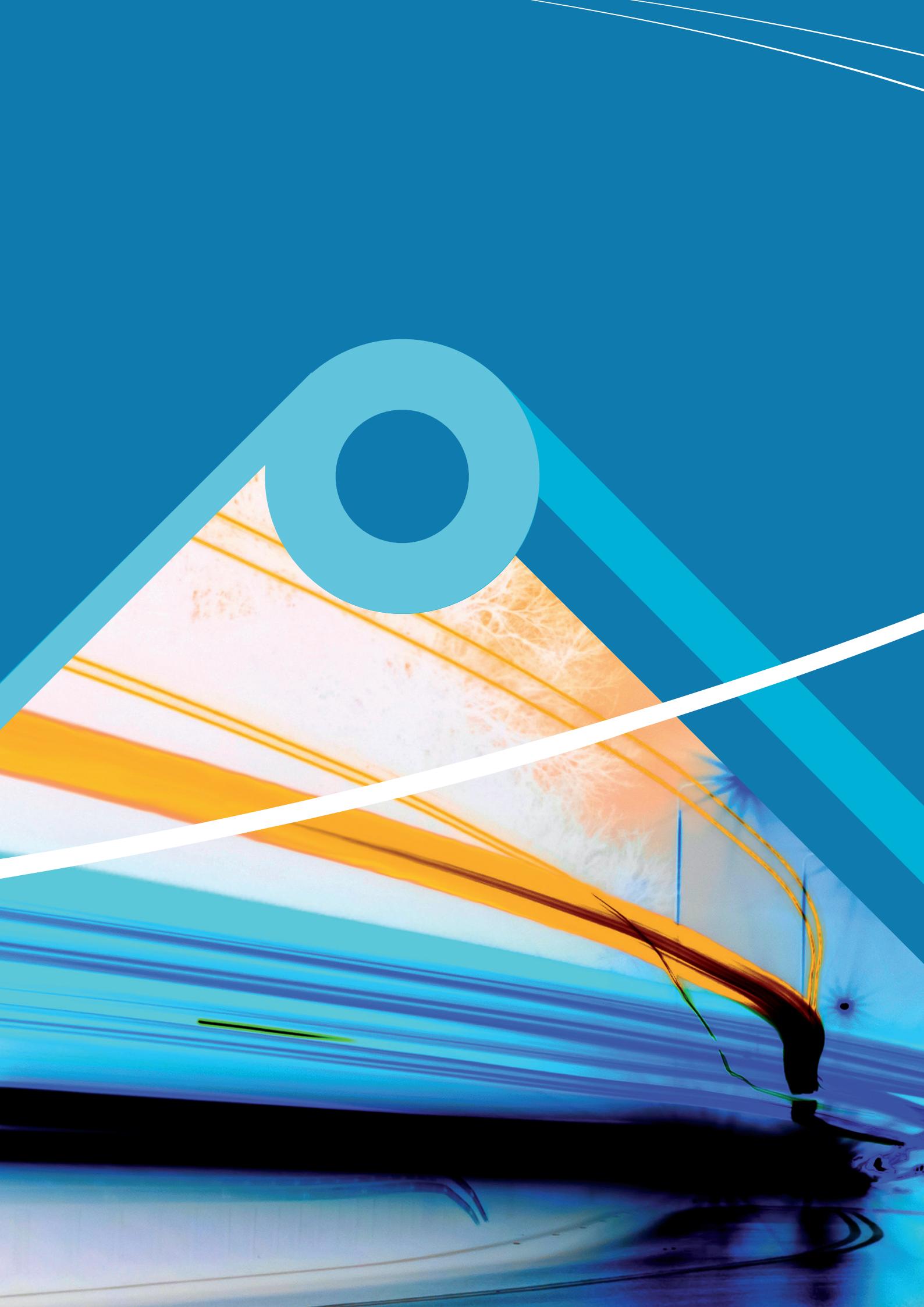
Alla data di redazione della Relazione finanziaria semestrale non è possibile prevedere l'evoluzione della situazione e i tempi di ripristino di condizioni preesistenti sul traffico e sulle attività del Gruppo.

L'effetto complessivo sul traffico dipenderà dall'evoluzione della pandemia, dalla rilevanza e dalla durata delle restrizioni alla mobilità adottate dai diversi governi, nonché dalle conseguenze sull'economia e nello specifico sul potere di acquisto e sulla propensione alla circolazione autostradale e aeroportuale.

Considerate le performance di traffico sino ad ora consuntivate, assumendo una graduale ripresa a partire dal secondo semestre 2020 nei vari paesi in cui il gruppo opera, una preliminare analisi di sensitività, porterebbe a stimare per l'esercizio 2020 una riduzione media del traffico autostradale del Gruppo di circa il 25% e aeroportuale di circa il 65%, con un potenziale impatto negativo sui ricavi nell'ordine di 3 miliardi di euro, rispetto ai dati del 2019, e una potenziale riduzione dei flussi operativi (FFO) al netto degli investimenti pari a circa 2 miliardi di euro, sempre rispetto ai dati del 2019. Rileva osservare, tuttavia, che le ipotesi alla base di detta analisi di sensitività potranno variare in funzione degli eventi e sono soggette a fattori di rischio e incertezza tali per cui gli impatti attesi potranno dunque discostarsi, anche significativamente, da quanto ipotizzato. Tali impatti sono da considerarsi solo come previsioni puramente indicative e basate sulle ipotesi sopra riportate, dovranno essere rivalutati in funzione delle prospettive di traffico conseguenti all'evolversi della situazione e, come tali, non costituiscono outlook o target.

Le società del gruppo stanno attentamente monitorando l'evolversi della situazione e le ulteriori azioni di efficientamento e di revisione del piano degli investimenti, nonché la possibilità di adesione alle misure governative disponibili nei diversi paesi in cui il gruppo opera, con l'obiettivo di mitigare gli effetti sulla redditività aziendale e sulla situazione finanziaria.

Si evidenzia infine che ai risultati del secondo semestre 2020 contribuirà anche il gruppo messicano Red de Carreteras de Occidente (RCO), consolidata attraverso Abertis Infraestructuras alla fine del primo semestre, che diversifica ulteriormente il portafoglio di attività di Atlantia.



03

6 =@ B7 =€  
7CBGC @ 85 HC  
G9A9GHF5 @ 566 F9J 5 HC

# PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

## Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

MILIONI DI EURO	NOTE	30.06.2020	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31.12.2019	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
<b>ATTIVITÀ</b>					
<b>ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>					
<b>Attività materiali</b>	<b>7.1</b>	<b>764</b>		<b>820</b>	
Immobili, impianti e macchinari		762		819	
Investimenti immobiliari		2		1	
<b>Attività immateriali</b>	<b>7.2</b>	<b>62.403</b>		<b>59.472</b>	
Diritti concessori immateriali		49.583		46.500	
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		12.341		12.426	
Altre attività immateriali		479		546	
<b>Partecipazioni</b>	<b>7.3</b>	<b>2.858</b>		<b>3.662</b>	
Partecipazioni contabilizzate al fair value		1.458		2.044	
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		1.400		1.618	
<b>Attività finanziarie non correnti</b>	<b>7.4</b>	<b>4.983</b>		<b>4.784</b>	
Diritti concessori finanziari non correnti		2.961		3.009	
Attività finanziarie non correnti per contributi		205		214	
Depositi vincolati non correnti		370		321	
Derivati non correnti con fair value positivo		453		245	
Altre attività finanziarie non correnti		994	19	995	19
<b>Attività per imposte anticipate</b>	<b>7.5</b>	<b>2.467</b>		<b>2.113</b>	
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>7.6</b>	<b>38</b>		<b>77</b>	
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>73.513</b>		<b>70.928</b>	
<b>ATTIVITÀ CORRENTI</b>					
<b>Attività commerciali</b>	<b>7.7</b>	<b>2.098</b>		<b>2.575</b>	
Rimanenze		101		96	
Attività contrattuali		49		32	
Crediti commerciali		1.948	15	2.447	47
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>7.8</b>	<b>8.646</b>		<b>5.232</b>	
Disponibilità liquide		7.211		4.172	
Mezzi equivalenti		1.435		1.060	
<b>Attività finanziarie correnti</b>	<b>7.4</b>	<b>1.162</b>		<b>1.308</b>	
Diritti concessori finanziari correnti		542		559	
Attività finanziarie correnti per contributi		30		63	
Depositi vincolati correnti		255		433	
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		118		136	
Altre attività finanziarie correnti		217		117	
<b>Attività per imposte sul reddito correnti</b>	<b>7.9</b>	<b>508</b>	7	<b>1.006</b>	7
<b>Altre attività correnti</b>	<b>7.10</b>	<b>696</b>		<b>565</b>	
<b>Attività destinate alla vendita e attività operative cessate</b>	<b>7.11</b>	<b>68</b>		<b>4</b>	
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>		<b>13.178</b>		<b>10.690</b>	
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>86.691</b>		<b>81.618</b>	

## Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

MILIONI DI EURO	NOTE	30.06.2020	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31.12.2019	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>					
<b>PATRIMONIO NETTO</b>					
<b>Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo</b>		<b>5.860</b>		<b>7.408</b>	
Capitale emesso		826		826	
Riserve e utili portati a nuovo		5.972		6.612	
Azioni proprie		-166		-166	
Utile/(Perdita) del periodo		-772		136	
<b>Patrimonio netto di pertinenza di Terzi</b>		<b>7.856</b>		<b>7.495</b>	
Capitale emesso e riserve		8.140		7.284	
Utile/(Perdita) del periodo al netto dell'acconto sui dividendi		-284		211	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO 7.12</b>		<b>13.716</b>		<b>14.903</b>	
<b>PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>					
<b>Fondi non correnti per Impegni da convenzioni</b>	<b>7.13</b>	<b>2.411</b>		<b>2.473</b>	
<b>Fondi non correnti per accantonamenti</b>	<b>7.14</b>	<b>3.106</b>		<b>2.694</b>	
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		272		291	
Fondi non correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		2.025		1.599	
Fondi non correnti per rinnovo beni in concessione		328		303	
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		481		501	
<b>Passività finanziarie non correnti</b>	<b>7.15</b>	<b>49.008</b>		<b>43.826</b>	
Prestiti obbligazionari		28.649		26.628	
Finanziamenti a medio-lungo termine		18.262	<b>8</b>	15.204	<b>9</b>
Derivati non correnti con fair value negativo		1.384		1.301	
Altre passività finanziarie non correnti		713		693	
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>7.5</b>	<b>6.975</b>		<b>6.280</b>	
<b>Altre passività non correnti</b>	<b>7.16</b>	<b>325</b>	<b>2</b>	<b>358</b>	<b>19</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>		<b>61.825</b>		<b>55.631</b>	
<b>PASSIVITÀ CORRENTI</b>					
<b>Passività commerciali</b>	<b>7.17</b>	<b>1.670</b>		<b>2.243</b>	
Passività contrattuali		1		1	
Debiti commerciali		1.669	<b>9</b>	2.242	<b>5</b>
<b>Fondi correnti per impegni da convenzioni</b>	<b>7.13</b>	<b>726</b>		<b>571</b>	
<b>Fondi correnti per accantonamenti</b>	<b>7.14</b>	<b>2.747</b>		<b>2.650</b>	
Fondi correnti per benefici per dipendenti		45		47	
Fondi correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		826		915	
Fondi correnti per rinnovo beni in concessione		86		79	
Altri fondi correnti per rischi e oneri		1.790		1.609	
<b>Passività finanziarie correnti</b>	<b>7.15</b>	<b>4.945</b>		<b>4.220</b>	
Scoperti di conto corrente		39		30	
Finanziamenti a breve termine		433		391	
Derivati correnti con fair value negativo		59		42	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		4.263		3.620	
Altre passività finanziarie correnti		151		137	
<b>Passività per imposte sul reddito corrente</b>	<b>7.9</b>	<b>107</b>		<b>283</b>	
<b>Altre passività correnti</b>	<b>7.18</b>	<b>942</b>	<b>14</b>	<b>1.117</b>	<b>23</b>
<b>Passività connesse ad attività destinate alla vendita e ad attività operative cessate</b>	<b>7.11</b>	<b>13</b>		-	
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>		<b>11.150</b>		<b>11.084</b>	
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>72.975</b>		<b>66.715</b>	
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>86.691</b>		<b>81.618</b>	

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

#### Conto economico consolidato

MILIONI DI EURO	NOTE	1° SEMESTRE 2020	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	1° SEMESTRE 2019 restated	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
<b>RICAVI</b>					
Ricavi da pedaggio	8.1	2.971		4.493	
Ricavi per servizi aeronautici	8.2	138		394	
Ricavi per servizi di costruzione	8.3	344		451	
Altri ricavi	8.4	605	34	717	55
<b>TOTALE RICAVI</b>		<b>4.058</b>		<b>6.055</b>	
<b>COSTI</b>					
<b>Materie prime e materiali</b>	8.5	<b>-162</b>		<b>-320</b>	
<b>Costi per servizi</b>	8.6	<b>-1.209</b>		<b>-1.225</b>	
<b>Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali</b>		<b>1</b>		<b>1</b>	
<b>Costo per il personale</b>	8.7	<b>-672</b>	-18	<b>-804</b>	-23
<b>Altri oneri</b>	8.8	<b>-349</b>		<b>-484</b>	
Oneri concessori		-188		-293	
Oneri per godimento beni di terzi		-15		-16	
Oneri diversi		-147		-176	
Altri costi capitalizzati		1		1	
<b>Variazione operativa dei fondi per accantonamenti</b>	8.9	<b>-565</b>		<b>77</b>	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		-322		126	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo beni in concessione		-30		-28	
Accantonamenti dei fondi per rischi e oneri		-213		-21	
<b>Utilizzo fondo per Impegni da convenzioni</b>	8.10	<b>165</b>		<b>214</b>	
<b>Ammortamenti</b>		<b>-1.789</b>		<b>-1.951</b>	
Ammortamento attività materiali	7.1	-93		-100	
Ammortamento diritti concessori immateriali	7.2	-1.634		-1.793	
Ammortamento altre attività immateriali	7.2	-62		-58	
<b>(Svalutazioni) Ripristini di valore</b>	8.11	<b>-200</b>		<b>-10</b>	
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>-4.780</b>		<b>-4.502</b>	
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>-722</b>		<b>1.553</b>	
<b>Proventi finanziari</b>		<b>561</b>		<b>425</b>	
Proventi finanziari rilevati ad incremento di diritti concessori finanziari e attività finanziarie per contributi		130		140	
Dividendi da partecipazioni valutate al fair value		70		70	
Altri proventi finanziari		361		215	
<b>Oneri finanziari</b>		<b>-1.271</b>		<b>-986</b>	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		-23		-45	
Altri oneri finanziari		-1.248		-941	
<b>Utili (Perdite) su cambi</b>		<b>8</b>		<b>37</b>	
<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>	8.12	<b>-702</b>		<b>-524</b>	
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	8.13	<b>-28</b>		<b>2</b>	
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>-1.452</b>		<b>1.031</b>	
<b>Proventi (Oneri) fiscali</b>	8.14	<b>395</b>		<b>-278</b>	
Imposte correnti sul reddito		-54		-473	
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		9		35	
Imposte anticipate e differite		440		160	
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>-1.057</b>		<b>753</b>	
<b>Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate</b>	8.15	<b>1</b>		<b>-1</b>	
<b>UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO</b>		<b>-1.056</b>		<b>752</b>	
<i>di cui:</i>					
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo		-772		594	
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza di Terzi		-284		158	
EURO		1° SEMESTRE 2020		1° SEMESTRE 2019 restated	
<b>Utile base per azione di pertinenza del Gruppo</b>	8.16	<b>-0,95</b>		<b>0,73</b>	
di cui:					
- da attività operative in funzionamento		-0,95		0,73	
- da attività operative cessate		-		-	
<b>Utile diluito per azione di pertinenza del Gruppo</b>	8.16	<b>-0,95</b>		<b>0,73</b>	
di cui:					
- da attività operative in funzionamento		-0,95		0,73	
- da attività operative cessate		-		-	

## Conto economico complessivo consolidato

MILIONI DI EURO		1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019 restated
<b>Utile/(Perdita) del periodo</b>	(A)	<b>-1.056</b>	<b>752</b>
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-122	-617
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di net investment hedge		37	-53
Utili/(Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro		-818	146
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		-40	-41
Effetti fiscali		26	180
<b>Altre componenti del conto economico complessivo del periodo riclassificabili nel conto economico</b>	(B)	<b>-917</b>	<b>-385</b>
Utili/(Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		2	-1
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value di partecipazioni		-586	-179
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di fair value hedge		193	141
Effetti fiscali		4	1
<b>Altre componenti del conto economico complessivo del periodo non riclassificabili nel conto economico</b>	(C)	<b>-387</b>	<b>-38</b>
<b>Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo</b>	(D)	<b>-16</b>	<b>23</b>
Effetto fiscale su riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo	(E)	10	-4
<b>Totale delle altre componenti del conto economico complessivo del periodo</b>	(F=B+C+D+E)	<b>-1.310</b>	<b>-404</b>
<i>di cui relative ad attività operative cessate</i>		-	2
<b>Risultato economico complessivo del periodo</b>	(A+F)	<b>-2.366</b>	<b>348</b>
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		<b>-1.533</b>	210
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		<b>-833</b>	138

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO												
MILIONI DI EURO	CAPITALE ENNESSO	RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO	RISERVA DA VALUTAZIONE STRUMENTI FINANZIARI DI CASH-FLOW HEDGE	RISERVA DA VALUTAZIONE FINANZIARI DI NET INVESTMENT HEDGE	RISERVA PER DIFFERENZE CAMPIONI SU CONVERSAZIONE DI ATTIVITA' PASSIVATE DI SOCIETÀ CONSOLIDATE IN VALUTE FUNZIONALI DIVERSE DALL'EURO	RISERVA PER VALUTAZIONE DI PARTECIPAZIONI AL FAIR VALUE	ALTRI SERVIZI E UTILI PORTATI A NUOVO	AZIONI PROPRIE	UTILI (PERDITA) DEL PERIODO	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
<b>Saldo al 31/12/2018 restated</b>	<b>826</b>	<b>6.957</b>	<b>-185</b>	<b>-26</b>	<b>-460</b>	<b>-422</b>	<b>8.050</b>	<b>-167</b>	<b>775</b>	<b>8.391</b>	<b>8.477</b>	<b>16.868</b>
Risultato economico complessivo del periodo	-	-384	-348	-20	60	-177	101	-	594	210	138	348
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni												
Distribuzione dividendi di Atlantia S.p.A. (par a euro 0,90 per azione)	-	49	-	-	-	-	49	-	-687	-736	-	-736
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	88	-	-	-	-	88	-	-88	-	-	-
Dividendi, distribuzione di riserve e rimborsi di capitale a soci Terzi	-	13	-	-	-	-	13	-	-	13	51	64
Rivalutazione monetaria (IAS 29)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63	63
Variazioni del perimetro di consolidamento	-	8	-	7	-	-	1	-	-	8	-19	-11
Riclassifiche e altre variazioni												
<b>Saldo al 30/06/2019 restated</b>	<b>826</b>	<b>6.633</b>	<b>-533</b>	<b>-39</b>	<b>-400</b>	<b>-599</b>	<b>8.204</b>	<b>-167</b>	<b>594</b>	<b>7.886</b>	<b>8.008</b>	<b>15.894</b>
Saldo al 31/12/2019	<b>826</b>	<b>6.612</b>	<b>-436</b>	<b>-28</b>	<b>-572</b>	<b>-489</b>	<b>8.137</b>	<b>-166</b>	<b>136</b>	<b>7.408</b>	<b>7.495</b>	<b>14.903</b>
Risultato economico complessivo del periodo	-	-761	-54	14	-301	-579	159	-	-772	-1.533	-833	-2.366
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni												
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	136	-	-	-	-	136	-	-136	-	-	-242
Dividendi, distribuzione di riserve e rimborsi di capitale a soci Terzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	17	21
Rivalutazione monetaria (IAS 29)	-	4	-	-	-	-	4	-	-	-	1.400	1.400
Variazioni del perimetro di consolidamento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche e altre variazioni	-	-19	-	-	-	-	-19	-	-	-19	19	-
<b>Saldo al 30/06/2020</b>	<b>826</b>	<b>5.972</b>	<b>-490</b>	<b>-14</b>	<b>-873</b>	<b>-1.068</b>	<b>8.417</b>	<b>-166</b>	<b>-772</b>	<b>5.860</b>	<b>7.856</b>	<b>13.716</b>

## Rendiconto finanziario consolidato

MILIONI DI EURO	NOTE	1° SEMESTRE 2020	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	1° SEMESTRE 2019 restated	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
<b>FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO</b>					
<b>Utile/(Perdita) del periodo</b>		<b>-1.056</b>		<b>752</b>	
<b>Rettificato da:</b>					
Ammortamenti		1.789		1.951	
Variazione operativa dei fondi (*)		558		-105	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		23		45	
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie e delle partecipazioni contabilizzate al fair value	<b>8.12</b>	195		31	
Dividendi percepiti e quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		28		38	
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti		200		10	
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di partecipazioni e altre attività non correnti		-35		-1	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		-440		-160	
Altri oneri (proventi) non monetari		-150		-44	
Variazione attività e passività commerciali e altre attività e passività non finanziarie		-141	<b>10</b>	-277	43
<b>Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]</b>	<b>9.1</b>	<b>971</b>		<b>2.240</b>	
<b>FLUSSO MONETARIO DA/(PER) PER ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO</b>					
Investimenti in attività in concessione	<b>7.2</b>	-525		-687	
Investimenti in attività materiali	<b>7.1</b>	-59		-94	
Investimenti in altre attività immateriali	<b>7.2</b>	-49		-34	
Contributi su attività in concessione		2		4	
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)		54		58	
Investimenti in partecipazioni		-		-4	
Acquisizioni di capitale aggiuntivo e/o investimenti in società consolidate al netto delle disponibilità liquide nette apportate		-1.199		48	
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		157		6	
Variazione netta delle altre attività non correnti		30		50	
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		-303		-649	
<b>Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]</b>	<b>9.1</b>	<b>-1.892</b>		<b>-1.302</b>	
<b>FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA</b>					
Dividendi corrisposti da Atlantia		-		-735	
Dividendi corrisposti da società del Gruppo a soci Terzi		-16		-233	
Distribuzione di riserve e rimborsi di capitale a soci Terzi	<b>7.12</b>	-220		-455	
Emissione di prestiti obbligazionari	<b>7.15</b>	2.138		3.922	
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti per leasing)	<b>7.15</b>	5.710		3.028	
Accensioni di debiti per leasing	<b>7.15</b>	14		26	
Rimborsi di prestiti obbligazionari	<b>7.15</b>	-1.688		-667	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti per leasing)	<b>7.15</b>	-1.746		-7.290	
Rimborsi di debiti per leasing	<b>7.15</b>	-17		-15	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		225		89	
<b>Flusso di cassa netto da / (per) attività finanziaria [c]</b>	<b>9.1</b>	<b>4.400</b>		<b>-2.330</b>	
Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [d]		-69		16	
<b>Incremento / (decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti del periodo [a+b+c+d]</b>		<b>3.410</b>		<b>-1.376</b>	
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO PERIODO</b>		<b>5.202</b>		<b>5.073</b>	
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO</b>		<b>8.612</b>		<b>3.697</b>	

(\*) La voce non include gli utilizzi del fondo per rinnovo beni in concessione e include gli utilizzi dei fondi rischi

3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

Informazioni aggiuntive al Rendiconto finanziario consolidato

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019 restated
Imposte sul reddito corrisposte / (rimborsate)	-410	213
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati	87	78
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti	904	843
Dividendi incassati	70	110
Utili su cambi incassati	12	10
Perdite su cambi corrisposte	8	5

Riconciliazione delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019 restated
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO PERIODO</b>	<b>5.202</b>	<b>5.073</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.232	5.032
Scoperti di conto corrente	-30	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connessi ad attività destinate alla vendita e ad attività operative cessate	-	41
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO</b>	<b>8.612</b>	<b>3.697</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	8.646	3.673
Scoperti di conto corrente	-39	-10
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connessi ad attività destinate alla vendita e ad attività operative cessate	5	34

# Note illustrative

## I. INFORMAZIONI GENERALI

Il core business del Gruppo Atlantia (nel seguito anche Gruppo) è rappresentato dalla gestione di concessioni aventi ad oggetto la realizzazione, la gestione, il miglioramento e il mantenimento di infrastrutture autostradali e aeroportuali in Italia e all'estero. Per maggiori informazioni sui contratti di concessione del Gruppo si rinvia a quanto riportato nella nota n. 4.

La Capogruppo è Atlantia S.p.A. (nel seguito Atlantia o Società o Capogruppo), holding di partecipazioni, le cui azioni sono quotate al Mercato Telematico Azionario gestito da Borsa Italiana S.p.A. e pertanto sottoposta alla vigilanza della Consob (Commissione Nazionale per le Società e la Borsa).

La sede legale è in Roma, Via Antonio Nibby, 20 e non dispone di sedi secondarie. La durata della Società è fissata fino al 31 dicembre 2050.

Alla data di predisposizione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato, Sintonia S.p.A. (nel seguito anche "Azione di riferimento") è l'azione che detiene la maggioranza relativa delle azioni di Atlantia. Né Sintonia S.p.A., né la sua controllante diretta Edizione S.r.l., esercitano attività di direzione e coordinamento nei confronti di Atlantia.

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia nella riunione del 4 agosto 2020.

## 2. CONTINUITÀ AZIENDALE, FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

### Continuità aziendale

Alla data di predisposizione della Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020, pur considerando le nuove proposte transattive formulate nel mese di luglio 2020 da Autostrade per l'Italia e Atlantia, nonché la disponibilità manifestata anche da parte del Governo di voler giungere ad una definizione del procedimento di grave inadempimento di Autostrade per l'Italia, descritto con maggiore dettaglio alla nota n. 10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", permangono comunque talune significative incertezze che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale principalmente riconducibili ai contenuti, alle modalità e ai tempi di attuazione per addivenire alla conclusione degli accordi.

Valutato che con comunicazione del 15 luglio 2020 il Consiglio dei Ministri "ha ritenuto di avviare l'iter previsto dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo", ai fini della redazione della Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020 Atlantia ha verificato il requisito di continuità aziendale, così come previsto dalle norme di legge e dai principi contabili.

Oltre a quanto sopra riportato, permangono i rischi di liquidità e finanziari di Autostrade per l'Italia e di Atlantia, conseguenti anche agli impatti significativi sui livelli di traffico e di ricavi delle principali società controllate del Gruppo venutisi a determinare in conseguenza del diffondersi della pandemia da Covid-19.

Nell'ambito di tale analisi sono stati valutati le incertezze e i rischi relativi alla controllata Autostrade per l'Italia, nonché i rischi di liquidità e finanziari di Atlantia, avendo riguardo all'orizzonte temporale dei 12 mesi successivi all'approvazione della Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020.

In sintesi, con riferimento ad Autostrade per l'Italia, la valutazione, effettuata al riguardo anche dal relativo Consiglio di Amministrazione, ha considerato i seguenti punti:

- a) i rapporti e i contenziosi in essere tra Autostrade per l'Italia e il Concedente, come più ampiamente esposto anche nella nota n.10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", cui si rinvia;
- b) l'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto Milleproroghe, e segnatamente dell'art. 35 ivi contenuto (come illustrato nel paragrafo "Eventi significativi in ambito regolatorio") che, fra l'altro, modifica la disciplina convenzionale in caso di "revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio";
- c) la revisione al ribasso da parte delle agenzie internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's - a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe sopra citato - del rating creditizio di Autostrade per l'Italia, portato al di sotto del livello "investment grade", e del relativo outlook (il "downgrading"), che incide sulla capacità della controllata di far ricorso al mercato del credito. Al riguardo si osserva che il declassamento sotto il livello investment grade, come già riportato nella Relazione Finanziaria Annuale 2019, espone al rischio che Banca Europea per gli Investimenti e, per una parte del suo credito, Cassa Depositi e Prestiti possano richiedere protezioni aggiuntive e, qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, possano richiedere il rimborso anticipato del debito in essere (2,1 miliardi di euro di valore nominale, di cui 1,7 miliardi di euro garantiti da Atlantia, inclusivi di penali di rimborso anticipato). L'eventuale inottemperanza a una richiesta di rimborso anticipato che fosse formulata da BEI e CDP potrebbe comportare analoghe richieste di rimborso da parte di altri creditori di Autostrade per l'Italia, ivi inclusi gli obbligazionisti;
- d) le restrizioni agli spostamenti introdotte per l'insorgere dell'emergenza epidemiologica legata alla diffusione del virus Covid-19, che hanno determinato una forte riduzione dei volumi di traffico e hanno inciso sui risultati del primo semestre 2020 e che si ritiene potranno impattare anche sui risultati 2020 e 2021. Questo fenomeno ha generato evidenti ripercussioni sulla temporanea capacità di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie dalla stessa controllate di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e del debito, nonché, unitamente al quadro regolatorio del primo semestre 2020, sulla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie.

In relazione ai punti a) e b) precedenti Autostrade per l'Italia in data 11 luglio 2020 ha formulato una nuova proposta transattiva per la chiusura della procedura di contestazione di grave inadempimento. La proposta, risultato delle numerose interlocuzioni avute con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il

MIT e il MEF, prevede specifici punti qualificanti riguardo alla transazione più dettagliatamente illustrati nella nota n. 10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

Inoltre, in data 14 luglio 2020 Atlantia e Autostrade per l'Italia hanno inviato una lettera ai rappresentanti del Governo con la quale hanno formulato la disponibilità a sottoscrivere, all'esito di una valutazione positiva dei rispettivi Consigli di Amministrazione, un accordo per una 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 dei soci di minoranza di Autostrade per l'Italia.

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 dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo".

L'evoluzione dei fatti sopra illustrati, nonché la posizione espressa dal Governo nel comunicato sopra citato, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia a ritenere ragionevolmente non probabile l'adozione da parte del Governo di un provvedimento di revoca della concessione e ragionevolmente probabile il raggiungimento di una soluzione negoziale. Nell'ipotesi in cui un provvedimento di revoca venisse adottato, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ritiene comunque di avere solide ragioni per resistere.

In relazione ai punti c) e d) precedenti e più in generale all'incertezza relativa alla capacità di Autostrade per l'Italia di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito, nonché alla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie, si ricorda che in data 10 giugno 2020 è stato sottoscritto con Atlantia il contratto relativo alla prima tranneche di 400 milioni di euro, erogati per 350 milioni di euro con scadenza dicembre 2020, del supporto finanziario riconosciuto dalla controllante per un ammontare massimo di 900 milioni di euro. Autostrade per l'Italia dispone inoltre di linee che, assieme al finanziamento di Atlantia, le consentono, unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente, di fare fronte ai fabbisogni operativi e per investimenti fino a dicembre 2021.

Nel mese di maggio 2020 Autostrade per l'Italia ha inoltre avviato l'istruttoria per poter accedere a un prestito fino a 1.250 milioni di euro assistito dalla garanzia SACE, così come previsto dall'art. I comma 7 del D.L. 23 dell'8 aprile 2020 (cosiddetto Decreto Liquidità). Autostrade per l'Italia ha ritenuto di poter accedere a tale garanzia in considerazione del suo ruolo strategico e più in particolare considerando la propria "incidenza su infrastrutture critiche e strategiche" e l'"impatto sui livelli occupazionali e mercato del lavoro". Alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria semestrale l'istruttoria è in corso.

Sempre con riferimento alla situazione finanziaria, e più in particolare al "downgrading", si segnala che alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria semestrale, né Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso anticipato.

Si segnala infine che, in considerazione del mutato contesto e della manifestata disponibilità anche da parte del Governo di voler giungere ad una definizione transattiva, in data 17 luglio 2020 Fitch ha posto il rating della controllata in Rating Watch Evolving. In data 23 luglio 2020 Moody's ha modificato l'outlook da "negative" a "developing".

Gli elementi sopra rappresentati e, in particolare, la probabilità di raggiungere un accordo con il Governo italiano, nonché le azioni intraprese a sostegno del fabbisogno finanziario, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia a ritenere i fattori di rischio e incertezza sopra descritti come ragionevolmente superabili.

Alla luce di tali circostanze, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha effettuato un aggiornamento dell'analisi e della valutazione dei fattori di rischio e incertezza ritenendo:

- a) ragionevolmente non probabile il rischio di esercizio della revoca della concessione e ragionevolmente probabile la conclusione di un accordo con il Governo italiano;
- b) in mancanza di eventuali ulteriori criticità (ad esempio il riacutizzarsi del Covid-19), ragionevolmente non probabile il manifestarsi dei rischi di liquidità e finanziari (rimborso anticipato del debito esistente di Autostrade per l'Italia e, anche per gli effetti delle garanzie esistenti, di Atlantia) per i 12 mesi successivi all'approvazione della Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020 alla luce delle azioni già intraprese e del livello di rischio residuale a seguito del comunicato del Consiglio dei Ministri del 15 luglio 2020.

In particolare, si ritiene che:

- 1) il rischio liquidità è ritenuto non probabile sulla base delle riserve di liquidità di Atlantia alla data di redazione della presente Relazione finanziaria semestrale e delle scadenze dei finanziamenti in essere (2022, escluse le linee revolving già coperte dalla liquidità esistente);
- 2) i rischi finanziari (rimborso anticipato del debito garantito da Atlantia) sono ritenuti non probabili per Atlantia, in quanto la cornice di riferimento alla soluzione transattiva tra il Governo, Autostrade per l'Italia e Atlantia porterebbe alla rinuncia della revoca. Al riguardo si segnala da ultimo quanto comunicato dalle agenzie di rating il 17 e 23 luglio 2020, in cui Fitch Ratings ha posto in Rating Watch Evolving (da Rating Watch Negative) Atlantia (holding) "BB" e Moody's ha riconfermato il merito di credito "Ba2" del Gruppo Atlantia e "Ba3" di Atlantia (holding) ponendo l'outlook a Developing (da Negative).

Pur in presenza delle significative incertezze sopra descritte, che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale, si ritiene in conclusione che sussistano i presupposti per predisporre il bilancio consolidato semestrale al 30 giugno 2020 di Atlantia in continuità aziendale, in base alle informazioni disponibili alla data ed in particolare all'evoluzione del percorso di chiusura del procedimento sopra rappresentato, all'esame e alla valutazione degli impatti dei possibili scenari alternativi, nonché sulla scorta delle azioni di ottimizzazione nella gestione finanziaria ed operativa di Atlantia e delle società del Gruppo.

Si evidenzia come la valutazione sull'esistenza del presupposto della continuità aziendale comporta un giudizio, in un dato momento, sull'esito futuro di eventi o circostanze che sono per loro natura incerti; pertanto, tale determinazione, pur formulata sulla scorta di una attenta ponderazione di tutte le informazioni allo stato disponibili, è suscettibile di essere rivista in funzione dell'evoluzione dei fatti ove non si verifichino gli eventi ad oggi ragionevolmente prevedibili ovvero emergano fatti o circostanze con-

loro incompatibili, non noti o comunque non valutabili nella loro portata alla data di redazione del presente bilancio consolidato semestrale al 30 giugno 2020.

Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia provvederà a svolgere un costante monitoraggio sull'evoluzione dei fattori presi in considerazione, così da poter assumere, laddove se ne verificassero i presupposti, le più opportune determinazioni correttive.

#### Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 è redatto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D. Lgs. n. 38/2005 e dell'art. 154-ter "Relazioni finanziarie" del Testo Unico della Finanza (TUF) e successive modifiche ed è predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), in particolare allo IAS 34 "Bilanci intermedi" (applicabile per l'informatica finanziaria infrannuale), emanati dall'International Accounting Standards Board, e alle interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), nonché ai precedenti International Accounting Standards (IAS) e alle precedenti interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore, omologati dalla Commissione Europea. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni sopra indicati è di seguito definito come gli "IFRS".

Inoltre, si è tenuto conto dei provvedimenti emanati dalla Consob (Commissione Nazionale per le Società e la Borsa) in attuazione del comma 3 dell'articolo 9 del D. Lgs. n. 38/2005 in materia di predisposizione degli schemi di bilancio.

Il bilancio consolidato semestrale è costituito dai prospetti contabili consolidati (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto e rendiconto finanziario) e dalle presenti note illustrate, applicando quanto previsto dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio" e il criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al fair value, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritti nella nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati" del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, cui si rinvia. Rispetto al bilancio consolidato annuale è prevista una informativa di bilancio sintetica in termini di forma e contenuto, come consentito dallo IAS 34. Pertanto, per una più completa informativa, il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato deve essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019. Si evidenzia, inoltre, che nel corso del primo semestre 2020 non sono entrati in vigore nuovi principi contabili o interpretazioni, ovvero modifiche ai principi contabili o interpretazioni già in essere, che abbiano comportato un impatto sui valori contabili del bilancio consolidato.

La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Nel conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

Gli IFRS sono applicati coerentemente con le indicazioni fornite nel "Conceptual Framework for Financial Reporting" e non si sono verificate criticità che abbiano comportato il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1, paragrafo 19.

Si evidenzia inoltre che la Consob, con Delibera n. 15519 del 27 luglio 2006, ha richiesto l'inserimento nei citati prospetti di bilancio, qualora di importo significativo, di sottovoci aggiuntive a quelle già specificatamente previste nello IAS 1 e negli altri IFRS, al fine di evidenziare distintamente dalle voci di riferimento: (i) gli ammontari delle posizioni e delle transazioni con parti correlate, nonché, relativamente al conto economico, (ii) i componenti positivi e/o negativi di reddito rilevanti derivanti da eventi e operazioni il cui accadimento non risulti ricorrente ovvero da operazioni o fatti che non si ripetano frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività.

A tal proposito si precisa che:

- a) nel corso del primo semestre 2020, non sono state poste in essere operazioni non ricorrenti, atipiche o inusuali con terzi o con parti correlate che abbiano impatti significativi sui dati economico-finanziari del Gruppo. Pertanto, i prospetti contabili consolidati evidenziano solo i saldi principali dei rapporti con parti correlate intercorsi nel periodo di riferimento;
- b) il bilancio consolidato semestrale abbreviato del primo semestre 2020, così come quello comparativo del 2019, include gli effetti economici e patrimoniali conseguenti l'evento non ricorrente occorso nel 2018, relativo al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia gestita da Autostrade per l'Italia, come più ampiamente descritto nella nota n. 8.17 cui si rinvia.

Con riferimento alla pandemia da Covid-19, in relazione alla Raccomandazione emanata in data 20 maggio 2020 dallo European Securities and Markets Authority (ESMA), nonché al Richiamo di attenzione n. 8/2020 emanato dalla Consob in data 16 luglio 2020, affinché sia fornita al mercato un'informativa rilevante, affidabile e trasparente sugli impatti attuali e attesi sulla situazione patrimoniale finanziaria, sulla performance economica e sui flussi finanziari dell'emittente, l'informativa presentata nelle presenti note illustrate è stata integrata ove opportuno. Inoltre, è stata predisposta la nota n. 8.18 che descrive gli impatti sui risultati economici operativi del Gruppo a seguito dalle restrizioni normative alla mobilità adottate da numerosi governi in relazione all'espansione a livello globale della pandemia da Covid-19.

A partire dal bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, tutti i valori sono espressi in milioni di euro, salvo quando diversamente indicato. L'euro rappresenta la valuta funzionale della Capogruppo e delle principali società controllate e quella di presentazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio o periodo. A tal riguardo, si evidenzia che:

- a) i prospetti consolidati di conto economico, di conto economico complessivo, di rendiconto finanziario nonché il prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato presentano delle variazioni rispettivamente dei saldi del 1º semestre 2019 e del 30 giugno 2019 rispetto a quanto pubblicato nell'informativa finanziaria al 30 giugno 2019, riconducibili al completamento del processo di identificazione e valutazione dei fair value delle attività e passività derivanti dall'operazione di acquisizione del gruppo Abertis, come più ampiamente descritto nella nota n. 6 del bilancio consolidato dell'esercizio 2019 cui si rinvia;
- b) per una migliore rappresentazione contabile dei flussi del primo semestre 2019, alcuni proventi finanziari di natura non monetaria sono stati esclusi dal flusso di cassa netto da attività di esercizio e con pari importo riclassificati nella voce "Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti".

### **3. PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE APPLICATI**

Come indicato nella precedente nota n.2, nella predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione già applicati nella redazione del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019. Nella nota n. 3 del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, cui si rinvia, sono analiticamente descritti i principi contabili e i criteri di valutazione applicati.

Si segnala che con decorrenza 1º gennaio 2020, è entrato in vigore l'emendamento all'IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7 in materia di "Interest Rate Benchmark Reform" che modifica alcuni dei requisiti richiesti per l'applicazione dell'hedge accounting, prevedendo deroghe temporanee agli stessi, al fine di mitigare l'impatto derivante dall'incertezza della riforma degli Interbank Offered Rates (IBOR), in attesa del suo completamento, sulla valutazione dell'efficacia delle coperture attraverso strumenti finanziari derivati. In particolare, l'emendamento richiede (fase 1 del progetto di implementazione previsto dallo IASB) di fornire informazioni in merito alle relazioni di copertura potenzialmente interessate dalla riforma dei tassi IBOR prevedendo una temporanea sospensione di taluni specifici requisiti di hedging previsti dall'IFRS 9.

Come previsto dagli IFRS, la redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché delle informazioni fornite nelle note illustrate, anche con riferimento alle attività e alle passività potenziali in essere alla chiusura del periodo. Tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compresa la stima della svalutazione delle attività finanziarie), dei fondi per impegni da convenzioni e per accantonamenti, dei benefici per i dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, dello stadio di completamento delle attività relative alle prestazioni di servizi che generano ricavi, delle imposte correnti, anticipate e differite. I risultati effettivi rilevati successivamente potrebbero, quindi, differire da tali stime; peraltro, le stime e le valutazioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio.

Si evidenzia, inoltre, che in sede di predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato le attività materiali e immateriali, nonché le partecipazioni in società collegate e joint venture, sono oggetto di test di impairment, ai sensi dello IAS 36, solo al verificarsi di indicatori interni o esterni circa il rischio che queste attività possano aver subito una perdita di valore, tenuto anche conto degli indicatori e dei risultati già emersi dai test di impairment effettuati in sede di predisposizione del bilancio consolidato annuale dell'esercizio precedente.

A tal fine, si è fatto riferimento anche alla citata Raccomandazione ESMA del 20 maggio 2020, in cui, in particolare, è indicato che gli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19 si presume che configurino la presenza di uno o più indicatori di impairment.

## 4. CONCESSIONI

Il core business del Gruppo Atlantia è rappresentato dalla gestione delle concessioni autostradali e aeroportuali di cui sono titolari le società del Gruppo Atlantia, aventi ad oggetto, la costruzione e la gestione, rispettivamente, di infrastrutture autostradali e aeroportuali in Italia e nel mondo.

Nel seguito si forniscono le informazioni essenziali relative alle variazioni intercorse nel primo semestre 2020 per i contratti di concessione detenuti dalle imprese del Gruppo, mentre si rimanda alla nota n. 4 del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 per la descrizione delle caratteristiche salienti degli stessi e alla nota n. 10.6 del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato per ulteriori informazioni sugli eventi regolatori intercorsi nel primo semestre 2020.

### **Gruppo Abertis**

#### **Brasile**

Si segnala che il 3 giugno 2020 è scaduta la concessione di Centrovias e la tratta di 218 km è stata presa in carico dal concessionario aggiudicatario della gara per il rinnovo.

#### **Messico**

Nel corso del primo semestre 2020 sono entrate nel perimetro di consolidamento del Gruppo, a seguito dell'acquisizione perfezionata dalla controllata Abertis Infraestructuras commentata nella successiva nota 6 cui si rinvia per i dettagli, le 5 concessioni detenute da Red de Carreteras de Occidente SAB de CV in Messico. Le nuove tratte autostradali si estendono per 876 km nel corridoio industriale tra Città del Messico e Guadalajara.

In dettaglio:

- a) la concessione detenuta da Red de Carreteras de Occidente SAB de CV con scadenza nel 2048 (FARAC I) è composta da 5 tratte per un totale di 664 km, e rappresenta il principale collegamento tra Città del Messico e Guadalajara, attraversando gli Stati di Jalisco, Michoacán, Guanajuato e Aguascalientes;
- b) la concessione detenuta da Concesionaria de Vías Irapuato Querétaro SA de CV (COVIQSA) con scadenza nel 2026, comprende una tratta di 93 km in shadow toll<sup>1</sup>, che congiunge le città di Querétaro e Irapuato;
- c) la concessione detenuta da Concesionaria Irapuato La Piedad SA de CV (CONIPSA) con scadenza nel 2025, comprende una tratta di 73 km in shadow toll<sup>1</sup>, che congiunge le città di Irapuato e La Piedad;
- d) la concessione detenuta da Concesionaria Tepic San Blas S de R.L. de CV (COTESA) con scadenza nel 2046, comprende una tratta di 31 km, che collega lo Stato del Nayarit alla costa del Pacifico;
- e) la concessione detenuta da Autovías de Michoacan SA de CV (AUTOVIM), con scadenza nel 2039, prevede la costruzione di una tratta di 15 km che collegherà la città di Zamora, nello Stato del Michoacán, ad una tratta della concessione FARAC I.

<sup>1</sup> Il concessionario percepisce il pedaggio dall'ente concedente in funzione dei volumi di traffico dell'infrastruttura

## Attività aeroportuali italiane

Con riferimento alla concessionaria Aeroporti di Roma, si evidenzia che l'art. 202 del DL n.34/20 (D.L. Rilancio), come modificato dalla legge di conversione n. 77 del 17 luglio 2020, inserendo il comma 1bis, ha previsto che "in considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, è prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale, in corso alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto". La scadenza della concessione è stata quindi prorogata a giugno 2046.

