

ATLANTIA, APPROVATA RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2022

- Ricavi ed EBITDA a 3,3 e 2,1 miliardi di euro (+18% e +22% rispetto al 1° semestre 2021), beneficiando della ripresa del traffico autostradale e aeroportuale
- Debito finanziario netto al 30 giugno 2022 pari a 21,2 miliardi di euro (-8,8 miliardi di euro rispetto a fine 2021), che recepisce il corrispettivo per la cessione di ASPI di 8,2 miliardi di euro
- Migliorato Outlook 2022 con Ricavi ed EBITDA attesi a 6,8 e 4,3 miliardi di euro e debito finanziario netto a 21,5 miliardi di euro
- Rating upgrade da Standard & Poor's da BB a BB+, con outlook stabile
- Migliorato rating ESG Sustainalytics con ingresso tra le prime 100 aziende valutate
- Completata l'acquisizione del 100% di Yunex Traffic, leader a livello globale nel settore dell'Intelligent Transportation Systems e della Smart Mobility, per un Enterprise Value di 950 milioni di euro
- OPA Schema Alfa: in corso rilascio autorizzazioni preventive da parte delle Autorità Competenti

Highlights¹

- Traffico autostradale in crescita (+17,9% vs 2021 e +3,9% vs 2019), con recupero in tutti i paesi
- Traffico aeroportuale in forte miglioramento (+295,2% vs 2021) sebbene ancora inferiore ai livelli pre-pandemia (-38,4% vs 2019)
- Ricavi a 3,3 miliardi di euro (+18% vs 2021)
- EBITDA pari a 2,1 miliardi di euro (+22% vs 2021)
- Utile consolidato a 6,1 miliardi di euro, contributo di ASPI di 5,8 miliardi di euro (di cui 5,3 miliardi di euro di plusvalenza)
- Utile di pertinenza del Gruppo a