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

PAESE	SOCIETÀ CONCESSIONARIA	CHILOMETRI IN ESERCIZIO	SCADENZA
<b>ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE</b>			
Italia	Autostrade per l'Italia	2.854,6	dic-38
	Autostrade Meridionali	51,6	dic-12 <sup>(1)</sup>
	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32,3	dic-32
	Tangenziale di Napoli	20,2	dic-37
	Società Autostrada Tirrenica	54,8	dic-46
	Società Italiana per azioni Traforo del Monte Bianco	5,8	dic-50
<b>ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ESTERE</b>			
Brasile	Triangulo do Sol Auto-Estradas	442,2	set-21
	Rodovias das Colinas	307,0	lug-28
	Concessionaria da Rodovia MG050	371,6	giu-32
Cile	Sociedad Concesionaria de Los Lagos	134,2	set-23
	Sociedad Concesionaria Litoral Central	80,6	nov-31
	Sociedad Concesionaria Vespuco Sur	23,5	dic-32
	Sociedad Concesionaria Costanera Norte	43,1	giu-33
	Sociedad Concesionaria Autopista Nororiente	21,5	2042 <sup>(2)</sup>
	Sociedad Concesionaria AMB	10,0	2024 <sup>(3)</sup>
	Sociedad Concesionaria Conexión Vial Ruta 78 - 68	9,0	2049 <sup>(4)</sup>
	Sociedad Concesionaria Americo Vespuco Oriente II	5,2	2052 <sup>(5)</sup>
Polonia	Stalexport Autostrada Małopolska	61,0	mar-27
<b>GRUPPO ABERTIS</b>			
Spagna	Autopistas Concesionaria Española (Acesa)	478,5	ago-21
	Infraestructuras Viàries de Catalunya (Invicat)	66,4	ago-21
	Autopistas de Catalunya (Aucat)	47,3	gen-39
	Iberistas (Iberistas-Castellana)	120,4	nov-29
	Autopistas de León (Aulesa)	37,7	mar-55
	Autopistas Vasco-Aragonesa (Avasa)	294,4	nov-26
	Túneles de Barcelona I Cadi concesionaria de la generalitat de Catalunya (Túneles)	46,4	dic-37
	Trados 45	14,4	ago-29
Francia	Société des Autoroutes du Nord-Est de la France, S.A. (Sanef)	1.396,0	dic-31
	Sociétés des Autoroutes Paris Normandie, S.A. (Sapn)	372,4	ago-33
Italia	Autostrade BS VR VI PD SpA	235,6	dic-26
Brasile	ViaPaulista S.A.	720,6	nov-47 <sup>(6)</sup>
	Centrovias sistemas rodoviários	218,2	giu-20
	Concessionaria de Rodovias do Interior Paulista (Intervias)	380,3	gen-28
	Autopista Fluminense	320,1	feb-33
	Autopista Fernão Dias	570,4	feb-33
	Autopista Régis Bittencourt	389,8	feb-33
	Autoestrada Litoral Sul	405,9	feb-33
	Autopista Planalto Sul	412,7	feb-33
Cile	Sociedad Concesionaria Autopista Central	62,3	lug-32
	Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico	141,4	mar-24 <sup>(7)</sup>
	Sociedad Concesionaria del Elqui	228,7	dic-22
	Sociedad Concesionaria Autopista los Libertadores	115,7	mar-26
	Sociedad Concesionaria Autopista del Sol	132,6	nov-21
	Sociedad Concesionaria Autopista de los Andes	92,3	lug-36
Messico	Red de Carreteras de Occidente SAB de CV (RCO - FARAC I)	663,9	apr-48
	Concesionaria de Vías Irapuato Querétaro SA de CV (COVIQSA)	93,0	giu-26
	Concesionaria Irapuato La Piedad SA de CV (CONIPSA)	73,5	set-25
	Concesionaria Tepic San Blas S de R.L. de CV (COTESA)	30,9	mag-46
	Autovías de Michoacán SA de CV (AUTOVIM)	14,8	dic-39
Porto Rico	Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico (Metropistas)	87,7	set-61
	Autopistas de Puerto Rico y Compañía (APR)	2,3	feb-44
Argentina	Grupo Concesionario del Oeste (Gco)	56,0	dic-30
	Autopistas del Sol (Ausol)	119,0	dic-30
India	Jadcherla Expressways Private Limited (Jepi)	58,0	ago-26
	Trichy Tollway Private Limited (Ttpl)	94,0	dic-26

PAESE	SOCIETÀ CONCESSIONARIA	AEROPORTO	SCADENZA
<b>ATTIVITÀ AEROPORTUALI ITALIANE</b>			
Italia	Aeroporti di Roma	Leonardo da Vinci di Fiumicino "G.B. Pastine" di Ciampino	giu-46
<b>ATTIVITÀ AEROPORTUALI ESTERE</b>			
Francia	Aéroport de la Côte d'Azur	Aéroport Nice Côte d'Azur Aéroport Cannes Mandelieu Aéroport Golfe Saint-Tropez	dic-44 dic-44 n.a.

(1) In conformità a quanto stabilito in convenzione, nel dicembre 2012 il Concedente ha chiesto ad Autostrade Meridionali di proseguire dal 1° gennaio 2013 nella gestione dell'autostrada secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione a suo tempo sottoscritta. Per informazioni circa gli esiti della procedura di gara indetta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si rinvia alla nota n. 10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

(2) Dato stimato: la concessione terminerà quando il valore attuale netto dei ricavi percepiti da inizio concessione, scontati ad un tasso del 9,5% reale, eguaglierà il valore soglia previsto in Concessione comunque non oltre il 2044.

(3) Dato stimato: la concessione terminerà quando il valore attuale netto dei ricavi percepiti da inizio concessione, scontati ad un tasso del 9,0% reale, eguaglierà il valore soglia previsto in Concessione e comunque non oltre il 2048.

(4) Dato stimato: la concessione terminerà quando il valore attuale netto dei ricavi percepiti da inizio concessione, scontati ad un tasso del 5% reale, eguaglierà il valore soglia previsto in Concessione, comunque non oltre il 2063.

(5) Dato stimato: la concessione terminerà quando il valore attuale netto dei ricavi percepiti da inizio concessione, scontati ad un tasso del 5% reale, eguaglierà il valore soglia previsto in Concessione, comunque non oltre il 2063.

(6) Include 317 km di Autovías, scaduta a luglio 2019.

(7) Dato stimato: la concessione terminerà quando il valore attuale netto dei ricavi percepiti da inizio concessione, scontati ad un tasso del 6,5% reale, eguaglierà il valore soglia previsto in Concessione.

## 5. PERIMETRO DI CONSOLIDAMENTO

I criteri e i metodi di consolidamento utilizzati per il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 sono i medesimi applicati per la predisposizione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2019 ed illustrati nella relativa nota n. 5, cui si rimanda.

Oltre alla Capogruppo, sono incluse nel perimetro di consolidamento le imprese su cui Atlantia, direttamente o indirettamente, esercita il controllo, che si realizza quando il Gruppo è esposto o ha il diritto a rendimenti variabili dall'investimento nell'impresa ed è in grado di influenzare tali rendimenti attraverso l'esercizio del proprio potere decisionale sulla stessa.

Le società controllate sono consolidate con il metodo integrale e sono elencate nell'Allegato I "Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo al 30 giugno 2020". Sono escluse dal consolidamento alcune società, elencate nel citato allegato, la cui inclusione sarebbe irrilevante, da un punto di vista quantitativo e qualitativo, ai fini di una corretta rappresentazione della situazione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo, tenuto conto della dinamica operativa non significativa delle stesse (essendo non ancora o non più operative o trattandosi di società il cui processo di liquidazione risulti pressoché concluso).

Le imprese sono incluse nel perimetro di consolidamento dalla data in cui il Gruppo ne acquisisce il controllo, mentre sono escluse dalla data in cui il Gruppo ne perde il controllo, come sopra definito.

Al fine di consentire la predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato, le società consolidate predispongono (singolarmente o per sottogruppi) uno specifico "reporting package" alla data di chiusura del bilancio, in conformità agli IFRS comunicati dalla Capogruppo.

Il perimetro di consolidamento al 30 giugno 2020 è variato rispetto a quello al 31 dicembre 2019 a seguito delle seguenti operazioni:

- a) perfezionamento dell'acquisizione in data 5 giugno 2020, da parte della controllata Abertis Infraestructuras, in partnership con Government of Singapore Investment Corporation (nel seguito GIC), del 72,3% del capitale di Red de Carreteras de Occidente (nel seguito RCO) in Messico. In particolare, a seguito di tale operazione illustrata in dettaglio nella successiva nota n. 6, Abertis Infraestructuras detiene il 51,3% del capitale di RCO, acquisito per un controvalore di 1,5 miliardi di euro, mentre GIC detiene il 21%. Il restante 27,7% del capitale di RCO è detenuto da investitori e fondi pensione locali. RCO gestisce, attraverso 5 società concessionarie controllate, 876 km di rete autostradale nel corridoio industriale tra Città del Messico e Guadalajara;
- b) acquisizione in data 28 maggio 2020 da parte di Telepass di un'ulteriore quota partecipativa pari al 59,93% del capitale sociale di Wash Out (di cui Telepass già deteneva il 10,04%), a fronte di un corrispettivo pari a circa 7 milioni di euro. La restante parte del capitale è detenuta dai soci fondatori e da altri soci di minoranza. L'operazione, rilevata contabilmente ai sensi dell'IFRS 3, ha determinato l'iscrizione di un avviamento pari a 11 milioni di euro, includendo anche la quota di terzi. Tenuto conto della non significatività di tale operazione nell'ambito del bilancio consolidato del Gruppo Atlantia, per la stessa non è presentata l'informativa completa prevista dall'IFRS 3;
- c) costituzione in data 28 maggio 2020 della società Telepass Assicura, interamente controllata da Telepass S.p.A., che svolge principalmente attività di intermediazione assicurativa nel settore delle assicurazioni e della riassicurazione, in qualità di agente;

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

d) cessione in data 29 maggio 2020 della partecipazione in Sky Valet France, precedentemente detenuta al 100% da Aéroports de la Côte d'Azur.

I tassi di cambio applicati nel periodo per la conversione dei reporting package con valute funzionali diverse dall'euro sono quelli pubblicati dalla Banca d'Italia e dalla Banca Centrale Europea e presentati nella tabella seguente, unitamente ai tassi di cambio applicati al periodo di confronto:

VALUTE	2020			2019	
	Cambio puntuale al 30 giugno	Cambio medio 1° Semestre	Cambio medio di consolidamento <sup>(1)</sup>	Cambio puntuale al 31 dicembre	Cambio medio 1° Semestre
Euro/Dollaro USA	1,120	1,102	-	1,123	1,130
Euro/Zloto polacco	4,456	4,412	-	4,257	4,292
Euro/Peso cileno	918,720	895,570	-	844,860	763,390
Euro/Real brasiliano	6,112	5,410	-	4,516	4,342
Euro/Franco svizzero	1,065	1,064	-	1,085	1,130
Euro/Rupia indiana	84,624	81,705	-	80,187	79,124
Euro/Peso argentino <sup>(2)</sup>	78,786	78,786	-	67,275	48,568
Euro/Dollaro canadese	1,532	1,503	-	1,460	1,507
Euro/Peso colombiano	4.203,450	4.065,310	-	3.688,660	3.602,820
Euro/Forint ungherese	356,580	345,261	-	330,530	320,420
Euro/Sterlina britannica	0,912	0,875	-	0,851	0,874
Euro/Kuna croata	7,571	7,534	-	7,440	7,420
Euro/Peso messicano	25,947	23,843	25,313	21,220	21,654

<sup>(1)</sup> Tasso di cambio medio dalla data di consolidamento di Red de Carreteras de Occidente (RCO).

<sup>(2)</sup> Il tasso di cambio puntuale e quello medio del peso argentino coincidono, in accordo a quanto prescritto dallo IAS 21 e dallo IAS 29 per le economie iperinflazionate.

Si riporta inoltre di seguito l'evoluzione dell'indice usato per l'indicizzazione del Peso argentino.

Indice	Variazione 1° semestre 2020	Variazione 1° semestre 2019
Indice dei prezzi al consumo:		
"Índice de precios al consumidor con cobertura nacional"	42,8%	22,4%

## 6. ACQUISIZIONI E OPERAZIONI SOCIETARIE

### 6.1 Acquisizione del controllo di Red de Carreteras de Occidente

In data 5 giugno 2020 la controllata Abertis Infraestructuras, in partnership con GIC, a seguito dell'avverarsi a far data dal 4 maggio u.s. delle condizioni sospensive previste dal contratto di acquisto sottoscritto in data 11 ottobre 2019, ha perfezionato l'acquisizione del 72,3% del capitale sociale di RCO, società di diritto messicano che gestisce, anche attraverso 5 società concessionarie controllate, 876 km di rete autostradale nel corridoio industriale tra Città del Messico e Guadalajara.

In particolare, Abertis Infraestructuras ha acquisito il 51,3% del capitale di RCO per un corrispettivo di 1.475 milioni di euro (corrispondenti a 32.824 milioni di pesos messicani, convertiti al tasso di cambio di 22,203 Pesos messicani/Euro, fissato da Abertis Infraestructuras, mediante contratti forward su tale valuta, per la copertura del pagamento in valuta locale, alla data della sottoscrizione dell'accordo per l'acquisizione) mentre GIC ha acquisito il 21% del capitale di RCO. Il restante 27,7% del capitale di RCO è detenuto da investitori e fondi pensione messicani.

Ai fini della predisposizione del presente bilancio consolidato, l'operazione è stata contabilizzata in base all'acquisition method come richiesto dall'IFRS 3, procedendo ad un'allocazione contabile provvisoria dell'operazione come consentito dal medesimo principio contabile.

Nella tabella seguente sono riportati i valori contabili delle attività e passività acquisite provvisoriamente determinati come descritto nel seguito.

MILIONI DI EURO	Valore contabile	Eliminazione avviamento preesistente e aggiustamenti da fair value	Fair value
<b>Attività nette acquisite</b>			
Attività materiali	6		6
Avviamento	5	(5)	-
Altre attività immateriali	1.799	3.922	5.721
Attività finanziarie	55		55
Attività per imposte sul reddito correnti	6		6
Attività commerciali e altre attività	24		24
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	282		282
Attività per imposte anticipate nette / (Passività per imposte differite nette)	249	(1.177)	(928)
Fondi per accantonamenti	(277)		(277)
Passività finanziarie	(1.988)		(1.988)
Passività per imposte sul reddito correnti	(3)		(3)
Passività commerciali e altre passività	(20)		(20)
<b>Totale attività nette acquisite</b>	<b>138</b>	<b>2.740</b>	<b>2.878</b>
Patrimonio netto di pertinenza di terzi			1.403
<b>Quota delle attività nette acquisite dal Gruppo</b>			<b>1.475</b>
<b>Corrispettivo totale</b>			<b>1.475</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti acquisiti			(282)
<b>Esbоро netto di cassa derivante dall'acquisizione</b>			<b>1.193</b>

In particolare, nelle more della puntuale identificazione e valutazione dei fair value delle attività acquisite e delle passività assunte nonché della definizione del piano pluriennale del gruppo acquisito, si è ritenuto opportuno procedere in via temporanea al mantenimento dei valori contabili IFRS delle attività e delle passività già rilevate nel bilancio consolidato del gruppo RCO (pari a 138 milioni di euro), eliminando il valore di avviamento già rilevato nel bilancio consolidato di RCO (pari a 5 milioni di euro) e attribuendo ad incremento dei diritti concessori immateriali, al netto delle relative imposte differite, l'intera differenza (pari a 2.740 milioni di euro) rispetto al costo dell'acquisizione. Tale allocazione provvisoria del plusvalore è stata ritenuta maggiormente chiara, prudente e rappresentativa per gli utilizzatori del bilancio, tenuto conto che sulla base delle informazioni disponibili è presumibile ritenere che la parte preponderante del valore del gruppo acquisito sia riferibile alle concessioni autostradali di cui è titolare RCO e le sue controllate, ed in particolare della principale concessione denominata "FARAC I", consentendo una rappresentazione contabile provvisoria maggiormente rappresentativa degli effetti dell'acquisizione.

Come consentito dall'IFRS 3, la rilevazione definitiva dei fair value delle attività e delle passività delle società acquisite sarà completata entro 12 mesi dalla data di acquisizione, in relazione alle attività di valutazione in corso che comporteranno principalmente la rilevazione del fair value definitivo di:

- a) attività immateriali relative ai diritti concessori;
- b) attività e passività finanziarie;
- c) connessi effetti di fiscalità differita,

e per l'eventuale ammontare residuo rispetto al costo dell'acquisizione, l'iscrizione del valore di avviamento.

Qualora le imprese acquisite fossero state consolidate integralmente dal 1º gennaio 2020 i ricavi consolidati e la perdita netta consolidata del primo semestre 2020 del Gruppo Atlantia sarebbero risultati rispettivamente pari a 4.196 milioni di euro e 1.027 milioni di euro, tenendo conto della provvisoria allocazione ai diritti concessori immateriali precedentemente indicata, con la conseguente stima dei relativi ammortamenti connessi alla durata della concessione FARAC I.

## **7. INFORMAZIONI SULLE VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA**

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 30 giugno 2020. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2019. Per il dettaglio dei saldi delle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.4.

## 7.1 Attività materiali

Milioni di euro 764 (820)

MILIONI DI EURO	COSTO ORIGINARIO	30/06/2020		COSTO ORIGINARIO	31/12/2019	
		AMMORTAMENTI CUMULATI	VALORE NETTO		AMMORTAMENTI CUMULATI	VALORE NETTO
Immobili, impianti e macchinari	2.928	-2.166	762	2.933	-2.114	819
Investimenti immobiliari	11	-9	2	11	-10	1
<b>Attività materiali</b>	<b>2.939</b>	<b>-2.175</b>	<b>764</b>	<b>2.944</b>	<b>-2.124</b>	<b>820</b>

Le attività materiali al 30 giugno 2020 presentano un valore netto pari a 764 milioni di euro, rispetto al valore netto al 31 dicembre 2019 pari a 820 milioni di euro. Nella tabella seguente sono esposte le consistenze iniziali e finali delle voci delle attività materiali, con evidenza del costo originario e degli ammortamenti cumulati a fine periodo.

Il decremento del valore netto delle attività materiali, pari a 56 milioni di euro, rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 è principalmente dovuto all'effetto combinato degli ammortamenti del periodo, pari a 93 milioni di euro, degli investimenti, pari a 59 milioni di euro e delle differenze cambio nette pari a 13 milioni di euro.

La tabella seguente riporta le variazioni intercorse nel periodo.

MILIONI DI EURO	VALORE NETTO AL 31/12/2019	VARIAZIONI DEL PERIODO					VALORE NETTO AL 30/06/2020
		INVESTIMENTI	AMMORTAMENTI	DIFFERENZE CAMBIO NETTE	RICLASSIFICHE E ALTRE RETTIFICHE	VARIAZIONE DEL PERIMETRO DI CONSOLIDAMENTO	
<b>Immobili, impianti e macchinari</b>							
Terreni	30	-	-	-	-	-	30
Terreni in locazione	5	-	-	-	-	-	5
Fabbricati	56	-	-2	-1	-	-	53
Fabbricati in locazione	115	11	-7	-1	10	-9	119
Impianti e macchinari	106	2	-19	-2	4	-	91
Impianti e macchinari in locazione	29	-	-3	-3	-11	2	14
Attrezzature industriali e commerciali	101	4	-17	-1	5	-	92
Altri beni	307	22	-38	-3	2	-	290
Altri beni in locazione	14	3	-7	-2	1	-	9
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	56	17	-	-1	-17	4	59
<b>Totale</b>	<b>819</b>	<b>59</b>	<b>-93</b>	<b>-14</b>	<b>-6</b>	<b>-3</b>	<b>762</b>
<b>Investimenti immobiliari</b>							
Fabbricati	1	-	-	1	-	-	2
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2</b>
<b>Attività materiali</b>	<b>820</b>	<b>59</b>	<b>-93</b>	<b>-13</b>	<b>-6</b>	<b>-3</b>	<b>764</b>

Si evidenzia che la voce "Investimenti immobiliari", pari a 2 milioni di euro al 30 giugno 2020, accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e che il fair value di tali attività è stimato complessivamente in circa 11 milioni di euro, secondo perizie redatte da esperti indipendenti, basate sulle indicazioni provenienti dal mercato immobiliare e applicabili alla tipologia di investimenti detenuti.

Nel corso del 2020 non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata delle attività materiali detenute dal Gruppo.

Al 30 giugno 2020 le attività materiali risultano gravate da privilegi, ipoteche o altre garanzie reali per un importo pari a 57 milioni di euro, riferibili essenzialmente al gruppo Abertis, in particolare alle società Autopistas Metropolitanas De Puerto Rico (50 milioni di euro) e A4 Trading (6 milioni di euro).

## 7.2 Attività immateriali

Milioni di euro 62.403 (59.472)

La voce è costituita da:

- a) i diritti concessori immateriali pari a 49.583 milioni di euro (46.500 milioni di euro al 31 dicembre 2019), riconducibili alle seguenti categorie:
  - 1) diritti acquisiti da terzi (pari a 34.809 milioni di euro), essenzialmente riferibili ai diritti concessori iscritti a seguito delle acquisizioni perfezionate dal Gruppo Atlantia nel corso del tempo;
  - 2) diritti rilevati a fronte dell'impegno alla realizzazione di opere infrastrutturali per le quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi (7.605 milioni di euro);
  - 3) diritti maturati a fronte di servizi di costruzione di opere per le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi (7.065 milioni di euro);
  - 4) diritti su opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio autostradali (104 milioni di euro) devolute gratuitamente alle concessionarie autostradali alla scadenza dei relativi contratti di subconcessione;
- b) l'avviamento e le altre attività a vita utile indefinita per un valore complessivo pari a 12.341 milioni di euro;
- c) le altre attività immateriali pari a 479 milioni di euro, essenzialmente costituite dalle relazioni contrattuali di Aeroporti di Roma, rilevate alla data dell'acquisizione del controllo.

MILIONI DI EURO	30/06/2020			31/12/2019				
	COSTO ORIGINARIO	AMMORTAMENTI CUMULATI	SVALUTAZIONI CUMULATE	VALORE NETTO	COSTO ORIGINARIO	AMMORTAMENTI CUMULATI	SVALUTAZIONI CUMULATE	VALORE NETTO
Diritti concessori immateriali	82.655	-32.799	-273	49.583	78.177	-31.498	-179	46.500
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	12.485	-	-144	12.341	12.481	-	-55	12.426
Altre attività immateriali	1.420	-941	-	479	1.483	-929	-8	546
<b>Attività immateriali</b>	<b>96.560</b>	<b>-33.740</b>	<b>-417</b>	<b>62.403</b>	<b>92.141</b>	<b>-32.427</b>	<b>-242</b>	<b>59.472</b>

Nel corso del primo semestre 2020 le attività immateriali evidenziano un incremento netto pari a 2.931 milioni di euro, principalmente per la variazione di perimetro derivante dal consolidamento del gruppo RCO complessivamente pari a 5.721 milioni di euro, già commentata nella nota 6, cui si rinvia.

Escludendo tale apporto, la voce si decrementa di 2.790 milioni di euro, essenzialmente per l'effetto combinato dei seguenti principali fattori:

- a) gli ammortamenti del periodo pari a 1.696 milioni di euro, prevalentemente attribuibili ai diritti acquisiti da terzi;
- b) il saldo negativo delle differenze cambio per 1.243 milioni di euro, sostanzialmente attribuibile al sensibile deprezzamento del peso cileno e del real brasiliano rispetto all'euro;
- c) la svalutazione dell'avviamento allocato alla CGU Aéroports de la Côte d'Azur per 94 milioni di euro e dei diritti concessori acquisiti relativi alla concessionaria italiana dell'A4 per 109 milioni di euro;
- d) gli incrementi per opere realizzate per 339 milioni di euro, principalmente riferiti a diritti concessori per opere con benefici economici aggiuntivi (290 milioni di euro);
- e) l'incremento, per 44 milioni di euro, dei diritti concessori senza benefici economici aggiuntivi, con corrispondente incremento dei fondi per impegni da convenzioni, in relazione all'aggiornamento della stima del valore attuale dei servizi di costruzione che saranno resi in futuro.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine periodo delle diverse categorie delle attività immateriali, nonché le relative variazioni intercorse nel primo semestre 2020.

MILIONI DI EURO	VALORE NETTO AL 31/12/2019	INCREMENTI PER OPERE REALIZZATE ACQUISIZIONI E CAPITALIZZAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	VARIAZIONI DEL PERIODO			RICLASSIFICHE E ALTRE VARIAZIONI	VARIAZIONE DEL PERIMETRO DI CONSOLIDAMENTO	VALORE NETTO AL 30/06/2020
					VARIAZIONI PER AGGIORNAMENTO VALORE ATTUALE IMPEGNI	DIFFERENZE CAMBIO NETTE	RICLASSIFICHE E ALTRE VARIAZIONI			
<b>Diritti concessori immateriali</b>										
Diritti acquistati	31.690	-	-1.210	-109	-	-1.045	-	5.483	34.809	
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi	7.550	-	-221	-	44	-3	1	234	7.605	
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	7.153	290	-200	-	-	-186	4	4	7.065	
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	107	-	-3	-	-	-	-	-	104	
<b>Totale</b>	<b>46.500</b>	<b>290</b>	<b>-1.634</b>	<b>-109</b>	<b>44</b>	<b>-1.234</b>	<b>5</b>	<b>5.721</b>	<b>49.583</b>	
<b>Avviamento e altre attività a vita utile indefinita</b>										
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	12.426	-	-	-94	-	-	-	9	12.341	
<b>Totale</b>	<b>12.426</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-94</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>9</b>	<b>12.341</b>	
<b>Altre attività immateriali</b>										
Relazioni commerciali contrattuali	198	-	-16	-	-	-	-	-	182	
Costi di sviluppo	46	27	-20	-	-	-	1	-	54	
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	15	10	-7	-	-	-	-2	-	16	
Concessioni e licenze	63	3	-10	-	-	-1	1	-	56	
Altre attività immateriali in locazione	1	-	-	-	-	-	-	-	1	
Altre	159	4	-9	-	-	-8	-2	-	144	
Attività immateriali in corso e acconti	64	5	-	-	-	-	-43	-	26	
<b>Totale</b>	<b>546</b>	<b>49</b>	<b>-62</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-9</b>	<b>-45</b>	<b>-</b>	<b>479</b>	
<b>Attività immateriali</b>	<b>59.472</b>	<b>339</b>	<b>-1.696</b>	<b>-203</b>	<b>44</b>	<b>-1.243</b>	<b>40</b>	<b>5.730</b>	<b>62.403</b>	

Nel corso del periodo non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata delle attività immateriali.

Il prospetto seguente evidenzia le componenti degli investimenti in infrastrutture autostradali e aeroportuali, esposte nel rendiconto finanziario consolidato, a fronte dei servizi di costruzione eseguiti.

MILIONI DI EURO	NOTE	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	VARIAZIONE
Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni per opere realizzate senza benefici economici aggiuntivi	7.13 / 8.10	165	214	-49
Utilizzo del fondo per rinnovo beni in concessione	7.14	16	22	-6
Incremento dei diritti concessori immateriali per opere realizzate con benefici economici aggiuntivi	8.3	290	393	-103
Incremento dei diritti concessori finanziari a fronte di opere autostradali realizzate	7.4 / 8.3	54	58	-4
<b>Investimenti in attività in concessione</b>		<b>525</b>	<b>687</b>	<b>-162</b>

Si segnala inoltre che nel corso del primo semestre 2020 sono stati rilevati nel conto economico consolidato costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 0,2 milioni di euro. Le attività di ricerca e sviluppo sono relative al miglioramento di infrastrutture, servizi offerti, livelli di sicurezza, tutela e valorizzazione dell'ambiente, software e sistemi informatici sviluppati internamente.

La voce "Avviamento e altre attività a vita utile indefinita", pari a 12.341 milioni di euro, è costituita essenzialmente:

- per 7.869 milioni di euro dall'avviamento derivante dall'acquisizione nel corso del 2018 del controllo del gruppo Abertis. Tale avviamento non è stato allocato alle singole CGU controllate del gruppo Abertis, in quanto esprime in maniera indistinta la capacità del gruppo di generare o rilevare business addizionale nella gestione delle infrastrutture in concessione e nei relativi servizi accessori (anche al di fuori del portafoglio o presenza geografica alla data di acquisizione);
- per 4.383 milioni di euro dall'avviamento allocato alla CGU relativa ad Autostrade per l'Italia, rilevato nel 2003 a seguito dell'acquisizione della partecipazione di maggioranza nella ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A.; tale importo coincide con il valore netto contabile al

1º gennaio 2004 (data di transizione agli IFRS), determinato in base ai precedenti principi contabili applicando l'esenzione prevista dall'IFRS 1;

- c) per 58 milioni di euro dall'avviamento emerso a seguito dell'acquisizione del controllo di Autopistas Trados-45, avvenuta nel corso del 2019;
- d) per 20 milioni di euro dall'avviamento emerso a seguito dell'operazione, intercorsa nel 2016, di acquisizione del controllo di ACA e sue controllate e oggetto di impairment come più ampiamente descritto nel seguito;
- e) per 11 milioni di euro dall'avviamento emerso a seguito dell'operazione, perfezionata nel corso del primo semestre del 2020, di acquisizione del controllo di Wash Out, come commentato nella precedente nota n. 5.

Conformemente a quanto richiesto dallo IAS 36, si è proceduto all'identificazione delle CGU per le quali nel corso del primo semestre 2020 si sono manifestati uno o più indicatori di possibili perdite di valore. A tal fine come previsto dalla Raccomandazione emanata in data 20 maggio 2020 dallo European Securities and Markets Authority (ESMA), nonché al Richiamo di attenzione n. 8/2020 emanato dalla Consob in data 16 luglio 2020, si è anche tenuto conto, nell'ambito dei suddetti fattori, degli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19.

Si evidenzia che, coerentemente con quanto effettuato nei precedenti esercizi, ciascuna società concessionaria rappresenta una specifica CGU, in quanto i flussi finanziari generati dalle tratte autostradali o dalle infrastrutture aeroportuali assegnate in gestione dalle specifiche concessioni sono tra loro strettamente correlati. Anche le società controllate non titolari di concessioni autostradali sono state identificate come singole CGU.

Ad esito di tale analisi, in relazione agli effetti della pandemia da Covid-19, è emersa la presenza di indicatori di impairment per tutte le CGU concessionarie autostradali ed aeroportuali del Gruppo (che includono quelle cui sono allocati i valori di avviamento precedentemente indicati), nonché per le società Pavimental e Spea Engineering.

Non sono state riscontrate, invece, indicazioni di possibili ripristini di valore relativamente alle CGU oggetto di svalutazioni in esercizi precedenti.

Si è proceduto, pertanto, allo sviluppo dei test di impairment dei valori di carico al 30 giugno 2020 del capitale investito netto di tali CGU, mediante i quali si è provveduto alla verifica della recuperabilità sia degli avviamenti iscritti in bilancio (come precedentemente descritti), sia delle altre attività immateriali e materiali riferibili alle medesime CGU.

I risultati dei test di impairment, esaminati dal Consiglio di Amministrazione, sono stati elaborati conformemente alla metodologia richiesta dallo IAS 36 (mediante la stima del valore d'uso delle singole CGU, utilizzando il metodo dell'Unlevered Discounted Cash Flow): sia per la stima dei flussi, sia per la stima dei parametri del tasso di attualizzazione, si è fatto ricorso prevalentemente a fonti esterne pubblicamente disponibili, integrate, ove appropriato, da stime basate anche su dati storici.

In particolare:

- a) per quanto attiene alla stima dei flussi, si è fatto riferimento, ove disponibili, ai piani pluriennali aggiornati elaborati dalle singole CGU, che incorporano le proiezioni di traffico, tariffe, investimenti, ricavi e costi per tutto il periodo di durata delle relative concessioni.

Con riferimento ad Autostrade per l'Italia si è fatto riferimento al Piano Economico Finanziario inviato in data 23 luglio 2020, come descritto nella nota n. 10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", il cui iter di approvazione è tuttora in corso; lo stesso piano è stato integrato con una stima aggiornata degli effetti derivanti dal possibile accordo transattivo in fase di definizione con le autorità governative, oltre agli effetti Covid-19. Si evidenzia inoltre che anche i Piani Economici Finanziari di Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e Società Autostrada Tirrenica, sui quali sono basate le stime dei flussi per i test di impairment, corrispondono a quelli presentati al Concedente lo scorso mese di giugno, predisposti in base alle delibere ART di riferimento e ad oggi ancora in corso di approvazione.

Per le CGU per le quali non risultavano disponibili piani aggiornati, come consentito anche dal paragrafo 23 dello IAS 36, si è fatto riferimento agli ultimi piani disponibili che sono stati integrati e rettificati al fine di includere la stima degli impatti derivanti dall'andamento recente delle attività condotte dalla società, in particolare per tenere conto dei riflessi derivanti dalla pandemia Covid-19. In dettaglio, con riferimento alla stima del valore recuperabile:

- 1) per tutte le CGU autostradali ed aeroportuali, ad eccezione di Aéroport Golfe de Saint-Tropez, si è proceduto alla stima del valore d'uso facendo riferimento alla stima dei flussi derivanti da tutto il periodo di residua durata delle relative concessioni (per Autostrade per l'Italia e per Aéroports de la Côte d'Azur, rispettivamente fino al 2038 e al 2044). L'utilizzo di piani pluriennali aventi un orizzonte temporale pari alla durata delle rispettive concessioni risulta maggiormente appropriato, rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (periodo limitato di proiezione esplicita con la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche dei contratti di concessione, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita dei contratti;
- 2) per l'avviamento del gruppo Abertis e per Aéroport Golfe de Saint-Tropez (CGU che include altre attività immateriali a vita utile indefinita), coerentemente ai test di impairment sviluppati nell'ambito della predisposizione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 e in relazione alle caratteristiche delle relative attività immateriali sottoposte alla verifica di recuperabilità, si è proceduto alla stima del valore d'uso utilizzando il piano pluriennale elaborato dalle società con un orizzonte di previsione esplicita di cinque esercizi, nonché provvedendo alla stima del valore terminale utilizzando il flusso operativo netto normalizzato dell'ultimo anno del quinquennio di previsione esplicita, applicando un fattore di crescita di lungo periodo (cosiddetto "g rate") in linea con l'inflazione media attesa di lungo periodo;
- 3) per le società Pavimental e Spea Engineering, dal momento che svolgono essenzialmente servizi di supporto alle concessionarie italiane del gruppo Atlantia, si è ritenuto appropriato procedere alla stima del valore d'uso utilizzando il medesimo periodo esplicito dei piani pluriennali delle società per le quali svolgono le proprie attività, senza stima del valore terminale;

b) con riferimento ai tassi di attualizzazione, si è provveduto alla determinazione degli stessi, al netto delle imposte, nel rispetto di quanto richiesto dallo IAS 36, tenuto conto delle condizioni dei mercati finanziari in essere alla data del 30 giugno 2020. Si precisa che, con riferimento ad Autostrade per l'Italia e alle relative controllate, in analogia a quanto previsto dallo IAS 37 paragrafo 92, non è stato indicato il tasso di attualizzazione, tenuto conto delle interlocuzioni ancora in corso relative alla stessa Autostrade per l'Italia (descritte nella nota 10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio").

I tassi di attualizzazione utilizzati, per ciascuna CGU o tipologia di CGU (ovvero per il gruppo Abertis, al fine del test di impairment del relativo avviamento), sono riportati nella tabella seguente.

CGU	tasso di attualizzazione al 30 giugno 2020
<b>Attività autostradali estere</b>	
Cile	7,28%
Brasile	9,60%
Polonia	6,72%
India	8,15%
<b>Gruppo Abertis</b>	
Italia	5,99%
Spagna	6,07%
Francia	5,49%
Cile	7,28%
Brasile	9,60%
Portorico	10,45%
India	8,15%
<b>Attività aeroportuali italiane</b>	
Aeroporti di Roma	6,92%
<b>Attività aeroportuali estere</b>	
Aéroports de la Côte d'Azur (Francia)	4,16%
<b>Altre attività</b>	
Pavimental / Spea Engineering	7,47%

Con riferimento al tasso di attualizzazione utilizzato per la verifica della recuperabilità dell'avviamento allocato al gruppo Abertis, si evidenzia che:

- per l'attualizzazione dei flussi relativi al quinquennio di previsione esplicita, è stato utilizzato il tasso del 6,43%, determinato sulla base della ponderazione dei tassi di attualizzazione dei singoli Paesi in cui opera il gruppo, in relazione alla stima dell'EBITDA di ciascun Paese nel quinto anno di previsione;
- per l'attualizzazione del valore terminale, è stato utilizzato il tasso di attualizzazione medio (su cui è stato applicato il fattore "g rate") dell'8,31% che tiene conto, in via prudenziale, delle possibili incertezze legate alla capacità del gruppo di mantenere, in un orizzonte temporale di lungo termine, il livello di flusso operativo netto normalizzato stimato per l'ultimo anno del quinquennio di previsione esplicita.

I risultati dei test hanno confermato la piena recuperabilità delle attività nette di tutte le CGU, inclusi gli avviamenti, a eccezione di:

- A4 (concessionaria autostradale italiana del gruppo Abertis), per cui il test di impairment ha evidenziato la parziale recuperabilità del valore contabile dei diritti concessori immateriali con la conseguente svalutazione degli stessi per un valore pari a 109 milioni di euro, rilevata nella voce

“(Svalutazioni)/Ripristini di valore” del conto economico consolidato, al lordo del relativo effetto fiscale differito pari a 34 milioni di euro;

- b) Aéroports de la Côte d’Azur, per cui il test di impairment ha evidenziato la parziale recuperabilità del valore contabile dell’avviamento con la conseguente svalutazione dello stesso per un valore pari a 94 milioni di euro, rilevata nella voce “(Svalutazioni) Ripristini di valore” del conto economico consolidato.

In aggiunta ai test sopra commentati, per le CGU cui risultano allocati gli avviamenti precedentemente indicati, sono state eseguite alcune analisi di sensitività del valore recuperabile. In particolare:

- a) per Autostrade per l’Italia, incrementando di 0,5% o anche di 1% il tasso di attualizzazione, non si evidenzia una potenziale svalutazione;
- b) per Aéroports de la Côte d’Azur:
  - 1) incrementando di 0,5% il tasso di attualizzazione, si evidenzia una potenziale ulteriore svalutazione di 120 milioni di euro;
  - 2) riducendo di 1% il tasso medio annuo di crescita dei flussi operativi netti, si evidenzia una potenziale ulteriore svalutazione di 168 milioni di euro;
- c) per il gruppo Abertis:
  - 1) incrementando di 0,5% il tasso di attualizzazione, si evidenzia una potenziale svalutazione di 1.227 milioni di euro;
  - 2) riducendo di 0,5% il fattore di crescita di lungo periodo, si evidenzia una potenziale svalutazione di 729 milioni di euro.

## 7.3 Partecipazioni

Milioni di euro 2.858 (3.662)

Al 30 giugno 2020 la voce registra un decremento di 804 milioni di euro, principalmente per l’effetto combinato dei seguenti fattori:

- a) l’impatto negativo pari a 586 milioni di euro dell’adeguamento al fair value della partecipazione in Hochtief, rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo;
- b) la cessione della partecipazione detenuta indirettamente nella concessionaria francese Alis, per un importo complessivo pari a 152 milioni di euro. Tale operazione ha generato una plusvalenza pari a 35 milioni di euro (valore di carico alla data della cessione pari a 117 milioni di euro);
- c) il decremento per 65 milioni di euro da valutazione delle partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto, derivante essenzialmente dalla rilevazione dei risultati del periodo di Getlink (15 milioni di euro) e Aeroporto di Bologna (5 milioni di euro), oltre alla rilevazione nelle altre componenti del conto economico complessivo (37 milioni di euro) in prevalenza riferibili all’incremento del fair value negativo degli strumenti finanziari di copertura di Getlink;
- d) la svalutazione pari a 35 milioni di euro della partecipazione detenuta in Aeroporto di Bologna, come più ampiamente descritto nel seguito.

Nella tabella seguente si riportano i saldi di apertura e chiusura delle partecipazioni detenute dal Gruppo, classificate per categoria, nonché le relative variazioni intervenute nel corso del periodo.

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

MILIONI DI EURO	31/12/2019 SALDO INIZIALE	VARIAZIONI DEL PERIODO					30/06/2020 SALDO FINALE
		RIVALUTAZIONI (SVALUTAZIONI)	CESSIONI E RIMBORSI DI CAPITALE	VALUTAZIONE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO	ALTRA COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	VALUTAZIONE AL FAIR VALUE	
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:							
- società collegate e controllate non consolidate	1.612	-35	-117	-27	-37	-1	1.395
- joint venture	6	-	-	-1	-	-	5
Partecipazioni contabilizzate al fair value	2.044	-	-	-	-	-586	1.458
<b>Partecipazioni</b>	<b>3.662</b>	<b>-35</b>	<b>-117</b>	<b>-28</b>	<b>-37</b>	<b>-587</b>	<b>2.858</b>

Si precisa che la valutazione in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni in imprese collegate e joint venture è effettuata utilizzando le ultime situazioni economico-patrimoniali approvate e rese disponibili dalle stesse. In caso di indisponibilità del bilancio al 30 giugno 2020, le ultime situazioni contabili approvate sono state integrate da stime, elaborate sulla base delle informazioni a disposizione e rettificate, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili applicati dal Gruppo. Si evidenzia, inoltre, che nell'ambito delle valutazioni in base al patrimonio netto delle partecipazioni acquisite si tiene anche conto dei plusvalori allocati in applicazione dell'IFRS 3.

Per la valutazione al fair value della partecipazione in Hochtief (pari a complessivi 1.331 milioni di euro al 30 giugno 2020) si è fatto riferimento al prezzo di chiusura del titolo rilevato presso la Borsa di Francoforte in data 30 giugno 2020.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni, sulla base di quanto già riportato alla nota 7.2, è stato effettuato il test di impairment relativamente alla partecipazione detenuta in Aeroporto G. Marconi di Bologna, dal momento che, anche per tale società, gli effetti della pandemia Covid-19 configurano uno o più indicatori di perdite di valore.

Il test di impairment è stato effettuato utilizzando il metodo del Dividend Discount Model, applicando un tasso di attualizzazione del 6,34% (5,38% al 31 dicembre 2019) alla stima dei dividendi attesi da tale partecipata.

I test ha evidenziato la parziale recuperabilità del valore iscritto, con la conseguente svalutazione dello stesso per un valore pari a 35 milioni di euro, rilevata nella voce "Altri oneri finanziari" del conto economico dell'esercizio.

Non sono state riscontrate indicazioni di possibili ripristini di valore relativamente alle partecipazioni oggetto di svalutazioni in esercizi precedenti.

Si rinvia all'Allegato I per l'elenco analitico di tutte le partecipazioni detenute dal Gruppo Atlantia al 30 giugno 2020, come richiesto dalla Comunicazione Consob n. DEM/6064293 del 28 luglio 2006.

## 7.4 Attività finanziarie

(quota non corrente) / Milioni di euro 4.983 (4.784)  
(quota corrente) / Milioni di euro 1.162 (1.308)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività finanziarie a inizio e a fine esercizio, con evidenza della quota corrente e di quella non corrente.

Milioni di Euro	30/06/2020			31/12/2019		
	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE	VALORE DI BILANCIO	QUOTA CORRENTE	QUOTA NON CORRENTE
Diritti di subentro	409	409	-	409	409	-
Minimo garantito	617	93	524	649	93	556
Altri diritti concessori	2.477	40	2.437	2.510	57	2.453
<b>Diritti concessori finanziari <sup>(1)</sup></b>	<b>3.503</b>	<b>542</b>	<b>2.961</b>	<b>3.568</b>	<b>559</b>	<b>3.009</b>
<b>Attività finanziarie per contributi su opere <sup>(4)</sup></b>	<b>235</b>	<b>30</b>	<b>205</b>	<b>277</b>	<b>63</b>	<b>214</b>
<b>Depositi vincolati <sup>(4)</sup></b>	<b>625</b>	<b>255</b>	<b>370</b>	<b>754</b>	<b>433</b>	<b>321</b>
Attività per contratti derivati <sup>(2)</sup>	566	113	453	375	130	245
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine <sup>(1)</sup>	999	5	994	1.001	6	995
<b>Altre attività finanziarie a medio-lungo termine</b>	<b>1.565</b>	<b>118</b>	<b>1.447</b>	<b>1.376</b>	<b>136</b>	<b>1.240</b>
<b>Altre attività finanziarie correnti <sup>(1)</sup></b>	<b>217</b>	<b>217</b>	<b>-</b>	<b>117</b>	<b>117</b>	<b>-</b>
<b>Attività Finanziarie</b>	<b>6.145</b>	<b>1.162</b>	<b>4.983</b>	<b>6.092</b>	<b>1.308</b>	<b>4.784</b>

(1) Tali attività sono classificate nella categoria delle "attività finanziarie valutate al costo ammortizzato" secondo quanto previsto dall'IFRS 9.

(2) Tali attività includono principalmente strumenti derivati di copertura che rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

Nella tabella seguente si riporta la movimentazione nel corso del semestre dei diritti concessori finanziari.

MILIONI DI EURO	31/12/2019						30/06/2020		
	VALORE DI BILANCIO	INCREMENTI DA ATTUALIZZAZIONE	INCREMENTI PER OPERE REALIZZATE	DECIMENTI PER INCASSI	DIFFERENZE CAMBIO	VARIAZIONE DEL PERIMETRO DI CONSOLIDAMENTO	SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE	ALTURE VARIAZIONI	VALORE DI BILANCIO
Diritti di subentro	409	-	-	-	-	-	-	-	409
Minimi garantiti	649	23	45	-58	-42	-	-	-	617
Altri diritti concessori	2.510	105	9	-31	-42	48	-156	34	2.477
<b>Diritti concessori finanziari</b>	<b>3.568</b>	<b>128</b>	<b>54</b>	<b>-89</b>	<b>-84</b>	<b>48</b>	<b>-156</b>	<b>34</b>	<b>3.503</b>

I diritti concessori finanziari pari a 3.503 milioni di euro si riferiscono a:

- i crediti delle concessionarie del gruppo Abertis per 2.107 milioni di euro in relazione prevalentemente ai crediti maturati nei confronti degli enti concedenti per la remunerazione degli investimenti, in particolare riferibili alla concessionaria spagnola Acesa, sulla base del Decreto Reale numero 457/2006 per 896 milioni di euro (tale importo non include i crediti relativi all'ammontare in contestazione delle compensazioni dovute ad Acesa, così come meglio illustrato nella nota n. 10.6),

e alle concessionarie spagnole Invicat, Aucat e Castellana pari a rispettivamente 428 milioni di euro, 306 milioni di euro e 183 milioni di euro;

- b) il valore attuale dei diritti concessori finanziari per il livello minimo di pedaggi garantito dal Concedente, come previsto dalle concessioni sottoscritte dalle concessionarie autostradali cilene pari a 516 milioni di euro;
- c) gli altri diritti concessori finanziari, che accolgono per 468 milioni di euro le attività finanziarie relative alla concessionaria cilena Costanera Norte per la realizzazione degli investimenti autostradali previsti dal "Programma Santiago Centro Oriente" (di seguito "CC7");
- d) il diritto di subentro di Autostrade Meridionali pari a 409 milioni di euro, che il concessionario subentrante dovrà riconoscere alla società a fronte degli investimenti realizzati negli ultimi anni di gestione della concessione e non ammortizzati.

Le altre attività finanziarie a medio-lungo termine includono anche il credito per 436 milioni di euro (che matura interessi pari al CDI più uno spread del 2,64%), della controllata AB Concessões verso Infra Bertin Empreendimentos (società che fa capo al gruppo Bertin, azionista con il 50% meno un'azione in AB Concessões), che controlla la società SPMAR, oltre ad alcuni conti correnti di AB Concessões e delle società da questa controllate su cui sono stati concessi, in via cautelare, sequestri conservativi dall'autorità giudiziaria in relazione a contenziosi tra il gruppo Bertin e i propri lavoratori.

È stata verificata la recuperabilità delle attività finanziarie, conformemente alla metodologia richiesta dall'IFRS 9, per cui si è manifestato nel periodo un aumento significativo del rischio di credito (tenuto anche conto degli impatti derivanti dal Covid-19, già indicati nella nota n. 7.2) dopo la rilevazione iniziale e, in particolare:

- a) dei diritti concessori finanziari delle società argentine GCO e Ausol (in cui Atlantia ha una interessenza rispettivamente del 24,02% e del 15,61%);
- b) del credito finanziario di AB Concessões verso Infra Bertin Empreendimentos, garantito da un pegno rilasciato da Huaolimau (altra società controllata dal gruppo Bertin) sul diritto di ricevere i dividendi di propria competenza.

I test di impairment hanno confermato la piena recuperabilità dei valori di carico delle attività finanziarie, ad eccezione dei diritti concessori finanziari garantiti dal Concedente alle società concessionarie argentine GCO e Ausol, per i quali è emersa una svalutazione da perdita attesa per 153 milioni di euro, rilevata nella voce "Altri oneri finanziari" del conto economico consolidato.

I diritti concessori finanziari si decrementano pertanto di 65 milioni di euro, rispetto al 31 dicembre 2019, principalmente per:

- a) la citata svalutazione dei diritti concessori delle concessionarie argentine GCO e Ausol (153 milioni di euro);
- b) gli incassi dei diritti da parte delle concessionarie cilene e per il deprezzamento del tasso di cambio di fine periodo del peso cileno rispetto all'euro;
- c) gli investimenti sulla rete autostradale effettuati dalle società concessionarie autostradali cilene;
- d) i diritti concessori finanziari apportati da RCO (48 milioni di euro).

Le altre attività finanziarie a medio-lungo termine aumentano di 189 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019, essenzialmente per la rilevazione del fair value positivo degli strumenti finanziari di fair

value hedge sottoscritti da Atlantia nell'ambito dell'operazione di collar financing su circa un terzo delle azioni detenute nella stessa Hochtief (193 milioni di euro).

## 7.5 Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Attività per imposte anticipate Milioni di euro **2.467 (2.113)**

Passività per imposte differite Milioni di euro **6.975 (6.280)**

Di seguito è esposta la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, compensabili e non, in relazione alle differenze temporanee tra i valori contabili consolidati ed i corrispondenti valori fiscali in essere a fine periodo.

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019
Attività per imposte anticipate	3.657	3.294
Passività per imposte differite compensabili	-1.190	-1.181
<b>Attività per imposte anticipate nette</b>	<b>2.467</b>	<b>2.113</b>
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>-6.975</b>	<b>-6.280</b>
<b>Differenza tra imposte anticipate e imposte differite</b>	<b>-4.508</b>	<b>-4.167</b>

La movimentazione delle imposte anticipate e differite in base alla natura delle differenze temporanee che le hanno originate è riepilogata nella tabella seguente:

MILIONI DI EURO	31/12/2019	VARIAZIONI DEL PERIODO					30/06/2020
		INCREMENTI (DECREMENTI) CON RILEVAZIONE A CONTO ECONOMICO	INCREMENTI (DECREMENTI) DI ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	VARIAZIONE DI STIME DI ESERCIZI PRECEDENTI	DIFFERENZE CAMBIO	VARIAZIONE DEL PERIMETRO DI CONSOLIDAMENTO E ALTRE VARIAZIONI	

### Attività per imposte anticipate su:

Fondi per accantonamenti	1.453	173	-	-1	-16	6	1.615
Perdite fiscamente riportabili	410	72	-	-	-39	114	557
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12 di Autostrade per l'Italia	372	-11	-	-	-	-	361
Strumenti finanziari derivati con fair value negativo	273	7	25	-	-	7	312
Differenza tra il valore contabile e il fair value di attività e passività	230	-39	-	-	-	-	191
Avviamenti infragruppo deducibili	117	-42	-	-	-	-	75
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	107	17	-	-	-8	-	116
Svalutazioni e ammortamenti di attività non correnti	75	-5	-	-	-	127	197
Altre differenze temporanee	257	-3	-3	-2	-16	-	233
<b>Totale</b>	<b>3.294</b>	<b>169</b>	<b>22</b>	<b>-3*</b>	<b>-79</b>	<b>254</b>	<b>3.657</b>

### Passività per imposte differite su:

Differenza tra il valore contabile e il fair value di attività e passività	-6.204	304	-	4	131	-1.178	-6.943
Diritti concessori finanziari e attività finanziarie per contributi	-328	39	-	-	21	-	-268
Strumenti finanziari derivati con fair value positivo	-37	-12	5	-	-	-	-44
Altre differenze temporanee	-892	-51	-1	-	47	-13	-910
<b>Totale</b>	<b>-7.461</b>	<b>280</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>199</b>	<b>-1.191</b>	<b>-8.165</b>
<b>Differenza tra imposte anticipate e imposte differite (compensabili e non)</b>	<b>-4.167</b>	<b>449</b>	<b>26</b>	<b>1</b>	<b>120</b>	<b>-937</b>	<b>-4.508</b>

Il saldo al 30 giugno 2020 delle imposte anticipate include principalmente:

- a) le imposte relative alle quote della futura deduzione fiscale degli accantonamenti ai fondi per rischi e oneri (1.615 milioni di euro), in prevalenza riferibili al fondo spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali;
- b) le imposte riferite alle perdite fiscalmente riportabili negli esercizi successivi pari a 557 milioni di euro, essenzialmente riferibili alla svalutazione del credito di Acesa nei confronti dell'ente concedente, in seguito al contenzioso relativo al mancato riconoscimento degli importi economici previsti in applicazione del Regio Decreto 457/2006 che ha approvato l'accordo tra il Governo spagnolo e la società in relazione alla modifica dei termini e delle condizioni della concessione. L'incremento intervenuto nel corso del periodo è dovuto principalmente all'apporto di RCO e all'iscrizione di imposte anticipate in relazione alle perdite consuntivate nel periodo da talune società del Gruppo;
- c) le imposte rilevate in relazione al riconoscimento fiscale dei valori contabili iscritti in applicazione dell'IFRIC 12 da parte di Autostrade per l'Italia (361 milioni di euro);
- d) le imposte connesse all'incremento del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati (312 milioni di euro).

Le imposte differite sono riferibili essenzialmente:

- a) ai plusvalori rilevati a seguito della valutazione al fair value delle attività nette acquisite con le business combination effettuate dal Gruppo (6.943 milioni di euro) che risentono dell'incremento connesso all'apporto di RCO riferibile alla fiscalità differita derivante dall'allocazione contabile provvisoria dell'acquisizione rilevata al 30 giugno 2020;
- b) ai valori rilevati a seguito dell'iscrizione dei diritti concessori finanziari e delle attività finanziarie per contributi (268 milioni di euro).

Come evidenziato nella seguente tabella le imposte anticipate rilevate a seguito di business combination sono riconducibili essenzialmente alla rivalutazione al fair value delle passività finanziarie (prestiti obbligazionari e finanziamenti a medio-lungo termine), in prevalenza attribuibile alle concessionarie autostradali francesi e ad Abertis Infraestructuras.

MILIONI DI EURO	Imposte anticipate da business combination	Passività finanziarie	Fondi per accantonamenti
30/06/2020	191	175	16
31/12/2019	230	210	20

Con riferimento alle imposte differite rilevate a seguito di business combination, la tabella seguente evidenzia che sono riferibili principalmente alla rivalutazione al fair value dei diritti concessori immateriali delle concessionarie autostradali e aeroportuali francesi e italiane nonché alle concessionarie autostradali cilene, spagnole e messicane. La variazione intervenuta nel periodo è dovuta principalmente alla rilevazione delle imposte differite a seguito dell'allocazione contabile provvisoria del plusvalore derivante dall'acquisizione di RCO ad incremento dei diritti concessori immateriali.

MILIONI DI EURO	Imposte differite da business combination	Diritti concessori immateriali	Altre attività immateriali	Attività finanziarie	Altre attività
30/06/2020	6.943	6.599	192	45	107
31/12/2019	6.204	5.847	195	44	118

## 7.6 Altre attività non correnti

Milioni di euro 38 (77)

La voce include essenzialmente la rilevazione delle attività non correnti connesse ai contratti di concessione sottoscritti dalle società concessionarie cilene Ruta 78-68 (20 milioni di euro) e Avo II (9 milioni di euro).

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
Altri crediti non finanziari m/l termine - quota non corrente	4	6	-2
Risconti attivi non commerciali non correnti e altri crediti tributari	34	71	-37
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>38</b>	<b>77</b>	<b>-39</b>

## 7.7 Attività commerciali

Milioni di euro 2.098 (2.575)

Al 30 giugno 2020 le attività commerciali comprendono:

- le rimanenze, pari a 101 milioni di euro (96 milioni di euro al 31 dicembre 2019), costituite da scorte e ricambi per la manutenzione e l'assemblaggio di impianti;
- le attività contrattuali pari a 49 milioni di euro (32 milioni di euro al 31 dicembre 2019);
- i crediti commerciali, pari a 1.948 milioni di euro (2.447 milioni di euro al 31 dicembre 2019), la cui composizione è dettagliata nella tabella che segue.

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
<b>Crediti commerciali verso:</b>			
Clienti autostradali	1.722	2.002	(280)
Clienti aeroportuali	294	368	(74)
Subconcessionari delle aree di servizio autostradali	39	93	(54)
Clienti diversi	426	453	(27)
<b>Crediti commerciali (saldo lordo)</b>	<b>2.481</b>	<b>2.916</b>	<b>(435)</b>
<b>Fondo svalutazione crediti commerciali</b>	<b>(653)</b>	<b>(614)</b>	<b>(39)</b>
<b>Altre attività commerciali</b>	<b>120</b>	<b>145</b>	<b>(25)</b>
<b>Crediti commerciali (saldo netto)</b>	<b>1.948</b>	<b>2.447</b>	<b>-499</b>

Il saldo dei crediti commerciali al lordo del relativo fondo è pari a 2.481 milioni di euro, in diminuzione di 435 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (2.916 milioni di euro), sostanzialmente per effetto del decremento dei crediti verso clienti autostradali in relazione all'andamento negativo del traffico sulla rete autostradale in gestione in conseguenza delle restrizioni normative alla mobilità adottate da numerosi governi a seguito dell'espansione a livello globale della pandemia da Covid-19.

La tabella seguente presenta l'anzianità dei crediti commerciali.

MILIONI DI EURO	TOTALE SALDO CREDITI AL 30/06/2020	SALDO A SCADERE	SCADUTO ENTRO 90 GIORNI	SCADUTO TRA 90 E 365 GIORNI	SCADUTO SUPERIORE A 1 ANNO
Crediti commerciali	<b>2.481</b>	1.203	160	274	844

I crediti commerciali scaduti oltre un anno, pari a 844 milioni di euro, sono riferibili prevalentemente ai pedaggi derivanti dai rapporti con clienti autostradali e aeroportuali non incassati, alle royalty dovute dai concessionari di aree di servizio e alle prestazioni o forniture di diversa natura, prevalentemente imputabili alle concessionarie autostradali cilene (407 milioni di euro), ad Aeroporti di Roma (215 milioni di euro) e al gruppo Abertis (127 milioni di euro).

La tabella seguente dettaglia la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nel primo semestre 2020, determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati relativi alle perdite su crediti attese, tenendo conto anche dei depositi cauzionali e delle garanzie prestate dai clienti.

MILIONI DI EURO	31/12/2019	INCREMENTI	DIFFERENZE CAMBIO NETTE	RICLASSIFICHE E ALTRE VARIAZIONI	30/06/2020
Fondo svalutazione crediti commerciali	614	84	-40	-5	<b>653</b>

## 7.8 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti Milioni di euro 8.646 (5.232)

La voce include le disponibilità liquide e quelle investite con un orizzonte temporale di breve termine e si incrementa di 3.414 milioni di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2019 principalmente per effetto dell'utilizzo integrale, pari a 3.250 milioni di euro, da gennaio 2020 delle linee Revolving di Atlantia sottoscritte nel 2018.

In dettaglio il saldo al 30 giugno 2020 è composto principalmente da:

- depositi bancari e valori in cassa per 7.211 milioni di euro;
- depositi vincolati per 1.410 milioni di euro, principalmente attribuibili ad Atlantia (705 milioni di euro) e al gruppo Abertis (454 milioni di euro).

## 7.9 Attività e passività per imposte sul reddito correnti Attività per imposte correnti Milioni di euro 508 (1.006) Passività per imposte correnti Milioni di euro 107 (283)

Nel prospetto di seguito riportato è dettagliata la consistenza delle attività e delle passività per imposte correnti a inizio e fine periodo.

MILIONI DI EURO	ATTIVITÀ PER IMPOSTE SUL REDDITO CORRENTI		PASSIVITÀ PER IMPOSTE SUL REDDITO CORRENTI	
	30/06/2020	31/12/2019	30/06/2020	31/12/2019
IRES	139	60	14	49
IRAP	21	19	3	2
Imposte sul reddito delle società estere	348	927	90	232
<b>Totale</b>	<b>508</b>	<b>1.006</b>	<b>107</b>	<b>283</b>

Al 30 giugno 2020, il Gruppo presenta attività nette per imposte sul reddito correnti pari a 401 milioni (723 milioni di euro al 31 dicembre 2019) con una riduzione pari a 322 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019.

Le attività nette per imposte sul reddito corrente includono essenzialmente il saldo delle società estere del Gruppo pari a 455 milioni di euro (695 milioni di euro al 31 dicembre 2019), che risentono prevalentemente dell’incasso dei crediti per gli acconti di imposta versati nel 2018 in relazione ai dividendi ricevuti e alla plusvalenza derivante dalla cessione della partecipazione detenuta in Cellnex da parte di Abertis Infraestructuras, parzialmente compensato dagli acconti versati nel periodo. Si precisa che, sulla base della normativa fiscale spagnola, i suddetti importi, seppur fiscalmente esenti, sono stati considerati nella determinazione degli acconti da versare nel 2018 e sono stati recuperati da Abertis Infraestructuras tramite istanza di rimborso nel mese di febbraio 2020.

## 7.10 Altre attività correnti Milioni di euro 696 (565)

La voce è composta da crediti e da altre attività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria. La composizione della voce è illustrata nella tabella seguente.

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	151	185	-34
Crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	323	234	89
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	18	18	-
Risconti attivi non commerciali	7	4	3
Crediti verso dipendenti	4	3	1
Crediti verso enti previdenziali	5	3	2
Anticipi a fornitori e altre attività correnti	217	148	69
<b>Altre attività correnti (saldo lordo)</b>	<b>725</b>	<b>595</b>	<b>130</b>
Fondo svalutazione	-29	-30	1
<b>Altre attività correnti</b>	<b>696</b>	<b>565</b>	<b>131</b>

La voce è sostanzialmente attribuibile a:

- crediti verso Amministrazioni Pubbliche, che includono principalmente crediti verso enti concedenti di talune concessionarie autostradali spagnole (37 milioni di euro), cilene (20 milioni di euro) e brasiliene (12 milioni di euro) per opere realizzate che non rientrano nell’ambito di applicazione dell’IFRIC 12. Si evidenzia inoltre che la voce include anche i crediti residui di Autostrade per l’Italia connessi agli acconti versati al Commissario straordinario per le attività di demolizione e ricostruzione del Viadotto Polcevera (16 milioni di euro);

b) crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito riferibili principalmente al gruppo Abertis (85 milioni di euro) per crediti IVA (50 milioni di euro) e per lo sgravio fiscale derivante dal "Contribution Economique Territoriale" in Francia (25 milioni di euro), a Costanera Norte per crediti fiscali in relazione ai dividendi distribuiti nell'esercizio 2019 (64 milioni di euro) nonché ad Autostrade per l'Italia per crediti IVA (62 milioni di euro).

## 7.II Attività destinate alla vendita e attività operative cessate

Milioni di euro 68 (4)

Passività connesse ad attività destinate alla vendita e ad attività operative cessate

Milioni di euro 13 (-)

Le attività nette non correnti possedute per la vendita e le attività nette operative cessate, rispettivamente pari a 68 milioni di euro e 13 milioni di euro al 30 giugno 2020, comprendono essenzialmente il contributo di Electronic Transaction Consultants (ETC nel seguito), classificata come disponibile per la vendita a partire da giugno 2020. Si specifica infatti che, a luglio 2020, nell'ambito della strategia di rotazione del portafoglio di attività, Atlantia ha ceduto la propria intera partecipazione in ETC, detenuta tramite Autostrade dell'Atlantico.

La tabella seguente presenta la composizione di tali attività e passività distinte tra: commerciali, finanziarie e di altra natura.

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
Attività materiali e immateriali	45	-	45
Partecipazioni	4	4	-
Attività finanziarie	5	-	5
<i>di cui disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	5	-	5
Attività commerciali e altre attività	14	-	14
<b>Attività destinate alla vendita e attività operative cessate</b>	<b>68</b>	<b>4</b>	<b>64</b>
Passività finanziarie	9	-	9
Passività commerciali e altre passività	4	-	4
<b>Passività connesse ad attività operative cessate</b>	<b>13</b>	-	<b>13</b>

## 7.I2 Patrimonio netto

Milioni di euro 13.716 (14.903)

Al 30 giugno 2020 il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo Atlantia è costituito da:

a) il capitale sociale di Atlantia, interamente sottoscritto e versato, costituito da n. 825.783.990 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 826 milioni di euro;

b) la riserva da valutazione degli strumenti finanziari di cash flow hedge (negativa per 490 milioni di euro);

- c) la riserva da valutazione degli strumenti finanziari di net investment hedge (negativa per 14 milioni di euro);
- d) la riserva per differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro (negativa per 873 milioni di euro);
- e) la riserva per valutazione di partecipazioni al fair value (negativa per 1.068 milioni di euro), che accoglie le variazioni del fair value della partecipazione detenuta in Hochtief;
- f) le altre riserve e gli utili portati a nuovo (positive per 8.417 milioni di euro);
- g) le azioni proprie di Atlantia (166 milioni di euro).

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo Atlantia, pari a 5.860 milioni di euro, si decremente di 1.548 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019. Le principali variazioni intervenute nel periodo, rappresentate in dettaglio nel prospetto di movimentazione del patrimonio netto, sono relative a:

- a) il risultato negativo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 761 milioni di euro, determinato principalmente dall'impatto negativo della valutazione al fair value (al netto del relativo effetto fiscale) della partecipazione in Hochtief per un importo pari a 579 milioni di euro descritto nella precedente nota n. 7.3, dalla variazione negativa della riserva da conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro (301 milioni di euro), essenzialmente riconducibile al significativo deprezzamento del real brasiliiano e del peso cileno rispetto all'euro e all'incremento del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge (54 milioni di euro);
- b) la perdita del periodo di pertinenza del Gruppo Atlantia, pari a 772 milioni di euro.

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi è pari a 7.856 milioni di euro e presenta un incremento di 361 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (7.495 milioni di euro), essenzialmente per:

- a) i dividendi, la distribuzione di riserve e i rimborsi di capitale a soci Terzi per un importo complessivo pari a 242 milioni di euro, sostanzialmente riferiti alla distribuzione di riserve deliberata da Abertis HoldCo (216 milioni di euro);
- b) la variazione di perimetro, pari a 1.400 milioni di euro, attribuibile essenzialmente al contributo di RCO alla data di acquisizione (1.403 milioni di euro);
- c) il saldo negativo delle altre componenti del conto economico complessivo, pari a 549 milioni di euro, riconducibile prevalentemente alla variazione negativa della riserva da conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro, in prevalenza riconducibile al significativo deprezzamento del real brasiliiano e del peso cileno rispetto all'euro;
- d) la perdita del periodo di pertinenza di Terzi pari a 284 milioni di euro.

Gli obiettivi di Atlantia nella gestione del capitale sono diretti a creare valore per gli azionisti, a salvaguardare la continuità aziendale e a garantire gli interessi degli stakeholder, nonché a consentire l'accesso efficiente a fonti esterne di finanziamento tese a supportare in modo adeguato lo sviluppo delle attività del Gruppo ed il rispetto degli impegni sottoscritti nelle convenzioni.

**7.13 Fondi per impegni da convenzioni**  
(quota non corrente) Milioni di euro 2.411 (2.473)  
(quota corrente) Milioni di euro 726 (571)

Il fondo per impegni da convenzioni accoglie il valore attuale dei servizi di costruzione ancora da realizzare e finalizzati all'ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture autostradali che alcune concessionarie del Gruppo Atlantia, in particolare Autostrade per l'Italia, si sono impegnate a realizzare in opere per le quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, in termini di specifici incrementi tariffari e/o rilevante incremento del traffico atteso.

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine periodo di tali fondi, nonché delle relative movimentazioni del periodo, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

MILIONI DI EURO	31/12/2019			VARIAZIONI DEL PERIODO			30/06/2020			
	SALDO DI BILANCIO	DI CUI NON CORRENTE	DI CUI CORRENTE	VARIAZIONI PER AGGIORNAMENTO VALORE ATTUALE IMPEGNI	UTILIZZI PER OPERE REALIZZATE	DIFFERENZE CAMBIO E ALTRE RICLASSIFICHE	VARIAZIONE DEL PERIMETRO DI CONSOLIDAMENTO	SALDO DI BILANCIO	DI CUI NON CORRENTE	DI CUI CORRENTE
Fondi per impegni da convenzioni	3.044	2.473	571	44	-165	-20	234	3.137	2.411	726

**7.14 Fondi per accantonamenti**  
(quota non corrente) Milioni di euro 3.106 (2.694)  
(quota corrente) Milioni di euro 2.747 (2.650)

Al 30 giugno 2020 i fondi per accantonamenti sono complessivamente pari a 5.853 milioni di euro (5.344 milioni di euro al 31 dicembre 2019). Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti per natura e la distinzione tra le relative quote correnti e non correnti.

MILIONI DI EURO	30/06/2020			31/12/2019		
	SALDO DI BILANCIO	DI CUI NON CORRENTE	DI CUI CORRENTE	SALDO DI BILANCIO	DI CUI NON CORRENTE	DI CUI CORRENTE
Fondi per benefici per dipendenti	317	272	45	338	291	47
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	2.851	2.025	826	2.514	1.599	915
Fondi per rinnovo beni in concessione	414	328	86	382	303	79
Altri fondi per rischi e oneri	2.271	481	1.790	2.110	501	1.609
<b>Fondi per accantonamenti</b>	<b>5.853</b>	<b>3.106</b>	<b>2.747</b>	<b>5.344</b>	<b>2.694</b>	<b>2.650</b>

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine periodo dei fondi per accantonamenti e delle relative movimentazioni del primo semestre 2020.

MILIONI DI EURO	31/12/2019			VARIAZIONI DEL PERIODO			DIFFERENZE Cambio, Riclassifiche e altre variazioni	VARIAZIONE DEL PERIMETRO DI CONSOLIDAMENTO	30/06/2020 SALDO DI BILANCIO
	SALDO DI BILANCIO	ACCANTONAMENTI OPERATIVI	ACCANTONAMENTI FINANZIARI	DECREMENTI PER UTILIZZI	(UTILI) PERDITE ATTUARIALI				
<b>Fondi per benefici per dipendenti</b>									
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	157	1	-	-10	-	-	-	-	148
Altri benefici a dipendenti	181	11	-	-39	-2	1	17	17	169
<b>Totale</b>	<b>338</b>	<b>12</b>	<b>-</b>	<b>-49</b>	<b>-2</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>317</b>
<b>Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali</b>									
Fondi per rinnovo beni in concessione	2.514	757	21	-435	-	-33	27	27	2.851
Altri fondi per rischi e oneri	382	46	2	-16	-	-	-	-	414
Fondo eccedenze svalutazioni partecipazioni	4	-	-	-	-	-	-	-	4
Fondo contenziosi, rischi e oneri diversi	2.106	216	-	-27	-	-28	-	-	2.267
<b>Totale</b>	<b>2.110</b>	<b>216</b>	<b>-</b>	<b>-27</b>	<b>-</b>	<b>-28</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.271</b>
<b>Fondi per accantonamenti</b>									
	<b>5.344</b>	<b>1.031</b>	<b>23</b>	<b>-527</b>	<b>-2</b>	<b>-60</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>5.853</b>

Il saldo complessivo dei fondi per accantonamenti rileva un incremento pari a 509 milioni di euro essenzialmente in relazione all'effetto combinato di:

- gli accantonamenti operativi e finanziari del fondo ripristino e sostituzione, pari a 757 milioni di euro, riferibili principalmente ad Autostrade per l'Italia (639 milioni di euro) e alle concessionarie autostradali brasiliane, francesi e italiane del gruppo Abertis (98 milioni di euro);
- gli accantonamenti ad altri fondi rischi e oneri, pari a 216 milioni di euro, in relazione essenzialmente all'aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere da parte di Autostrade per l'Italia (200 milioni di euro) con riguardo alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volte alla chiusura delle contestazioni avanzate;
- gli utilizzi del fondo ripristino e sostituzione, per complessivi 435 milioni di euro, attribuibili ai relativi interventi effettuati nel corso del periodo e riferibili principalmente ad Autostrade per l'Italia (334 milioni di euro), di cui 95 milioni di euro correlati all'attività di demolizione e ricostruzione del Viadotto Polcevera, e alle concessionarie autostradali del gruppo Abertis (75 milioni di euro), prevalentemente in Brasile, Italia e Francia;
- gli utilizzi per 39 milioni di euro dei fondi per altri benefici ai dipendenti, con riferimento principalmente ai piani di incentivazione all'esodo di talune società in Spagna e in Messico (gruppo RCO);
- gli utilizzi pari a 27 milioni di euro del fondo contenziosi, rischi e oneri diversi, di cui 8 milioni in relazione agli indennizzi connessi al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera, alle consulenze e spese legali correlate all'avvio delle azioni a tutela sia dei diritti della concessionaria Autostrade per l'Italia, che dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati.

Si specifica che gli altri fondi per rischi e oneri includono essenzialmente lo stanziamento di Autostrade per l'Italia pari a 1.700 milioni di euro, iscritto inizialmente per 1.500 milioni di euro nel 2019 ed oggetto di aggiornamento per ulteriori 200 milioni di euro nel primo semestre 2020 per la stima degli oneri da sostenere in relazione alle già citate negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT, come descritto nel dettaglio alla nota n. 8.17 del bilancio consolidato semestrale al 30 giugno 2020, cui si rinvia.

## 7.15 Passività finanziarie

(quota non corrente) Milioni di euro 49.008 (43.826)  
(quota corrente) Milioni di euro 4.945 (4.220)

### PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Milioni di euro 49.008 (43.826)  
(quota corrente) Milioni di euro 4.263 (3.620)

Si riportano di seguito i prospetti di dettaglio delle passività finanziarie a medio-lungo termine, con evidenza:

a) della composizione del saldo di bilancio, del corrispondente valore nominale della passività e della relativa esigibilità (quota corrente e quota non corrente);

	Millioni di Euro		30/06/2020				31/12/2019			
	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	In scadenza tra 13 e 60 mesi	In scadenza oltre 60 mesi	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
<b>Prestiti obbligazionari<sup>(1)(2)(3)</sup></b>	<b>29.965</b>	<b>29.958</b>	<b>1.309</b>	<b>28.649</b>	<b>11.698</b>	<b>16.951</b>	<b>28.461</b>	<b>28.499</b>	<b>1.871</b>	<b>26.628</b>
- tasso fisso quotate	28.594	28.597	1.184	27.413	11.077	16.336	26.677	1.652	25.025	
- tasso variabile quotate	1.371	1.362	125	1.237	622	615	1.822	219	1.603	
- tasso variabile non quotate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Debiti verso istituti di credito</b>	<b>20.306</b>	<b>20.438</b>	<b>2.505</b>	<b>17.933</b>	<b>13.761</b>	<b>4.172</b>	<b>15.886</b>	<b>16.056</b>	<b>1.187</b>	<b>14.869</b>
- tasso fisso	2.771	5.697	1.865	3.832	847	2.985	6.052	873	5.179	
- tasso variabile	17.535	14.741	640	14.101	12.914	1.187	10.004	314	9.690	
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>978</b>	<b>867</b>	<b>37</b>	<b>329</b>	<b>298</b>	<b>31</b>	<b>410</b>	<b>396</b>	<b>61</b>	<b>335</b>
- tasso fisso	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- tasso variabile	-	-	-	-	-	-	2	-	2	
- infruttiferi	378	367	37	329	298	31	394	61	333	
<b>Finanziamenti a medio-lungo termine<sup>(2)(3)</sup></b>	<b>20.684</b>	<b>20.805</b>	<b>2.542</b>	<b>18.262</b>	<b>14.059</b>	<b>4.203</b>	<b>16.296</b>	<b>16.452</b>	<b>1.248</b>	<b>15.204</b>
<b>Derivati con fair value negativo<sup>(4)</sup></b>	<b>-</b>	<b>1.384</b>	<b>-</b>	<b>1.384</b>	<b>1.384</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.301</b>	<b>-</b>	<b>1.301</b>
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine <sup>(2)</sup>	-	410	410	-	-	-	-	498	498	-
Altre passività finanziarie	-	715	2	713	713	-	-	696	3	693
<b>Altre passività finanziarie a medio-lungo termine</b>	<b>-</b>	<b>1.125</b>	<b>412</b>	<b>713</b>	<b>713</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.194</b>	<b>501</b>	<b>693</b>
<b>Totale</b>	<b>53.271</b>	<b>4.263</b>	<b>49.008</b>	<b>27.854</b>	<b>21.154</b>			<b>47.446</b>	<b>3.620</b>	<b>43.826</b>

(1) L'importo nominale dei prestiti obbligazionari coperti con strumenti derivati di tipo Gross Currency Swap e IPCA x CDI Swap è espresso al valore nozionale post copertura.

(2) Tali strumenti finanziari sono classificati nella categoria delle passività finanziarie valutate al costo ammortizzato in base a quanto previsto dall' IFRS 9.

(3) Per maggiori dettagli relativi alle passività finanziarie coperte con strumenti derivati si rimanda alla nota 9.2.

(4) Tali strumenti sono classificati come strumenti finanziari derivati di copertura in base a quanto previsto dall' IFRS 9 e si inquadrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

b) delle tipologie di tassi di interesse di riferimento applicati, delle scadenze e dei fair value a fine esercizio;

Millioni di Euro	Scadenza	30/06/2020		31/12/2019	
		Valore di bilancio <sup>(1)</sup>	Fair value <sup>(2)</sup>	Valore di bilancio <sup>(1)</sup>	Fair value <sup>(2)</sup>
<b>Prestiti obbligazionari</b>					
- tasso fisso quotati	dal 2020 al 2040	28.597	28.029	26.677	26.502
- tasso variabile quotati	dal 2020 al 2031	1.361	1.323	1.822	1.863
- tasso variabile non quotati	2022	-	-	-	-
<b>Totale prestiti obbligazionari (a)</b>		<b>29.958</b>	<b>29.352</b>	<b>28.499</b>	<b>28.365</b>
<b>Debiti verso Istituti di credito</b>					
- tasso fisso	dal 2020 al 2037	5.697	5.327	6.052	5.881
- tasso variabile	dal 2020 al 2045	14.741	13.546	10.004	11.831
<b>Totale debiti verso Istituti di credito (b)</b>		<b>20.438</b>	<b>18.873</b>	<b>16.056</b>	<b>17.712</b>
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>					
- tasso variabile	dal 2020 al 2034	-	-	2	2
- infruttiferi	dal 2020 al 2020	367	367	394	394
<b>Totale debiti verso altri finanziatori (c)</b>		<b>367</b>	<b>367</b>	<b>396</b>	<b>396</b>
<b>Finanziamenti a medio-lungo termine d= (b+c)</b>		<b>20.805</b>	<b>19.240</b>	<b>16.452</b>	<b>18.108</b>
<b>Derivati con fair value negativo (e)</b>		<b>1.384</b>	<b>1.301</b>	<b>1.301</b>	<b>1.301</b>
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		410	498	498	498
Altre passività finanziarie		715	696	696	696
<b>Altre passività finanziarie a medio-lungo termine (f)</b>		<b>1.125</b>	<b>1.194</b>	<b>1.194</b>	<b>1.194</b>
<b>Totale (a+d+e+f)</b>		<b>53.272</b>	<b>51.087</b>	<b>47.446</b>	<b>48.968</b>

(1) I valori delle passività finanziarie a medio-lungo termine riportati in tabella includono sia la quota non corrente che quella corrente.

(2) Il fair value indicato rientra nel livello 2 della gerarchia del fair value.

c) del confronto tra il valore nominale dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio-lungo termine e il relativo valore di bilancio, distinto per valuta di emissione, con indicazione dei rispettivi tasso medio di interesse e tasso di interesse effettivo;

Millioni di Euro	VALORE NOMINALE	VALORE DI BILANCIO	30/06/2020		TASSO DI INTERESSE EFFETTIVO AL 30/06/20	VALORE NOMINALE	VALORE DI BILANCIO	31/12/2019	
			TASSO MEDIO DI INTERESSE APPLICATO FINO AL 30/06/2020	VALORE DI BILANCIO				VALORE DI BILANCIO	VALORE DI BILANCIO
Euro (EUR)	42.533	42.523	2.00%	2.51%	2.51%	38.036	38.264		
Peso cileno (CLP) / Unidad de fomento (UF)	1.916	2.022	4.92%	4.25%	4.25%	2.177	2.236		
Sterlina (GBP)	1.227	1.130	4.98%	8.40%	8.40%	1.058	1.007		
Real brasiliano (BRL)	1.634	1.726	5.87%	6.22%	6.22%	2.169	2.145		
Yen (JPY)	332	331	3.07%	5.57%	5.57%	328	382		
Zloty polacco (PLN)	7	5	2.74%	4.85%	4.85%	-	4		
Indian Rupee (INR)	55	55	9.47%	9.61%	9.61%	63	63		
Dollaro USA (USD)	952	927	6.38%	7.44%	7.44%	926	850		
Peso messicano (MXN) / Unidad de Inversiones (UDI)	1.989	2.040	9.33%	9.86%	9.86%	-	-		
Peso argentino (ARS)	4	4	33.16%	33.16%	33.16%	-	-		
<b>Totale</b>	<b>50.649</b>	<b>50.763</b>	<b>2,71%</b>	<b>3,29%</b>	<b>3,29%</b>	<b>44.757</b>	<b>44.951</b>		

Al 30 giugno 2020 il costo medio della provvista a medio-lungo termine del Gruppo, comprensivo dei differenziali dei derivati di copertura e degli oneri accessori, è stato del 3,3% (sostanzialmente

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

attribuibile all'effetto combinato del 2,6% relativo alle società operanti nell'area euro, del 4,3% relativo alle società cilene e del 6,2% relativo alle società brasiliane).

d) della movimentazione dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio-lungo termine espressi in valore di bilancio.

MILIONI DI EURO	Prestiti obbligazionari	Debiti verso istituti di credito	Debiti verso altri finanziatori
<b>Valore di bilancio al 31/12/2019</b>	<b>28.499</b>	<b>16.056</b>	<b>396</b>
<b>Variazioni monetarie</b>			
Emissione di prestiti obbligazionari	2.138		
Rimborsi di prestiti obbligazionari	-1.688		
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine		5.701	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine		-1.746	
Accensioni di debiti per leasing			14
Rimborsi di debiti per leasing			-17
<b>Totale variazioni monetarie</b>	<b>450</b>	<b>3.955</b>	<b>-3</b>
<b>Variazioni non monetarie</b>			
Differenze di cambio ed altri movimenti	-289	-211	-18
Variazioni di fair value	-	-	-
Variazioni di perimetro di consolidamento	1.298	638	-8
Altre variazioni	-	-	-
<b>Totale variazioni non monetarie</b>	<b>1.009</b>	<b>427</b>	<b>-26</b>
<b>Valore di bilancio al 30/06/2020</b>	<b>29.958</b>	<b>20.438</b>	<b>367</b>

Si segnala che, a fronte di talune passività finanziarie attuali e prospettive altamente probabili, il Gruppo ha posto in essere operazioni di copertura con strumenti derivati di tipo Interest Rate Swap (IRS) e Cross Currency Swap (CCS), che in base all'IFRS 9 sono classificabili come operazioni di cash flow hedge. Si evidenzia inoltre che, a seguito delle mutate condizioni di mercato nel corso dei primi mesi del 2020, le emissioni previste per Autostrade per l'Italia del 2020 non sono più considerate possibili e la stessa ha pertanto riclassificato una parte degli IRS Forward Starting, per un fair value di 89 milioni di euro, come di non hedge accounting in ottemperanza a quanto previsto dal principio IFRS 9. Inoltre, le emissioni previste per Atlantia nel 2020 e 2021 e per Autostrade per l'Italia nel 2021 sono da ritenersi possibili e non più altamente probabili. Pertanto, i restanti strumenti derivati di IRS Forward Starting delle due società (nonché gli IRS della sola Autostrade per l'Italia) sono stati classificati contabilmente, successivamente al 30 giugno 2019, come di non hedge accounting. Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari detenuti dal Gruppo si rinvia a quanto indicato nella nota n. 9.2.

Nei contratti di finanziamento e nelle emissioni obbligazionarie di Atlantia e Autostrade per l'Italia sono incluse clausole che prevedono il rimborso anticipato nei seguenti casi:

- cross acceleration* nel caso in cui il debito di Atlantia o di una sua controllata rilevante diventi immediatamente esigibile, tranne i casi in cui questo avvenga in conseguenza di un evento di perdita di concessione;
- cross-default* qualora un indebitamento di Atlantia oppure di una sua controllata rilevante non venga pagato alla scadenza o entro il periodo di grazia applicabile;

c) *mutamento della natura del business*, nel caso in cui si verifichi un cambiamento della natura o la cessazione sostanziale del business di Atlantia o della sua controllata rilevante. Le emissioni obbligazionarie escludono il caso in cui tale cambiamento sia riconducibile ad una revoca/risoluzione della concessione avvenuta ai sensi di quanto previsto dal relativo contratto concessorio.

Si segnala inoltre che i finanziamenti delle altre società controllate del Gruppo non presentano fattispecie di cross default e/o cross acceleration che riconducano ad Atlantia.

I contratti di finanziamento includono ulteriori clausole che prevedono il diritto di rimborso anticipato nei seguenti casi:

- a) *procedimenti giudiziari, regolatori o amministrativi* su Atlantia o su Autostrade per l'Italia che possano ragionevolmente generare un evento pregiudizievole significativo su Atlantia;
- b) *insolvenza*, nel caso in cui Atlantia o una sua controllata rilevante diventi insolvente, non sia in grado di onorare le proprie obbligazioni di pagamento o sospenda i propri pagamenti. In tutti i contratti di finanziamento è previsto un'esplicita eccezione nel caso sia avviata una procedura di insolvenza a seguito di perdita di concessione;
- c) *ulteriori limitazioni*: in caso di notifica di revoca, decadenza, annullamento o risoluzione di una concessione di titolarità di una principale società controllata potrebbero essere applicabili inoltre alcune limitazioni quali cessioni, nuovo indebitamento, garanzie e nuove acquisizioni, la cui violazione costituirebbe un evento di rimborso anticipato.

Di seguito si riportano le principali clausole dei finanziamenti e delle obbligazioni di Autostrade per l'Italia. Con riferimento ai finanziamenti con BEI e CDP esistono clausole di rimborso anticipato tra cui:

- a) *requisiti di rating minimo*, come noto, nel corso del 2020, a seguito dell'emanazione del Decreto Milleproroghe, è intervenuto un declassamento del rating di Autostrade per l'Italia a sub-investment grade da parte delle agenzie che potrebbe portare, qualora non fossero identificate garanzie creditizie adeguate, al rimborso anticipato del debito di Autostrade per l'Italia con BEI e CDP (2,1 miliardi di Euro di cui 1,7 miliardi di euro, inclusivi di penali di rimborso anticipato garantiti da Atlantia), all'escissione delle garanzie di Atlantia e, in caso di mancato pagamento, al possibile cross default in Autostrade per l'Italia e Atlantia. Alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria semestrale, né la Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso;
- b) *eventi concessori*, nei casi in cui venga meno la Concessione o in caso di azioni finalizzate all'eventuale dichiarazione di decadenza della concessione ovvero in caso di modifiche della stessa che abbiano un effetto pregiudizievole rilevante;
- c) *eventi regolatori*, nei casi di mutamento del quadro normativo della concessione, ove questo comporti, secondo il ragionevole giudizio della banca, conseguenze negative sulla capacità finanziaria di Autostrade per l'Italia o del garante Atlantia;
- d) *evento pregiudizievole significativo*;
- e) *eventi di cross default e/o cross acceleration*.

**Prestiti obbligazionari**  
(quota non corrente) Milioni di euro **28.649 (26.628)**  
(quota corrente) Milioni di euro **1.309 (1.871)**

La voce è composta principalmente dalle obbligazioni emesse da Abertis Infraestructuras per 10.981 milioni di euro, da Autostrade per l'Italia per 6.892 milioni di euro, da HIT (holding francese che controlla le concessionarie autostradali Sanef e Sapn) per 3.662 milioni di euro, da Atlantia per 1.737 milioni di euro, da Sanef per 908 milioni di euro e da Aeroporti di Roma per 727 milioni di euro.

L'incremento del saldo complessivo di 1.459 milioni di euro deriva essenzialmente da:

- a) le nuove emissioni (2.138 milioni di euro), principalmente da parte di Abertis Infraestructuras (per un valore nominale pari a 1.500 milioni di euro) e della società francese da lei controllata HIT (per un valore nominale pari a 600 milioni di euro);
- b) l'inclusione nel perimetro di consolidamento dei prestiti obbligazionari della società messicana RCO per un importo di 1.298 milioni di euro;
- c) il rimborso di prestiti obbligazionari per 1.688 milioni di euro, essenzialmente per effetto dei rimborsi effettuati da Abertis Infraestructuras (641 milioni di euro), Autostrada A4 (400 milioni di euro) e da parte di Autostrade per l'Italia del prestito obbligazionario emesso nel 2012 pari a 502 milioni di euro.

Si segnala inoltre che i prestiti obbligazionari di Autostrade per l'Italia oggetto nel 2016 dell'operazione di sostituzione del debitore principale da Atlantia ad Autostrade per l'Italia c.d. "operazione di Issuer Substitution" beneficiano, di una garanzia di 4.126 milioni da parte di Atlantia decrescente in funzione delle scadenze fino al 2025.

Si evidenzia in aggiunta che, con riferimento all'ipotesi di futuro assetto societario di Autostrade per l'Italia, ed in particolare in caso di cambio del controllo della stessa ad un nuovo soggetto diverso da Atlantia, questo costituirebbe un "trigger event" che potrebbe comportare la richiesta di rimborso anticipato nell'ambito dei regolamenti di alcuni prestiti obbligazionari detenuti da investitori istituzionali. In tal caso si renderebbe pertanto necessario l'ottenimento preventivo del consenso dei sopracitati investitori istituzionali per il perfezionamento dell'operazione.

Sono inoltre presenti garanzie sui prestiti obbligazionari delle società cilene Autopista Central e Vias Chile per un totale di 484 milioni di euro e della concessionaria autostradale portoricana Metropistas per 63 milioni di euro a favore dei sottoscrittori degli stessi.

**Finanziamenti a medio-lungo termine**  
(quota non corrente) Milioni di euro **18.262 (15.204)**  
(quota corrente) Milioni di euro **2.542 (1.248)**

Il saldo della voce, pari a 20.805 milioni di euro, comprensivo della quota corrente e non corrente, aumenta di 4.353 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2019 (16.452 milioni di euro) essenzialmente a seguito di:

- a) utilizzo integrale di Atlantia per 3.250 milioni di euro da gennaio 2020 delle linee revolving (con scadenza tra ottobre 2021 e giugno 2023 e già incluse nelle riserve di liquidità disponibili al 31 dicembre 2019);
- b) sottoscrizione di nuove linee di credito e l'utilizzo di linee già disponibili da parte di Abertis

Infraestructuras per 1.370 milioni di euro, di Telepass per 300 milioni di euro, di Autostrada A4 per 200 milioni di euro e di Aeroporti di Roma per 180 milioni di euro;

- c) inclusione nel perimetro di consolidamento per un importo di 638 milioni di euro delle linee bancarie della società messicana Red de Carreteras de Occidente e delle sue controllate oggetto di acquisizione finalizzata nel corso del primo semestre 2020 da parte di Abertis Infraestructuras;
- d) il rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine per complessivi 1.764 milioni di euro, prevalentemente riferibili ad Abertis Infraestructuras per 1.050 milioni di euro, a talune concessionarie operanti in Cile e Brasile per 215 milioni di euro, a Telepass per 200 milioni di euro e Autostrade per l'Italia per 70 milioni di euro (questi ultimi riferibili ai finanziamenti BEI e Cassa Depositi e Prestiti).

Si evidenzia che alcuni contratti relativi ai debiti finanziari a lungo termine del Gruppo includono clausole di negative pledge, in linea con la prassi internazionale, sulla base delle quali non si possono creare o mantenere in essere (se non per effetto di disposizione di legge) garanzie reali su tutti o parte dei beni di proprietà, ad eccezione dell'indebitamento derivante da finanza di progetto, e prevedono il rispetto di determinati parametri finanziari (financial covenant).

I criteri di determinazione delle grandezze economico-finanziarie utilizzate nel calcolo dei suddetti rapporti sono definiti nei relativi contratti. Il mancato rispetto degli stessi, alle rispettive date di riferimento, potrebbe configurare un evento di default e comportare l'obbligo di rimborsare anticipatamente gli importi in linea capitale, gli interessi e le ulteriori somme previste nei contratti stessi. Si riportano di seguito i financial covenant più significativi:

- a) per Atlantia i contratti di finanziamento sottoscritti nel 2018, in parte dedicati alla copertura dei fabbisogni finanziari derivanti dall'operazione di investimento in Abertis Infraestructuras e all'acquisizione del 23,9% del capitale di Hochtief, insieme alle linee revolving (RCF) dedicate per finalità generali d'impresa, prevedono il rispetto di una soglia minima di Interest Coverage Ratio, di FFO/Total Net Debt e di Net Worth a livello consolidato;
- b) per Autostrade per l'Italia i contratti di finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti (complessivamente pari a 725 milioni di euro al 30 giugno 2020) richiedono il rispetto di una soglia minima dell'"Operating Cash Flow available for Debt Service/Debt Service" (DSCR);
- c) per Aeroporti di Roma, la linea di credito revolving prevede il rispetto di una soglia massima di Leverage ratio. I contratti di finanziamento a medio lungo termine per lo sviluppo dei progetti di investimento, sottoscritti con la Banca Europea per gli Investimenti e con Cassa Depositi e Prestiti, prevedono, oltre ad una soglia massima di Leverage ratio (commisurata al rating di lungo termine assegnato ad Aeroporti di Roma dalle agenzie di rating di riferimento), il rispetto di un valore minimo del rapporto di copertura degli interessi, variabile in base al livello di rating di lungo termine della società.

Si segnala che una porzione dei finanziamenti a medio lungo termine di Autostrade per l'Italia pari a 1.528 milioni di euro concessi da BEI e CDP esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1 al paragrafo 69 sono stati riclassificati a breve termine. Come noto il declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio 2020, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere dapprima protezioni aggiuntive e, solo qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, a richiedere il rimborso anticipato del debito in essere. Si evidenzia infine che, alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

Gli stessi finanziamenti BEI hanno inoltre una garanzia sul ripagamento degli stessi da parte di Atlantia decrescente in funzione delle loro scadenze per un importo di 1.590 milioni di euro.

Si evidenzia in aggiunta che, con riferimento all'ipotesi di futuro assetto societario di Autostrade per l'Italia, ed in particolare in caso di cambio del controllo della stessa ad un nuovo soggetto diverso da Atlantia, questo costituirebbe un "trigger event" che potrebbe comportare la richiesta di rimborso anticipato nell'ambito dei contratti di finanziamento in essere. In tal caso si renderebbe pertanto necessario l'ottenimento preventivo del consenso dei finanziatori per il perfezionamento dell'operazione.

**Derivati non correnti con fair value negativo**  
(quota non corrente) Milioni di euro 1.384 (1.301)  
(quota corrente) Milioni di euro 59 (42)

La voce accoglie il valore negativo di mercato dei contratti derivati in essere al 30 giugno 2020 e include principalmente:

- a) il fair value negativo (644 milioni di euro) dei derivati Interest Rate Swap (IRS) di Atlantia e Autostrade per l'Italia classificati come di non Hedge Accounting in quanto non soddisfano più la relazione di copertura in relazione al requisito dell'alta probabilità rispetto alle emissioni obbligazionarie programmate nel 2020 e 2021;
- b) il fair value negativo (42 milioni di euro) di una parte dei derivati Interest Rate Swap (IRS) di Azzurra Aeroporti classificati come di non Hedge Accounting in quanto non soddisfano più la relazione di copertura a seguito del rifinanziamento mediante emissione obbligazionaria a tasso fisso;
- c) il fair value negativo (215 milioni di euro) relativo ai contratti Interest Rate Swap (IRS) classificati come di cash flow hedge ai sensi dall'IFRS 9 stipulati da Abertis, Aeroporti di Roma, Azzurra Aeroporti, Aéroports de la Côte d'Azur e Pavimental a copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse delle proprie passività finanziarie non correnti attuali e prospettive altamente probabili, in coerenza con il piano finanziario di Gruppo;
- d) il fair value negativo (230 milioni di euro) dei Cross Currency Swap (CCS) di Autostrade per l'Italia relativi ai Bond denominati in sterlina inglese (GBP);
- e) il fair value negativo (115 milioni di euro) relativo ai Cross Currency Swap di Aeroporti di Roma relativo al prestito obbligazionario emesso in GBP;
- f) il fair value negativo (14 milioni di euro) dei contratti Offset IPCA vs CDI Swap stipulati dalla società brasiliana Rodovias das Colinas al fine di cristallizzare il mark to market dei derivati IPCA vs CDI Swap alla data di stipula degli stessi contratti.

Per ulteriori dettagli sui derivati di copertura sottoscritti dalle società del Gruppo, si rinvia a quanto riportato nella nota n. 9.2.

**Altre passività finanziarie a medio-lungo termine**  
(quota non corrente) Milioni di euro 713 (693)  
(quota corrente) Milioni di euro 412 (501)

La voce è sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2019.

## PASSIVITA' FINANZIARIE A BREVE TERMINE

Milioni di euro 682 (600)

La composizione delle passività finanziarie a breve termine è esposta nella tabella seguente.

MIGLIAIA DI EURO	30/06/2020	31/12/2019
Scoperti di conto corrente	39	30
Finanziamenti a breve termine	433	391
Derivati correnti con fair value negativo <sup>(1)</sup>	59	42
Altre passività finanziarie correnti	151	137
<b>Passività finanziarie a breve termine</b>	<b>682</b>	<b>600</b>

<sup>(1)</sup> Tali passività includono principalmente strumenti derivati di non hedge accounting che rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

Il saldo aumenta di 82 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 principalmente a seguito di:

- accensione di nuovi finanziamenti con scadenza entro il primo semestre 2020 da parte di Autostrade per l'Italia (95 milioni di euro) e Aeroports de la Cote d'Azur (60 milioni di euro) con garanzia da parte dello stato francese;
- rimborsi di finanziamenti nel corso del primo semestre 2020 da parte di Telepass (100 milioni di euro) e da parte di Autostrade Concessões e Participações Brasil (13 milioni di euro);
- incremento dei fair value dei derivati passivi in relazione alla diminuzione della curva dei tassi di interesse applicati agli strumenti finanziari di copertura al 30 giugno 2020 rispetto a quelli utilizzati al 31 dicembre 2019.

## POSIZIONE FINANZIARIA NETTA IN ACCORDO CON LA RACCOMANDAZIONE DELL'ESMA DEL 20 MARZO 2013

La tabella seguente evidenzia l'ammontare della posizione finanziaria netta con il dettaglio delle posizioni di debito e credito verso parti correlate, come richiesto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e in conformità con la Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority – ESMA del 20 marzo 2013 (che non prevede la deduzione dall'indebitamento finanziario delle attività finanziarie non correnti).

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

MILIONI DI EURO <sup>(1)</sup>	Note	30/06/2020	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE	31/12/2019	DI CUI VERSO PARTI CORRELATE
Disponibilità liquide	<b>7.8</b>	<b>7.211</b>		4.172	
Mezzi equivalenti	<b>7.8</b>	<b>1.435</b>		1.060	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di attività disponibili per la vendita	<b>7.11</b>	<b>5</b>		-	
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (A)</b>		<b>8.651</b>		<b>5.232</b>	
<b>Attività finanziarie correnti (B)</b>		<b>1.162</b>		<b>1.308</b>	
Scoperti di conto corrente		39		30	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		<b>4.263</b>		3.620	
Altri debiti finanziari		643		570	
Passività finanziarie connesse ad attività disponibili per la vendita	<b>7.11</b>	<b>9</b>		-	
<b>Passività finanziarie correnti (C)</b>		<b>4.954</b>		<b>4.220</b>	
<b>Posizione finanziaria netta corrente (D=A+B-C)</b>		<b>4.859</b>		<b>2.320</b>	
Prestiti obbligazionari		28.649		26.628	
Finanziamenti a medio-lungo termine		<b>18.262</b>	<b>8</b>	15.204	<b>9</b>
Altri debiti finanziari non correnti		2.097		1.994	
<b>Passività finanziarie non correnti (E)</b>	<b>7.15</b>	<b>49.008</b>		<b>43.826</b>	
<b>Indebitamento finanziario netto come da raccomandazione ESMA (F=E-D)</b>		<b>44.149</b>		<b>41.506</b>	
<b>Attività finanziarie non correnti (G)</b>	<b>7.4</b>	<b>4.983</b>	<b>19</b>	<b>4.784</b>	<b>19</b>
<b>Indebitamento finanziario netto (H=F-G)</b>		<b>39.166</b>		<b>36.722</b>	

<sup>(1)</sup> Dati indicati in valore assoluto

### 7.16 Altre passività non correnti Milioni di euro 325 (358)

La composizione delle altre passività non correnti è esposta nella tabella seguente.

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
Debiti verso enti concedenti	114	121	-7
Risconti passivi non commerciali	76	83	-7
Passività per obbligazioni convenzionali	40	43	-3
Debiti verso il personale	14	32	-18
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	-	1	-1
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	1	2	-1
Altri debiti	80	76	4
<b>Altre passività non correnti</b>	<b>325</b>	<b>358</b>	<b>-33</b>

Il saldo include principalmente i debiti verso enti concedenti relativo prevalentemente alle concessionarie autostradali francesi Sanef e Sapn nei confronti del Governo francese per gli accordi sottoscritti nell'ambito del progetto "Plan Relance" per un importo complessivo pari a 109 milioni di euro.

## 7.17 Passività commerciali

Milioni di euro 1.670 (2.243)

La composizione delle passività commerciali è esposta nella tabella seguente.

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
<b>Passività contrattuali</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>
Debiti verso fornitori	1.244	1.476	-232
Debiti per rapporti di interconnessione	363	596	-233
Pedaggi in corso di regolazione	3	83	-80
Ratei e risconti passivi e altre passività commerciali	59	87	-28
<b>Debiti commerciali</b>	<b>1.669</b>	<b>2.242</b>	<b>-573</b>
<b>Passività commerciali</b>	<b>1.670</b>	<b>2.243</b>	<b>-573</b>

La voce si decrementa per un importo pari a 573 milioni di euro, essenzialmente per il decremento dei debiti verso fornitori (232 milioni di euro), attribuibile prevalentemente al gruppo Abertis (122 milioni di euro), e per i debiti verso le società interconnesse (233 milioni di euro) riconducibile ai minori debiti di Autostrade per l'Italia ascrivibili alla riduzione dei volumi di traffico registrati nel primo semestre 2020 (235 milioni di euro). La riduzione di tali voci è conseguenza delle misure restrittive sulla mobilità adottate dai Governi in relazione al diffondersi della pandemia Covid-19.

## 7.18 Altre passività correnti

Milioni di euro 942 (1.117)

La composizione delle altre passività correnti è esposta nella tabella seguente.

MILIONI DI EURO	30/06/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	309	334	-25
Debiti per canoni di concessione	24	105	-81
Debiti verso il personale	174	225	-51
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	78	71	7
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	45	45	-
Debiti verso Amministrazioni Pubbliche	46	52	-6
Debiti per espropri	-	2	-2
Altri debiti	266	283	-17
<b>Altre passività correnti</b>	<b>942</b>	<b>1.117</b>	<b>-175</b>

La voce, pari a 942 milioni di euro al 30 giugno 2020, si decrementa per un importo pari a 175 milioni di euro, essenzialmente per effetto:

- dei minori debiti per canoni di concessione per 81 milioni di euro, in relazione ai pagamenti effettuati nel corso del primo semestre 2020 principalmente da Autostrade per l'Italia (63 milioni di euro) e da Aeroporti di Roma (13 milioni di euro);

b) dei minori debiti verso il personale per 51 milioni di euro, in prevalenza delle concessionarie francesi (20 milioni di euro), di Autostrade per l'Italia (7 milioni di euro) e Aeroporti di Roma (7 milioni di euro) essenzialmente per l'attivazione di sistemi di welfare e ammortizzatori sociali messi a disposizione dai diversi governi dei paesi nel quale il Gruppo opera a seguito della diffusione della pandemia da Covid-19.

## 8. INFORMAZIONI SULLE VOCI DEL CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico consolidato. Le componenti negative di conto economico sono indicate con il segno “-” nei titoli e nelle tabelle delle note, mentre i valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi al primo semestre 2019. Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico consolidato derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.4.

### 8.1 Ricavi da pedaggio

Milioni di euro 2.971 (4.493)

I “Ricavi da pedaggio” si decrementano di 1.522 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (4.493 milioni di euro). Escludendo le variazioni dei tassi di cambio, il cui effetto è negativo per 150 milioni di euro, e le variazioni del perimetro di consolidamento di alcune concessionarie del gruppo Abertis, negative per ulteriori 103 milioni di euro, la variazione rispetto al periodo di confronto è sostanzialmente ascrivibile agli impatti derivanti dalle restrizioni alla mobilità causate dalla pandemia da Covid-19 che ha comportato una riduzione di traffico sulle reti del settore autostradale italiano (-37,9%), delle concessionarie del gruppo Abertis (-30,4%) e del settore autostradale estero (-23,4%).

### 8.2 Ricavi per servizi aeronautici

Milioni di euro 138 (394)

I ricavi per servizi aeronautici si decrementano di 256 milioni di euro (-65%) rispetto al primo semestre 2019 principalmente per l'impatto della pandemia causata dal Covid-19 sui volumi di traffico di Aeroporti di Roma (traffico passeggeri -69%) e del gruppo Aéroports de la Côte d'Azur (traffico passeggeri -67,9%), tale da determinare un decremento rispettivamente di 214 milioni di euro e 42 milioni di euro.

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	VARIAZIONE
Diritti aeroportuali	90	279	-189
Infrastrutture centralizzate	4	11	-7
Servizi di sicurezza	35	79	-44
Altri	9	25	-16
<b>Ricavi per servizi aeronautici</b>	<b>138</b>	<b>394</b>	<b>-256</b>

### 8.3 Ricavi per servizi di costruzione Milioni di euro 344 (451)

Il dettaglio dei ricavi per servizi di costruzione è riportato nella tabella seguente.

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	VARIAZIONE
Ricavi per servizi di costruzione - opere con benefici economici aggiuntivi	290	394	-104
Ricavi per servizi di costruzione relativi a diritti concessionari finanziari	54	57	-3
<b>Ricavi per servizi di costruzione</b>	<b>344</b>	<b>451</b>	<b>-107</b>

I ricavi per servizi di costruzione sono costituiti essenzialmente dagli interventi relativi a opere con benefici economici aggiuntivi e diritti concessionari finanziari, rappresentativi del fair value del corrispettivo spettante per le attività di ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture in concessione effettuate nel periodo, determinato sulla base dei costi operativi e negli oneri finanziari sostenuti (questi ultimi esclusivamente relativi a diritti concessionari immateriali), nonché dell'eventuale margine sui servizi realizzati con strutture interne al Gruppo Atlantia.

I ricavi per servizi di costruzione si decrementano rispetto al primo semestre 2019 di 107 milioni di euro, prevalentemente per i minori investimenti realizzati in opere con benefici economici aggiuntivi del gruppo Abertis – principalmente concessionarie brasiliane (34 milioni di euro) e francesi (25 milioni di euro) e di Aeroporti di Roma (25 milioni di euro).

Nel primo semestre 2020 il Gruppo Atlantia ha eseguito ulteriori servizi di costruzione per opere che non comportano benefici economici aggiuntivi, per complessivi 165 milioni di euro al netto dei relativi contributi, a fronte dei quali sono stati utilizzati i fondi per impegni da convenzioni appositamente stanziati. Tali utilizzi del fondo sono stati classificati a riduzione dei costi operativi del periodo e commentati nella nota n. 8.10.

## 8.4 Altri ricavi

Milioni di euro 605 (717)

Il dettaglio degli altri ricavi operativi è riportato nella tabella seguente.

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	VARIAZIONE
Ricavi da subconcessionari	130	267	-137
Ricavi da canoni Telepass e Viocard	83	82	1
Ricavi per manutenzioni	19	21	-2
Altri ricavi da gestione autostradale	19	20	-1
Risarcimento danni e indennizzi	25	57	-32
Ricavi da prodotti correlati al business aeroportuale	13	29	-16
Rimborsi	18	17	1
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	70	91	-21
Ricavi da pubblicità	2	5	-3
Altri proventi	226	128	98
<b>Altri ricavi</b>	<b>605</b>	<b>717</b>	<b>-112</b>

Gli altri ricavi ammontano a 605 milioni di euro e si decrementano per 112 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (717 milioni di euro) principalmente per effetto dei minori ricavi da subconcessionari (137 milioni di euro) in relazione al calo del traffico e alla sospensione delle royalty delle aree di servizio autostradali applicata da Autostrade per l'Italia al fine di supportare economicamente gli operatori di business Oil e Ristoro, nonché per le chiusure dei Terminal aeroportuali nel periodo di lockdown connesso all'emergenza sanitaria Covid-19. In particolare, i decrementi più significativi sono ascrivibili ad Aeroporti di Roma (58 milioni di euro), Autostrade per l'Italia (53 milioni di euro) e Aéroports de la Côte d'Azur (21 milioni di euro).

## 8.5 Materie prime e materiali

Milioni di euro -162 (-320)

Il dettaglio dei costi per materie prime e materiali è riportato nella tabella seguente.

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	VARIAZIONE
Materiale da costruzione	-88	-70	-18
Materiale elettrico ed elettronico	-10	-28	18
Carbolubrificanti e combustibili	-27	-30	3
Altre materie prime e materiali di consumo	-43	-192	149
<b>Acquisti di materiali</b>	<b>-168</b>	<b>-320</b>	<b>152</b>
<b>Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>6</b>
<b>Materie prime e materiali</b>	<b>-162</b>	<b>-320</b>	<b>158</b>

La voce include i costi per acquisti di materiali e la variazione delle rimanenze di materie prime e materiali di consumo e presenta un decremento di 158 milioni di euro principalmente attribuibile ai maggiori costi sostenuti da Autostrade per l'Italia nel primo semestre 2019 per l'acquisizione degli immobili civili e di quelli oggetto di attività di impresa conseguentemente al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera (115 milioni di euro).

## 8.6 Costi per servizi

Milioni di euro -1.209 (-1.225)

Il saldo della voce è dettagliato nella seguente tabella.

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	VARIAZIONE
Costi per servizi edili e simili	-764	-784	20
Prestazioni professionali	-122	-106	-16
Trasporti e simili	-40	-35	-5
Utenze	-47	-52	5
Assicurazioni	-34	-34	-
Compensi Collegio Sindacale	-1	-1	-
Prestazioni diverse	-201	-214	13
<b>Costi per servizi lordi</b>	<b>-1.209</b>	<b>-1.226</b>	<b>17</b>
Costi per servizi capitalizzati per attività non in concessione	-	1	-1
<b>Costi per servizi</b>	<b>-1.209</b>	<b>-1.225</b>	<b>16</b>

I costi per servizi sono pari a 1.209 milioni di euro e si decrementano per 16 milioni di euro, per i seguenti effetti combinati:

- incremento dei costi per servizi edili e simili dovuto all'aumento delle prestazioni correlate alle maggiori manutenzioni dell'infrastruttura autostradale di Autostrade per l'Italia (105 milioni di euro);
- decremento dei costi per servizi edili e simili per le società del gruppo Abertis (132 milioni di euro) con particolare riferimento alle concessionarie operanti in Brasile, Francia, Italia e Cile, in relazione al programma di efficientamento dei costi messo in atto dal management a seguito della diffusione della pandemia da Covid-19.

## 8.7 Costo per il personale

Milioni di euro -672 (-804)

La composizione del costo per il personale è rappresentata nella tabella seguente.

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	VARIAZIONE
Salari e stipendi	-465	-534	69
Oneri sociali	-145	-159	14
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	-21	-21	-
Compensi ad amministratori	-4	-4	-
Altri costi del personale	-38	-87	49
<b>Costo per il personale lordo</b>	<b>-673</b>	<b>-805</b>	<b>132</b>
Costo del lavoro capitalizzato per attività non in concessione	1	1	-
<b>Costo per il personale</b>	<b>-672</b>	<b>-804</b>	<b>132</b>

Il costo per il personale è pari a 672 milioni di euro e si decrementa di 132 milioni di euro (804 milioni di euro nel primo semestre 2019), principalmente per i seguenti effetti:

- a) minori costi per salari e stipendi essenzialmente per l'attivazione, da parte di alcune società concessionarie del Gruppo, di sistemi di welfare e ammortizzatori sociali messi a disposizione dai diversi governi dei paesi nel quale il Gruppo opera;
- b) minori oneri relativi ai piani di incentivazione del personale con riferimento all'adeguamento al fair value dei diritti già maturati tenuto conto del differente andamento del titolo azionario nei periodi a confronto (37 milioni di euro);
- c) i minori oneri relativi all'incentivazione a breve termine del personale (13 milioni di euro).

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio (suddivisa per livello di inquadramento e comprensiva del personale interinale), già commentata nella sezione "Risorse umane" della relazione sulla gestione:

UNITÀ	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	VARIAZIONE
Dirigenti	291	287	4
Quadri e impiegati	8.247	8.257	-10
Esattori	2.687	2.900	-213
Operai	4.463	4.298	165
<b>Totale Gruppo Atlantia</b>	<b>15.688</b>	<b>15.742</b>	<b>-54</b>
<b>Gruppo Abertis</b>	<b>13.814</b>	<b>13.161</b>	<b>653</b>
<b>Totale Gruppo</b>	<b>29.502</b>	<b>28.903</b>	<b>599</b>

## 8.8 Altri oneri

Milioni di euro -349 (-484)

Il dettaglio degli altri oneri è riportato nella tabella seguente.

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	VARIAZIONE
Oneri concessori	-188	-293	105
Oneri per godimento beni di terzi	-15	-16	1
Contributi e liberalità	-17	-15	-2
Imposte indirette e tasse	-114	-151	37
Altri oneri diversi	-16	-10	-6
<b>Altri oneri operativi</b>	<b>-147</b>	<b>-176</b>	<b>29</b>
Altri oneri capitalizzati	1	1	-
<b>Altri oneri</b>	<b>-349</b>	<b>-484</b>	<b>135</b>

Gli altri oneri, pari a 349 milioni di euro, si decrementano di 135 milioni di euro rispetto al periodo comparativo, principalmente in relazione alla diminuzione degli oneri concessori, sostanzialmente relativi alle concessionarie autostradali italiane (85 milioni di euro) e al gruppo Aeroporti di Roma (12 milioni di euro) conseguenti ai minori volumi di traffico del periodo, nonché per la minore quota connessa al meccanismo del profit sharing della concessionaria polacca Stalexport Autostrada Malopolska (7 milioni di euro).



## 8.9 Variazione operativa dei fondi per accantonamenti Milioni di euro -565 (77)

La voce è costituita dalle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti, escludendo quelle per benefici per dipendenti (classificate nel costo per il personale), stanziate per adempiere alle obbligazioni legali ed implicite che si presume richiederanno l'impiego di risorse economiche negli esercizi successivi. Il saldo negativo della voce pari a 565 milioni di euro è connesso all'effetto combinato di:

- a) la variazione operativa negativa del fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali per un importo pari a 322 milioni di euro. Escludendo l'utilizzo correlato agli oneri sostenuti in relazione alla demolizione e ricostruzione del Viadotto Polcevera (95 milioni di euro), si rilevano maggiori accantonamenti al netto degli utilizzi pari a 417 milioni di euro determinati in prevalenza (i) dall'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino sulla rete autostradale (400 milioni di euro) e (ii) dai maggiori oneri netti rilevati dalle concessionarie francesi, brasiliane e italiane del gruppo Abertis, pari a 24 milioni di euro;
- b) la variazione negativa netta del fondo per rischi e oneri pari a 213 milioni di euro, attribuibile prevalentemente ad Autostrade per l'Italia ed in particolare 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;
- c) l'accantonamento netto del fondo rinnovo beni in concessione per un importo pari a 30 milioni di euro.

## 8.10 Utilizzo fondo per impegni da convenzioni Milioni di euro 165 (214)

La voce accoglie l'utilizzo dei fondi per impegni da convenzioni per opere senza benefici economici aggiuntivi realizzate nell'esercizio, al netto dei contributi maturati (rilevati nei ricavi per servizi di costruzione, come illustrato nella nota n. 8.3). La voce costituisce la rettifica indiretta dei costi operativi per attività di costruzione, classificati per natura e sostenuti nell'esercizio dalle concessionarie autostradali, in particolare da Autostrade per l'Italia e per le concessionarie del gruppo Abertis che prevedono tale tipologia di impegno. Il decremento, pari a 49 milioni di euro rispetto al periodo precedente, è legato principalmente ai minori investimenti sostenuti nel periodo da Autostrade per l'Italia (55 milioni di euro) per il potenziamento dell'AI Milano-Napoli (tratto Bologna-Firenze) sia per gli altri investimenti previsti dall'art. 2 della Convenzione Unica del 2007. Per quanto attiene ai servizi di costruzione e agli investimenti complessivamente realizzati nel corso dell'esercizio, si rinvia a quanto già illustrato nelle note n. 7.2 e n. 8.3.

## 8.11 (Svalutazioni) Ripristini di valore Milioni di euro -200 (-10)

Tale voce include per il primo semestre 2020 gli effetti derivanti dal test di impairment sull'avviamento di Aéroports de la Côte d'Azur che ha evidenziato la parziale recuperabilità del valore inizialmente iscritto

con la conseguente svalutazione dello stesso per 94 milioni di euro e dei diritti concessori immateriali dell'A4, per cui il test di impairment ha evidenziato la parziale recuperabilità del relativo valore contabile con la conseguente svalutazione degli stessi per un valore pari a 109 milioni di euro. Per ulteriori dettagli in si rinvia a quanto esposto nella nota n. 7.2.

## 8.12 Proventi (Oneri) finanziari

Milioni di euro -702 (-524)

Proventi finanziari Milioni di euro 561 (425)

Oneri finanziari Milioni di euro -1.271 (-986)

Utili (perdite) su cambi Milioni di euro 8 (37)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nella tabella seguente.

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	VARIAZIONE
<b>Proventi finanziari rilevati ad incremento di diritti concessori finanziari e attività finanziarie per contributi</b>	<b>130</b>	<b>140</b>	<b>-10</b>
<b>Dividendi da partecipazioni valutate al fair value</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>-</b>
Proventi da operazioni di finanza derivata	140	71	69
Proventi finanziari rilevati ad incremento delle attività finanziarie	24	34	-10
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	16	30	-14
Altri proventi finanziari	181	80	101
<b>Altri proventi finanziari</b>	<b>361</b>	<b>215</b>	<b>146</b>
<b>Totale proventi finanziari (a)</b>	<b>561</b>	<b>425</b>	<b>136</b>
<b>Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per Impegni da convenzioni</b>	<b>-23</b>	<b>-45</b>	<b>22</b>
Oneri su prestiti obbligazionari	-326	-299	-27
Oneri da operazioni di finanza derivata	-328	-170	-158
Oneri su finanziamenti a medio-lungo termine	-213	-234	21
Interessi passivi su debiti per leasing	-2	-3	1
Oneri per interessi passivi rilevati ad incremento delle passività finanziarie	-12	-9	-3
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	-1	-	-1
Altri oneri finanziari	-366	-147	-219
Oneri finanziari netti da iperinfrazione (IAS 29)	-28	-79	51
<b>Altri oneri finanziari</b>	<b>-1.248</b>	<b>-941</b>	<b>-307</b>
<b>Totale oneri finanziari (b)</b>	<b>-1.271</b>	<b>-986</b>	<b>-285</b>
<b>Utili (perdite) su cambi (c)</b>	<b>8</b>	<b>37</b>	<b>-29</b>
<b>Proventi (oneri) finanziari (a+b+c)</b>	<b>-702</b>	<b>-524</b>	<b>-178</b>

Gli "Altri oneri finanziari" al netto degli "Altri proventi finanziari" sono pari a 887 milioni di euro e si incrementano di 161 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2019 (726 milioni di euro), essenzialmente per i seguenti effetti combinati:

- ai maggiori oneri da finanza derivata dovuti alla variazione della classificazione come di non hedge accounting degli Interest Rate Swap di Atlantia e Autostrade per l'Italia, come più dettagliatamente specificato nella nota 7.15 cui si rinvia (complessivi 135 milioni di euro) e ai maggiori oneri per interessi passivi connessi alle linee revolving utilizzate integralmente per 3.250 milioni euro a gennaio 2020 da Atlantia (25 milioni di euro);

- b) gli oneri derivanti dalla svalutazione dei diritti concessori finanziari garantiti dal Concedente alle società concessionarie argentine GCO e Ausol, per un importo pari a 153 milioni di euro (34 milioni di euro rilevati nel primo semestre 2019);
- c) gli oneri finanziari netti pari a 28 milioni di euro rilevati in base all'applicazione dello IAS 29 relativo alla rendicontazione in economie iperinflazionate delle concessionarie argentine (pari a 79 milioni di euro nel primo semestre 2019);
- d) la svalutazione della partecipazione detenuta in Aeroporto di Bologna pari a 35 milioni di euro, come già descritto nella nota n. 7.3 cui si rinvia.

Si rileva, inoltre, che nella voce "Utili e perdite su cambi" è inclusa la rivalutazione del dollaro americano sul peso argentino relativa ai diritti concessori finanziari delle concessionarie autostradali GCO e Ausol per un importo pari a 26 milioni di euro (42 milioni di euro nel primo semestre 2019), oggetto di svalutazione come sopra riportato. Tali diritti concessori sono descritti nella nota n. 7.4, cui si rinvia.

#### **8.13 Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto** Milioni di euro -28 (2)

La "Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto", riconducibile ai risultati pro-quota dell'esercizio delle imprese collegate e joint venture del Gruppo, accoglie per il primo semestre 2020 una perdita di 28 milioni di euro, essenzialmente attribuibile al contributo delle società collegate Getlink (15 milioni di euro) e Aeroporto di Bologna (6 milioni di euro), che risentono degli impatti della pandemia da Covid-19.

### 8.14 Proventi (Oneri) fiscali Milioni di euro 395 (-278)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio dei proventi e degli oneri fiscali nei due periodi a confronto. I proventi fiscali complessivi sono pari a 395 milioni di euro e registrano un incremento di 673 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (oneri fiscali pari a 278 milioni di euro) sostanzialmente correlato alla riduzione del risultato prima delle imposte delle società del Gruppo per effetto della pandemia da Covid-19.

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	VARIAZIONE
IRES	55	-147	202
IRAP	-3	-37	34
Imposte sul reddito di società estere	-110	-292	182
Beneficio imposte correnti da perdite fiscali	4	3	1
<b>Imposte correnti sul reddito</b>	<b>-54</b>	<b>-473</b>	<b>419</b>
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	11	6	5
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	-2	29	-31
<b>Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti</b>	<b>9</b>	<b>35</b>	<b>-26</b>
(Incrementi)/Decrementi con rilevazione a Conto Economico	150	-57	207
Variazione di stime di esercizi precedenti	-3	21	-24
<b>Imposte anticipate</b>	<b>147</b>	<b>-36</b>	<b>183</b>
Incrementi/(Decrementi) con rilevazione a Conto Economico	289	196	93
Variazione di stime di esercizi precedenti	4	-	4
<b>Imposte differite</b>	<b>293</b>	<b>196</b>	<b>97</b>
<b>Imposte anticipate e differite</b>	<b>440</b>	<b>160</b>	<b>280</b>
<b>Proventi/(Oneri) fiscali</b>	<b>395</b>	<b>-278</b>	<b>673</b>

### 8.15 Proventi (oneri) netti di attività operative cessate Milioni di euro 1 (-1)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio dei proventi (oneri) di attività operative cessate nei due periodi a confronto.

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	VARIAZIONE
Proventi operativi	-	89	-89
Oneri operativi	-	-65	65
Oneri finanziari	-	-20	20
Proventi finanziari	-	14	-14
Proventi/(Oneri) fiscali	1	-19	20
<b>Proventi (oneri) netti di attività operative cessate</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>2</b>

Gli oneri netti del primo semestre 2019 sono riferibili al contributo delle attività operative cessate del gruppo Hispasat, la cui cessione è stata sottoscritta in data 12 febbraio 2019 e perfezionata in data 3 ottobre 2019, dopo l'ottenimento dell'approvazione da parte delle autorità competenti.

## 8.16 Utile per azione

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base e dell'utile diluito per azione per i due periodi oggetto di comparazione.

	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019
Numero medio ponderato di azioni emesse	825.783.990	825.783.990
Numero medio ponderato di azioni proprie in portafoglio	-7.772.693	-7.819.488
<b>Numero medio ponderato di azioni in circolazione ai fini del calcolo dell'utile base</b>	<b>818.011.297</b>	<b>817.964.502</b>
Numero medio ponderato di azioni con effetto diluitivo a fronte di piani di compensi basati su azioni	0	12.711
<b>Numero medio ponderato di azioni in circolazione ai fini del calcolo dell'utile diluito</b>	<b>818.011.297</b>	<b>817.977.213</b>
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo (milioni di euro)	-772	594
<b>Utile/(Perdita) per azione (euro)</b>	<b>-0,95</b>	<b>0,73</b>
<b>Utile/(Perdita) diluito per azione (euro)</b>	<b>-0,95</b>	<b>0,73</b>
Utile/(Perdita) da attività operative in funzionamento di pertinenza del Gruppo (milioni di euro)	-773	595
<b>Utile/(Perdita) base per azione da attività operative in funzionamento (euro)</b>	<b>-0,95</b>	<b>0,73</b>
<b>Utile/(Perdita) diluito per azione da attività operative in funzionamento (euro)</b>	<b>-0,95</b>	<b>0,73</b>
Utile/(Perdita) da attività operative cessate di pertinenza del Gruppo (milioni di euro)	1	-1
<b>Utile/(Perdita) base per azione da attività operative cessate (euro)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Utile/(Perdita) diluito per azione da attività operative cessate (euro)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## 8.17 Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera a Genova

Con riferimento al tragico crollo, avvenuto il 14 agosto 2018, di una sezione del Viadotto Polcevera (nel seguito anche "il Ponte") dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia, si rinvia all'informativa già fornita nella nota n. 8.17 del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

Per quanto concerne le evoluzioni nel primo semestre 2020 degli aspetti in ambito legale e concessionario, si rinvia a quanto descritto nella nota n. 10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessionario" del presente documento.

Si ricorda che Autostrade per l'Italia, nel convincimento di aver correttamente adempiuto ai propri obblighi concessionari e nelle more degli esiti dell'accertamento delle cause del crollo, ha in ogni caso l'obbligazione di ricostruzione del Ponte, in conformità a quanto stabilito nella Convenzione Unica; tale obbligazione è da inquadrare nell'ambito degli importi che devono essere accantonati al "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", in applicazione dei principi contabili e criteri di valutazione applicati. In particolare, gli accantonamenti effettuati già a partire dal bilancio dell'esercizio 2018, rispettano i requisiti generali previsti dallo IAS 37 per i fondi per accantonamenti, ovvero:

- a) la presenza di una obbligazione attuale legale che derivi da un evento passato;
- b) la probabilità di un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione e;
- c) la possibilità di effettuare una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.

Inoltre, non ricorrono le casistiche previste per l'iscrizione di un'attività immateriale, né come un diritto concessionario senza benefici economici aggiuntivi, né come un diritto concessionario per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi.

Infatti, Autostrade per l'Italia ha l'obbligazione di ricostruzione del Ponte, quale porzione dell'infrastruttura già assentita in concessione, e tale attività di ricostruzione:

- a) non fa parte degli specifici obblighi di realizzazione di talune opere assunti in sede di sottoscrizione della Convenzione (opere che non determinano il riconoscimento di un incremento tariffario o altro beneficio);
- b) non genera alcun beneficio economico aggiuntivo, in quanto mera ricostruzione/sostituzione dell'infrastruttura preesistente. Eventuali benefici indiretti, quali ad esempio la circostanza che il nuovo Ponte comporterà il sostenimento di minori costi di manutenzione nei prossimi esercizi, non possono dar luogo alla rilevazione di un'attività immateriale in quanto non risultano soddisfatti i requisiti stabiliti dal principio contabile IAS 38.

In relazione a ciò, coerentemente con il trattamento contabile applicabile qualora la società avesse provveduto in via diretta all'esecuzione delle attività di ricostruzione sulla base di quanto stabilito dalla Convenzione Unica (ancorché, per legge, tali attività siano state invece attribuite ad un Commissario straordinario individuato dal Governo), nel conto economico dell'esercizio 2018 erano stati già rilevati una serie di oneri derivanti dall'evento in oggetto, come analiticamente illustrato nella nota n. 8.17 del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 e di quello chiuso al 31 dicembre 2019, cui si rinvia.

Come illustrato in tale sede, relativamente alle modalità di contabilizzazione dei rischi e oneri connessi ai danni "diretti" e "indiretti", si ricorda che:

- a) i c.d. "danni diretti", intendendo come tali quelli direttamente legati come conseguenza diretta e immediata del crollo del Viadotto e a prescindere dalle cause dello stesso astrattamente identificabili in relazione all'evento, si possono suddividere in due tipologie:
  - i) gli oneri connessi alle attività di demolizione e ricostruzione, compresi gli oneri per il ristoro dei danni subiti dalle attività produttive residenti sotto il Viadotto, a fronte dei quali la società ha

contabilizzato un accantonamento al "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali";

(ii) gli oneri derivanti dal ristoro ai parenti delle vittime e ai feriti di somme a titolo d'indennizzo che sono stati contabilizzati negli "Altri fondi correnti per rischi e oneri";

b) relativamente ai c.d. "danni indiretti" astrattamente identificabili in relazione all'evento, per quanto attiene alla determinazione delle probabilità di soccombenza e, di conseguenza, all'identificazione delle fattispecie contabili previste dallo IAS 37 (accantonamento o passività potenziale) alle quali appare ragionevole ricondurre i rischi legali in esame, le valutazioni effettuate si basano e risultano coerenti con un insieme di pareri tecnico-legali espressi da professionisti specializzati nelle tematiche oggetto di indagine, nei quali la vicenda relativa al crollo del Viadotto e annessi contenziosi sono stati oggetto di una valutazione analitica volta alla stima della probabilità di soccombenza della società e del relativo valore atteso dell'esborso in tale ipotesi.

Relativamente ai c.d. "danni indiretti", i pareri acquisiti costituiscono utili, se non decisivi, elementi in base ai quali Autostrade per l'Italia ha valutato la qualificazione della natura dell'accantonamento (passività potenziale), ovvero la misurazione del grado di realizzazione e di avveramento dell'evento di soccombenza nell'ambito dei contenziosi e la possibilità di stimare con ragionevole certezza l'entità della perdita connessa all'eventuale avveramento di tale evento.

I suddetti pareri tecnico-legali hanno evidenziato come, risultando allo stato attuale impossibile una valutazione astratta ex ante, occorrerà misurarsi con le fattispecie concrete che di tempo in tempo potranno concretamente emergere e che, quanto all'individuazione del soggetto responsabile dell'occisionarsi dell'evento, la società non è stata individuata come responsabile dell'evento da alcun accertamento giudiziale o stragiudiziale definitivo.

Tenuto conto dunque che:

a) non appare possibile effettuare valutazioni astratte ex ante in merito ai profili di responsabilità della società in relazione al verificarsi dell'evento, né, di conseguenza, in merito all'*an* e al *quantum* degli indennizzi eventualmente dovuti;

b) allo stato attuale si ravvisano ulteriori elementi di incertezza relativamente all'*an* e al *quantum* degli eventuali esborsi dovuti da Autostrade per l'Italia in relazione ai contenziosi per effetto delle procedure di valutazione relative alle coperture assicurative connesse al crollo del Viadotto, da un punto di vista contabile, non risultano verificate le condizioni di cui al paragrafo 14 dello IAS 37 necessarie per rilevare un accantonamento tra gli "Altri fondi correnti per rischi ed oneri".

Si segnala, inoltre, che l'iniziativa aziendale relativa all'esenzione del pedaggio sull'area genovese ha originato un minor introito di ricavi da pedaggio nel primo semestre 2020 pari a circa 7 milioni di euro (complessivamente pari 26 milioni di euro negli esercizi 2019 e 2018).

Coerentemente con l'impostazione contabile sopradescritta, nel corso del primo semestre 2020 Autostrade per l'Italia ha provveduto a:

a) rilevare oneri, pari a 95 milioni di euro, in relazione a quanto richiesto dal Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte, con lettera del 21 dicembre 2018, in esecuzione degli art. I commi 5 e 6, 1-bis, 4-bis del Decreto Legge n. 109 convertito con modificazioni nella Legge n. 130 del 16 novembre 2018; tali oneri risultano interamente coperti dal "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" già stanziato al 31 dicembre 2019 e sono neutralizzati nel

conto economico del primo semestre 2020 tramite l'utilizzo indiretto dello stesso Fondo rilevato nella "Variazione operativa dei fondi";

- b) liquidare, tramite utilizzo diretto di quanto già stanziato al 31 dicembre 2019 nell'ambito degli "Altri fondi per rischi ed oneri", 8 milioni di euro complessivi in relazione agli indennizzi a favore di alcuni familiari delle vittime colpiti direttamente dal crollo del Ponte, ai contributi a favore degli artigiani e imprenditori colpiti dal crollo e alle consulenze e spese legali correlate all'avvio delle azioni a tutela dei diritti della società e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati;
- c) rilevare costi, pari a 1 milione di euro, nella voce "Altri oneri".

Inoltre, si segnala che, nel corso del primo semestre del 2019 è intercorso un accordo definitivo con la compagnia di assicurazione relativamente alla quantificazione del risarcimento spettante alla Capogruppo in relazione alla copertura assicurativa in essere sul Ponte per la responsabilità civile verso terzi, pari a 38 milioni di euro. Tale importo è stato rilevato tra gli "Altri ricavi" del conto economico consolidato del primo semestre 2019.

Alla data del 30 giugno 2020 risultano stanziati in bilancio, in relazione alle fattispecie descritte, i seguenti fondi:

- a) "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" pari a 77 milioni di euro;
- b) "Altri fondi correnti per rischi e oneri" pari a 11 milioni di euro.

A seguito del crollo del Ponte, il MIT ha formalmente avanzato nei riguardi della società talune contestazioni circa asseriti inadempimenti degli obblighi stabiliti dalla Convenzione Unica, come più ampiamente descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019.

Come descritto nella nota n. 10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" del presente documento, cui si rinvia, nel corso del 2020 la società ha aderito alle indicazioni ricevute dalle Autorità Governative, attraverso la definizione di numerose proposte volte al superamento della procedura di contestazione avanzata dal MIT, che ha portato da ultimo alla formulazione di una nuova proposta trasmessa in data 11 luglio 2020 per la chiusura della procedura di contestazione di grave inadempimento. La proposta, formulata sulla base delle numerose interlocuzioni avute con il Governo, il MIT e il MEF, prevede specifici punti qualificanti riguardo alla transazione. In data 14 luglio 2020 Atlantia e Autostrade per l'Italia hanno inviato una lettera ai rappresentanti del Governo con la quale hanno, tra l'altro, delineato una possibile operazione di apertura al capitale di Autostrade per l'Italia, subordinatamente all'approvazione dei rispettivi Consigli di Amministrazione con il passaggio del controllo di Autostrade per l'Italia da Atlantia ad uno o più soggetti terzi.

Nella predisposizione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 si è, pertanto, tenuto conto dei riflessi che derivano dal contenuto della suddetta proposta formulata in data 11 luglio 2020; ai fini delle appostazioni contabili non si è potuto tenere conto dei potenziali riflessi (al momento non identificabili né quantificabili) che potrebbero derivare dalle puntuazioni all'atto transattivo e all'atto aggiuntivo alla Convenzione – segnalate in data 31 luglio 2020 dal MIT – essendo in corso le interlocuzioni e gli incontri di chiarimento sulle stesse, come riportato anche nella nota 10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio". Coerentemente con la rappresentazione contabile già adottata nella predisposizione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 (descritta nella nota 8.17 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera a Genova" cui si

rinvia), nella suddetta proposta dell'11 luglio 2020 Autostrade per l'Italia si è impegnata, tra le altre cose, all'assunzione di un importo complessivo di oneri a proprio carico pari a 3.400 milioni di euro, con un incremento di 500 milioni di euro rispetto a quanto previsto nella precedente proposta del 5 marzo 2020, rappresentati da:

- b) un importo pari a 1.500 milioni da destinarsi alle riduzioni tariffarie da applicarsi di intesa con il Concedente, con le modalità che saranno ritenute migliori per favorire l'utenza, con specifico riguardo a tratte interessate, nel prossimo quinquennio da opere con maggiore impatto sulla fluidità della circolazione, ed ai pendolari. Riduzione che potrà determinare anche l'azzeramento del pedaggio in presenza di particolari situazioni di disagio;
- c) un importo di 1.200 milioni di euro - che accoglie l'incremento citato di 500 milioni di euro - (totalmente a carico della società) dell'ammontare delle manutenzioni sulle infrastrutture della rete da eseguire nel periodo regolatorio 2020-2024;
- d) un importo di 700 milioni di euro per le attività di demolizione e ricostruzione del Viadotto sul Polcevera e di tutti gli ulteriori oneri connessi.

Con riferimento agli impegni di cui al punto a), l'importo di 1.500 milioni di euro è stato già iscritto, nell'ambito degli "Altri fondi correnti per rischi ed oneri", nel bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, in quanto corrispondenti alla migliore stima dell'impegno assunto da Autostrade per l'Italia, ancorché, come detto, risultino da declinare le modalità di impiego di tale importo; ciò in quanto risultano rispettati tutti i requisiti previsti dallo IAS 37, ed in particolare la presenza di una specifica obbligazione attuale implicita assunta dalla società e comunicata alla controparte, derivante dall'evento del crollo del Ponte. L'accantonamento effettuato risulta, quindi, confermato in relazione al contenuto della proposta da ultimo formulata.

Con riferimento agli impegni di cui al punto b), si osserva che si tratta di attività di manutenzione di cui la società ha tenuto conto nel piano programmatico di interventi già in corso o da avviare, incluso nel proprio piano industriale, da svolgersi in relazione agli impegni assunti all'interno della vigente Convenzione Unica nonché del nuovo Piano Economico Finanziario trasmesso al MIT; tali impegni ed attività di manutenzione sono quindi riflessi in bilancio nel rispetto dei criteri già adottati di quantificazione delle consistenze del "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", che tiene conto degli impegni assunti dalla società includendo l'ulteriore adeguamento di 500 milioni di euro sopra citato, anche per quanto attiene ai riflessi nell'ambito della stima della durata del prossimo ciclo dell'intervento di ripristino o sostituzione dei vari elementi dell'infrastruttura autostradale.

Con riferimento agli oneri connessi alla demolizione e/o ricostruzione del Ponte e di tutti gli ulteriori oneri connessi, di cui al precedente punto c), come precedentemente indicato nella presente nota gli importi che presentano gli elementi di probabilità e attendibile quantificazione sono stati considerati nella determinazione degli accantonamenti al "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", ovvero ad "Altri fondi per rischi ed oneri". Si segnala, pertanto, che nel primo semestre 2020 è stato stanziato un importo pari a 200 milioni di euro ad "Altri fondi per rischi ed oneri", adeguando l'importo precedentemente accantonato al 31 dicembre 2019 fino ad un ammontare pari a 1.700 milioni di euro. Tale adeguamento è a copertura degli ulteriori oneri connessi alla demolizione e ricostruzione del Viadotto Polcevera in linea con quanto precedentemente citato.

## 8.18 Impatti economici della pandemia da Covid-19

A partire dalla fine di febbraio del 2020, le restrizioni normative alla mobilità adottate da numerosi governi a seguito dell'espansione a livello globale della pandemia da Covid-19, hanno generato una significativa riduzione dei volumi di traffico sulle infrastrutture autostradali e aeroportuali in concessione al Gruppo rispetto al primo semestre 2019. A tal riguardo, come da dettaglio di seguito, si sono evidenziati impatti diversificati a livello geografico, principalmente correlati alle differenti misure di restrizione e tempistiche adottate nei vari paesi.

	AUTOSTRADE					AEROPORTI	
	Italia (gruppo Autostrade per l'Italia)	Spagna (gruppo Abertis)	Francia (gruppo Abertis)	Brasile (Atlantia + gruppo Abertis)	Cile (Atlantia + gruppo Abertis)	Italia (Aeroporti di Roma)	Francia (Aéroports de la Côte d'Azur)
	km percorsi	km percorsi	km percorsi	km percorsi	km percorsi	passeggeri	passeggeri
Gennaio	2,8%	2,8%	7,7%	1,7%	-7,6%	-0,2%	5,3%
Febbraio	1,7%	8,7%	5,0%	8,9%	-3,1%	-8,9%	5,2%
Marzo	-60,5%	-42,5%	-41,2%	-18,5%	-29,9%	-81,2%	-62,0%
Aprile	-80,4%	-78,9%	-79,5%	-38,2%	-53,0%	-98,3%	-99,4%
Maggio	-55,1%	-65,6%	-55,9%	-23,5%	-54,5%	-97,5%	-98,5%
Giugno	-23,0%	-40,4%	-22,8%	-16,4%	-53,8%	-93,4%	-92,1%
<b>Var. % progressiva (dal 1/1/2020 al 30/6/2020)</b>	<b>-37,7%</b>	<b>-39,1%</b>	<b>-33,3%</b>	<b>-14,1%</b>	<b>-32,5%</b>	<b>-69,0%</b>	<b>-67,9%</b>
Restrizioni agli spostamenti	9 marzo - 3 giugno	13 marzo - 22 giugno	16 marzo - 15 giugno	dal 16 marzo	dal 16 marzo		

\* variazione di traffico a parità di perimetro rispetto al 2019

In termini di area geografica, si rilevano nel primo semestre 2020 degli impatti più marcati sui livelli di traffico in Europa (Italia, Spagna e Francia) rispetto ai paesi dell'America del Sud (Brasile e Cile), principalmente per le differenti tempistiche della diffusione della pandemia da Covid-19 e per le conseguenti restrizioni alla mobilità adottate dai governi dei paesi nel quale il Gruppo opera.

In termini di settore di operatività delle infrastrutture in concessione del Gruppo, si rilevano effetti più marcati per le concessioni aeroportuali rispetto a quelle autostradali in ragione della crisi globale che ha coinvolto l'intero settore del trasporto aereo nel mondo.

La riduzione dei ricavi operativi, pari a 1.588 milioni di euro su base omogenea (-30%) rispetto al primo semestre 2019, è sostanzialmente correlata alla diminuzione del traffico nel primo semestre 2020 causata dalle citate restrizioni alla mobilità, in virtù dei minori:

- ricavi da pedaggio, in particolare delle concessionarie autostradali europee;
- ricavi per servizi aeronautici, per le concessionarie in Italia e in Francia;
- ricavi da subconcessioni aeroportuali e autostradali, principalmente in Italia.

A fronte degli impatti generati dal calo del traffico, il Gruppo ha tempestivamente avviato una serie di iniziative volte al contenimento dei costi e revisione delle iniziative di investimento, garantendo

comunque gli interventi legati alla sicurezza delle infrastrutture, e sta valutando ulteriori iniziative di mitigazione degli impatti in relazione alle misure messe a disposizione dai governi nei vari paesi.

Si segnala, tra le altre, l'attivazione da parte di alcune società del Gruppo di iniziative specifiche volte alla riduzione del costo del personale, anche facendo ricorso all'attivazione della cassa integrazione e di altri strumenti di mitigazione degli impatti messi a disposizione dai diversi governi dei paesi nel quale il Gruppo opera.

La conseguente riduzione dell'FFO-Cash Flow Operativo su base omogenea, al netto degli investimenti del periodo, pari a 1.029 milioni di euro (-62,7%) rispetto al primo semestre 2019, è riferita sostanzialmente agli impatti della pandemia da Covid-19 sulle concessionarie autostradali italiane, francesi e spagnole, oltre che sull'aeroporto di Fiumicino in Italia.

Si rimanda al capitolo "Indicatori Alternativi di Performance" della Relazione finanziaria semestrale per la riconciliazione dei dati su basi omogenea con i valori pubblicati.

La citata Raccomandazione ESMA del 20 maggio 2020 evidenzia come gli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19 possano configurare la presenza di uno o più indicatori di impairment. Per le considerazioni relative ai test di impairment effettuati dal Gruppo in relazione alla recuperabilità dell'avviamento, delle altre attività immateriali a vita utile indefinita e dei diritti concessori delle società concessionarie del Gruppo stesso, nonché delle partecipazioni in società collegate e joint venture, si rinvia alla nota n. 7.2 "Attività immateriali" e 7.3 "Partecipazioni" del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato.

In merito ai possibili rischi di natura finanziaria del Gruppo correlati al diffondersi della pandemia da Covid-19 si rimanda alla nota 9.2 "Gestione dei rischi finanziari" della presente Relazione finanziaria semestrale.

In relazione alle valutazioni di natura prospettica relative agli effetti della pandemia da Covid-19 sul Gruppo si rimanda al capitolo "Evoluzione prevedibile della gestione" della Relazione finanziaria semestrale.

## 9. ALTRE INFORMAZIONI FINANZIARIE

### 9.1 Informazioni sul rendiconto finanziario consolidato

Si commenta di seguito la gestione finanziaria consolidata del primo semestre 2020, a confronto con quella del primo semestre 2019, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione "Prospetti contabili consolidati".

La dinamica finanziaria del primo semestre 2020 evidenzia un incremento delle disponibilità liquide nette di 3.410 milioni di euro (nel primo semestre 2019 si evidenziava un decremento per 1.376 milioni di euro).

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio nel primo semestre 2020 è pari a 971 milioni di euro, in diminuzione di 1.269 milioni di euro rispetto al saldo del primo semestre 2019 (2.240 milioni di euro). Il decremento è attribuibile all’effetto combinato di due fattori:

- a) il decremento dell’FFO-Cash Flow Operativo, per un importo pari a 1.405 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019, attribuibile all’impatto della pandemia causata dal Covid-19 sulle concessionarie autostradali e aeroportuali del Gruppo;
- b) il minore flusso assorbito nel primo semestre 2020 dalla “variazione attività e passività commerciali e altre attività e passività non finanziarie”, pari a 141 milioni di euro, rispetto a quello assorbito nel primo semestre 2019, pari a 277 milioni di euro.

Il flusso finanziario assorbito dalle attività di investimento è pari a 1.892 milioni di euro ed è riconducibile ai seguenti effetti:

- a) gli investimenti del periodo pari a 634 milioni di euro;
- b) l’acquisizione della partecipazione di controllo nel gruppo RCO per un importo netto pari a 1.193 milioni di euro, che ha comportato un esborso complessivo pari a 1.475 milioni di euro e disponibilità liquide apportate pari a 282 milioni di euro, come descritto nella nota n.6, cui si rinvia;
- c) la cessione della partecipazione detenuta indirettamente nella concessionaria francese Alis, per un importo complessivo pari a 152 milioni di euro;
- d) il flusso di cassa assorbito dalle attività finanziarie correnti e non correnti, pari a 303 milioni di euro su cui incide prevalentemente l’incremento dei depositi vincolati (125 milioni di euro) e l’attualizzazione finanziaria dei diritti concessori finanziari delle concessionarie spagnole, cilene e argentine (130 milioni di euro).

Il flusso finanziario netto assorbito dalle attività di investimento relativo al primo semestre 2019 era riconducibile prevalentemente agli investimenti del periodo per 683 milioni di euro, oltre al flusso di cassa assorbito dalle attività finanziarie correnti e non correnti, pari a 692 milioni di euro su cui incidevano essenzialmente l’incremento dei depositi vincolati (206 milioni di euro) e dei diritti concessori e crediti finanziari delle concessionarie cilene e argentine (complessivamente per 326 milioni di euro).

Nel corso del primo semestre 2020, l’attività finanziaria ha generato flussi di cassa per 4.400 milioni di euro sostanzialmente per l’effetto combinato di:

- a) i dividendi e la distribuzione di riserve e rimborsi di capitale a soci Terzi per complessivi 236 milioni di euro;
- b) l’emissione di nuovi prestiti obbligazionari per complessivi 2.138 milioni di euro, essenzialmente riferibili ad Abertis Infraestructuras (per un valore nominale pari a 1.500 milioni di euro) e a HIT (per un valore nominale pari a 600 milioni di euro);
- c) i nuovi finanziamenti per complessivi 5.710 milioni di euro, che includono prevalentemente l’utilizzo di Atlantia delle linee Revolving Credit Facility già disponibili al 31 dicembre 2019, sottoscritte rispettivamente a luglio 2018 e ottobre 2018 per un totale di 3.250 milioni di euro, la sottoscrizione di nuove linee di credito e l’utilizzo di linee già disponibili da parte di Abertis Infraestructuras per 1.370 milioni di euro, di Telepass per 300 milioni di euro, di Autostrada A4 per 200 milioni di euro e di Aeroporti di Roma per 180 milioni di euro;

- d) il rimborso di prestiti obbligazionari pari a 1.688 milioni di euro essenzialmente riferiti ad Abertis Infraestructuras (641 milioni di euro), Autostrada A4 (400 milioni di euro) e ad Autostrade per l'Italia (502 milioni di euro);
- e) il rimborso di finanziamenti per complessivi 1.746 milioni di euro, prevalentemente riferiti ad (i) Abertis Infraestructuras per 1.250 milioni di euro, di cui 1.000 milioni di euro con riferimento al rimborso anticipato di una parte delle linee di finanziamento nell'ambito dell'operazione di subentro nelle passività finanziarie sottoscritte da Abertis HoldCo per l'acquisizione della stessa società; (ii) a società concessionarie brasiliene e cilene del gruppo Abertis per 215 milioni di euro; (iii) a Telepass per 200 milioni di euro e (iv) ad Autostrade per l'Italia per 69 milioni di euro, riferibili ai finanziamenti BEI e Cassa Depositi e Prestiti.

Nel corso del primo semestre 2019, il flusso di cassa netto assorbito dall'attività finanziaria per 2.330 milioni di euro era generato dall'effetto combinato di:

- a) i rimborsi di finanziamenti per complessivi 7.290 milioni di euro, essenzialmente riconducibili al rimborso anticipato di una parte delle linee di finanziamento di Abertis Infraestructuras (5.128 milioni di euro), di Abertis HoldCo (965 milioni di euro) e di Atlantia (675 milioni di euro);
- b) i dividendi corrisposti ad azionisti del Gruppo e a soci Terzi per complessivi 968 milioni di euro;
- c) la distribuzione di riserve e rimborsi di capitale a soci Terzi per complessivi 455 milioni di euro, essenzialmente in relazione alla distribuzione di riserve deliberata da Abertis HoldCo;
- d) l'emissione di prestiti obbligazionari per complessivi 3.922 milioni di euro, essenzialmente riconducibile ad Abertis Infraestructuras per 3.067 milioni di euro e alle emissioni effettuate dalle società cilene del Gruppo;
- e) i finanziamenti sottoscritti per complessivi 3.028 milioni di euro, attribuibili prevalentemente all'operazione di Collar Financing sottoscritta da Atlantia (752 milioni di euro), ad Abertis Infraestructuras e alle società concessionarie brasiliene del gruppo Abertis (per complessivi 1.336 milioni di euro).

Per un maggior dettaglio relativo alla movimentazione delle passività finanziarie si rimanda alla nota n.7.15.

Nella tabella seguente si riportano i flussi finanziari netti complessivi delle attività destinate alla vendita e delle attività operative cessate, che includono per il primo semestre 2020 il contributo di Electronic Transaction Consultants e Tech Solutions Integrators. Nel periodo comparativo includeva invece i flussi delle attività operative cessate Hispasat, Ecomouv e Tech Solutions Integrators. Tali flussi sono inclusi nel rendiconto finanziario consolidato nell'ambito dei flussi delle attività di esercizio, di investimento e di finanziamento.

MILIONI DI EURO	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019
Flusso di cassa netto da/(per) attività di esercizio	62	52
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento	-1	-21
Flusso di cassa netto da/(per) attività finanziaria	-56	-39

## 9.2 Gestione dei rischi finanziari

### Obiettivi e politica di gestione dei rischi finanziari del Gruppo Atlantia

Il Gruppo Atlantia, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative, risulta esposto:

- a) al rischio di mercato, riconducibile principalmente alla variazione dei tassi di interesse e di cambio connessi alle attività finanziarie erogate e alle passività finanziarie assunte, nonché alle oscillazioni dei prezzi di mercato delle azioni detenute in portafoglio;
- b) al rischio di liquidità, con riferimento alla disponibilità di risorse finanziarie adeguate a far fronte alla propria attività operativa e al rimborso delle passività assunte;
- c) al rischio di credito, connesso sia ai normali rapporti commerciali, sia alla possibilità di default di una controparte finanziaria;
- d) al rischio di inflazione, connesso agli impatti su proventi e oneri e sul valore reale di attività e passività generati da fluttuazioni dei tassi di inflazione rilevati sul mercato.

La strategia del Gruppo Atlantia per la gestione dei rischi finanziari è conforme e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia.

#### Rischio di mercato

La strategia seguita per tale tipologia di rischio mira alla mitigazione dei rischi azionari, di tasso di interesse e di cambio e alla ottimizzazione del costo del debito, tenendo conto degli interessi degli stakeholder, così come definito nella Policy Finanziaria approvata dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia.

La gestione di tali rischi è effettuata nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato.

Gli obiettivi principali indicati dalla policy sono i seguenti:

- a) perseguire la difesa dello scenario del piano a lungo termine dagli effetti causati dall'esposizione ai rischi di variazione dei tassi di cambio e di interesse, individuando per questi ultimi la combinazione ottimale tra tasso fisso e tasso variabile;
- b) perseguire una potenziale riduzione del costo del debito del Gruppo nell'ambito dei limiti di rischio definiti dal Consiglio di Amministrazione;
- c) gestire le operazioni in strumenti finanziari derivati, tenendo conto degli impatti economici e patrimoniali che le stesse possono avere anche in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Le operazioni di copertura del portafoglio derivati del Gruppo sono classificate, in applicazione dell'IFRS 9, come di cash flow hedge, fair value hedge o net investment in foreign operations in base alla natura della copertura ed in coerenza con il principio contabile.

Al 30 giugno 2020 il portafoglio derivati del Gruppo risulta in diminuzione per un nozionale pari a 3.615 milioni di euro (13.137 milioni di euro complessivi) con un fair value negativo netto di 909 milioni di euro rispetto ai 1.032 milioni di euro del 31 dicembre 2019. Nonostante si sia osservata una discesa della curva dei tassi nel corso del primo semestre 2020, la variazione positiva è prevalentemente riconducibile alla chiusura di alcuni dei contratti derivati, tra cui la copertura del rischio di oscillazione del Peso messicano nell'operazione di acquisizione della società Red de Carreteras de Occidente e delle sue controllate conclusasi nel 2020 da parte Abertis Infraestructuras (nozionale di 1.450 milioni di euro)

e gli Interest Rate Swap di prehedge a copertura delle emissioni prospettive (nozionale di 1.500 milioni di euro).

La variazione del fair value degli strumenti derivati tra il 30 giugno 2020 e il 31 dicembre 2019 è inclusa nelle riserve di patrimonio netto per un valore positivo di 130 milioni di euro, attribuibile al fair value positivo per 193 milioni dei derivati di fair value hedge (riconducibili al Collar), per 37 milioni di euro al fair value negativo dei derivati di net investment hedge (rappresentati da Cross Currency Swap) e per 26 milioni di euro al fair value negativo dei derivati di cash flow hedge (in prevalenza riconducibili agli Interest Rate Swap).

Si segnala inoltre la presenza di derivati incorporati in taluni finanziamenti e classificati tra gli strumenti di non-hedge accounting in capo ad Autostrade Meridionali, Pavimental e Telepass, di importo nozionale complessivamente pari a 367 milioni di euro e fair value negativo pari a 2 milioni di euro.

Per un maggior dettaglio si rimanda alla precedente nota n. 7.15.

Per le valutazioni al fair value degli strumenti finanziari derivati si rinvia alla nota n. 3.

I valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio al 30 giugno 2020 pubblicato dalla Banca d'Italia.

La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 30 giugno 2020 è pari a cinque anni.

Al 30 giugno 2020 il costo medio della provvista a medio-lungo termine del Gruppo, comprensivo dei differenziali dei derivati di copertura e degli oneri accessori, è stato del 3,3% (per l'effetto combinato del 2,6% relativo alle società operanti nell'area euro, del 4,3% relativo alle società cilene e del 6,2% relativo alle società brasiliane). Le attività di monitoraggio sono rivolte a valutare, su base continuativa, il merito di credito delle controparti e il livello di concentrazione dei rischi.

### Rischio di tasso di interesse

Il rischio è connesso all'incertezza derivante dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare una duplice manifestazione:

- a) un rischio di cash flow: collegato ad attività o passività finanziarie con flussi finanziari indicizzati ad un tasso di interesse di mercato. Al fine di ridurre l'ammontare di indebitamento finanziario a tasso variabile, sono stati posti in essere contratti derivati di Interest Rate Swap (IRS), classificati come di cash flow hedge. Le scadenze dei derivati di copertura e dei finanziamenti sottostanti, ivi comprese le passività finanziarie prospettive, sono le medesime, con lo stesso nozionale di riferimento. Si segnala che, a seguito delle mutate condizioni di mercato nel corso dei primi mesi del 2020, le emissioni previste per Autostrade per l'Italia del 2020 non sono più considerate possibili e la stessa ha pertanto riclassificato una parte degli IRS Forward Starting, per un fair value al 30 giugno 2020 di 89 milioni di euro, come di non hedge accounting in ottemperanza a quanto previsto dal principio IFRS 9. Inoltre, le emissioni previste per Atlantia nel 2020 e 2021 e per Autostrade per l'Italia nel 2021 sono da ritenersi possibili e non più altamente probabili. Pertanto, i restanti strumenti derivati di IRS Forward Starting delle due società sono stati classificati contabilmente, successivamente al 30 giugno 2019, come di non hedge accounting con un fair value al 30 giugno 2020 di 333 milioni di euro per Atlantia e di 222 milioni di euro per Autostrade per l'Italia. A seguito dell'emissione obbligazionaria finalizzata al rifinanziamento del debito preesistente, gli Interest Rate Swap in capo ad Azzurra Aeroporti sono stati parzialmente riclassificati come di non Hedge Accounting con conseguente impatto a conto economico di 14 milioni di euro per la

variazione del fair value nei primi sei mesi del 2020, in quanto non soddisfano più la relazione di copertura ai sensi dell'IFRS 9, per un fair value negativo pari a 42 milioni di euro.

b) un rischio di fair value: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a tasso fisso a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di mercato. Al 30 giugno 2020 risultano in essere operazioni classificabili di fair value hedge in base all'IFRS 9 in relazione ai tassi d'interesse riconducibili ai derivati IPCA x CDI Swap stipulati dalla società brasiliana Rodovias das Colinas con l'obiettivo di trasformare talune emissioni obbligazionarie a tasso reale IPCA in tasso variabile CDI. Per questi ultimi strumenti, le variazioni di fair value sono state rilevate a conto economico e risultano neutralizzate dalla variazione del fair value delle passività sottostanti coperte. Inoltre, è stata eseguita nel 2018 un'operazione di Offset swap al fine di cristallizzare il valore positivo del mark to market dei derivati IPCA x CDI alla data di stipula dell'Offset; il valore dei derivati IPCA x CDI al 30 giugno 2020, al netto del valore dei derivati di Offset, risulta negativo e pari a 8 milioni di euro.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, l'indebitamento finanziario è espresso per il 68,8% a tasso fisso. Tenendo conto delle operazioni in strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario a tasso fisso è pari al 77,9% del totale.

In aggiunta, secondo quanto disposto dall'emendamento all'IFRS 9, di seguito si fornisce il dettaglio dei contratti derivati in hedge accounting potenzialmente interessati dalla riforma degli IBOR.

TIPOLOGIA	SOCIETA'	TIPO	SCADENZA	NOZIONALE MILIONI DI EURO	TASSO
Derivati di cash flow hedge	Autostrade per l'Italia	Cross Currency Swap	2022	750	Euribor; GBP Libor
		Interest Rate Swap	2026	9	Euribor
	Aéroports de la Côte d'Azur	Interest Rate Swap	2027	8	Euribor
		Interest Rate Swap	2029	6	Euribor
		Interest Rate Swap	2030	10	Euribor
	Azzurra Aeroporti	Interest Rate Swap	2041	653	Euribor
	Aeroporti di Roma	Interest Rate Swap	2031	400	Euribor
		Interest Rate Swap	2032	300	Euribor
		Cross Currency Swap	2020	31	USD Libor
	Gruppo Abertis	Cross Currency Swap	2021	43	USD Libor
		Cross Currency Swap	2026	467	Euribor; GBP Libor
		Cross Currency Swap	2026	152	USD Libor
		Cross Currency Swap	2039	154	Euribor; JPY Libor
		Interest Rate Swap	2023	79	Euribor
		Interest Rate Swap	2024	101	Euribor
		Interest Rate Swap	2025	76	Euribor
		Interest Rate Swap	2034	51	Euribor
		Pavimental	Interest Rate Swap	25	Euribor
Derivati di fair value hedge	Atlantia	Collar	2024-26	444	Euribor
Derivati di net investment hedge	Gruppo Abertis	Cross Currency Swap	2020	95	Euribor
		Cross Currency Swap	2021	40	Euribor
		Cross Currency Swap	2022	80	Euribor

In relazione all'applicazione del citato emendamento si segnala che:

a) le società del Gruppo hanno in essere finanziamenti connessi all'IBOR e relativi strumenti derivati che in applicazione di tale emendamento sono stati confermati di copertura non considerando pertanto l'incertezza derivante dalla riforma in corso, che potrebbe impattare la tempistica e

l'ammontare dei flussi di cassa coperti e, pertanto, inficiare l'efficacia contabile della copertura ai sensi dell'IFRS 9;

- b) gli effetti delle variazioni di fair value degli strumenti derivati di copertura sono stati pertanto rilevati nella relativa riserva di patrimonio netto.

Come richiesto dall'IFRS 9, nel caso in cui vengano meno le condizioni che consentono la continuazione della relazione di copertura, ai fini contabili, diverse da quelle connesse alla riforma, il Gruppo provvederà a riclassificare a conto economico gli utili/permute accumulate degli strumenti finanziari derivati precedentemente contabilizzati in hedge accounting.

### Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di cambio è suddivisa in:

- a) esposizione al rischio di cambio economico, rappresentata dai flussi di incasso e pagamento in divise diverse da quella funzionale della singola società;
- b) esposizione al rischio di cambio traslativo, riconducibile all'investimento netto di capitale effettuato in società partecipate con valute di bilancio diverse da quella funzionale del Gruppo;
- c) esposizione al rischio di cambio transattivo, derivante da operazioni di deposito e/o finanziamento in divise diverse da quella funzionale della singola società.

L'obiettivo principale della strategia di gestione del rischio di cambio del Gruppo è la minimizzazione del rischio di cambio transattivo, collegato all'assunzione di passività finanziarie in valuta diversa da quella funzionale del Gruppo. In particolare, con l'obiettivo di eliminare il rischio di cambio connesso ai prestiti obbligazionari in sterline e yen traferite ad AutoTrade per l'Italia mediante un'operazione di issuer substitution, sono stati sottoscritti contratti di Cross Currency Swap (CCS) con nozionali e scadenze uguali a quelli delle passività finanziarie sottostanti, qualificati come di cash flow hedge.

Nel mese di gennaio 2020 è avvenuta la cessione del credito obbligazionario Romulus con importo nominale pari a 215 milioni di sterline emesso da Romulus Finance (veicolo controllato da Aeroporti di Roma e liquidato nel corso del 2017 con trasferimento delle passività assunte alla controllante), detenuto da Atlantia con conseguente riemersione della passività nel bilancio consolidato; all'interno dell'operazione di cessione è stata inoltre effettuata la stipula di derivati Cross Currency Swap di Offset in capo ad Atlantia aventi lo stesso nozionale in sterline dei CCS originari stipulati a copertura del rischio di tasso di interesse e di cambio derivante dal sottostante in valuta, al fine di cristallizzare il valore del mark to market dei CCS originari alla data di stipula dell'offset.

L'indebitamento del Gruppo è espresso per il 16% in valute diverse dall'euro.

### Rischio azionario

Il rischio azionario deriva dalla possibilità che i prezzi di mercato dei titoli azionari detenuti in portafoglio fluttuino in base alle condizioni di mercato.

A tal proposito, si segnala che a marzo 2019 Atlantia ha sottoscritto il contratto derivato denominato "funded collar" su 5,6 milioni di azioni di Hochtief (che rappresentano circa il 33% della totalità delle azioni detenute) con l'obiettivo di mitigare sulle stesse azioni oggetto del contratto il rischio derivante dall'oscillazione dei prezzi di mercato al di sotto di un valore minimo e di beneficiare degli incrementi di prezzo fino ad un valore massimo. Lo strumento derivato è composto da un'opzione put (con fair value positivo pari a 397 milioni di euro) e da un'opzione call (con fair value negativo pari a 35 milioni di euro). Al medesimo contratto derivato è stata associata un'operazione di finanziamento pari a 752 milioni di euro con una durata media di 6,5 anni con rimborsi previsti tra settembre 2024 e marzo 2026 che

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

potranno anche avvenire tramite le cessioni delle azioni di Hochtief a prezzi compresi nel range sopra citato. Il fair value al 30 giugno 2020 di tale contratto derivato è positivo e pari a 362 milioni di euro e la relativa variazione è rilevata nelle altre componenti del conto economico complessivo in coerenza con il trattamento contabile del sottostante (azioni di Hochtief) ai sensi dell'IFRS 9 per gli strumenti di fair value hedge.

Nella tabella seguente sono riepilogati tutti i contratti derivati in essere al 30 giugno 2020 (in confronto con la situazione al 31 dicembre 2019) con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

Milioni di euro		30/06/2020		31/12/2019	
Tipologia	Rischio coperto	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento
<b>Derivati di cash flow hedge (1)</b>					
Cross Currency Swap	Tassi di cambio	-351	1.760	-339	1.726
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-214	1.798	-329	5.341
FX Forward	Tassi di cambio	-1	11	21	1.450
<b>Totale Derivati di cash flow hedge</b>			<b>-566</b>	<b>3.569</b>	<b>-647</b>
					<b>8.517</b>
<b>Derivati di fair value hedge (1)</b>					
IPCA x CDI Swap	Tassi di interesse	6	48	8	80
Collar	Azioni	362	444	170	639
<b>Totale Derivati di fair value hedge</b>			<b>368</b>	<b>491</b>	<b>178</b>
					<b>719</b>
<b>Net Investment in foreign operation (1)</b>					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio	98	215	60	215
<b>Totale derivati di Net Investment in foreign operation</b>			<b>98</b>	<b>215</b>	<b>60</b>
					<b>215</b>
<b>Derivati di non hedge accounting (1)</b>					
Cross Currency Swap	Tassi di cambio	-108	1.016	-93	761
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-685	7.405	-509	6.111
Derivati incorporati nei finanziamenti	Tassi di interesse	-2	367	-1	269
FX Forward	Tassi di cambio	-	-	-1 (2)	41
IPCA x CDI Swap	Tassi di interesse	-14	74	-19	119
<b>Totale Derivati di non hedge accounting</b>			<b>-809</b>	<b>8.862</b>	<b>-623</b>
					<b>7.301</b>
<b>TOTALE</b>					
			<b>-909</b>	<b>13.137</b>	<b>-1.032</b>
					<b>16.752</b>
			<b>Derivati con fair value positivo</b>	<b>534</b>	<b>311</b>
			<b>Derivati con fair value negativo</b>	<b>-1.443</b>	<b>-1.343</b>

(1) Il fair value dei derivati è espresso escludendo i relativi ratei maturati alla data di bilancio.  
(2) Il fair value di tali derivati è classificato nelle passività e attività finanziarie a breve termine.

### Analisi di sensitività

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si avrebbero sul conto economico nel corso del primo semestre 2020 e sul patrimonio netto al 30 giugno 2020 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui il Gruppo è esposto. In particolare l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi per gli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dell'1% (100 bps) per i sei mesi residui alla chiusura dell'anno contabile, mentre per ciò che concerne gli impatti rilevati nelle altre componenti del conto economico complessivo derivanti dalla variazione del fair value, lo

spostamento di 100 bps della curva è stato ipotizzato alla data di valutazione. In base all'analisi sopra descritta, risulta che:

- a) in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa e sfavorevole variazione dell'1% dei tassi di mercato comporterebbe un impatto negativo nel conto economico pari a 1.899 milioni di euro e nelle altre componenti del conto economico complessivo dello stesso periodo pari a 293 milioni di euro, al lordo del relativo effetto fiscale (inclusivo della variazione attesa nel fair value di attività e passività del gruppo Abertis con impatto a conto economico e altre componenti del conto economico complessivo, rispettivamente pari a 1.340 e 176 milioni di euro);
- b) per quanto concerne il rischio di variazione dei tassi di cambio, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% del tasso di cambio comporterebbe un impatto negativo nel conto economico pari a 675 milioni di euro e nelle altre componenti del conto economico complessivo pari a 550 milioni di euro, riconducibili rispettivamente alla variazione del risultato netto delle società estere del Gruppo e alla variazione delle riserve da conversione (inclusivo della variazione attesa nel fair value di attività e passività del Gruppo Abertis rispettivamente pari a 644 e 342 milioni di euro).

## Rischio di liquidità

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

Al 30 giugno 2020 il Gruppo Atlantia dispone di una riserva di liquidità pari a 14.549 milioni di euro, composta da:

- a) 8.651 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e mezzi equivalenti, di cui 3.699 milioni di euro riferibili ad Atlantia;
- b) 5.898 milioni di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate che presentano una vita media residua di 5 anni e 2 mesi e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a 4 anni e 4 mesi.

Ai fini della valutazione del rischio di rimborso anticipato dei contratti di finanziamento di Autostrade per l'Italia con BEI e, per una parte, con CDP (2,1 miliardi di euro di valore nominale, di cui 1,7 miliardi di euro garantiti da Atlantia, inclusivi di penali di rimborso anticipato) derivante dalla revisione del rating a sub-investment grade da parte delle agenzie a seguito della pubblicazione del Decreto Milleproroghe, si evidenzia che, alla data di redazione della Relazione finanziaria semestrale, né BEI, né CDP hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

Le tensioni finanziarie generate dalle restrizioni normative alla mobilità adottate da numerosi governi e alla diffusione della pandemia da Covid-19 e dai conseguenti impatti sul traffico e sui risultati delle concessionarie del Gruppo Atlantia potrebbero generare impatti sui covenant previsti nei rispettivi contratti di finanziamento, nonché sulle posizioni di liquidità di alcune concessionarie.

Oltre a quanto sopra riportato per Autostrade per l'Italia, con riferimento alle altre società del Gruppo, non si rilevano criticità significative in termini di liquidità. I livelli dei covenant finanziari previsti nella documentazione sono costantemente monitorati e, laddove a rischio, sono stati ottenuti o sono in corso di negoziazione i relativi "covenant holiday". Ogni società del Gruppo continua a monitorare in ogni caso

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

l’evoluzione della situazione e a valutare sia l’accesso a nuove linee disponibili sul mercato sia l’opportunità di adesione alle misure previste dalle autorità dei paesi in cui operano a supporto dei propri fabbisogni finanziari.

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle linee di credito committed, con indicazione delle quote utilizzate e non.

MILIONI DI EURO		30/06/2020				
SOCIETÀ BENEFICIARIA	LINEE DI CREDITO	SCADENZA DEL PERIODO DI UTILIZZO	SCADENZA FINALE	DISPONIBILI	DI CUI UTILIZZATE	DI CUI NON UTILIZZATE
Abertis Infraestructuras	NatWest Markets Plc	07/03/2021	07/03/2021	100	-	100
Abertis Infraestructuras	Bankinter	11/03/2021	11/03/2021	100	-	100
Abertis Infraestructuras	Goldman Sachs	15/07/2021	15/07/2021	100	-	100
Abertis Infraestructuras	ING	21/09/2021	21/09/2021	100	-	100
Abertis Infraestructuras	Citi	30/09/2021	30/09/2021	100	-	100
Abertis Infraestructuras	Bankia	07/10/2021	07/10/2021	150	-	150
Abertis Infraestructuras	Société Générale	01/02/2023	01/02/2023	150	-	150
Abertis Infraestructuras	BBVA	20/02/2023	20/02/2023	200	-	200
Abertis Infraestructuras	Sabadell Atlántico	12/03/2023	12/03/2023	100	-	100
Abertis Infraestructuras	Abanca	28/03/2023	28/03/2023	100	-	100
Abertis Infraestructuras	BNP Paribas	17/04/2023	17/04/2023	100	-	100
Abertis Infraestructuras	Barclays Bank	17/04/2023	17/04/2023	150	-	150
Abertis Infraestructuras	Santander	20/04/2023	20/04/2023	450	-	450
Abertis Infraestructuras	CaixaBank	31/10/2023	31/10/2023	350	-	350
Abertis Infraestructuras	Unicredito Grupo	31/07/2024	31/07/2024	150	-	150
Abertis Infraestructuras	MUFG Bank	30/09/2024	30/09/2024	100	-	100
Abertis Infraestructuras	ICBC	09/11/2024	09/11/2024	50	-	50
Abertis Infraestructuras	Intesa San Paolo	11/03/2025	11/03/2025	200	-	200
A4 Holding	Sparkasse	05/02/2021	05/02/2021	15	-	15
Autopista del Sol	Santander	21/03/2021	21/03/2021	97	-	97
HIT	Société Générale	18/12/2022	18/12/2022	200	-	200
Sanef	Natixis	09/10/2022	09/10/2022	300	-	300
Arteris Via Paulista	BNDES	15/09/2045	15/09/2045	608	135	473
Fernão Dias	BNDES	15/12/2029	15/12/2029	32	19	13
Planalto Sul	BNDES	15/03/2027	15/03/2027	6	5	1
RCO	Santander	10/06/2034	10/06/2034	78	30	48
RCO	BANOBRAS	10/08/2037	10/08/2037	433	387	46
Autostrada Bs Vr Vi Pd SpA	Intesa San Paolo	30/09/2024	30/09/2024	50	-	50
Autostrade per l’Italia	Linea Committed a medio-lungo termine CDP Term Loan 2017	31/12/2021	13/12/2027	1.100	400	700
Autostrade per l’Italia	Linea Revolving CDP 2017	02/10/2022	31/12/2022	600	-	600
Autostrade Meridionali	Finanziamento a breve termine Banco di Napoli	31/12/2020	31/12/2020	300	245	55
Aeroporti di Roma	BEI Loan 2018	23/03/2021	23/03/2021	200	-	200
Aeroporti di Roma	Committed Revolving Facility	11/04/2023	11/07/2023	250	-	250
Aeroporti di Roma	Bnp Paribas	18/11/2020	20/05/2024	100	-	100
		Linee di credito		7.119	1.221	5.898

## Rischio di credito

Il Gruppo gestisce il rischio di credito utilizzando essenzialmente controparti con elevato standing creditizio e non presenta concentrazioni rilevanti di rischio di credito così come definito dalla Policy Finanziaria.

Anche il rischio di credito originato da posizioni aperte su operazioni in strumenti finanziari derivati può essere considerato di entità marginale in quanto le controparti utilizzate sono primari istituti di credito. Al fine di ridurre il rischio di credito associato ad alcune delle posizioni di IRS Forward Starting in capo ad Atlantia, a giugno 2020 è stato acceso un deposito di “cash collateral” mediante la sottoscrizione di Credit Support Annex (CSA) a garanzia dell’oscillazione del mark to market di tali derivati. Non sono inoltre previsti altri accordi di marginazione che prevedano lo scambio di cash collateral in caso di superamento di una soglia predefinita di fair value.

Sono oggetto di svalutazione individuale invece le posizioni creditorie, se singolarmente significative, per le quali si rileva un’oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale. L’ammontare della svalutazione

tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie e delle cauzioni ricevute dai clienti. A fronte di crediti che non sono oggetto di svalutazione analitica, sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione. Per un dettaglio del fondo svalutazione relativo ai crediti commerciali, si rinvia alla nota n. 7.7.

## 10. ALTRE INFORMAZIONI

### 10.1 Settori operativi e informazioni per area geografica

#### **Settori operativi**

I settori operativi del Gruppo Atlantia sono identificati sulla base dell’informativa fornita e analizzata dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia, che costituisce il più alto livello decisionale del Gruppo Atlantia per l’assunzione delle decisioni strategiche, l’allocazione delle risorse e l’analisi dei risultati dello stesso. In particolare, il Consiglio di Amministrazione valuta l’andamento delle attività tenendo conto del business, dell’area geografica di operatività e della struttura organizzativa delle aree di business.

Al 30 giugno 2020 non ci sono variazioni rispetto alla struttura presentata nella Relazione Finanziaria annuale 2019, pertanto la composizione dei settori operativi risulta la seguente:

- a) **Attività autostradali italiane:** include le attività delle società concessionarie autostradali italiane (Autostrade per l’Italia, Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco, Raccordo Autostradale Valle d’Aosta, Società Autostrada Tirrenica), il cui core business è costituito dalla gestione, manutenzione, costruzione e ampliamento delle relative tratte autostradali in concessione. Si evidenzia, inoltre, che tale settore include le società controllate da Autostrade per l’Italia (AD Moving, Giove Clear, Essediesse, Autostrade Tech) che svolgono attività di supporto operativo alle concessionarie autostradali italiane sopracitate;
- b) **Gruppo Abertis:** include le concessionarie autostradali spagnole, francesi, cilene, brasiliane, argentine, portoricane, messicane e indiane, le società di realizzazione e gestione di telepedaggiamento che fanno capo ad Abertis Infraestructuras, nonché la holding costituita per la sua acquisizione Abertis HoldCo;
- c) **Attività autostradali estere:** include le attività delle società titolari di contratti di concessione autostradale in Brasile, Cile e Polonia, non detenute dal gruppo Abertis, nonché quelle delle società che svolgono le funzioni di supporto operativo a tali concessionarie e delle relative holding di diritto estero. Tale settore include, inoltre, la holding italiana Autostrade dell’Atlantico che detiene prevalentemente partecipazioni in Sud America;
- d) **Attività aeroportuali italiane:** include le attività aeroportuali di Aeroporti di Roma, titolare della concessione per la gestione e per l’ampliamento degli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino, e quelle delle relative società controllate;
- e) **Attività aeroportuali estere:** include le attività aeroportuali delle società che fanno capo ad Aéroports de la Côte d’Azur (ACA) che gestisce gli aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez oltre alle attività di Azzurra Aeroporti (società holding controllante diretta di ACA);
- f) **Atlantia e altre attività:** tale raggruppamento comprende essenzialmente:
  - 1) la Capogruppo Atlantia, holding di partecipazioni in società controllate e collegate operanti nella costruzione e gestione di autostrade, aeroporti e infrastrutture di trasporto, di sosta o intermodali, o in attività connesse alla gestione del traffico autostradale e aeroportuale;
  - 2) Telepass ed Electronic Transaction Consultants, società operanti nella realizzazione e gestione di sistemi di esazione dinamica, di gestione del traffico e della mobilità e dei sistemi elettronici di pagamento;

- 3) le attività di progettazione, costruzione e manutenzione di infrastrutture, svolte essenzialmente da Spea Engineering e Pavimental;
- 4) Aereo I Global & International, veicolo di investimento lussemburghese che detiene il 15,49% del capitale di Getlink.

Una sintesi dei principali dati e indicatori di performance economico-patrimoniali dei settori identificati, in linea con quanto disposto dall'IFRS 8, è rappresentata nelle tabelle seguenti.

1° Semestre 2020									
	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE	GRUPPO ABERTIS	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ESTERE	ATTIVITÀ AEROPORTUALI ITALIANE	ATTIVITÀ AEROPORTUALI ESTERE	ATLANTIA E ALTRE ATTIVITÀ	ELISIONI E RETTIFICHE DI CONSOLIDATO	POSTE NON ALLOCATE	TOTALE CONSOLIDATO
Ricavi verso terzi	1.239	1.789	229	166	65	226	-	-	3.714
Ricavi intersetoriali	24	-	-	-	-	202	-226	-	-
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>1.263</b>	<b>1.789</b>	<b>229</b>	<b>166</b>	<b>65</b>	<b>428</b>	<b>-226</b>	-	<b>3.714</b>
<b>EBITDA</b>	<b>-77</b>	<b>1.108</b>	<b>157</b>	<b>43</b>	<b>6</b>	<b>64</b>	<b>-1</b>	-	<b>1.300</b>
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore							-1.992	-	-1.992
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi							-43	-	-43
<b>EBIT</b>								-	<b>-735</b>
Proventi / (Oneri) finanziari							-717	-	-717
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>								-	<b>-1.452</b>
Proventi/(Oneri) fiscali							395	395	
<b>Risultato delle attività operative in funzionamento</b>								-	<b>-1.057</b>
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate							1	1	
<b>Utile/(Perdita) del periodo</b>								-	<b>-1.056</b>
<b>FFO-Cash Flow Operativo</b>	<b>205</b>	<b>754</b>	<b>131</b>	<b>47</b>	<b>-15</b>	<b>-9</b>	<b>-1</b>	-	<b>1.112</b>
<b>Investimenti operativi</b>	<b>215</b>	<b>191</b>	<b>76</b>	<b>72</b>	<b>18</b>	<b>40</b>	<b>21</b>	-	<b>633</b>

1° Semestre 2019									
	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE	GRUPPO ABERTIS	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ESTERE	ATTIVITÀ AEROPORTUALI ITALIANE	ATTIVITÀ AEROPORTUALI ESTERE	ATLANTIA E ALTRE ATTIVITÀ	ELISIONI E RETTIFICHE DI CONSOLIDATO	POSTE NON ALLOCATE	TOTALE CONSOLIDATO
Ricavi verso terzi	1.936	2.592	340	450	141	145	-	-	5.604
Ricavi intersetoriali	32	-	1	1	-	209	-243	-	-
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>1.968</b>	<b>2.592</b>	<b>341</b>	<b>451</b>	<b>141</b>	<b>354</b>	<b>-243</b>	-	<b>5.604</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.162</b>	<b>1.785</b>	<b>256</b>	<b>269</b>	<b>58</b>	<b>23</b>	<b>-1</b>	-	<b>3.552</b>
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore							-1.951	-	-1.951
Accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi							-60	-	-60
<b>EBIT</b>								-	<b>1.541</b>
Proventi / (Oneri) finanziari							-510	-	-510
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>								-	<b>1.031</b>
Proventi/(Oneri) fiscali							-278	-	-278
<b>Risultato delle attività operative in funzionamento</b>								-	<b>753</b>
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate							-1	-	-1
<b>Utile/(Perdita) del periodo</b>								-	<b>752</b>
<b>FFO-Cash Flow Operativo</b>	<b>686</b>	<b>1.302</b>	<b>208</b>	<b>198</b>	<b>42</b>	<b>82</b>	<b>-1</b>	-	<b>2.517</b>
<b>Investimenti operativi</b>	<b>271</b>	<b>282</b>	<b>74</b>	<b>117</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>14</b>	-	<b>815</b>

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

Con riferimento ai dati per settore operativo presentati si evidenzia che:

- a) i ricavi intersetoriali sono relativi ai rapporti infragruppo tra i diversi settori operativi e si riferiscono principalmente all'attività di progettazione e realizzazione di opere realizzate da Pavimental e Spea Engineering in relazione alle infrastrutture gestite dalle concessionarie autostradali italiane (157 milioni di euro) e aeroportuali italiane (33 milioni di euro);
- b) il totale ricavi operativi non include il saldo dei ricavi per servizi di costruzione pari a 344 milioni di euro nel primo semestre 2020 e 451 milioni di euro nel primo semestre 2019;
- c) l'EBITDA è determinato sottraendo i costi operativi dai ricavi operativi, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore, accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi;
- d) l'EBIT è determinato sottraendo all'EBITDA ammortamenti, svalutazioni di attività e ripristini di valore, accantonamenti per rinnovi e altri stanziamenti rettificativi. Si evidenzia che l'EBIT si differenzia dal saldo della voce "Risultato operativo" del prospetto di conto economico consolidato per la componente capitalizzata degli oneri finanziari, inclusa nei ricavi per servizi di costruzione che non sono esposti nella presente tabella, come indicato nella precedente nota b). Tali importi ammontano a 13 milioni di euro nel primo semestre 2020 e 12 milioni di euro nel primo semestre 2019;
- e) l'FFO è determinato come: utile dell'esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività + accantonamenti di fondi – rilasci per eccedenze e utilizzi operativi di fondi + altri stanziamenti rettificativi + oneri finanziari da attualizzazione di fondi + dividendi percepiti da partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- 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;
- f) il dato degli investimenti operativi include quelli in attività in concessione, in attività materiali e in altre attività immateriali, così come presentati nel prospetto del rendiconto finanziario consolidato.

Si evidenzia che Ricavi operativi, EBITDA, EBIT, FFO e investimenti operativi non sono identificati come misure contabili nell'ambito degli IFRS adottati dall'Unione.

Si segnala, infine, che nel primo semestre 2020 non sono stati realizzati ricavi verso un singolo cliente terzo per un valore superiore al 10% dei ricavi del Gruppo Atlantia.

Con riferimento ai ricavi, si riporta di seguito la disaggregazione circa la rilevazione puntuale (at a point in time), ovvero progressiva o in un arco temporale (over time), come richiesto dall'IFRS 15.

1° SEMESTRE 2020							
MILIONI DI EURO	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE	GRUPPO ABERTIS	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ESTERE	ATTIVITÀ AEROPORTUALI ITALIANE	ATTIVITÀ AEROPORTUALI ESTERE	ATLANTIA E ALTRE ATTIVITÀ	TOTALE CONSOLIDATO
<b>Ricavi netti da pedaggio</b>	<b>1.166</b>	<b>1.597</b>	<b>208</b>	-	-	-	<b>2.971</b>
At point in time	1.166	1.597	208	-	-	-	2.971
Over the time	-	-	-	-	-	-	-
Fuori ambito	-	-	-	-	-	-	-
<b>Ricavi per servizi aeronautici</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>105</b>	<b>33</b>	-	<b>138</b>
At point in time	-	-	-	103	33	-	136
Over the time	-	-	-	2	-	-	2
Fuori ambito	-	-	-	-	-	-	-
<b>Altri ricavi</b>	<b>73</b>	<b>192</b>	<b>21</b>	<b>61</b>	<b>32</b>	<b>226</b>	<b>605</b>
At point in time	21	160	19	1	10	5	216
Over the time	4	28	-	14	-	93	139
Fuori ambito	48	4	2	46	22	128	250
<b>Totale ricavi verso terzi</b>	<b>1.239</b>	<b>1.789</b>	<b>229</b>	<b>166</b>	<b>65</b>	<b>226</b>	<b>3.714</b>

1° SEMESTRE 2019							
MILIONI DI EURO	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE	GRUPPO ABERTIS	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ESTERE	ATTIVITÀ AEROPORTUALI ITALIANE	ATTIVITÀ AEROPORTUALI ESTERE	ATLANTIA E ALTRE ATTIVITÀ	TOTALE CONSOLIDATO
<b>Ricavi netti da pedaggio</b>	<b>1.761</b>	<b>2.414</b>	<b>318</b>	-	-	-	<b>4.493</b>
At point in time	1.761	2.414	318	-	-	-	4.493
Over the time	-	-	-	-	-	-	-
Fuori ambito	-	-	-	-	-	-	-
<b>Ricavi per servizi aeronautici</b>	-	-	-	<b>319</b>	<b>75</b>	-	<b>394</b>
At point in time	-	-	-	314	75	-	389
Over the time	-	-	-	5	-	-	5
Fuori ambito	-	-	-	-	-	-	-
<b>Altri ricavi</b>	<b>175</b>	<b>178</b>	<b>22</b>	<b>131</b>	<b>66</b>	<b>145</b>	<b>717</b>
At point in time	28	129	21	2	18	3	201
Over the time	4	40	-	30	-	51	125
Fuori ambito	143	9	1	99	48	91	391
<b>Totale ricavi verso terzi</b>	<b>1.936</b>	<b>2.592</b>	<b>340</b>	<b>450</b>	<b>141</b>	<b>145</b>	<b>5.604</b>

Si evidenzia che in virtù della specificità del business del Gruppo Atlantia e della sua natura prevalentemente regolamentata, i ricavi sono quasi interamente classificabili a rilevazione puntuale "at a point in time", come evidenziato in tabella. Non si ravvisano possibilità di giudizio significative volte a valutare il momento in cui il cliente acquisisce il controllo dei servizi erogati. Per gli stessi motivi è da ritenersi non significativa l'informatica legata alla descrizione delle caratteristiche delle singole obbligazioni assunte (es. natura dei beni/servizi da trasferire, condizioni di pagamento, obbligazioni in materia di resi, ecc.).

### Informazioni per area geografica

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei ricavi e delle attività non correnti ripartite per area geografica del Gruppo.

MILIONI DI EURO	RICAVI		ATTIVITÀ NON CORRENTI <sup>(1)</sup>	
	1° SEMESTRE 2020	1° SEMESTRE 2019	30/06/2020	31/12/2019
Italia	1.841	2.867	21.988	22.444
Francia	752	1.087	15.095	15.824
Brasile	441	569	2.970	3.970
Cile	343	532	5.245	5.859
Spagna	390	721	11.782	12.143
Polonia	31	40	158	164
Stati Uniti	59	34	-	46
Argentina	45	70	14	16
Porto Rico	58	78	1.374	1.388
Messico	51	-	5.870	-
Regno Unito	19	21	20	22
India	12	16	167	188
Portogallo	1	1	40	40
Germania <sup>(2)</sup>	-	-	1.331	1.916
Colombia	-	-	4	5
Altri paesi	15	19	5	6
<b>Totale</b>	<b>4.058</b>	<b>6.055</b>	<b>66.063</b>	<b>64.031</b>

<sup>(1)</sup> In accordo all'IFRS 8, le attività non correnti non includono le attività finanziarie non correnti e le attività per imposte anticipate.

<sup>(2)</sup> La voce accoglie il valore della partecipazione in Hochtief

## 10.2 Garanzie

Al 30 giugno 2020 il Gruppo ha garanzie finanziarie verso terzi per un totale di 1.053 milioni di euro, di cui 625 milioni di euro a garanzia della buona esecuzione dei contratti sottoscritti con terzi da parte delle società del Gruppo e di cui 428 milioni di euro a garanzia di futuri pagamenti. Tra queste si segnalano per rilevanza:

- a) le garanzie rilasciate dalla società Pavimental per la buona esecuzione dei lavori ad essa affidati attraverso contratti di appalto per 265 milioni di euro;
- b) le garanzie rilasciate da società del Gruppo a favore degli enti pubblici volti ad assicurare la buona esecuzione dei lavori eseguiti e per ricorsi per un totale di 133 milioni di euro;
- c) le garanzie emesse dalle società concessionarie cilene e brasiliene controllate da Atlantia a favore dei concessionari per la buona esecuzione dei lavori e la corretta manutenzione nelle tratte autostradali a loro concesse per 127 milioni di euro;
- d) le garanzie rilasciate dalle concessionarie spagnole e cilene del gruppo Abertis verso i Ministeri con cui hanno sottoscritto le concessioni sia per la buona esecuzione dei lavori di costruzione sia per l'adempimento degli obblighi previsti dalle concessioni stesse, in particolar modo verso il Ministero de Fomento del governo spagnolo per 121 milioni di euro;
- e) le garanzie bancarie a beneficio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come previsto dagli impegni assunti dalla società nella convenzione rilasciate da parte delle concessionarie italiane Autostrade Brescia Verona Padova (28 milioni di euro), Tangenziale di Napoli (26 milioni di euro), Società Autostrade Meridionali (16 milioni di euro) e Società Autostrada Tirrenica p.A. (14 milioni di euro), Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (6 milioni di euro) e Autostrada A31 Valdastico Sud (2 milioni di euro);
- f) le garanzie rilasciate dalla controllata Electronic Transaction Consultants (Performance Bond e Maintenance Bond) complessivamente pari a 70 milioni di euro, a garanzia dei progetti in esecuzione;
- g) la garanzia di 33 milioni di euro a favore dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile al fine di assicurare l'esatto adempimento degli obblighi assunti nella convenzione da Aeroporti di Roma.

Si rileva che al 30 giugno 2020, sono state costituite in pegno, a fronte dei debiti di progetto, le azioni di varie società concessionarie estere del Gruppo (Rodovias das Colinas, Concessionária da Rodovia MG050, Triangulo do Sol, Intervias, Arteris Via Paulista in Brasile; Sociedad Concesionaria Costanera Norte, Sociedad Concesionaria de Los Lagos, Sociedad Concesionaria Autopista Nororiental, Sociedad Concesionaria Litoral Central, Sociedad Concesionaria Vespucio Sur, Elqui e Libertadores in Cile; Autostrada A4 in Italia e Tunels de Barcelona, Aulesa, Trados in Spagna), nonché le azioni delle società partecipate Pune-Solapur Expressways, Lusoponte, Tangenziale Esterna e Bologna & Fiera Parking. Si precisa infine che a fronte del debito di progetto in capo ad Azzurra Aeroporti risultano costituite in pegno dei rispettivi finanziatori i) la totalità delle azioni di Azzurra Aeroporti e ii) le azioni detenute da quest'ultima in Aéroports de la Côte d'Azur (ACA). Tali gravami sono stati confermati nel security bond emesso da Azzurra Aeroporti in data 30 luglio 2020.

Alcuni contratti di finanziamento di numerose società del Gruppo (Rodovias das Colinas, Concessionária da Rodovia MG050, Triangulo do Sol, Intervias, Arteris Via Paulista in Brasile; Sociedad Concesionaria

Costanera Norte, Sociedad Concesionaria de Los Lagos, Sociedad Concesionaria Autopista Nororiente, Sociedad Concesionaria Litoral Central, Sociedad Concesionaria Vespuccio Sur, Rutas Pacifico, Los Andes, Autopista Central, Elqui e Libertadores in Cile; Autostrada A4 in Italia, Metropistas nel Puerto Rico, Avasa, Tunels e Aulesa in Spagna oltre alle controllate indiane) prevedono inoltre la costituzione di vincoli su alcune voci dell'attivo delle società, tra cui immobilizzazioni relative alle infrastrutture oggetto delle concessioni, depositi cauzionali e crediti.

### 10.3 Riserve

Al 30 giugno 2020 risultano riserve iscritte dagli appaltatori nei confronti di società del Gruppo in relazione a:

- a) attività di investimento, per circa 864 milioni di euro (958 milioni di euro al 31 dicembre 2019). Sulla base delle evidenze pregresse, solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori e, in tal caso, la stessa è rilevata patrimonialmente ad incremento dei diritti concessori immateriali;
- b) attività non di investimento per circa 41 milioni di euro, il cui presunto onere futuro è coperto dal fondo per rischi e oneri già iscritto in bilancio.

### 10.4 Rapporti con parti correlate

In attuazione di quanto previsto dall'art. 2391 bis c.c. e dal Regolamento adottato dalla Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (Consob) con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e s.m. con delibera n. 17389 del 23 giugno 2010 e s.m., in data 11 novembre 2010 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha approvato, previo parere favorevole del Comitato degli Amministratori Indipendenti per le operazioni con parti correlate, la procedura per le operazioni con parti correlate realizzate da Atlantia direttamente e/o per il tramite di sue controllate. La procedura, disponibile sul sito [www.atlantia.it](http://www.atlantia.it), stabilisce i criteri per l'individuazione delle parti correlate, per la distinzione fra le operazioni di maggiore e di minore rilevanza, per la disciplina procedurale applicabile alle dette operazioni di maggiore e di minore rilevanza, nonché per le eventuali comunicazioni obbligatorie agli organi competenti. Nella tabella seguente sono riportati i saldi economici e patrimoniali derivanti dai rapporti del Gruppo Atlantia con parti correlate, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e agli altri dirigenti con responsabilità strategiche di Atlantia.

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

MILIONI DI EURO	Attività commerciali e di altra natura			Passività commerciali e di altra natura			Proventi commerciali e di altra natura		Oneri commerciali e di altra natura			
	Crediti commerciali	Attività per imposte sul reddito corrente	Totale	Debiti commerciali	Altre passività corrente	Altre passività non corrente	Totale	Ricavi per servizi di costruzione e altri ricavi operativi	Totale	Costi per servizi	Costo per il personale	Totale
								30/06/2020	1° SEMESTRE 2020			
Sintonia	-	7	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Azionista di riferimento</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Bip & Drive	-	-	-	4	-	-	4	-	-	-	-	-
Leonord	-	-	-	-	-	-	-	6	6	-	-	-
Routalis	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-
C.I.S.	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A'lienor	2	-	2	1	-	-	1	4	4	-	-	-
<b>Totale Imprese collegate</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Areamed 2000	2	-	2	-	-	-	-	3	3	-	-	-
<b>Totale Joint Venture</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Autogrill	9	-	9	4	-	-	4	19	19	2	-	2
<b>Totale Imprese sottoposte a comune controllo</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>2</b>
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	6	-	6	-	-	8	8	-
Fondo pensione CAPIDI	-	-	-	-	3	-	3	-	-	3	3	-
<b>Totale fondi pensione</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>-</b>
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	5	2	7	-	-	7	7	-
<b>Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>25</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>20</b>
31/12/2019								1° SEMESTRE 2019				
Sintonia	-	7	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Azionista di riferimento</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Bip & Drive	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Routalis	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-
C.I.S.	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Concesionaria Vial De Los Andes (COVIANDES)	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-
A'lienor	2	-	2	1	-	-	1	-	-	-	-	-
Autoroute De Liaison Seine-Sarthe (ALIS)	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-
<b>Totale Imprese collegate</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Areamed 2000	5	-	5	-	-	-	-	4	4	-	-	-
<b>Totale Joint Venture</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Autogrill	35	-	35	3	-	-	3	47	47	1	-	1
Autogrill Cote France	1	-	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-
<b>Totale Imprese sottoposte a comune controllo</b>	<b>36</b>	<b>-</b>	<b>36</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	6	-	6	-	-	9	9	-
Fondo pensione CAPIDI	-	-	-	-	2	-	2	-	-	1	1	-
<b>Totale fondi pensione</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8</b>	<b>-</b>	<b>8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>-</b>
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	15	19	34	-	-	13	13	-
<b>Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>34</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE</b>	<b>47</b>	<b>7</b>	<b>54</b>	<b>5</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>47</b>	<b>55</b>	<b>55</b>	<b>1</b>	<b>23</b>	<b>24</b>

(1) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche" si intende l'insieme di amministratori, sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche di Atlantia. Si evidenzia che i costi indicati per ciascun esercizio includono l'ammontare per competenza di emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi (incluso il fair value dei piani di compensi basati su azioni) non incisivi degli strateghi in Atlantia e delle relative società controllate.

Si segnala che, oltre ai dati indicati in tabella, il bilancio consolidato include anche gli oneri contributivi a favore di amministratori, sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche nel primo semestre 2020 pari a 4 milioni di euro e passività verso gli stessi soggetti al 30 giugno 2020 pari a 3 milioni di euro.

MILIONI DI EURO	Attività finanziarie				Passività finanziarie		Proventi finanziari		Oneri finanziari	
	Altre attività finanziarie non correnti	Attività finanziarie correnti per contributi su opere	Altre attività finanziarie correnti	Totale	Finanziamenti a medio-lungo termine	Totale	Altri proventi finanziari	Totale	Altri oneri finanziari	Totale
	30/06/2020						1° SEMESTRE 2020			
Leonord	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Road Management Group LTD (RMG)	18	-	-	18	8	8	1	1	-	-
<b>Totale Imprese collegate</b>	<b>19</b>	-	-	<b>19</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-
Rodovias do Tietê	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
<b>Totale Joint Venture</b>	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Autogrill	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-
<b>Totale Imprese sottoposte a comune controllo</b>	-	<b>1</b>	-	<b>1</b>	-	-	-	-	-	-
Pavimental Est	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
<b>Totale altre Imprese</b>	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	-	-
31/12/2019										
Sintonia	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
<b>Azionista di riferimento</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>4</b>	<b>4</b>
Leonord	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Road Management Group LTD (RMG)	18	-	-	18	9	9	1	1	-	-
<b>Totale Imprese collegate</b>	<b>19</b>	-	-	<b>19</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-
Rodovias do Tietê	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
<b>Totale Joint Venture</b>	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Autogrill	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-
<b>Totale Imprese sottoposte a comune controllo</b>	-	<b>1</b>	-	<b>1</b>	-	-	-	-	-	-
Pavimental Est	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
<b>Totale altre Imprese</b>	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

Si evidenzia che le transazioni con parti correlate non includono operazioni atipiche o inusuali e sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti.

Di seguito si descrivono i principali rapporti intrattenuti dal Gruppo con le proprie parti correlate.

### **Rapporti del Gruppo Atlantia con l’Azione di riferimento**

Al 30 giugno 2020 il saldo attivo del Gruppo per rapporti di natura fiscale verso Sintonia è pari a 7 milioni di euro e si riferisce ai crediti relativi a rimborsi fiscali richiesti in passato da Schemaventotto in relazione alle imposte sul reddito corrisposte nel periodo in cui la stessa predisponiva il Consolidato Fiscale Nazionale.

Si evidenzia che nel corso del primo semestre 2020 il Gruppo non ha intrattenuto rapporti commerciali e finanziari di entità significativa con Sintonia e con Edizione.

### **Rapporti del Gruppo Atlantia con altre parti correlate**

Agli effetti del citato Regolamento Consob, che recepisce nel merito i criteri identificativi previsti dallo IAS 24, si considera parte correlata il gruppo Autogrill (nel seguito Autogrill), incluso come il Gruppo nel perimetro di consolidamento del Gruppo Edizione S.r.l. Per quanto attiene i rapporti intercorsi tra le società concessionarie del Gruppo e Autogrill, si segnala che al 30 giugno 2020 sono in essere n. 122 affidamenti di aree di servizio e punti di ristoro situate lungo la rete autostradale del Gruppo e n. 12 affidamenti di servizi di ristoro presenti negli aeroporti gestiti dal Gruppo. Nel corso del periodo i proventi del Gruppo, a fronte dei rapporti economici con Autogrill, ammontano a 19 milioni di euro, di cui 13 milioni di euro per royalty relative alla gestione delle aree di servizio e subconcessione aeroportuali. I proventi correnti derivano da contratti di subconcessione stipulati nel corso di vari anni ad esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie. Al 30 giugno 2020 il saldo delle attività commerciali verso Autogrill ammonta a 9 milioni di euro.

## **10.5 Informatica sui piani di compensi basati su azioni**

Nel corso del primo semestre 2020 non sono intervenute variazioni ai piani di incentivazione già in essere nel Gruppo Atlantia al 31 dicembre 2019, le cui caratteristiche sono analiticamente illustrate nella nota 10.6 del bilancio consolidato dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, cui si rinvia.

Si segnala che in data 29 maggio 2020 l’Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha deliberato l’approvazione di un Piano di assegnazione gratuita di azioni (“Piano”) ai dipendenti di talune società del Gruppo Atlantia. Tale Piano prevede l’attribuzione a ciascuno dei beneficiari del diritto di ricevere a titolo gratuito n.75 azioni di Atlantia, entro un periodo di adesione previsto nel 2020, tramite la sottoscrizione di una lettera di attribuzione. Tali azioni saranno attribuite in un’unica soluzione in una data da fissarsi, da parte del Consiglio di Amministrazione, nel corso dell’esercizio. Le azioni attribuite, non soggette a parametri di performance, saranno sottoposte ad un vincolo di indisponibilità di tre anni dalla data di assegnazione.

Pertanto, nel corso del primo semestre 2020, non si è proceduto ad alcuna rilevazione contabile derivante da tale nuovo Piano, in quanto non risulta ancora completato l'iter di identificazione dei beneficiari e di accettazione, da parte di questi, delle condizioni previste dal Piano stesso.

Le caratteristiche di ciascun piano sono dettagliate in specifici documenti informativi redatti ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento Consob n. 11971/1999 e s.m.i. e nella Relazione sulla Remunerazione redatta ai sensi dell'art. 123 ter del TUF. Tali documenti, a cui si rimanda, sono pubblicati nella sezione "Remunerazione" del sito [www.atlantia.it](http://www.atlantia.it).

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 30 giugno 2020, con evidenza dei diritti complessivamente attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia a tale data, e delle relative variazioni (in termini di nuove assegnazioni, esercizi, conversioni o decadenza) intercorse nel primo semestre 2020. Inoltre, sono indicati in tabella i fair value unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nel primo semestre 2020 è stato rilevato un minore onere per 16 milioni di euro, corrispondente alla riduzione del fair value dei diritti attribuiti.

I debiti relativi al fair value delle opzioni "phantom" in essere al 30 giugno 2020 sono iscritti nelle altre passività correnti e non correnti, in relazione alla presumibile data di esercizio, per un ammontare complessivo pari a 14 milioni di euro.

Per un maggior dettaglio si rinvia alla nota n. 8.7 "Costo per il personale" del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato.

	Numero diritti assegnati	Scadenza vesting	Scadenza esercizio/assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato alla data di assegnazione	Volatilità attesa (pari a quella storica) alla data di assegnazione	Dividendi attesi alla data di assegnazione
<b>PIANI REGOLATI PER CASSA</b>									
<b>PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2014</b>									
<b>Diritti esistenti al 1° gennaio 2020</b>									
- assegnazione del 09/05/14	2.718.203	09/05/17	09/05/20	N/A (*)	2,88	3,0 - 6,0	1,10%	28,9%	5,47%
- assegnazione dell'08/05/15	2.971.817	08/05/18	08/05/21	N/A (*)	2,59	3,0 - 6,0	1,01%	25,8%	5,32%
- assegnazione del 10/06/16	3.067.666	10/06/19	10/06/22	N/A (*)	1,89	3,0 - 6,0	0,61%	25,3%	4,94%
- diritti decaduti	-2.458.474								
- diritti esercitati	-3.564.080								
<b>Totale</b>	<b>2.735.132</b>								
<b>Variazioni dei diritti nel primo semestre 2020</b>									
- diritti esercitati	-47.578								
<b>Diritti in essere al 30 giugno 2020</b>	<b>2.687.554</b>								
<b>PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2017</b>									
<b>Diritti esistenti al 1° gennaio 2020</b>									
- assegnazione del 12/05/17	2.111.351	15/06/20	01/07/23	N/A (*)	2,37	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
- assegnazione del 03/08/18	1.761.076	15/06/21	01/07/24	N/A (*)	2,91	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
- assegnazione del 07/06/19	2.422.319	15/06/22	01/07/25	N/A (*)	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
- diritti decaduti	-1.269.003								
<b>Totale</b>	<b>5.025.743</b>								
<b>Variazioni dei diritti nel primo semestre 2020</b>									
- diritti decaduti	-2.255.249								
<b>Diritti in essere al 30 giugno 2020</b>	<b>2.770.494</b>								
<b>PIANO ADDIZIONALE DI INCENTIVAZIONE 2017 - PHANTOM STOCK OPTION</b>									
<b>Diritti esistenti al 1° gennaio 2020</b>									
- assegnazione del 29/10/18	4.134.833	29/10/21	28/10/24	N/A (*)	1,79	3,0 - 6,0	2,59%	24,6%	4,12%
<b>Totale</b>	<b>4.134.833</b>								
<b>Variazioni dei diritti nel primo semestre 2020</b>									
<b>Diritti in essere al 30 giugno 2020</b>	<b>4.134.833</b>								
<b>PIANO DI PHANTOM STOCK GRANT 2017</b>									
<b>Diritti esistenti al 1° gennaio 2020</b>									
- assegnazione del 12/05/17	196.340	15/06/20	01/07/23	N/A	23,18	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
- assegnazione del 03/08/18	181.798	15/06/21	01/07/24	N/A	24,5	5,9	2,35%	21,9%	4,12%
- assegnazione del 07/06/19	231.293	15/06/22	01/07/25	N/A	22,57	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
- diritti decaduti	-103.342								
<b>Totale</b>	<b>506.089</b>								
<b>Variazioni dei diritti nel primo semestre 2020</b>									
- diritti decaduti	-212.454								
<b>Diritti in essere al 30 giugno 2020</b>	<b>293.635</b>								
<b>Totale diritti dei piani regolati per cassa</b>	<b>9.886.516</b>								

(\*) Trattandosi di piani regolati per cassa, tramite corresponsione di un importo lordo in denaro, il Piano di Phantom Stock Option 2014, il Piano di Phantom Stock Option 2017 e il Piano addizionale di incentivazione 2017 - Phantom Stock Option non comportano un prezzo di esercizio. Tuttavia, il Regolamento di tali piani indica un "prezzo di esercizio" (pari alla media aritmetica del valore delle azioni Atlantia in un periodo determinato) quale parametro di calcolo dell'importo lordo da corrispondere ai beneficiari.

## Piano di phantom stock option 2014

### Descrizione

In data 16 aprile 2014 l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha approvato il piano di incentivazione denominato "Piano di Phantom Stock Option 2014", successivamente approvato, per quanto di competenza, anche dagli organi di amministrazione delle società controllate presso cui i beneficiari prestano la propria attività lavorativa. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2014, 2015 e 2016), di "phantom stock option", ovvero di opzioni che conferiscono il diritto alla corresponsione di un importo lordo in denaro calcolato sulla base dell'incremento di valore delle azioni ordinarie di Atlantia nel triennio di riferimento.

Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle opzioni ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un obiettivo minimo di performance economico/finanziaria ("gate") relativo al Gruppo Atlantia, alla Società o a una o più società

controllate, stabilito per ciascun ciclo di attribuzione in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano. Le opzioni maturate sono esercitabili a decorrere, in parte, dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di vesting e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero massimo di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un modello matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente, del valore obiettivo e del prezzo di esercizio, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

#### Variazioni dei diritti nel primo semestre 2020

Nel periodo sono stati esercitati n. 47.578 diritti. I fair value unitari alla data del 30 giugno 2020 del secondo e terzo ciclo (entrambi al 30 giugno 2020 già nel periodo di esercizio) sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 1,14 ed euro 1,16, in luogo dei fair value unitari alla data di assegnazione.

#### Piano di phantom stock option 2017

##### Descrizione

In data 21 aprile 2017 l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha approvato il piano di incentivazione denominato "Piano di Phantom Stock Option 2017", successivamente approvato, per quanto di competenza, anche dagli organi di amministrazione delle società controllate presso cui i beneficiari prestano la propria attività lavorativa. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2017, 2018 e 2019), ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia investiti di particolari cariche, di "phantom stock option", ovvero di opzioni che conferiscono il diritto alla corresponsione di un importo lordo in denaro calcolato sulla base dell'eventuale incremento di valore delle azioni ordinarie di Atlantia nel periodo di riferimento.

Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare, solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (che termina il 15 giugno 2020 per le opzioni attribuite nel 2017, il 15 giugno 2021 per le opzioni attribuite nel corso del 2018 ed il 15 giugno 2022 per le opzioni attribuite nel corso del 2019), degli obiettivi minimi (1 o più) di performance economico/finanziaria ("gate") stabilito in relazione all'attività dei singoli beneficiari del Piano e relativo alternativamente, al Gruppo Atlantia, alla Società o a una o più delle controllate di Atlantia. Le opzioni maturate sono esercitabili, in parte, a decorrere dal 1° luglio immediatamente successivo alla scadenza del periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno di esercizio e comunque nei tre anni a decorrere dal 1° luglio dell'anno di scadenza del periodo di vesting (fatto salvo quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding per amministratori esecutivi e dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero massimo di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un modello matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente, del valore obiettivo e del prezzo di esercizio, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

#### Variazioni dei diritti nel primo semestre 2020

In data 11 giugno 2020 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha preso atto del mancato raggiungimento dei gate previsti dal regolamento con riferimento al primo ciclo del piano in oggetto; ciò ha comportato la decadenza dei relativi diritti (n. 1.870.279).

I fair value unitari alla data del 30 giugno 2020 dei diritti residui del secondo ciclo e del terzo ciclo (entrambi al 30 giugno 2020 ancora nel periodo di vesting) sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 1,43 ed euro 1,41, in luogo del fair value unitario alla data di assegnazione.

### **Piano addizionale di incentivazione 2017 - phantom stock option**

#### **Descrizione**

In data 20 aprile 2018 l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha apportato alcune modifiche al piano di incentivazione denominato "Piano Addizionale di Incentivazione 2017 – Phantom Stock Option", già approvato dall'Assemblea degli Azionisti del 2 agosto 2017. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, in un unico ciclo ed entro 3 mesi dalla data dell'operazione di acquisizione del controllo di Abertis (finalizzata a ottobre 2018), di un numero massimo di 5 milioni di "phantom stock option" (ovvero di opzioni che conferiscono il diritto alla corresponsione di un importo lordo in denaro) a favore del Presidente, dell'Amministratore Delegato e di dipendenti della Società e delle imprese controllate tra un numero ristretto di core people coinvolti nel processo di integrazione e creazione di valore del Gruppo Atlantia.

Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e sono esercitabili a decorrere, in parte, dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di vesting e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del medesimo periodo (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero massimo di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente, del valore obiettivo e del prezzo di esercizio, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

#### **Variazioni dei diritti nel primo semestre 2020**

Nel corso del primo semestre 2020 non sono intervenute variazioni dei diritti in essere rispetto al 31 dicembre 2019.

Il fair value unitario alla data del 30 giugno 2020 delle opzioni attribuite (al 30 giugno 2020 ancora nel periodo di vesting) è stato rideterminato in euro 1,44, in luogo del fair value unitario alla data di assegnazione.

### **Piano di phantom stock grant 2017**

#### **Descrizione**

In data 21 aprile 2017 l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha approvato, infine, il nuovo piano di incentivazione denominato "Piano di Phantom Stock Grant 2017", successivamente approvato, per quanto di competenza, anche dagli organi di amministrazione delle società controllate presso cui i beneficiari prestano la propria attività lavorativa. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2017, 2018 e 2019), ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia investiti di particolari cariche, di "phantom stock grant", ovvero di diritti ("grant") alla corresponsione di un importo lordo in denaro calcolato sulla base del valore delle azioni ordinarie di Atlantia nel periodo antecedente a quello di assegnazione del beneficio.

I diritti attribuiti maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare, solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (che termina il 15 giugno 2020

per i grant attribuiti nel 2017, il 15 giugno 2021 per i grant attribuiti nel corso del 2018 ed il 15 giugno 2022 per i grant attribuiti nel corso del 2019), degli obiettivi minimi (uno o più) di performance economico/finanziaria (“gate”) stabilito in relazione all’attività dei singoli beneficiari del Piano e relativo alternativamente, al Gruppo Atlantia, alla Società o a una o più delle controllate di Atlantia. I grant maturati sono convertibili, in parte, a decorrere dal 1º luglio immediatamente successivo alla scadenza del periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno di esercizio e comunque nei tre anni a decorrere dal 1º luglio dell’anno di scadenza del periodo di vesting (fatto salvo quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding per amministratori esecutivi e dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di grant esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l’altro, del valore corrente e del valore iniziale delle azioni, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

#### Variazioni dei diritti nel primo semestre 2020

In data 11 giugno 2020 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha preso atto del mancato raggiungimento dei gate previsti dal regolamento con riferimento al primo ciclo del piano in oggetto; ciò ha comportato la decadenza dei relativi diritti (n. 172.338).

I fair value unitari alla data del 30 giugno 2020 relativi ai diritti residui del secondo e del terzo ciclo (entrambi al 30 giugno 2020 ancora nel periodo di vesting) sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 15,26 ed euro 14,59, in luogo del fair value unitario alla data di assegnazione.

Si riepilogano di seguito i prezzi ufficiali delle azioni ordinarie Atlantia alle date o nei diversi periodi di interesse ai fini dei piani sopra indicati:

- prezzo al 30 giugno 2020: euro 14,36;
- prezzo medio ponderato del primo semestre 2020: euro 15,84.

## 10.6 Eventi significativi in ambito legale e concessionario

Di seguito si riporta una descrizione dei principali contenziosi in essere e degli eventi regolatori di rilievo per le società concessionarie del Gruppo, in aggiunta a quanto già descritto nella Relazione Finanziaria Annuale 2019 cui si rinvia. Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione dei contenziosi in essere possano emergere oneri significativi a carico delle società del Gruppo in eccedenza a quanto già stanziato nei fondi per accantonamenti della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 30 giugno 2020.

#### Attività autostradali italiane

Interlocuzioni con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, 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 - già in occasione della Relazione Finanziaria Annuale 2019 approvata il 29 maggio 2020 e della successiva relazione trimestrale approvata il 10 giugno 2020 - aveva evidenziato che, pur continuando a confidare in una rapida e positiva soluzione della vicenda in funzione degli sviluppi: (i) sia delle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), con il Ministero dell’Economia

e delle Finanze (MEF) e con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, (ii) sia del quadro normativo e/o regolamentare, anche avuto riguardo all'eventuale esito dei ricorsi promossi che interessano le norme contenute nel Decreto Milleproroghe, la società stessa ha comunque la facoltà di avvalersi di tutti gli strumenti convenzionali a tutela, come confermato dai pareri resi dai propri consulenti.

Successivamente alla nota inviata il 13 maggio 2020 con la quale Autostrade per l'Italia, nel richiamare la propria proposta del 5 marzo 2020, ha ribadito l'urgenza di pervenire alla definizione concordata del procedimento di contestazione, Autostrade per l'Italia e Atlantia hanno inviato una nuova nota congiunta alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 10 giugno 2020. Con tale ultima nota, le società, dopo aver ripercorso le richieste avanzate dalla Ministra nell'ambito dell'incontro tenutosi il 5 giugno 2020 al fine di addivenire ad una positiva conclusione concordata del procedimento, hanno integrato la precedente proposta, "al fine di rendere più significativo ed evidente l'interesse pubblico al suo accoglimento".

Con nota del 22 giugno 2020 inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autostrade per l'Italia ha confermato nuovamente tale convincimento *"fermi i diritti maturati e maturandi dalla Scrivente, anche ai sensi dell'art. 9 bis della Convenzione Unica sottoscritta nel 2007"* ed affermato che *"ove tale ferma convinzione fosse smentita dagli esiti dei contenziosi, i presupposti per l'applicazione del sopra menzionato art. 9 bis si sarebbero pertanto certamente verificati e non potranno reputarsi rinunziati"*.

Tuttavia, il 29 giugno 2020, il Tar Aosta ha pronunciato sentenza di rigetto del ricorso presentato dalla società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta avverso il provvedimento con cui il MIT aveva riconosciuto un incremento tariffario per l'anno 2020 pari allo 0% e posto l'obbligo a carico della stessa, come delle altre concessionarie interessate dalla modifica normativa di cui all'art. 13 del D.L. Milleproroghe, di presentare entro il 30 marzo 2020 l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) in conformità al nuovo sistema tariffario di cui alle delibere ART, ritenendo – tra l'altro – non fondati i profili di incompatibilità comunitaria e le questioni di incostituzionalità poste dalla società verso l'art. 13 del D. L. Milleproroghe.

L'8 luglio 2020, la Corte Costituzionale, all'esito dell'udienza tenutasi nella medesima giornata in ordine alle questioni di legittimità relative al Decreto Genova sollevate da Autostrade per l'Italia e rimesse dal TAR Liguria alla sua cognizione, con un comunicato ha reso noto di ritenere *"non fondate le questioni relative all'esclusione legislativa di Aspi dalla procedura negoziata volta alla scelta delle imprese alle quali affidare le opere di demolizione e di ricostruzione. La decisione del Legislatore di non affidare ad Autostrade la ricostruzione del Ponte è stata determinata dalla eccezionale gravità della situazione che lo ha indotto, in via precauzionale, a non affidare i lavori alla società incaricata della manutenzione del Ponte stesso"*.

Sempre l'8 luglio 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato per il giorno successivo Autostrade per l'Italia, stante *"la necessità di consentire una compiuta quanto definitiva valutazione dell'ultima proposta transattiva pervenuta in data 10 giugno"*.

Facendo seguito all'incontro tenutosi il 9 luglio 2020 al quale hanno partecipato rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del

Ministero dell'Economia e delle Finanze, che hanno fornito i contenuti per un possibile accordo per la definizione condivisa della procedura di contestazione rispondente all'interesse pubblico, 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:

- a) l'impegno ad assumere ad integrale proprio carico e senza alcun riconoscimento economico l'importo indicato dai rappresentati 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);
- b) l'impegno ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nn. 16 e 71, con un incremento tariffario annuo pari all'1,75% a partire dal 1° gennaio 2021, come indicato dai rappresentati del Governo, oltre al recupero degli impatti negativi dovuti al Covid-19;
- c) l'impegno a presentare entro 7 giorni dall'accettazione della nuova proposta l'aggiornamento del PEF coerente con quanto indicato;
- d) 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;
- e) l'impegno a definire e a condividere nuovamente con il Concedente un piano di verifiche assistito da un adeguato sistema di penalità;
- f) 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 D.L. 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 Atlantia e Autostrade per l'Italia 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, Atlantia e Autostrade per l'Italia 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 dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo"*.

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 come meglio specificato nel successivo paragrafo a ciò dedicato.

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.

A seguito della disponibilità indicata nella citata lettera del 14 luglio 2020 a favorire l'ingresso di un soggetto a partecipazione statale nel capitale di Autostrade per l'Italia, Atlantia ha avviato una serie di interlocuzioni con Cassa Depositi e Prestiti (CDP). Allo stato si rilevano concrete difficoltà nel proseguimento positivo delle trattative, non solo per concordare la definizione di meccanismi volti alla determinazione di un valore di mercato di Autostrade per l'Italia, ma anche per effetto di richieste avanzate da parte di CDP su ulteriori impegni al di fuori di quanto rappresentato nella lettera del 14 luglio 2020.

Restando ferma la volontà della Società di dare corso a quanto delineato nella lettera del 14 luglio 2020, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha ritenuto di dover individuare - con spirito di buona fede - anche soluzioni alternative idonee comunque a giungere ad una separazione tra la Atlantia e Autostrade per l'Italia, che diano certezza al mercato, sia in termini di tempi che di trasparenza, nonché della doverosa tutela dei diritti di tutti gli investitori e stakeholder coinvolti. In particolare, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la possibilità di procedere:

- a) alla vendita tramite un processo competitivo internazionale - gestito da advisor indipendenti - dell'intera quota dell'88% detenuta in Autostrade per l'Italia, al quale potrà partecipare CDP congiuntamente ad altri investitori istituzionali di suo gradimento, come già ipotizzato nella lettera;

b) alla scissione parziale e proporzionale di una quota fino all'88% di Autostrade per l'Italia mediante creazione di un veicolo beneficiario da quotare in borsa, creando quindi una public company contendibile.

Le suddette due operazioni potranno essere condotte da Atlantia in parallelo, fino ad un certo punto. Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha già convocato una riunione straordinaria per il 3 settembre 2020 per esaminare e approvare il progetto di scissione.

**Giudizi di rinvio davanti alla Corte Costituzionale delle questioni di legittimità costituzionale sollevate da Autostrade per l'Italia nell'ambito dei ricorsi avverso i provvedimenti del Commissario Straordinario per la Ricostruzione**

L'8 luglio 2020 si è svolta davanti alla Corte Costituzionale l'udienza pubblica finalizzata alla pronuncia sulla legittimità costituzionale delle norme del Decreto Genova e dei relativi provvedimenti del Commissario, già oggetto dei 4 ricorsi pendenti davanti al TAR Liguria (oltre a quello presentato da Pavimental) relativi a (i) procedura di affidamento dei lavori di demolizione e ricostruzione del Viadotto; (ii) procedura di affidamento della direzione lavori e attività connesse; (iii) richiesta del Commissario Straordinario di consegna dei tronchi autostradali funzionalmente connessi ai lavori di ricostruzione del Viadotto; (iv) richiesta del Commissario Straordinario delle somme relative alla ricostruzione e demolizione del Viadotto. Tali provvedimenti erano stati censurati da Autostrade per l'Italia sotto vari profili di contrasto sia con le norme della Costituzione sia con vari principi del diritto comunitario e le relative questioni, essendo state ritenute dal TAR Liguria rilevanti e non manifestamente infondate, erano state rimesse alla Consulta con le ordinanze del 6 dicembre 2019.

All'esito della suddetta udienza, dapprima con comunicato dell'8 luglio 2020 e poi con il deposito della sentenza n. 168/2020 (con le motivazioni) avvenuto il 27 luglio 2020, la Corte Costituzionale ha ritenuto in parte non fondate e in parte inammissibili le questioni di legittimità relative alle norme del decreto Genova, sollevate da Autostrade per l'Italia e rimesse dal TAR Genova alla sua cognizione.

Le ragioni che hanno spinto la Corte Costituzionale a ritenere che il Decreto Genova non sia costituzionalmente illegittimo, consentendo, in particolare, l'estromissione di Autostrade per l'Italia dalle attività di demolizione e ricostruzione del Ponte, possono rinvenirsi nella "urgenza di avviare i lavori per il ripristino del tratto autostradale e i dubbi sull'opportunità di affidarli al concessionario alla luce della gravità del crollo del Viadotto autostradale denominato Ponte Morandi, nonché dei primi risultati delle indagini amministrative in merito". La Corte afferma che "D'altra parte, l'esclusione di ASPI dalla gara per l'affidamento dei lavori, oltre a essere una naturale conseguenza di ciò, è coerente con la normativa europea in materia di contratti pubblici ed è stata anche funzionale a una maggiore apertura alla concorrenza del settore delle costruzioni autostradali". Inoltre "La sentenza spiega che l'estromissione di ASPI dalle attività di demolizione e ricostruzione del Viadotto si è compiuta attraverso due passaggi. Anzitutto, il legislatore ha previsto che, per tali attività, non fosse attivata la convenzione di cui ASPI è parte e, dunque, che non fosse fatto valere l'obbligo di quest'ultima di fornire le prestazioni di demolizione e ricostruzione, nonostante ASPI ne avesse la volontà. In secondo luogo, si è precluso al commissario straordinario, incaricato di provvedere alla realizzazione dei lavori, di avviare una negoziazione con ASPI per l'affidamento dei lavori stessi".

Tra le questioni dichiarate inammissibili, la Corte Costituzionale ha poi individuato quella "che riguarda l'addebito ad ASPI dei costi della ricostruzione e degli espropri, poiché il Tar non ha chiarito a che titolo

è stato effettuato l'addebito: se a titolo definitivo, oppure di mera anticipazione provvisoria, in attesa di eventuali accertamenti in merito a responsabilità risarcitorie della concessionaria”.

#### **Contenzioso avverso i provvedimenti adottati dal Commissario Straordinario ai sensi del decreto-legge 109/2018**

Con riferimento ai ricorsi in appello promossi in data 5 gennaio 2020, dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Commissario Straordinario, avverso le ordinanze con cui il TAR Liguria ha rigettato le questioni pregiudiziali sollevate dalle amministrazioni nell'ambito dei relativi giudizi di primo grado, l'udienza pubblica di discussione è stata fissata per l'8 ottobre 2020.

#### **Aggiornamento quinquennale del Piano economico finanziario di Autostrade per l'Italia**

In relazione alla procedura di aggiornamento del Piano economico finanziario e facendo seguito all'invio del documento di aggiornamento del piano economico finanziario per il periodo regolatorio 2020 – 2024, avvenuto con nota dell'8 aprile nonché al tavolo tecnico attivato con i rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, Autostrade per l'Italia, in data 19 giugno 2020, ha inviato al Concedente un documento tecnico contenente un quadro sinottico degli approfondimenti affrontati negli incontri svoltisi tra maggio e giugno 2020, con indicazione di quanto ancora da approfondire e di quanto da verificare con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Successivamente con lettera del 15 luglio 2020, facendo seguito al confronto tenutosi il 14 luglio 2020 (cfr paragrafo "Interlocuzioni con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze" circa il procedimento di contestazione di grave inadempimento e la eventuale soluzione negoziale dello stesso) all'esito del quale sono state individuate in modo concordato le misure ritenute idonee a soddisfare l'interesse pubblico ai fini della definizione del procedimento di grave inadempimento avviato il 16 agosto 2018, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare entro il 23 luglio 2020 il Piano economico finanziario adeguato. Il Piano economico finanziario è stato trasmesso nei termini.

#### **Incremento tariffario 2019 e 2020**

Con riferimento all'incremento tariffario del 2019, autorizzato dal MIT/MEF nella misura dello 0,81% e volontariamente sospeso dalla società per tutto il 2019, Autostrade per l'Italia ha sempre in via volontaria deciso di prorogare la sospensione dell'incremento di cui sopra da ultimo fino al 31 dicembre 2020. Relativamente all'incremento tariffario 2020, lo stesso è sospeso fino al perfezionamento dell'iter di approvazione, attualmente in corso, del piano economico finanziario aggiornato sulla base del modello dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Entrambi gli incrementi tariffari di cui sopra, troveranno riconoscimento nell'ambito del piano finanziario aggiornato.

**Verifica straordinaria gallerie – Circolare ministeriale n. 6736/61AI del 19.7.1967 – Apertura procedimento di contestazione di grave inadempimento ai sensi degli art. 8 della Convenzione Unica**

In data 22 luglio 2020, all'esito di un'attività ispettiva straordinaria condotta dal Concedente, relativa all'accertamento della corretta attuazione del programma di verifiche svolte da Autostrade per l'Italia sulle gallerie ricomprese nella rete della stessa gestita, con particolare riferimento a quelle della Regione Liguria, lo stesso Concedente ha trasmesso una comunicazione di "avvio di procedura di accertamento ai sensi dell'art. 8 della Convenzione vigente", in relazione ad asserite "criticità operative, ritardi e mancata ottemperanza alle disposizioni impartite".

La suddetta contestazione prende avvio da un rapporto informativo dell'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma, nel quale sono dettagliate le presunte criticità evidenziate nel corso dei sopralluoghi effettuati in alcune tratte autostradali, ricadenti nelle province di Genova e Pescara.

In particolare, i presunti inadempimenti concernono (i) la mancata adozione, nel corso delle ispezioni eseguite, della metodologia di cui alla circolare n. 6736 del 19.7.1967, la quale prevede di effettuare le indagini su tutta la superficie della galleria con smontaggio delle canaline; (ii) mancata osservanza dei termini e modalità prescritti dalla circolare suddetta che avrebbe determinato "forti ritardi nell'acquisizione dello stato conoscitivo delle infrastrutture e la necessità di ripetere le ispezioni precedentemente eseguite unilateralmente, al fine di individuare difetti nella struttura che potessero creare pregiudizio alla sicurezza della circolazione"; (iii) mancata attuazione dei termini di ultimazione previsti nel cronoprogramma dei lavori da eseguire, con particolare riferimento a 4 gallerie individuate nello stesso rapporto informativo; (iv) slittamento dei termini di ultimazione del programma di ispezioni indicati da Autostrade per l'Italia.

Con la richiamata nota di avvio del procedimento del 22 luglio 2020, il Concedente ha assegnato ad Autostrade per l'Italia un termine di 30 giorni per provvedere in ordine agli accertamenti indicati e fornire le proprie giustificazioni sui singoli fatti rilevati.

Tenuto conto che l'art. 8 della Convenzione Unica prevede che il concessionario debba provvedere, entro il termine fissato dal Concedente in ordine agli accertamenti, adempiendo ovvero fornendo le proprie giustificazioni, Autostrade per l'Italia, al fine di evidenziare il reale stato di attuazione dei lavori sulle gallerie e di chiarire la propria posizione circa l'ottemperanza alle norme, sta elaborando le proprie puntuali controdeduzioni nelle quali sarà peraltro precisato che la stessa ha provveduto all'integrale verifica di tutte le gallerie.

**Indagine della Procura di Genova sul crollo di una sezione del Viadotto Polcevera**

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

“Omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro”.

Sono stati disposti dal Giudice per le Indagini Preliminari (GIP) due incidenti probatori. Il primo, volto ad accertare lo stato dei luoghi e delle cose al momento del crollo, si è concluso con il deposito da parte dei periti del primo elaborato il 31 luglio 2019, cui è seguita l’udienza del 20 settembre 2019 per l’esame dello stesso. Avuto, invece, riguardo al secondo incidente probatorio, il cui scopo è quello di accettare le cause che hanno provocato il crollo, in occasione dell’udienza del 14 luglio 2020, dopo il giuramento di un nuovo membro del collegio peritale, il GIP ha prorogato ulteriormente sia il termine per la conclusione delle operazioni peritali sino al 15 ottobre 2020 sia, conseguentemente, quello per il deposito dell’elaborato peritale al 31 ottobre 2020, con fissazione del calendario delle udienze per la discussione a partire dal 1º dicembre 2020.

#### Indagine della Procura di Genova su altri ponti e viadotti gestiti da Autostrade per l’Italia e iniziative adottate

Nell’ambito di un secondo procedimento istruito dalla Procura di Genova in cui si ipotizza per una serie di ipotesi di falso in relazione alla materiale predisposizione dei report di sorveglianza aventi ad oggetto alcuni ponti e viadotti della rete di Autostrade per l’Italia, risultano, tra gli altri, indagati quattro dirigenti e un dipendente della stessa società.

Secondo l’accusa, alcuni report predisposti dai tecnici responsabili dei collaudi, dei controlli e delle progettazioni sarebbero stati edulcorati al fine di far apparire le condizioni manutentive dei viadotti migliori di quelle reali.

I reati contestati sono quelli previsti dagli artt. 81, 110 e 479 c.p. (concorso continuato in “falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici”).

Nel mese di settembre 2019, il GIP ha emesso un’ordinanza applicativa di una misura cautelare personale (arresti domiciliari) e di una misura interdittiva (sospensione dall’esercizio dell’attività lavorativa per un periodo di 12 mesi) nei confronti, tra gli altri, di due dei predetti dirigenti di Autostrade per l’Italia.

Avverso le suddette misure, i legali degli indagati hanno proposto riesame, all’esito del quale la misura degli arresti domiciliari è stata sostituita con quella della sospensione dall’esercizio di un pubblico servizio per la durata di un anno ed il divieto di esercitare attività professionale analoga a quella svolta sempre per la durata di un anno, mentre è stata confermata quella interdittiva che, a seguito, del successivo rigetto del ricorso per Cassazione è divenuta esecutiva.

La società, una volta avuta contezza dei provvedimenti interdittivi, ha tempestivamente avviato nei confronti dei quattro dirigenti indagati un procedimento disciplinare, che ha poi portato al licenziamento di tre di questi ed alla sospensione dell’esercizio dell’attività lavorativa per uno.

#### Indagine della Procura di Vasto relativa al presunto inserimento di dati non veritieri all’interno di documentazione tecnica relativa al viadotto Giustina (A14)

Il procedimento penale in oggetto nasce come uno stralcio di quello precedente a seguito della trasmissione degli atti per competenza dalla Procura di Genova alla Procura di Vasto.

In data 26 giugno 2020, il PM procedente presso il Tribunale di Vasto ha trasmesso al GIP la richiesta di proroga delle indagini preliminari sino al 3 febbraio 2021 per il procedimento in epigrafe, instaurato nei confronti dell’allora Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio, dell’ex Direttore VIII Tronco e

dell'allora RUP (Responsabile Unico del procedimento) di Autostrade per l'Italia, per i reati di cui agli artt. 110 e 479 c.p. ("falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici").

#### **Indagine della Procura di Genova relativa all'installazione di barriere integrate sicurezza e antirumore su A12**

Nella giornata del 10 dicembre 2019, la Guardia di Finanza di Genova ha effettuato plurimi accessi presso le sedi di Genova e di Roma di Autostrade per l'Italia, SPEA e Pavimental al fine di sequestrare documentazione tecnica (i.e., progetti, relazione di calcolo, certificazioni di collaudo) e organizzativa (i.e. ordini di servizio e articolazioni organizzative succedutesi dal 2013 ad oggi) in merito all'installazione e manutenzione di barriere antirumore modello Integautos.

L'inchiesta vede coinvolti in qualità di indagati, per le rispettive cariche ricoperte all'epoca dei fatti, il Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio, il Direttore Centrale Operations, il Condirettore Generale Nuove Opere di Autostrade per l'Italia e l'Amministratore Delegato di SPEA Engineering S.p.A. , per i reati di cui agli artt. 110 ("concorso di persone nel reato"), 81 ("reato continuato"), 356 ("frode nelle pubbliche forniture") e 432 ("attentato alla sicurezza dei trasporti") del codice penale.

#### **Indagine della Procura di Genova relativa all'evento occorso il 30 dicembre 2019 nella galleria Bertè sull'A26**

A seguito del crollo avvenuto in data 30 dicembre 2019 di una parte della volta della galleria Bertè situata in A26, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova ha aperto, fra gli altri, un fascicolo di indagine per la presunta omissione delle ispezioni trimestrali previste dalla Circolare 9 luglio 1967 n. 6736 del Ministro dei Lavori Pubblici e ha acquisito presso gli uffici sia della Direzione Generale di Roma di Autostrade per l'Italia sia della Direzione del Primo Tronco competente, tramite delega alla Guardia di Finanza, documentazione relativa ai ruoli e alle responsabilità delle funzioni aziendali di Autostrade per l'Italia in materia di manutenzione delle gallerie e all'interlocuzione tra la menzionata società e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul tema qui di interesse.

È stato infine notificato un avviso di garanzia a carico del Direttore del Primo Tronco di Genova per il reato previsto e punito dall'art. 328 c.p. (Rifiuto di atti d'ufficio. Omissione).

#### **Gara per l'affidamento in concessione dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno**

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

#### **Contenzioso afferente alla mancata formalizzazione del piano economico finanziario e Delibera CIPE 38/2019**

In merito al ricorso presentato da Autostrade Meridionali avverso il silenzio del Concedente sulla proposta del Piano finanziario presentato per il periodo 2013 – 2022 e la Delibera CIPE 38/2019 (che disciplina il periodo transitorio tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del

nuovo concessionario), Autostrade Meridionali, a seguito della dichiarazione di incompetenza del giudizio dinanzi al TAR Campania stabilita con ordinanza del 29 gennaio 2020, ha riassunto il giudizio dinanzi al TAR Lazio. L'udienza di merito è stata fissata per il 2 dicembre 2020.

#### **Ricorso avverso le delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sul nuovo sistema tariffario**

Con riferimento al giudizio pendente davanti al Consiglio di Stato avverso l'ordinanza pronunciata dal TAR Piemonte che ha ritenuto legittimo il parziale diniego espresso dall'ART all'istanza di accesso presentata da Autostrade a tutti i dati, le elaborazioni, le stime e i criteri che hanno condotto l'Autorità stessa all'adozione delle delibere impugnate, il Consiglio di Stato in data 22 giugno u.s. ha accolto il ricorso presentato da Autostrade per l'Italia e ha pertanto ordinato "l'ostensione dei dati utilizzati dall'Autorità ai fini della determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) mediante la metodologia indicata al paragrafo 16 della delibera n. 71/2019 e, più specificamente, gli elementi che hanno concorso alla definizione dei criteri di cui al paragrafo 16.5 della delibera stessa nonché dei dati ricavati sulla base di detta banca dati che hanno consentito all'Autorità di stimare il gap di efficienza e di individuare i target di recupero di efficienza annuali".

#### **Adeguamento tariffario RAV 2020**

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta ha promosso avanti il TAR Valle d'Aosta ricorso avverso il provvedimento del 31 dicembre 2019 con cui il MIT ha riconosciuto un incremento tariffario per l'anno 2020 pari allo 0%, ed ha posto l'obbligo a carico della stessa, come delle altre concessionarie interessate dalla modifica normativa di cui all'art. 13 del D.L. Milleproroghe, di presentare entro il 30 marzo 2020 l'aggiornamento del PEF in conformità al nuovo sistema tariffario di cui alle delibere ART.

Il suddetto Tribunale in data 29 giugno 2020 ha pronunciato sentenza di rigetto del ricorso, ritenendo legittimi i provvedimenti impugnati posto che gli stessi non avrebbero negato l'aggiornamento tariffario 2020 ma ne avrebbero rinviato la determinazione e l'applicazione ad un momento successivo all'aggiornamento del piano economico finanziario secondo le delibere dell'ART, come previsto dall'art. 13 del DL Milleproroghe 2019.

La sentenza ha altresì esaminato anche i profili di incompatibilità comunitaria e di incostituzionalità della modifica del sistema regolatorio, ritenendo non fondate le questioni poste dalla società.

Sono in corso valutazioni relative ad un'eventuale impugnazione della sentenza davanti al Consiglio di Stato.

#### **Società Autostrada Tirrenica - Sentenza della Corte di Giustizia del 18 settembre 2019 e art. 35 del D.L. Milleproroghe**

A seguito della conversione in legge del Decreto Milleproroghe, in data 14 maggio 2020 la Società Autostrada Tirrenica ha presentato ricorso al TAR Lazio per l'accertamento, previa disapplicazione dell'art. 35, commi I e Iter del Decreto Legge 30 dicembre 2019 n. 162 convertito con modificazioni dalla Legge 28 febbraio 2020 n. 8 o previa rimessione delle questioni interpretative del diritto europeo e delle questioni incidentali di legittimità costituzionale illustrate nel ricorso stesso, della validità e vigenza delle clausole della Convenzione Unica regolatrice della concessione di Società Autostrada Tirrenica.

In particolare la società nel ricorso richiede, in via principale, di accertare la validità e vigenza delle clausole convenzionali, previa disapplicazione dell'art. 35 c. I e c. I-ter del decreto Milleproroghe per contrasto con numerose norme costituzionali, nonché con le norme fondamentali del diritto comunitario

ed, in particolare con i principi della certezza del diritto e del legittimo affidamento posti come base delle libertà fondamentali consacrate negli artt. 49 e ss e 63 e ss del TFUE.

In via subordinata nel ricorso si chiede di accertare la validità e vigenza delle clausole convenzionali della Convenzione Unica della Convenzione Unica, previa sottoposizione di questione pregiudiziale dinanzi alla Corte di Giustizia UE, ovvero previa sottoposizione di questione di legittimità costituzionale dinanzi alla Corte Costituzionale.

L'udienza non è ancora stata fissata.

**Società Autostrada Tirrenica – Incrementi tariffari anni 2014, 2016, 2017, 2018 – Ordinanze TAR Lazio**  
Con riferimento ai mancati/parziali incrementi tariffari relativi agli anni 2014, 2016, 2017 e 2018, Società Autostrada Tirrenica ha promosso a suo tempo ricorsi al TAR del Lazio eccependo la illegittimità dei relativi decreti interministeriali MIT/MEF. L'incremento tariffario complessivo non riconosciuto per il periodo 2014 – 2018, comprensivo dell'effetto composto, è pari circa al 35%.

Tutti i ricorsi di cui sopra sono stati accolti con sentenze del TAR del 7 febbraio 2019 che hanno annullato i decreti interministeriali, ponendo a carico del MIT e del MEF di provvedere nuovamente sulle proposte di incremento tariffario.

Successivamente il TAR, su ricorso di Società Autostrada Tirrenica, vista l'inerzia delle Amministrazioni, con sentenze del 18 novembre 2019, ha ordinato al MIT ed al MEF di provvedere entro il termine di 60 gg sulle richieste di adeguamento.

Con successive istanze Società Autostrada Tirrenica ha rappresentato al TAR che il termine assegnato era scaduto senza che le Amministrazioni avessero adempiuto all'obbligo derivante delle decisioni del TAR. Con Ordinanze pubblicate il 30 giugno u.s., il TAR Lazio ha accolto le richieste della Società Autostrade Tirrenica, nominando un commissario ad acta, affinché provveda, in luogo delle Amministrazioni sulle istanze di adeguamento tariffario relative agli anni 2014, 2016, 2017 e 2018, conformandosi ai principi espressi nelle sentenze del TAR entro il termine di 90 giorni.

#### **Richiesta di risarcimento dal Ministero dell'Ambiente**

Con riferimento al procedimento penale pendente dinanzi alla Corte di Cassazione – a seguito della presentazione di ricorso c.d. “per saltum” da parte della Procura di Firenze avverso la sentenza con cui il Tribunale di Firenze ha assolto il Condirettore Generale Sviluppo Rete e il Project Manager di Autostrade per l'Italia «perché il fatto non sussiste» – relativo a presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico (reati previsti e puniti dall'art. 260 «traffico organizzato di rifiuti» in relazione all'art. 186, comma 5 «utilizzo delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti anziché come rifiuti» del Testo Unico Ambientale n. 152/06; 256 comma 1, lett. a) e b) «gestione non autorizzata di rifiuti» e terzo comma «discarica abusiva» del Testo Unico Ambientale), l'udienza originariamente calendarizzata il 9 giugno 2020 è stata rinviata ad altra data, non ancora comunicata.

**Indagine della Procura di Ancona sulla caduta del cavalcavia della SPIO sovrastante l'A14 Bologna-Taranto**  
A seguito della caduta, avvenuta in data 9 marzo 2017, del cavalcavia della SPIO sovrastante l'A14 al km 235+794, che ha causato la morte del conducente e di un passeggero di un autoveicolo e il ferimento di tre operai di una ditta subappaltatrice della Pavimental S.p.A., cui Autostrade per l'Italia aveva in precedenza affidato l'esecuzione dei lavori di ampliamento della terza corsia lungo l'A14 Bologna-Bari-Taranto nel

tratto Rimini Nord–Porto Sant’Elpidio, è stato incardinato un procedimento penale per i reati previsti e puniti dagli artt. 113, 434, co. 2 e 449 c.p. (“cooperazione in crollo colposo”), 113 e 589, ultimo comma c.p. (“cooperazione in omicidio colposo plurimo”), 113 e 589-bis, co. 1 e ultimo, c.p. (“cooperazione in omicidio stradale”), a carico del Committente, dei 3 RUP (Responsabile Unico del Procedimento) succedutisi nel tempo, del Direttore e del Responsabile Esercizio del VII Tronco di Pescara e del Responsabile della Struttura “Gestione Gare e Appalti” di Autostrade per l’Italia S.p.A., nonché a carico della società ai sensi all’art. 25-septies del D. Lgs. n. 231/2001 (“omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro”). Nel corso della prima udienza preliminare tenutasi il 9 dicembre 2019, il Giudice dell’Udienza Preliminare ha calendarizzato la successiva udienza il 23 aprile 2020, anche al fine di definire le questioni preliminari sulla costituzione delle parti civili ed iniziare le rispettive discussioni. Con l’entrata in vigore del D.L. 8 marzo 2020 n. II, recante “Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l’emergenza epidemiologica da Covid-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell’attività giudiziaria”, la suddetta udienza è stata rinviata al prossimo 15 ottobre 2020.

## Attività autostradali estere

### Cile

#### Atti aggiuntivi ai contratti di concessione di Costanera Norte e Vespucio Sur

Il 31 gennaio 2020 sono stati pubblicati i Decreti Supremi del Presidente della Repubblica cileno che hanno reso efficaci gli accordi siglati a fine 2019 tra il Ministero delle Opere Pubbliche (“MOP”) e le principali concessionarie autostradali di Santiago, tra cui Costanera Norte e Vespucio Sur, che prevedono l’eliminazione dell’incremento tariffario reale del 3,5% a partire dal 1° gennaio 2020, a fronte di compensazione con estensione della concessione o, a discrezione del MOP, saldo per cassa. Gli accordi prevedono la facoltà per il MOP di indicare annualmente alle concessionarie se, eventualmente, applicare un adeguamento reale (fino a un massimo del 3,5%) e se compensare i mancati introiti dell’anno attraverso pagamenti per cassa trimestrali. Gli introiti non compensati attraverso pagamento trimestrale costituiscono un credito remunerato a un tasso reale del 4% annuo.

#### Aggiornamenti tariffari 2020

A partire da gennaio 2020 tutte le concessionarie di Grupo Costanera (Costanera Norte, Vespucio Sur, Nororiente, AMB e Litoral Central) hanno incrementato le tariffe annuali del 2,8%, per adeguamento alla variazione dell’indice di inflazione registrato nel periodo dal 1° dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+2,8%).

Costanera Norte e Vespucio Sur, a seguito degli accordi con il MOP di fine 2019 sopra illustrati, non hanno applicato l’incremento tariffario reale del 3,5% iscrivendo i relativi mancati ricavi tra i crediti con l’Autorità.

A partire dal 1° gennaio 2020, le tariffe di Los Lagos sono state incrementate del 5,8% per l’effetto combinato dell’adeguamento alla variazione dell’indice di inflazione registrato nel periodo dal 1° dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+2,8%) e della maggiorazione tariffaria relativa al premio di sicurezza 2020 (+5,0%), diminuito del premio di sicurezza riconosciuto nel 2019 (+2,0%).

## Brasile

### Aggiornamenti tariffari

Le Autorità brasiliane, a seguito della pandemia Covid-19, hanno posticipato gli incrementi tariffari previsti contrattualmente. Per Triangulo do Sol e Rodovias das Colinas, nello stato di San Paolo, l'Autorità ha stabilito il posticipo di 120 giorni della revisione tariffaria annuale contrattualmente prevista per il 1° luglio 2020. I contratti di concessione prevedono il diritto delle concessionarie al riequilibrio dei minori ricavi.

Tale posticipo si applica all'incremento tariffario del 1,9%, previsto contrattualmente e pari alla variazione registrata dall'inflazione (indice IPCA) nel periodo di riferimento 1° giugno 2019-31 maggio 2020, in quanto inferiore alla variazione registrata dall'indice IGP-M nello stesso periodo di riferimento (+6,5%); la differenza tra IPCA e IGP-M sarà oggetto di riequilibrio economico-finanziario ai sensi del contratto di concessione.

Il 27 maggio 2020 Rodovia MG050 ha concordato con l'Autorità del Minas Gerais il posticipo di 90 giorni dell'incremento tariffario, inizialmente previsto per il 13 giugno 2020. I minori ricavi saranno compensati dall'Autorità.

Tale posticipo si applica all'incremento tariffario del 2,4%, previsto contrattualmente e pari alla variazione registrata dall'inflazione (indice IPCA) nel periodo di riferimento 1° maggio 2019-30 aprile 2020.

## Attività aeroportuali italiane

### Aggiornamento tariffario 2020

L'aggiornamento tariffario per il periodo 1° marzo 2020 - 28 febbraio 2021, disposto dall'ENAC a valle della procedura di consultazione all'utenza, prevede che in media i corrispettivi dei due scali gestiti varino<sup>2</sup>, rispetto ai corrispettivi del 2019, del -0,8% per lo scalo di Fiumicino e del -2,2% per lo scalo di Ciampino.

### Proroga concessione aeroportuale

L'art. 202 del DL n.34/20 [D.L. Rilancio], come modificato dalla legge di conversione n. 77 del 17.07.2020 con il nuovo comma Ibis, ha previsto che " In considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, è prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale, in corso alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto".

Conseguentemente la concessione di ADR è prorogata fino al 30 giugno 2046.

<sup>2</sup> Calcolo eseguito sul rapporto fra i cosiddetti "massimi ricavi" e passeggeri paganti per il dodici mesi a partire dal primo marzo.

### Autorità per la Regolazione dei Trasporti – Sistemi tariffari

Il 16 luglio 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito "ART") ha pubblicato i nuovi Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, approvati con Delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020. I nuovi Modelli si applicheranno anche ai gestori con contratti di programma in deroga ed entreranno in vigore il 1º luglio 2021.

ADR procederà ad impugnare tale delibera nel solco del contenzioso al TAR Lazio già avviato con l'impugnativa della Delibera n. 118 del 1º agosto 2019 dell'ART, avente ad oggetto «Procedimento avviato con delibera n. 84/2018 – Indizione della consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 92/2017». ADR ha eccepito l'insussistenza in capo alla stessa Autorità del potere di introdurre modifiche al sistema di regolazione tariffaria previsto dal Contratto di Programma sottoscritto tra ENAC ed ADR nell'ottobre 2012, ai sensi dell'art. 17, comma 34-bis, del Decreto Legge n. 78/2009, in quanto per espressa disposizione normativa, il sistema di tariffazione previsto nei contratti di programma «in deroga» è un sistema di tariffazione "pluriennale", con modalità di aggiornamento " valide per l'intera durata del rapporto" concessorio. L'udienza di merito non è ancora stata fissata.

### Azione revocatoria Alitalia in Amministrazione Straordinaria

In data 4 maggio 2020 è stato notificato ad ADR, da parte di Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria un atto di citazione davanti al Tribunale Civile di Civitavecchia, per richiedere la revoca dei pagamenti effettuati alla società nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla Procedura medesima del 2 maggio 2017.

Il petitum dei pagamenti – effettuati ad ADR tra novembre 2016 e gennaio 2017 – di cui si chiede la revoca con conseguente dichiarazione di inefficacia e relativa restituzione ad Alitalia in A.S., è quantificato in complessivi circa 34 milioni di euro oltre interessi legali e rivalutazione monetaria. L'udienza di comparizione delle Parti indicata in atti è l'II febbraio 2021.

### Attività aeroportuali estere

#### ACA: richiesta di omologazione tariffaria

In data 25 giugno 2020 si è svolto il processo di consultazione con gli utenti (Commission Consultative Économique) per la procedura di omologazione annuale delle tariffe di Nizza e Cannes implementabili a partire da novembre 2020.

Il dossier è stato successivamente inviato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Autorité de Régulation Des Transports) in data 30 giugno 2020.

In data 30 luglio 2020, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti non ha omologato le tariffe proposte approvando solamente la componente per i servizi di PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità). La regolamentazione francese prevede la possibilità di sottomettere una seconda proposta tariffaria entro un mese.

## Altre attività

### Spea Engineering - Indagine della Procura di Genova

Con riferimento al procedimento penale incardinato innanzi al Tribunale di Genova a seguito del già riferito crollo del Viadotto Polcevera, si ricorda che sono stati disposti dal GIP due incidenti probatori. Il primo, volto ad accettare lo stato dei luoghi e delle cose al momento del crollo, si è concluso con il deposito da parte dei periti del primo elaborato lo scorso 31 luglio, cui è seguita l'udienza del 20 settembre 2019 per l'esame dello stesso.

Avuto, invece, riguardo al secondo incidente probatorio, il cui scopo è quello di accettare le cause che hanno provocato il crollo, a seguito dell'entrata in vigore del DL 8 marzo 2020 n.11 recante "*Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da Covid-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria*" e del successivo DL 8 aprile n.23 recante "*Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali*" a causa della complessità delle operazioni peritali in corso e a causa dell'emergenza legata al Covid-19 che non ha reso possibile lo svolgimento delle riunioni collegiali calendarizzate, i termini sono stati oggetto di ulteriore proroga. Il deposito della relazione peritale, previsto per il prossimo 31 luglio 2020, è stato ulteriormente posticipato al 31 ottobre 2020. L'udienza di discussione è stata fissata per l'1° dicembre 2020.

### Electronic Transaction Consultants (ETC)

Con riferimento all'azione giudiziale avviata da ETC il 28 novembre 2012 nei confronti dell'Autorità dei Trasporti della Contea di Miami-Dade ("MDX") a seguito del mancato pagamento di servizi di gestione e manutenzione del sistema di campo e del sistema centrale di telepedaggio resi da ETC stessa, in data 8 maggio 2020 le parti hanno raggiunto un accordo transattivo che, tra l'altro, pone fine in maniera definitiva al contenzioso in essere senza ammissione di responsabilità da parte di ciascuna delle parti.

## Gruppo Abertis

### Aggiornamenti tariffari 2020

#### Spagna

A partire dal 1° gennaio 2020 le concessionarie spagnole hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali determinati contrattualmente:

- +0,8% per le concessioni statali (Acesa, Aumar Castellana, Avasa, Aulesa) per l'adeguamento al 100% dell'inflazione calcolata come media degli indici di variazione a dodici mesi nel periodo dal 1° novembre 2018 al 31 ottobre 2019;
- +0,1% per le concessioni con il Governo regionale della Catalogna (Aucat, Invicat, Tunels) per l'adeguamento al 95% della variazione dell'indice di inflazione nel periodo dal 1° novembre 2018 al 31 ottobre 2019.

#### Francia

A partire dal 1° febbraio 2020 le concessionarie francesi hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali:

- a) Sanef + 0,8%, per l'effetto combinato del 70% dell'inflazione del 2019 (+0,6%) e di adeguamenti puntuali legati al recupero del congelamento degli incrementi tariffari del 2015 e della remunerazione del piano di investimenti aggiuntivo "Plan de Investissement Autoroutier" (+0,34% complessivamente);
- b) Sapn + 0,7%, per l'effetto combinato del 70% dell'inflazione del 2019 (+0,6%) e di adeguamenti puntuali legati al recupero del congelamento degli incrementi tariffari del 2015 e della remunerazione del piano di investimenti aggiuntivo "Plan de Investissement Autoroutier" (+0,32% complessivamente).

### Italia

La revisione tariffaria annuale della concessionaria A4 - Brescia Padova prevista il 1° gennaio 2020 non è stata approvata dal MIT in pendenza dell'accordo sul piano economico-finanziario (PEF) della stessa. Le componenti tariffarie sospese nel 2020, relativamente a inflazione e qualità, verranno compensate nel calcolo tariffario del PEF in aggiornamento.

### Cile

#### Atto aggiuntivo al contratto di concessione di Autopista Central

Analogamente a quanto riportato nella sezione Attività autostradali estere, anche Autopista Central rientra tra le principali concessionarie di Santiago per le quali il 31 gennaio 2020 sono stati pubblicati i Decreti Supremi del Presidente della Repubblica cileno che hanno reso efficaci gli accordi siglati a fine 2019 con il Ministero delle Opere Pubbliche ("MOP") e che prevedono l'eliminazione dell'incremento tariffario reale del 3,5% a partire dal 1° gennaio 2020, a fronte di compensazione con estensione della concessione o, a discrezione del MOP, saldo per cassa.

### Aggiornamenti tariffari 2020

Nel 2020 le concessionarie cilene hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali contrattuali:

- a) a partire dal 1° gennaio 2020, le tariffe di Autopista Central sono state incrementate del 2,8%, per adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione nel periodo dal 1° dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+2,8%); a seguito degli accordi con il MOP di fine 2019 sugli aggiornamenti tariffari, la concessionaria non ha applicato l'incremento tariffario reale del 3,5% iscrivendo i relativi mancati ricavi tra i crediti con l'Autorità;
- b) a partire dal 1° gennaio 2020, le tariffe di Autopista de Los Andes sono state incrementate del 6,3%, per l'effetto combinato dell'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione nel periodo dal 1° dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+2,8%) e dell'incremento tariffario reale pari al 3,5%;
- c) a partire dal 1° gennaio 2020, le tariffe di Autopista del Sol sono state incrementate dell'1,4%, per l'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione nel semestre dal 1° giugno al 30 novembre 2019;
- d) a partire dal 1° gennaio 2020 le tariffe di Rutas del Pacifico sono state incrementate del 2,8%, per l'effetto combinato dell'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione nel periodo dal 1° dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+2,8%) e della conferma del medesimo premio di sicurezza riconosciuto nel precedente anno (+5,0%);
- e) a partire dal 1° gennaio 2020 le tariffe di Elqui sono state incrementate del 2,8%, per l'effetto combinato dell'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione nel periodo dal 1° dicembre

2018 al 30 novembre 2019 (+2,8%), con la conferma del medesimo premio di sicurezza rispetto a quello riconosciuto nel precedente anno (+5,0%)

f) a partire dal 1° febbraio 2020 le tariffe di Autopista Los Libertadores sono state ridotte del 1,9%, per l'effetto combinato dell'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione nel periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2019 (+3,0%), avendo perso per intero il premio di sicurezza riconosciuto nel 2019 (+5,0%).

## Brasile

### Termine della concessione di Centrovias

Si segnala che il 3 giugno 2020 è scaduta la concessione di Centrovias e la tratta di 218 Km è stata presa in carico dal concessionario aggiudicatario della gara per il rinnovo.

### Aggiornamenti tariffari 2020

Come indicato nella sezione Attività autostradali estere, anche per Intervias, nello stato di San Paolo, l'Autorità brasiliana ha stabilito il posticipo di 120 giorni della revisione tariffaria annuale contrattualmente prevista per il 1° luglio 2020. I contratti di concessione prevedono il diritto delle concessionarie al riequilibrio dei minori ricavi.

Tale posticipo si applica all'incremento tariffario del 1,9%, previsto contrattualmente e pari alla variazione registrata dall'inflazione (indice IPCA) nel periodo di riferimento 1° giugno 2019-31 maggio 2020, in quanto inferiore alla variazione registrata dall'indice IGP-M nello stesso periodo di riferimento (+6,5%); la differenza tra IPCA e IGP-M sarà oggetto di riequilibrio economico-finanziario ai sensi del contratto di concessione.

Per quanto riguarda le tratte in concessione dall'Autorità federale ANTT:

- a) la revisione tariffaria annuale di Fluminense prevista il 2 febbraio 2020 non è stata ancora autorizzata dall'Autorità concedente (ANTT), in attesa della determinazione di altre componenti di riequilibrio. A gennaio 2020 è stato ufficializzato un atto giudiziale rettificativo degli incrementi tariffari del 16 agosto 2019, risultante in un adeguamento incrementale del +3,3% in vigore da inizio 2020;
- b) in data 4 agosto 2020 l'Autorità concedente (ANTT) ha comunicato di aver approvato la revisione tariffaria annuale, prevista a febbraio 2020, determinando le componenti di riequilibrio e in particolare quelle relative alla realizzazione del progetto "Contorno di Florianopolis" il by-pass di 50 km della città di Florianopolis. A partire dall'8 agosto 2020 le tariffe di Litoral Sul aumenteranno quindi del 44,4%.

## Argentina

La revisione tariffaria annuale di Grupo Concesionario del Oeste (GCO) e di Ausol prevista il 5 gennaio 2020 non è stata autorizzata dall'Autorità concedente.

## Porto Rico

### Aggiornamenti tariffari 2020

A partire dal 1º gennaio 2020 le concessionarie portoricane hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali:

- a) le tariffe di Metropistas sono state incrementate del +3,4%, per l'effetto combinato dell'adeguamento alla variazione dell'indice di inflazione USA nel periodo dal 1º dicembre 2018 al 30 novembre 2019 (+1,9%) e dell'incremento tariffario reale pari al 1,5%;
- b) le tariffe di Autopista de Puerto Rico (APR) sono state incrementate del +1,4%, leggermente al di sotto del limite massimo del +1,8% pari alla variazione dell'indice di inflazione di Porto Rico nel periodo dal 1º dicembre 2018 al 30 novembre 2019.

## 10.7 Eventi successivi al 30 giugno 2020

In riferimento alle evoluzioni degli eventi in ambito legale e concessorio successive al 30 giugno 2020 e fino alla data della presente Relazione finanziaria semestrale, si rinvia a quanto già commentato nella nota 10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

### **Modifiche al contratto di co-investimento in Cellnex: estensione del termine per l'esercizio dell'opzione**

Il 9 luglio 2020 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha deliberato di procedere alla stipulazione di un atto modificativo del contratto sottoscritto il 24 luglio 2018 dalla Società con Edizione e le sue società controllate (Sintonia S.p.A. e ConnecT S.p.A., quest'ultima recentemente liquidata), a valle dell'annunciata operazione di acquisto di Abertis e cessione della quota detenuta da quest'ultima in Cellnex.

L'accordo ha ad oggetto, tra l'altro, la concessione ad Atlantia di (i) un diritto di co-investire in Cellnex Telecom S.A. (Cellnex), riacquistando fino a circa il 5,98% del capitale entro il 12 luglio 2020 e (ii) un diritto di prima offerta e un diritto di prelazione per l'ipotesi di cessione, in tutto o in parte, della partecipazione detenuta in Cellnex entro il 12 luglio 2025.

Le modifiche da apportare agli accordi preesistenti riguardano in particolar modo:

- a) il subentro di ConnecT Due S.r.l. veicolo che detiene (direttamente) la quota indirettamente detenuta da Edizione in Cellnex al posto di ConnecT S.p.A., liquidata il 10 giugno 2020 e parte dell'iniziale accordo;
- b) l'estensione del termine per l'esercizio del diritto di co-investimento (prorogato per ulteriori 12 mesi e, dunque, fino al 12 luglio 2021) che avrà ad oggetto una partecipazione del 5,98% in Cellnex ovvero del 4,7% a valle dell'aumento di capitale lanciato da Cellnex il 22 luglio 2020 a cui Atlantia non ha aderito;
- c) il riconoscimento in capo ad Atlantia di una prelazione sui diritti di opzione (non esercitati) rivenienti da eventuali futuri aumenti di capitale deliberati da Cellnex fino al 12 luglio 2025;
- d) la possibilità di esercitare il diritto di prima offerta e il diritto di prelazione limitatamente al 10% del capitale sociale di Cellnex fino al 12 luglio 2025, anziché sull'intera partecipazione in Cellnex detenuta indirettamente da Edizione (pari al 16,45%).

In ogni caso, la combinazione dell'esercizio da parte di Atlantia del diritto di prima offerta e di prelazione, da un lato, e dell'opzione di co-investimento, dall'altro lato, non potrà portare la Società ad acquistare una partecipazione in Cellnex superiore al 10% del capitale sociale (7,9% a valle del citato aumento di capitale).

### **Rating di Atlantia e Autostrade per l'Italia e Aeroporti di Roma**

Il 17 luglio 2020, Fitch Ratings - in relazione agli sviluppi comunicati a valle del Consiglio dei Ministri del 15 luglio - ha posto in Rating Watch Evolving (da Rating Watch Negative) il merito di credito di Autostrade per l'Italia "BB+", di Atlantia (holding) "BB" e di Aeroporti di Roma "BBB-".

Parimenti, Moody's il 23 luglio 2020 ha riconfermato il merito di credito "Ba2" del Gruppo Atlantia e "Ba3" di Atlantia (holding) e Autostrade per l'Italia ponendo l'outlook a Developing (da Negative).

#### Emissione obbligazionaria di Azzurra Aeroporti

Il 30 luglio è stata perfezionata l'emissione obbligazionaria di Azzurra Aeroporti S.p.A. per un importo totale di 660 milioni di euro in due tranche:

- a) tranne 4 anni per 360 milioni di euro con scadenza 2024;
- b) tranne 7 anni per 300 milioni di euro, scadenza 2027.

L'emissione, che ha ottenuto da Moody's il rating 'Baa3' con outlook negativo, permette di rifinanziare integralmente il finanziamento bancario di 653 milioni di euro in scadenza nel 2021, di allungare la vita media del debito, diversificando il profilo di rimborso di Azzurra.

#### ETC

A luglio 2020, nell'ambito della strategia di rotazione del portafoglio di attività, Atlantia ha ceduto la propria intera partecipazione in ETC, detenuta tramite Autostrade dell'Atlantico. L'incasso per il Gruppo Atlantia è pari a circa 34 milioni di dollari.

## **ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO**

### **ALLEGATO 1**

**PERIMETRO DI CONSOLIDAMENTO E PARTECIPAZIONI DEL GRUPPO ATLANTIA AL 30 GIUGNO 2020**

**ALLEGATO I**  
**PERIMETRO DI CONSOLIDAMENTO E PARTECIPAZIONI DEL GRUPPO ATLANTIA AL 30 GIUGNO 2020**

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione	Gruppo	Terzi	Interessenza complessiva
<b>CONTROLLANTE</b>									
ATLANTIA S.p.A.	ROMA	Holding di partecipazioni	EURO	825.783.990					
<b>IMPRESE CONTROLLATE CONSOLIDATE CON IL METODO INTEGRALE</b>									
A4 HOLDING S.p.A.	VERONA	Holding di partecipazioni	EURO	134.110.065	Abertis Italia S.r.l.	90,03%	44,50%	55,50%	
A4 MOBILITY S.r.l.	VERONA	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	100.000	A4 Holding S.p.A.	100,00%	44,50%	55,50%	
A4 TRADING S.r.l.	VERONA	Altre attività	EURO	3.700.000	A4 Holding S.p.A.	100,00%	44,50%	55,50%	
AB CONCESSÕES S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	Holding di partecipazioni	REAL BRASILIANO	738.652.989	Autotrade Concessões e Participações Brasil limitada	50,00%	50,00%	50,00%	(3)
ABERTIS AUTOPISTAS ESPAÑA S.A.	MADRID (SPAGNA)	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	551.000.000	Abertis Infraestructuras S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
ABERTIS HOLDCO S.A.	MADRID (SPAGNA)	Holding di partecipazioni	EURO	100.059.990	Atlantia S.p.A.	50,00%	50,00%	50,00%	(4)
ABERTIS INDIA TOLL ROAD SERVICES LLP	MUMBAI (INDIA)	Holding di partecipazioni	RUPIA INDIANA	185.053.700	Abertis India S.L.	99,00%			
					Abertis Internacional S.A.	1,00%			
ABERTIS INDIA S.L.	MADRID (SPAGNA)	Holding di partecipazioni	EURO	17.113.500	Abertis Internacional S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
ABERTIS INFRAESTRUCTURAS FINANCE B.V.	AMSTERDAM (OLANDA)	Servizi finanziari	EURO	18.000	Abertis Infraestructuras S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
ABERTIS INFRAESTRUCTURAS S.A.	MADRID (SPAGNA)	Holding di partecipazioni	EURO	2.734.696.113	Abertis HoldCo S.A.	98,85%	49,43%	50,57%	(5)
ABERTIS INTERNACIONAL S.A.	MADRID (SPAGNA)	Holding di partecipazioni	EURO	33.687.000	Abertis Infraestructuras S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
ABERTIS ITALIA S.r.l.	VERONA	Holding di partecipazioni	EURO	341.000.000	Abertis Internacional S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
ABERTIS MOBILITY SERVICES S.L.	BARCELLONA (SPAGNA)	Holding di partecipazioni	EURO	1.003.000	Abertis Infraestructuras S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
ABERTIS MOTORWAYS UK LTD.	LONDRA (REGNO UNITO)	Holding di partecipazioni	STERLINA BRITANNICA	10.000.000	Abertis Infraestructuras S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	

(3) Il Gruppo Atlantia detiene una quota del 50% più un'azione della società ed esercita il controllo sulla base degli accordi di partnership e di governance.

(4) Il Gruppo Atlantia detiene una quota del 50% più un'azione della società ed esercita il controllo sulla base degli accordi di partnership e di governance.

(5) Al 30 giugno 2020, Abertis Infraestructuras possiede n. 1.330.791 azioni proprie. La quota di interessenza di Abertis HoldCo è, pertanto, pari al 98,85%, mentre la percentuale di possesso, calcolata sulla base del rapporto tra le azioni possedute da Abertis HoldCo e le azioni totali della controllata, è pari al 98,70%. La quota di interessenza del Gruppo Atlantia è invece pari al 49,43%.

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione	Gruppo	Terzi	Interessenza complessiva
ABERTIS TELECOM SATÉLITES S.A.	MADRID (SPAGNA)	Holding di partecipazioni	EURO	242.082.290	Abertis Infraestructuras S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
ACA HOLDING S.A.S.	NIZZA (FRANCIA)	Holding di partecipazioni	EURO	17.000.000	Aéroports de la Côte d'Azur	100,00%	38,66%	61,34%	
AD MOVING S.p.A.	ROMA	Altre attività	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100,00%	88,06%	11,94%	
ADR ASSISTANCE S.r.l.	FIUMICINO	Servizi aeroportuali	EURO	4.000.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100,00%	99,38%	0,62%	
AERO 1 GLOBAL & INTERNATIONAL S.à.r.l.	LUSSEMBURGO	Holding di partecipazioni	EURO	6.670.862	Atlantia S.p.A.	100,00%	100,00%	-	
AEROPORTI DI ROMA S.p.A.	FIUMICINO	Concessioni aeroportuali	EURO	62.224.743	Atlantia S.p.A.	99,38%	99,38%	0,62%	
AÉROPORTS DE LA CÔTE D'AZUR S.A.	NIZZA (FRANCIA)	Concessioni aeroportuali	EURO	148.000	Azzurra Aeroporti S.p.A.	64,00%	38,66%	61,34%	
AÉROPORTS DU GOLFE DE SAINT TROPEZ S.A.	SAINT TROPEZ (FRANCIA)	Concessioni aeroportuali	EURO	3.500.000	Aéroports de la Côte d'Azur	99,94%	38,63%	61,37%	
AIRPORT CLEANING S.r.l.	FIUMICINO	Servizi aeroportuali	EURO	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100,00%	99,38%	0,62%	
ADR MOBILITY S.r.l.	FIUMICINO	Servizi aeroportuali	EURO	1.500.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100,00%	99,38%	0,62%	
ADR SECURITY S.r.l.	FIUMICINO	Servizi aeroportuali	EURO	400.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100,00%	99,38%	0,62%	
ADR INGEGNERIA S.p.A.	FIUMICINO	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	100.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	100,00%	99,38%	0,62%	
						100,00%	99,38%	0,62%	
ADR TEL S.p.A.	FIUMICINO	Altre attività	EURO	600.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	99,00%			
					ADR Ingegneria S.p.A..	1,00%			
ARTERIS PARTICIPAÇÕES S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	Holding di partecipazioni	REAL BRASILIANO	73.842.009	Arteris S.A.	100,00%	20,74%	79,26%	
						82,29%	20,74%	79,26%	
ARTERIS S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	Holding di partecipazioni	REAL BRASILIANO	5.103.847.555	Participes en Brasil S.A.	33,16%			
					Participes en Brasil II S.L.	40,87%			
					PDC Participações S.A.	8,26%			
AUTOPISTA FERNÃO DIAS S.A.	POUSO ALEGRE (BRASILE)	Concessioni autostradali	REAL BRASILIANO	1.452.884.583	Arteris S.A.	100,00%	20,74%	79,26%	
AUTOPISTA FLUMINENSE S.A.	RIO DE JANEIRO (BRASILE)	Concessioni autostradali	REAL BRASILIANO	991.789.100	Arteris S.A.	100,00%	20,74%	79,26%	
AUTOPISTA LITORAL SUL S.A.	JOINVILLE (BRASILE)	Concessioni autostradali	REAL BRASILIANO	1.287.995.511	Arteris S.A.	100,00%	20,74%	79,26%	
AUTOPISTA PLANALTO SUL S.A.	RIO NEGRO (BRASILE)	Concessioni autostradali	REAL BRASILIANO	1.034.034.052	Arteris S.A.	100,00%	20,74%	79,26%	

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione	Gruppo	Terzi	Interessenza complessiva
AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	Concessioni autostradali	DOLLARO USA	1.175.785.422	Arteris S.A.	100,00%	20,74%	79,26%	
AUTOPISTAS AUMAR S.A. (AUMAR)	VALENCIA (SPAGNA)	Concessioni autostradali	EURO	213.595.500	Abertis Autopistas España S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
AUTOPISTAS DE LEÓN S.A.C.E. (AULESA)	LEON (SPAGNA)	Concessioni autostradali	EURO	34.642.000	Iberpistas S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
AUTOPISTAS DE PUERTO RICO Y COMPAÑÍA S.E. (APR)	SAN JUAN (PORTO RICO)	Concessioni autostradali	DOLLARO USA	3.503.002	Abertis Infraestructuras S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
AUTOPISTAS DEL SOL S.A. (AUSOL)	BUENOS AIRES (ARGENTINA)	Concessioni autostradali	PESO ARGENTINO	88.384.092	Abertis Infraestructuras S.A.	31,59%	15,61%	84,39% (6)	
AUTOPISTAS METROPOLITANAS DE PUERTO RICO LLC	SAN JUAN (PORTO RICO)	Concessioni autostradali	DOLLARO USA	500.323.664	Abertis Infraestructuras S.A.	51,00%	25,21%	74,79%	
AUTOPISTAS VASCO-ARAGONESA C.E.S.A. (AVASA)	OROZCO (SPAGNA)	Concessioni autostradali	EURO	237.094.716	Iberpistas S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
AUTOPISTAS CONCESIONARIA ESPAÑOLA S.A. (ACESA)	BARCELLONA (SPAGNA)	Concessioni autostradali	EURO	319.488.531	Abertis Autopistas España S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
AUTOPISTA TRADOS-45 S.A. (TRADOS-45)	MADRID (SPAGNA)	Concessioni autostradali	EURO	21.039.015	Iberpistas S.A.	51,00%	25,21%	74,79%	
AUTOPISTES DE CATALUNYA S.A. (AUCAT)	BARCELLONA (SPAGNA)	Concessioni autostradali	EURO	96.160.000	Societat d'Autopistes Catalanes S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
AUTOSTRADA BS VR VI PD SPA	VERONA	Concessioni autostradali	EURO	125.000.000	A4 Holding S.p.A.	100,00%	44,50%	55,50%	
						100,00%	100,00%	-	
AUTOSTRADE CONCESSÕES E PARTICIPAÇÕES BRASIL LIMITADA	SAN PAOLO (BRASILE)	Holding di partecipazioni	REAL BRASILIANO	729.590.863	Autostrade Portugal S.r.l.	25,00%			
					Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	41,14%			
					Autostrade Holding do Sur S.A.	33,86%			
AUTOSTRADE DELL'ATLANTICO S.r.l.	ROMA	Holding di partecipazioni	EURO	1.000.000	Atlantia S.p.A.	100,00%	100,00%	-	
						100,00%	100,00%	- (7)	
AUTOSTRADE HOLDING DO SUR S.A.	SANTIAGO (CILE)	Holding di partecipazioni	PESO CILENO	51.496.805.692	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	100%			
					Autostrade per l'Italia S.p.A.	0,00%			
AUTOSTRADE INDIAN INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PRIVATE LIMITED	MUMBAI - MAHARASHTRA (INDIA)	Holding di partecipazioni	RUPIA INDIANA	500.000	Atlantia S.p.A.	99,99%			
					Spea Engineering S.p.A.	0,01%			
AUTOSTRADE MERIDIONALI S.p.A.	NAPOLI	Concessioni autostradali	EURO	9.056.250	Autostrade per l'Italia S.p.A.	58,98%	51,94%	48,06% (8)	

(6) La società è quotata presso la Borsa di Buenos Aires Stock Exchange.

(7) Le azioni della società sono detenute rispettivamente da: Autostrade dell'Atlantico S.r.l., per 1.000.000 di azioni, e Autostrade per l'Italia S.p.A., per 1 azione.

(8) La società è quotata presso il mercato Expandi gestito da Borsa Italiana S.p.A.

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione	Gruppo	Terzi	Interessenza complessiva
AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.	ROMA	Concessioni autostradali	EURO	622.027.000	Atlantia S.p.A.	88,06%	88,06%	11,94%	
AUTOSTRADE PORTUGAL S.r.l.	ROMA	Holding di partecipazioni	EURO	30.000.000	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	100,00%	100,00%		
AUTOSTRADE TECH S.p.A.	ROMA	Servizi autostradali	EURO	1.120.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100,00%	88,06%	11,94%	
AUTOVÍAS S.A.	RIBERAO PRETO (BRASILE)	Concessioni autostradali	REAL BRASILIANO	128.514.447	Arteris S.A.	100,00%	20,74%	79,26%	
						60,46%	60,40%	39,60%	(9)
AZZURRA AEROPORTI S.p.A.	ROMA	Holding di partecipazioni	EURO	3.221.234	Atlantia S.p.A.	52,69%			
					Aeroporti di Roma S.p.A.	7,77%			
BIP&GO S.A.S.	ISSY-LES-MOULINEAUX (FRANCIA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	EURO	1.000	Sanef S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
CASTELLANA DE AUTOPISTAS S.A.C.E.	SEGOVIA (SPAGNA)	Concessioni autostradali	EURO	98.000.000	Iberpistas S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
CAYENNE PURCHASE CO LLC	USA	Altre attività	DOLLARO USA	-	Abertis Infraestructuras S.A.	71,58%	35,38%	64,62%	
CENTROVIAS SISTEMAS RODOVIÁRIOS S.A.	ITIRAPINA (BRASILE)	Concessioni autostradali	REAL BRASILIANO	104.798.079	Arteris S.A.	100,00%	20,74%	79,26%	
CONCESSIONÁRIA DA RODOVIA MG050 S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	Concessioni autostradali	REAL BRASILIANO	468.878.027	AB Concessões S.A.	100,00%	50,00%	50,00%	
						100,00%	20,74%	79,26%	
CONCESSIONARIA DE RODOVIAS DO INTERIOR PAULISTA S.A.	ARARAS (BRASILE)	Concessioni autostradali	REAL BRASILIANO	129.625.130	Arteris S.A.	51,00%			
					Arteris Participações S.A.	49,00%			
ELECTRONIC TRANSACTION CONSULTANTS Co.	RICHARDSON (TEXAS - USA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	DOLLARO USA	16.264	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	64,46%	64,46%	35,54%	
EMOVIS OPERATIONS IRELAND LTD	DUBLINO (IRLANDA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	EURO	10	Emovis S.A.S.	100,00%	49,43%	50,57%	
EMOVIS OPERATIONS LEEDS (UK)	LEEDS (REGNO UNITO)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	STERLINA BRITANNICA	10	Emovis S.A.S.	100,00%	49,43%	50,57%	
EMOVIS OPERATIONS MERSEY LTD	HARROGATE (REGNO UNITO)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	STERLINA BRITANNICA	10	Emovis S.A.S.	100,00%	49,43%	50,57%	
EMOVIS OPERATIONS PUERTO RICO INC.	LUTHERVILLE TIMONIUM (MARYLAND - USA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	DOLLARO USA	1.000	Emovis technologies US INC.	100,00%	49,43%	50,57%	
EMOVIS S.A.S.	ISSY-LES-MOULINEAUX (FRANCIA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	EURO	11.781.984	Abertis Mobility Services S.L.	100,00%	49,43%	50,57%	
EMOVIS TAG UK LTD	LEEDS (REGNO UNITO)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	STERLINA BRITANNICA	10	Emovis S.A.S.	100,00%	49,43%	50,57%	
EMOVIS TECHNOLOGIES BC INC.	VANCOUVER (CANADA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	DOLLARO CANADESE	450.100	Emovis S.A.S.	100,00%	49,43%	50,57%	

(9) Il capitale sociale è composto per 2.500.000 euro da azioni ordinarie e per 721.234 euro da azioni privilegiate. La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto è pari al 52,51% per Atlantia S.p.A. e al 10,00% per Aeroporti di Roma S.p.A.

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione	Gruppo	Terzi	Interessenza complessiva
EMOVIS TECHNOLOGIES CHILE S.A. (IN LIQUIDAZIONE)	SANTIAGO (CILE)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	PESO CILENO	460.948.000	Emovis S.A.S.	100,00%	49,43%	50,57%	
EMOVIS TECHNOLOGIES D.O.O.	SPALATO (CROAZIA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	KUNA CROATA	2.364.600	Emovis S.A.S.	100,00%	49,43%	50,57%	
EMOVIS TECHNOLOGIES IRELAND LIMITED	DUBLINO (IRLANDA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	EURO	10	Emovis S.A.S.	100,00%	49,43%	50,57%	
EMOVIS TECHNOLOGIES QUEBEC INC.	MONTREAL (CANADA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	DOLLARO CANADESE	100	Emovis S.A.S.	100,00%	49,43%	50,57%	
EMOVIS TECHNOLOGIES UK LIMITED	LONDRA (REGNO UNITO)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	STERLINA BRITANNICA	130.000	Emovis S.A.S.	100,00%	49,43%	50,57%	
EMOVIS TECHNOLOGIES US INC.	LUTHERVILLE TIMONIUM (MARYLAND - USA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	DOLLARO USA	1.000	Emovis S.A.S.	100,00%	49,43%	50,57%	
EUROTOLL CENTRAL EUROPE ZRT	BUDAPEST (UNGHERIA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	EURO	16.633	Eurotoll SAS	100,00%	49,43%	50,57%	
EUROTOLL S.A.S.	ISSY-LES-MOULINEAUX (FRANCIA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	EURO	3.300.000	Abertis Mobility Services S.L.	100,00%	49,43%	50,57%	
ESSEDISSSE SOCIETÀ DI SERVIZI S.p.A.	ROMA	Servizi amministrativi	EURO	500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100,00%	88,06%	11,94%	
FIUMICINO ENERGIA S.r.l.	FIUMICINO	Altre attività	EURO	741.795	Atlantia S.p.A.	87,14%	87,14%	12,86%	
GESTORA DE AUTOPISTAS S.p.A. (GESA)	SANTIAGO (CILE)	Servizi autostradali	PESO CILENO	837.978.217	Vías Chile S.A.	100,00%	39,54%	60,46%	
GIOVE CLEAR S.r.l.	ROMA	Servizi autostradali	EURO	10.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100,00%	88,06%	11,94%	
GLOBALCAR SERVICES SPA	VERONA	Altre attività	EURO	2.000.000	A4 Holding S.p.A.	100,00%	44,50%	55,50%	
GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE S.A. (GCO)	ITUZAINGO' (ARGENTINA)	Concessioni autostradali	PESO ARGENTINO	160.000.000	Acesa	42,87%	24,02%	75,98% (10)	
GRUPO COSTANERA S.p.A.	SANTIAGO (CILE)	Holding di partecipazioni	PESO CILENO	328.443.738.418	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	50,01%	50,01%	49,99%	
HOLDING D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT 2 S.A.S.	ISSY-LES-MOULINEAUX (FRANCIA)	Holding di partecipazioni	EURO	5.010.000	Abertis Infraestructuras S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
HOLDING D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT S.A.S.	ISSY-LES-MOULINEAUX (FRANCIA)	Holding di partecipazioni	EURO	1.512.267.743	Abertis Infraestructuras S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
IBERPISTAS S.A.	SEGOVIA (SPAGNA)	Concessioni autostradali	EURO	54.000.000	Abertis Autopistas España S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
INFOBLU S.p.A.	ROMA	Servizi autostradali	EURO	5.160.000	Telepass S.p.A.	75,00%	75,00%	25,00%	
INFRAESTRUCTURES VIÀRIES DE CATALUNYA S.A. (INVICAT)	BARCELLONA (SPAGNA)	Concessioni autostradali	EURO	92.037.215	Societat d'Autopistes Catalanes S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
INFRAESTRUCTURAS VIARIAS MEXICANAS, S.A. DE C.V	MESSICO	Holding di partecipazioni	PESO MESSICANO	1.000	Abertis Infraestructuras S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	

(10) La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, pari al 49,99%, è riferita alle sole azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria.

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione	Gruppo	Terzi	Interessenza complessiva
RED DE CARRETERAS DE OCCIDENTE, S.A.B DE C.V. (RCO)	MESSICO	Concessioni autostradali	PESO MESSICANO	2.337.967.405	Infraestructuras Viales Mexicanas, S.A. de C.V.	51,26%	25,34%	74,66%	
						99,99%	25,34%	74,66%	
PRESTADORA DE SERVICIOS RCO, S. DE R. L. DE C.V. (PSRCO)	MESSICO	Servizi amministrativi	PESO MESSICANO	3.000	Red de Carreteras de Occidente, S.A. de C.V.	99,96%			
					Infraestructuras Viales Mexicanas, SA de CV	0,03%			
						99,99%	25,34%	74,66%	
RCO CARRETERAS, S. DE R.L. DE C.V. (RCA)	MESSICO	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	PESO MESSICANO	5.003.000	Red de Carreteras de Occidente, S.A. de C.V.	99,96%			
					Infraestructuras Viales Mexicanas, SA de CV	0,03%			
						100,00%	25,34%	74,66%	
CONCESIONARIA DE VIAS IRAPUATO QUERÉTARO, S.A. DE C.V. (COVIQSA)	MESSICO	Concessioni autostradali	PESO MESSICANO	1.226.685.096	Red de Carreteras de Occidente, S.A. de C.V.	99,99%			
					RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V.	0,01%			
						100,00%	25,34%	74,66%	
CONCESIONARIA IRAPUATO LA PIEDAD, S.A. DE C.V. (CONIPSA)	MESSICO	Concessioni autostradali	PESO MESSICANO	264.422.673	Red de Carreteras de Occidente, S.A. de C.V.	99,99%			
					RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V.	0,01%			
						100,00%	25,34%	74,66%	
CONCESIONARÍA TEPIC SAN BLAS, S. DE R.L. DE C.V. (COTESA)	MESSICO	Concessioni autostradali	PESO MESSICANO	270.369.940	Red de Carreteras de Occidente, S.A. de C.V.	99,99%			
					RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V.	0,01%			
						100,00%	25,34%	74,66%	
AUTOVÍAS DE MICHOACÁN, S.A. DE C.V. (AUTOVIM)	MESSICO	Concessioni autostradali	PESO MESSICANO	423.982.000	Red de Carreteras de Occidente, S.A. de C.V.	99,99%			
					RCO Carreteras, S. de R.L. de C.V.	0,01%			
						100,00%	25,34%	74,66%	
INVERSORA DE INFRAESTRUCTURAS S.L. (INVIN)	MADRID (SPAGNA)	Holding di partecipazioni	EURO	116.047.578	Abertis Infraestructuras S.A.	80,00%	39,54%	60,46%	
						100,00%	49,43%	50,57%	(11)
JADCHERLA EXPRESSWAYS PRIVATE LIMITED (JEPL)	HYDERABAD (INDIA)	Concessioni autostradali	RUPIA INDIANA	2.100.402.530	Abertis India S.L.	100%			
					Abertis Infraestructuras S.A.	0,00%			

(11) Abertis Infraestructuras S.A. detiene 1 azione della società.

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione	Interessenza complessiva	
							Gruppo	Terzi
K-MASTER S.r.l.	ROMA	Servizi autostradali	EURO	10.000	Telepass S.p.A.	100,00%	100,00%	0,00%
						99,99%	20,74%	79,26%
LATINA MANUTENÇÃO DE RODOVIAS LTDA.	SAN PAOLO (BRASILE)	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	REAL BRASILIANO	31.048.345	Arteris S.A.	99,99%		
					Participes en Brasil S.A.	0,00%		
LEONARDO ENERGIA - SOCIETA' CONSORZIALE a r.l.	FIUMICINO	Altre attività	EURO	10.000	Fiumicino Energia S.r.l.	100,00%	88,36%	11,64%
					Aeroporti di Roma S.p.A.	90,00%		
						10,00%		
LEONORD EXPLOITATION S.A.S.	ISSY-LES-MOULINEAUX (FRANCIA)	Altre attività	EURO	40.000	Sanef S.A.	85,00%	42,01%	57,99%
MULHACEN S.r.l.	VERONA	Altre attività	EURO	10.000	A4 Holding S.p.A.	100,00%	44,50%	55,50%
PAVIMENTAL POLSKA SP.ZO.O.	TRZEBINIA (POLONIA)	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	ZLOTY POLACCO	3.000.000	Pavimental S.p.A.	100,00%	96,89%	3,11%
						99,40%	96,89%	3,11% -
PAVIMENTAL S.p.A.	ROMA	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	10.116.452	Atlantia S.p.A.	59,40%		
					Autostrade per l'Italia S.p.A.	20,00%		
					Aeroporti di Roma S.p.A.	20,00%		
OPERAVIAS S.A.	SANTIAGO (CILE)	Holding di partecipazioni	PESO CILENO	4.230.063.893	Vías Chile S.A.	100,00%	39,54%	60,46%
PARTÍCIPES EN BRASIL II S.L.	MADRID (SPAGNA)	Holding di partecipazioni	EURO	3.100	Participes en Brasil S.A.	100,00%	25,21%	74,79%
PARTÍCIPES EN BRASIL S.A.	MADRID (SPAGNA)	Holding di partecipazioni	EURO	41.093.222	Abertis Infraestructuras S.A.	51,00%	25,21%	74,79%
PDC PARTICIPAÇÕES S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	Holding di partecipazioni	REAL BRASILIANO	602.684.727	Participes en Brasil S.A.	100,00%	25,21%	74,79%
RACCORDO AUTOSTRADALE VALLE D'AOSTA S.p.A.	AOSTA	Concessioni autostradali	EURO	343.805.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	47,97%	21,54%	78,46% (12)
RODOVIAS DAS COLINAS S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	Concessioni autostradali	REAL BRASILIANO	226.145.401	AB Concessões S.A.	100,00%	50,00%	50,00%
SANEF 107.7 SAS	ISSY-LES-MOULINEAUX (FRANCIA)	Servizi autostradali	EURO	15.245	Sanef S.A.	100,00%	49,43%	50,57%
SANEF AQUITAINES S.A.S.	ISSY-LES-MOULINEAUX (FRANCIA)	Attività immobiliare	EURO	500.000	Sanef S.A.	100,00%	49,43%	50,57%
SANEF S.A.	ISSY-LES-MOULINEAUX (FRANCIA)	Concessioni autostradali	EURO	53.090.462	Holding d'Infraestructures de Transport (HIT)	100,00%	49,43%	50,57%

(12) Il capitale sociale è composto per 284.350.000 euro da azioni ordinarie e per 59.455.000 euro da azioni privilegiate. La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, pari al 58,00%, è riferita alle sole azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria.

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione	Gruppo	Terzi	Interessenza complessiva
SAPN S.A. (SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES PARIS-NORMANDIE)	ISSY-LES-MOULINEAUX (FRANCIA)	Concessioni autostradali	EURO	14.000.000	Sanef S.A.	99,97%	49,41%	50,59%	
SCI LA RATONNIÈRE S.A.S.	NIZZA (FRANCIA)	Attività immobiliare	EURO	243.918	Aéroports de la Côte d'Azur	100,00%	38,66%	61,34%	
SE BPNL SAS	ISSY-LES-MOULINEAUX (FRANCIA)	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	40.000	Sanef S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
SERENISSIMA PARTECIPAZIONI S.P.A.	VERONA	Attività immobiliare	EURO	2.314.063	A4 Holding SPA	100,00%	44,50%	55,50%	
SKY VALET PORTUGAL LDA	CASCAIS (PORTOGALLO)	Servizi aeroportuali	EURO	50.000	ACA Holding SAS	100,00%	38,66%	61,34%	
SKY VALET SPAIN S.L.	MADRID (SPAGNA)	Servizi aeroportuali	EURO	231.956	ACA Holding SAS	100,00%	38,66%	61,34%	
						100,00%	50,01%	49,99%	
SOCIEDAD CONCESIONARIA AMB S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	5.875.178.700	Grupo Costanera S.p.A.	99,98%			
						Sociedad Gestión Vial S.A.	0,02%		
						100,00%	50,01%	49,99%	(13)
SOCIEDAD CONCESIONARIA AMERICO VESPUCIO ORIENTE II S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	100.000.000.000	Grupo Costanera S.p.A.	100%			
						Sociedad Gestión Vial S.A.	0,00%		
SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA CENTRAL S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	76.694.956.663	Vías Chile S.A.	100,00%	39,54%	60,46%	
						100,00%	39,54%	60,46%	
SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA DE LOS ANDES S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	35.466.685.791	Gestora de Autopistas SpA	0,00%			
						Vías Chile S.A.	100%		
						100,00%	39,54%	60,46%	
SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA DEL SOL S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	19.960.726.041	Vías Chile S.A.	100%			
						Gestora de Autopistas S.A.	0,00%		
						100,00%	39,54%	60,46%	
SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA LOS LIBERTADORES S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	16.327.525.305	Vías Chile S.A.	100%			
						Gestora de Autopistas SpA	0,00%		
						100,00%	39,54%	60,46%	
SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA NORORIENTE S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	22.738.904.654	Grupo Costanera S.p.A.	99,90%			
						Sociedad Gestión Vial S.A.	0,10%		
						100,00%	50,01%	49,99%	

(13) Il capitale versato risulta essere pari a 50.000.000.000 pesos cileni.

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione	Gruppo	Terzi	Interessenza complessiva
SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA NUEVA VESPUCIO SUR S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	166.967.672.229	Grupo Costanera S.p.A.	100,00%	50,01%	49,99%	
					Sociedad Gestión Vial S.A.	100%			
					Sociedad Gestión Vial S.A.	0,00%			
SOCIEDAD CONCESIONARIA CONEXION VIAL RUTA 78 - 68 S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	32.000.000.000	Grupo Costanera S.p.A.	100,00%	50,01%	49,99%	
					Sociedad Gestión Vial S.A.	100%			
					Sociedad Gestión Vial S.A.	0,00%			
SOCIEDAD CONCESIONARIA COSTANERA NORTE S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	58.859.765.519	Grupo Costanera S.p.A.	100,00%	50,01%	49,99%	
					Sociedad Gestión Vial S.A.	100%			
					Sociedad Gestión Vial S.A.	0,00%			
SOCIEDAD CONCESIONARIA DEL ELQUI S.A. (ELQUI)	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	44.000.000.000	Gestora de Autopistas SpA	100,00%	39,54%	60,46%	
					Vías Chile S.A.	0,06%			
					Vías Chile S.A.	99,94%			
SOCIEDAD CONCESIONARIA DE LOS LAGOS S.A.	LLANQUIHUE (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	53.602.284.061	AutoTrade Holding Do Sur S.A.	100,00%	100,00%	-	
					AutoTrade dell'Atlantico S.r.l.	99,95%			
						0,05%			
SOCIEDAD CONCESIONARIA LITORAL CENTRAL S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	18.368.224.675	Grupo Costanera S.p.A.	100,00%	50,01%	49,99%	
					Sociedad Gestión Vial S.A.	99,99%			
					Sociedad Gestión Vial S.A.	0,01%			
SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACÍFICO S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni autostradali	PESO CILENO	51.000.000.000	Gestora de Autopistas SpA	100,00%	39,54%	60,46%	
					Vías Chile S.A.	0,01%			
					Vías Chile S.A.	99,99%			
SOCIEDADE PARA PARTICIPAÇÃO EM INFRAESTRUTURA S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	Holding di partecipazioni	REAL BRASILIANO	22.506.527	Abertis Infraestructuras S.A.	100,00%	25,21%	74,79%	
SOCIETAT D'AUTOPISTES CATALANES S.A.U.	BARCELLONA (SPAGNA)	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	1.060.000	Abertis Infraestructuras S.A.	100,00%	49,43%	50,57%	
SOCIEDAD GESTION VIAL S.A.	SANTIAGO (CILE)	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	PESO CILENO	11.397.237.788	Grupo Costanera S.p.A.	100,00%	50,01%	49,99%	
					Sociedad Operacion y Logistica de Infraestructuras S.A.	99,99%			
					Sociedad Operacion y Logistica de Infraestructuras S.A.	0,01%			
SOCIEDAD OPERACION Y LOGISTICA DE INFRAESTRUCTURAS S.A.	SANTIAGO (CILE)	Servizi autostradali	PESO CILENO	11.736.819	Grupo Costanera S.p.A.	100,00%	50,01%	49,99%	
					Sociedad Gestión Vial S.A.	99,99%			
					Sociedad Gestión Vial S.A.	0,01%			

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione	Gruppo	Terzi	Interessenza complessiva
SOCIETÀ AUTOSTRADA TIRRENICA S.p.A.	ROMA	Concessioni autostradali	EURO	24.460.800	Autotrade per l'Italia S.p.A.	99,93%	88,06%	11,94%	(14)
SOCIETÀ ITALIANA PER AZIONI PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	PRE' SAINT DIDIER (AOSTA)	Concessioni autostradali	EURO	198.749.200	Autotrade per l'Italia S.p.A.	51,00%	44,91%	55,09%	
SOLUCIONA CONSERVACAO RODOVIARIA LTDA	MATAO (BRASILE)	Attività immobiliare	REAL BRASILIANO	500.000	AB Concessões S.A.	100,00%	50,00%	50,00%	
SPEA DO BRASIL PROJETOS E INFRA ESTRUTURA LIMITADA	SAN PAOLO (BRASILE)	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	REAL BRASILIANO	4.504.000	Spea Engineering S.p.A.	100%		97,49%	2,51%
					Autotrade Concessões e Participações Brasil Limitada	0,00%			
							100,00%	97,49%	2,51%
SPEA ENGINEERING S.p.A.	ROMA	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	6.966.000	Atlantia S.p.A.	60,00%			
					Autotrade per l'Italia S.p.A.	20,00%			
					Aeroporti di Roma S.p.A.	20,00%			-
STALEXPORT AUTOSTRADA MAŁOPOLSKA S.A.	MYSŁOWICE (POLONIA)	Concessioni autostradali	ZŁOTY POLACCO	66.753.000	Stalexport Autoroute S.a.r.l.	100,00%	61,20%	38,80%	
STALEXPORT AUTOSTRADY S.A.	MYSLOWICE (POLONIA)	Holding di partecipazioni	ZŁOTY POLACCO	185.446.517	Atlantia S.p.A.	61,20%	61,20%	38,80%	(15)
TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.	NAPOLI	Concessioni autostradali	EURO	108.077.490	Autotrade per l'Italia S.p.A.	100,00%	88,06%	11,94%	
TECH SOLUTIONS INTEGRATORS S.p.A.	PARIGI (FRANCIA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	EURO	2.000.000	Autotrade per l'Italia S.p.A.	100,00%	88,06%	11,94%	(16)
TELEPASS S.p.A.	ROMA	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	EURO	26.000.000	Atlantia S.p.A.	100,00%	100,00%	-	
TELEPASS ASSICURA S.r.l.	ROMA	Servizi finanziari	EURO	3.000.000	Telepass S.p.A.	100,00%	100,00%	-	
TELEPASS BROKER S.r.l.	ROMA	Servizi finanziari	EURO	500.000	Telepass S.p.A.	100,00%	100,00%	-	
TELEPASS PAY S.p.A.	ROMA	Servizi finanziari	EURO	702.983	Telepass S.p.A.	100,00%	100,00%	-	
TOLLING OPERATIONS PUERTO RICO INC.	SAN JUAN (PORTO RICO)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	DOLLARO USA	1.000.000	Emovis S.A.S.	100,00%	49,43%	50,57%	
TRIANGULO DO SOL AUTO-ESTRADAS S.A.	MATAO (BRASILE)	Concessioni autostradali	REAL BRASILIANO	71.000.000	AB Concessões S.A.	100,00%	50,00%	50,00%	
						100,00%	49,43%	50,57%	(17)
TRICHY TOLLWAY PRIVATE LIMITED (TTPL)	HYDERABAD (INDIA)	Concessioni autostradali	RUPIA INDIANA	1.946.215.010	Abertis India S.L.	100%			
					Abertis Infraestructuras S.A.	0,00%			

(14) In data 29 dicembre 2015 Società Autostrada Tirrenica ha acquistato, in base all'autorizzazione dell'assemblea dei soci della stessa data, n. 109.600 proprie azioni da soci di minoranza.

La quota di interessenza di Autostrade per l'Italia è, pertanto, pari al 99,99%, mentre la percentuale di possesso, calcolata sulla base del rapporto tra le azioni possedute da Autostrade per l'Italia e le azioni totali della controllata, è pari al 99,93%. La quota di interessenza del Gruppo Atlantia è invece pari al 88,06%.

(15) La società è quotata presso la Borsa di Varsavia.

(16) In data 8 luglio 2020 la società è stata cancellata dal registro delle imprese francese.

(17) Abertis Infraestructuras S.A. detiene 1 azione della società.

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione	Gruppo	Terzi	Interessenza complessiva
TÚNELS DE BARCELONA I CADÍ CONCESIONARIA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA S.A.	BARCELLONA (SPAGNA)	Concessioni autostradali	EURO	60.000	Infraestructures Viàries de Catalunya S.A. (INVICAT)	50,01%	24,72%	75,28%	
URBANnext S.A.	CHIASSO (SVIZZERA)	Altre attività	FRANCO SVIZZERO	100.000	Telepass S.p.A.	70,00%	70,00%	30,00%	
URBI DE GmbH	BERLINO (GERMANIA)	Altre attività	EUR	25.000	URBANnext SA	100,00%	70,00%	30,00%	
VIA4 S.A.	MYSŁOWICE (POLONIA)	Servizi autostradali	ZŁOTY POLACCO	500.000	Stalexport Autoroute S.a.r.l.	55,00%	33,66%	66,34%	
VIANORTE S.A.	SERTAOZINHO (BRASILE)	Concessioni autostradali	REAL BRASILIANO	113.651.571	Arteris S.A.	100,00%	20,74%	79,26%	
VIAPAULISTA S.A.	RIBERAO PRETO (BRASILE)	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	REAL BRASILIANO	1.348.385.843	Arteris S.A.	100,00%	20,74%	79,26%	
VÍAS CHILE S.A.	SANTIAGO (CILE)	Holding di partecipazioni	PESO CILENO	93.257.077.900	Inversora de Infraestructuras S.L. (INVIN)	100,00%	39,54%	60,46%	
WASH OUT S.r.l.	MILANO	Altre Attività	EURO	17.129	Telepass S.p.A.	69,97%	69,97%	30,03%	

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione
<b>PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO</b>						
<b>Imprese collegate</b>						
AEROPORTO GUGLIELMO MARCONI DI BOLOGNA S.p.A.	BOLOGNA	Concessioni Aeroportuali	EURO	90.314.162	Atlantia S.p.A.	29,38%
A'LIENOR S.A.S.	PAU (FRANCIA)	Concessioni Autostradali	EURO	275.632.000	Sanef S.A.	35,00%
ALAZOR INVERSIONES S.A.	MADRID (SPAGNA)	Holding di Partecipazioni	EURO	223.600.000	Iberistas S.A.	31,22%
AUTOPISTA TERRASSA-MANRESA CONCESSIONÀRIA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA S.A. (AUTEMA)	BARCELLONA (SPAGNA)	Concessioni Autostradali	EURO	83.410.572	Autopistas Concesionaria Española S.A. (ACESA)	23,72%
BIP & DRIVE S.A.	MADRID (SPAGNA)	Gestione di Servizi di Pedaggio/Telepedaggio	EURO	4.612.969	Abertis Autopistas Española S.A.	35,00%
C.I.S. S.p.A. (IN LIQUIDAZIONE)	VICENZA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	5.236.530	A4 HOLDING S.p.A.	25,23%
CIRALSA S.A.C.E.	ALICANTE (SPAGNA)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	50.167.000	Autopistas Aumar S.A. Concesionaria del Estado	25,00%
CONCESSIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A. (COVIANDES)	BOGOTA' (COLOMBIA)	Concessioni Autostradali	PESO COLOMBIANO	27.400.000.000	Abertis Infraestructuras S.A.	40,00%
CONFEDERAZIONE AUTO TRADE S.p.A.	VERONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	50.000	A4 Holding S.p.A.	25,00%
CONSTRUCTORA DE INFRAESTRUCTURA VIAL S.A.S.	BOGOTA' (COLOMBIA)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	PESO COLOMBIANO	50.000.000	Abertis Infraestructuras S.A.	40,00%
BOLOGNA & FIERA PARKING S.p.A.	BOLOGNA	Altre Concessioni	EURO	2.715.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	36,81%
BIURO CENTRUM SP. Z O.O.	KATOWICE (POLONIA)	Servizi Amministrativi	ZLOTY POLACCO	80.000	Stalexport Autostrady S.A.	40,63%
GETLINK SE	PARIGI (FRANCIA)	Altre Concessioni	EURO	220.000.000	Aero 1 Global & International S.à.r.l.	15,49% (18)
G.R.A. DI PADOVA S.p.A.	VENEZIA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	2.950.000	Autostrada BS VR VI PD S.p.A.	33,90%
						30,00%
INFRAESTRUCTURAS Y RADIALES S.A. (IRASA)	MADRID (SPAGNA)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	11.610.200	Iberistas S.A.	15,00%
						Autopistas Vasco-Aragonesa C.E.S.A. (AVASA) 15,00%
LEONORD S.A.S.	LIONE (FRANCIA)	Servizi Autostradali	EURO	697.377	Sanef S.A.	35,00%
M-45 CONSERVACION S.A.	MADRID (SPAGNA)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	553.000	Autopista Trados-45 S.A.	50,00%
ROAD MANAGEMENT GROUP LTD (RMG)	LONDRA (REGNO UNITO)	Concessioni Autostradali	STERLINA BRITANNICA	25.335.000	Abertis Motorways UK Ltd	33,33%

(18) Aero 1 Global & International S.à.r.l. detiene il 24,28% dei diritti di voto di Getlink SE. Le quote sono calcolate sul totale delle azioni emesse, pari a 550.000.000, e sul totale dei diritti di voto, pari a 701.703.399, secondo quanto pubblicato da Getlink in data 02 luglio 2020.

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione
ROUTALIS S.A.S.	GUYANCOURT (FRANCIA)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	40.000	SAPN S.A.	30,00%
TANGENZIALI ESTERNE DI MILANO S.p.A.	MILANO	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	220.344.608	Autostrade per l'Italia S.p.A.	27,45% (19)
<b>Joint ventures</b>						
A&T ROAD CONSTRUCTION MANAGEMENT AND OPERATION PRIVATE LIMITED	PUNE - MAHARASHTRA (INDIA)	Servizi Autostradali	RUPIA INDIANA	100.000	Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited	50,00%
AIRPORT ONE SAS	NIZZA (FRANCIA)	Attività Immobiliare	EURO	1.000	Aéroports de la Côte d'Azur	49,00%
AIRPORT HOTEL SAS	NIZZA (FRANCIA)	Attività Immobiliare	EURO	1.000	Aéroports de la Côte d'Azur	49,00%
AREAMED 2000 S.A.	BARCELLONA (SPAGNA)	Altre Concessioni	EURO	2.070.012	Abertis Autopistas España S.A.	50,00%
CONCESSIONÁRIA RODOVIAS DO TIETÊ S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	Concessioni Autostradali	REAL BRASILIANO	303.578.476	AB Concessões S.A.	50,00%
GEIE DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	COURMAYEUR (AOSTA)	Servizi Autostradali	EURO	2.000.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	50,00%
PUNE SOLAPUR EXPRESSWAYS PRIVATE LIMITED	PATAS - DISTRICT PUNE - MAHARASHTRA (INDIA)	Concessioni Autostradali	RUPIA INDIANA	100.000.000	Atlantia S.p.A.	50,00%
TRANS- CANADA FLOW TOLLING INC.	VANCOUVER (CANADA)	Gestione di Servizi di Pedaggio/Telepedaggio	DOLLARO CANADESE	2	Emovis S.A.S.	50,00%

(19) In data 22 gennaio 2019, per effetto dell'esercizio del diritto di prelazione da parte di Autostrade per l'Italia, Autostrade Lombarde S.p.A. ha ceduto ad Autostrade per l'Italia n. 3.518.908 azioni di Tangenziale Esterna di Milano S.p.A., pari a circa l'1,20% del capitale sociale.

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione
<b>PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE AL FAIR VALUE</b>						
<b>Imprese controllate non consolidate</b>						
DOMINO S.r.l. (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	Altre Attività	EURO	10.000	Atlantia S.p.A.	100%
PAVIMENTAL EST AO (IN LIQUIDAZIONE)	MOSCA (RUSSIA)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	RUBLO RUSSO	4.200.000	Pavimental S.p.A.	100%
						61,70%
PEDEMONTANA VENETA S.p.A. (IN LIQUIDAZIONE)	VERONA	Concessioni Autostradali	EURO	6.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	29,77%
						Autostrada BS VR VI PD S.p.A.
						31,93%
PETROSTAL S.A. (IN LIQUIDAZIONE)	VARSVIA (POLONIA)	Attività Immobiliare	ZLOTY POLACCO	2.050.500	Stalexport Autostrady S.A.	100%
<b>Altre partecipazioni</b>						
AEROPORTO DI GENOVA S.p.A.	GENOVA	Concessioni Aeroportuali	EURO	7.746.900	Aeroporti di Roma S.p.A.	15,00%
ARGENTEA GESTIONE	BRESCIA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	120.000	Autostrada BS VR VI PD S.p.A.	5,84%
AUTOROUTES TRAFIC S.A.S.	PARIGI (FRANCIA)	Servizi Autostradali	EURO	349.000	Sanef S.A.	15,00%
AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.p.A.	TRENTO	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	55.472.175	Serenissima Partecipazioni S.p.A.	4,23%
AUTOSTRADA LOMBARDE S.p.A.	BRESCIA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	501.726.626	Autostrada BS VR VI PD S.p.A.	4,90%
AUTOVIE VENETE S.p.A.	TRIESTE	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	157.965.738	A4 Holding S.p.A.	0,42%
CENTAURE PARIS-NORMANDIE S.A.S.	BOSGOUET (FRANCIA)	Servizi Autostradali	EURO	700.000	SAPN S.A.	49,90%
CENTAURE NORD PAS-DE-CALAIS	HENIN BEAUMONT (FRANCIA)	Servizi Autostradali	EURO	320.000	Sanef S.A.	34,00%
CENTAURE GRAND EST S.A.S.	GEVREY CHAMBERTIN (FRANCIA)	Servizi Autostradali	EURO	450.000	Sanef S.A.	14,44%
CENTRO INTERMODALE TOSCANO AMERIGO VESPUCCI S.p.A.	LIVORNO	Altre Attività	EURO	11.756.695	Società Autostrada Tirrenica p.A.	0,43%
COMPAGNIA AEREA ITALIANA S.p.A.	FIUMICINO	Servizi Aeroportuali	EURO	3.526.846	Atlantia S.p.A.	6,52%
CONVENTION BUREAU ROMA E LAZIO SCRL	ROMA	promozione e sviluppo del turismo MICE e del turismo d'affari	EURO	132.000	Aeroporti di Roma S.p.A.	0,76%
DIRECTIONAL CAPITAL HOLDINGS (IN LIQUIDAZIONE)	CHANNEL ISLANDS (STATI UNITI)	Holding di Partecipazioni	EURO	150.000	Atlantia S.p.A.	5,00%
HOCHTIEF AKTIENGESELLSCHAFT	ESSEN (GERMANIA)	Holding di Partecipazioni	EURO	180.855.570	Atlantia S.p.A.	23,86%

(20) La società è contabilizzata in base al metodo del patrimonio netto.

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione
HOLDING PARTECIPAZIONI IMMOB.	VERONA	Holding di Partecipazioni	EURO	1	Serenissima Partecipazioni S.p.A.	13,00%
HUTA JEDNOŚĆ S.A.	SIEMIANOWICE (POLONIA)	Altre Attività	ZŁOTY POLACCO	27.200.000	Stalexport Autostrady S.A.	2,40%
INTERPORTO PADOVA S.p.A.	PADOVA	Altre Attività	EURO	36.000.000	A4 Holding S.p.A.	3,27%
INWEST STAR S.A. (IN LIQUIDAZIONE)	STARACHOWICE (POLONIA)	Altre Attività	ZŁOTY POLACCO	11.700.000	Stalexport Autostrady S.A.	0,26%
LUSOPONTE - CONCESSIONARIA PARA A TRAVESSIA DO TEJO	S.A. MONTIJO (PORTOGALLO)	Concessioni Autostradali	EURO	25.000.000	Autostrade Portugal - Concessões de Infraestruturas S.A.	17,21%
LIGABUE GATE GOURMET ROMA S.p.A. (IN FALLIMENTO)	TESSERA	Servizi Aeroportuali	EURO	103.200	Aeroporti di Roma S.p.A.	20,00%
						2,50%
NOGARA MARE ADRIATICO	VERONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	120.000	Autostrada BS VR VI PD S.p.A.	2,00%
					A4 Mobility S.r.l.	0,50%
S.A.CAL. S.p.A.	LAMEZIA TERME	Concessioni Aeroportuali	EURO	13.920.225	Aeroporti di Roma S.p.A.	9,23%
						0,60%
SOCIETA' DI PROGETTO BREBEMI S.p.A.	BRESCIA	Concessioni Autostradali	EURO	51.141.227	Spea Engineering S.p.A.	0,05%
					Autostrada BS VR VI PD S.p.A.	0,54%
STRADIVARIA S.p.A.	CREMONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	20.000.000	A4 Mobility S.r.l.	1,00%
						1,25%
TANGENZIALE ESTERNA S.p.A.	MILANO	Concessioni Autostradali	EURO	464.945.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	0,25%
					Pavimental S.p.A.	1,00%
(21)						
TERRA MITICA, PARQUE TEMATICO DE BENIDORM S.A.	ALICANTE (SPAGNA)	Altre Concessioni	EURO	247.487.181	Abertis Infraestructuras S.A.	1,29%
UIRNET S.p.A.	ROMA	Altre Attività	EURO	1.142.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	1,40%
WALCOWNIA RUR JEDNOŚĆ SP. Z O. O.	SIEMIANOWICE (POLONIA)	Altre Attività	ZŁOTY POLACCO	220.590.000	Stalexport Autostrady S.A.	0,01%
ZAKŁADY METALOWE DEZAMET S.A.	NOWA DEBA (POLONIA)	Altre Attività	ZŁOTY POLACCO	19.241.750	Stalexport Autostrady S.A.	0,26%

(21) La società Tangenziali esterne di Milano S.p.A. (partecipata da Autostrade per l'Italia S.p.A. al 27,45% e contabilizzata in base al metodo del patrimonio netto) detiene il 48,4% del capitale sociale di Tangenziale Esterna S.p.A.

### 3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione
<b>CONSORZI</b>						
BMM SCARL	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	A4 Mobility S.r.l.	12,00%
CONSORCIO ANHANGUERA NORTE	RIBERAO PRETO (BRASILE)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	REAL BRASILIANO	-	Autostrade Concessoes e Participacoes Brasil	13,13%
						38,41%
					Autostrade per l'Italia S.p.A.	27,05%
					Tangenziale di Napoli S.p.A.	1,93%
					Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	1,81%
CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA	ROMA	Altre Attività	EURO	114.853	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	1,08%
					Società Autostrada Tirrenica p.A.	0,48%
					Autostrade Meridionali S.p.A.	0,97%
					Aeroporti di Roma S.p.A.	0,99%
					Autostrada BS VR VI PD S.p.A.	3,10%
					Pavimental S.p.A.	1,00%
CONSORZIO COSTRUTTORI TEEM	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	1,00%
CONSORZIO E.T.L. - EUROPEAN TRANSPORT LAW (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	Altre Attività	EURO	-	Aeroporti di Roma S.p.A.	25,00%
CONSORZIO MIDRA	FIRENZE	Altre Attività	EURO	73.989	Autostrade Tech S.p.A.	33,33%
CONSORZIO NUOVA ROMEA ENGINEERING	MONSELICE	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	60.000	Spea Engineering S.p.A.	16,67%
CONSORZIO PEDEMONTANA ENGINEERING (in liquidazione)	VERONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	19.800	Spea Engineering S.p.A.	23,54%
CONSORZIO RAMONTI S.C.A.R.L. (IN LIQUIDAZIONE)	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	49,00%
CONSORZIO R.F.C.C. (IN LIQUIDAZIONE)	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	510.000	Pavimental S.p.A.	30,00%
CONSORZIO SPEA-GARIBELLO	SAN PAOLO (BRASILE)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	REAL BRASILIANO	-	SPEA do Brasil Projetos e Infra Estrutura Limitada	50,00%
CONSORZIO TANGENZIALE ENGINEERING	MILANO	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	20.000	Spea Engineering S.p.A.	30,00%
CONSORZIO 2050	ROMA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	50.000	Spea Engineering S.p.A.	0,50%
						100%
COSTRUZIONI IMPIANTI AUTOSTRADALI S.C.A.R.L. (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	75,00%
					Autostrade Tech S.p.A.	20,00%
					Pavimental Polska Sp. z o.o.	5,00%
ELMAS S.C.A.R.L. (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	60,00%

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale / Fondo consortile	Partecipante	% Partecipazione
LAMBRO S.C.A.R.L.	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	200.000	Pavimental S.p.A.	2,78%
SAFE ROADS S.C.A.R.L.	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Autotrade Tech S.p.A.	17,22%
SAT LAVORI S.C.A.R.L. (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	100.000	Società Autostrada Tirrenica p.A.	1,00%
SMART MOBILITY SYSTEMS S.C. A R.L.	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Autotrade Tech S.p.A.	24,50%

**PARTECIPAZIONI ISCRITTE NELLE ATTIVITA' CORRENTI**

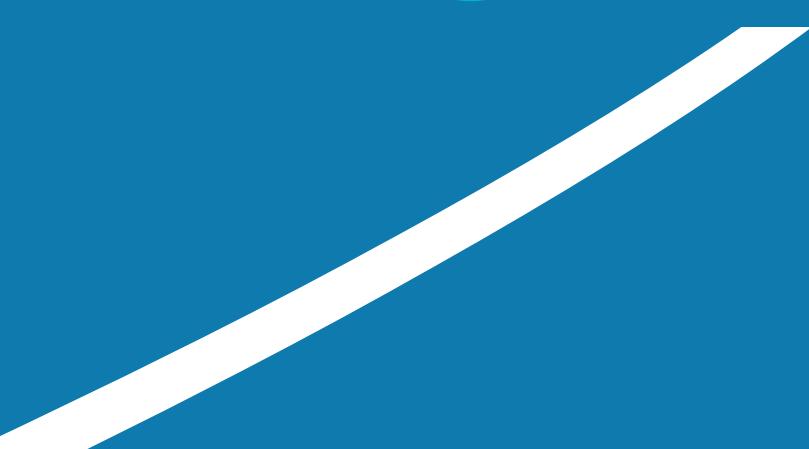
DOM MAKLERSKI BDM S.A.	BIELSKO-BIAŁA (POLONIA)	Holding Di Partecipazioni	ZLOTY POLACCO	19.796.924	Stalexport Autostrady S.A.	2,71%
STRADA DEI PARCHI S.p.A.	ROMA	Concessioni Autostradali	EURO	48.114.240	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2,00%





04

RELAZIONI



## Attestazione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Carlo Bertazzo e Tiziano Ceccarani, in qualità di Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Atlantia S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
  - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
  - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato nel corso del primo semestre 2020.
2. Al riguardo si rappresenta che:
  - le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 sono state definite e la valutazione della loro adeguatezza è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da Atlantia S.p.A. (Linee Guida del Sistema di Controllo Interno sull'Informativa Finanziaria) in coerenza con il modello Internal Control - Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission che rappresenta un corpo di principi generali di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
  - dalla valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre, che
  - 3.1 il bilancio consolidato semestrale abbreviato:
    - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
    - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
    - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento;
  - 3.2 la relazione intermedia sulla gestione comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio consolidato semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La relazione intermedia sulla gestione comprende, altresì, un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

4 agosto 2020

Dott. Carlo Bertazzo  
Amministratore Delegato

Ing. Tiziano Ceccarani  
Dirigente Preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari

## Relazione della Società di Revisione Indipendente

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.  
Via delle Camiluccie, 589/A  
00135 Roma  
Italia

Tel: +39 06 367491  
Fax: +39 06 36749282  
[www.deloitte.it](http://www.deloitte.it)

**RELATORE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA  
SUL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO**

**Agli Azionisti della  
Atlantia S.p.A.**

## Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrate della Atlantia S.p.A. e controllate (Gruppo Atlantia) al 30 giugno 2020. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

### Portata della revisione contabile limitata

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

## Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Atlantia al 30 giugno 2020 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

#### **Incertezze significative relative alla continuità aziendale**

Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nella "Premessa" della relazione intermedia sulla gestione e nel paragrafo "Continuità aziendale" incluso nella nota 2 "Continuità aziendale, forma e contenuto del bilancio consolidato" del bilancio consolidato semestrale abbreviato, che includono anche dei rimandi al paragrafo della relazione intermedia sulla gestione e alla nota 10.6 del bilancio consolidato semestrale abbreviato titolati "Eventi significativi in ambito legale e concessionario".

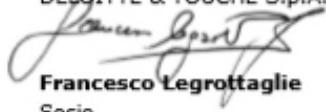
# Deloitte.

2

Nella predetta informativa gli Amministratori evidenziano gli eventi e le circostanze che a loro giudizio indicano l'esistenza di incertezze significative che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale di Atlantia S.p.A. In particolare, gli Amministratori riferiscono tali incertezze alla conclusione degli accordi con il Governo italiano in termini di contenuti, oltre che di modalità e tempi di attuazione, evidenziando tra l'altro che il 15 luglio 2020 il Consiglio dei Ministri, in relazione alla definizione della procedura di grave inadempimento nei confronti della controllata Autostrade per l'Italia S.p.A., ha comunicato che *"ha ritenuto di avviare l'iter previsto dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo"*. Gli Amministratori di Atlantia S.p.A. indicano inoltre le valutazioni dagli stessi effettuate e le azioni poste in essere in relazione ai suddetti eventi e circostanze, sulla cui base hanno ritenuto di predisporre il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 adottando il presupposto della continuità aziendale.

Le nostre conclusioni non sono espresse con rilievi in relazione agli aspetti sopra richiamati.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Francesco Legrottaglie  
Socio

Roma, 7 agosto 2020

## Informazioni legali e contatti

### Sede legale

Via Antonio Nibby 20 - 00161 Roma

Tel. +39 06 44172652

[www.atlantia.com](http://www.atlantia.com)

### Informazioni legali

Capitale sociale: 825.783.990,00 euro i.v.

Codice fiscale, Partita IVA e Iscrizione

Registro delle Imprese di Roma n. 03731380261

Iscrizione al REA n. 1023691

### Investor Relations

e-mail: [investor.relations@atlantia.com](mailto:investor.relations@atlantia.com)

### Rapporti con i media

e-mail: [media.relations@atlantia.it](mailto:media.relations@atlantia.it)



[www.atlantia.it](http://www.atlantia.it)





[WWW.ATLANTIA.COM](http://WWW.ATLANTIA.COM)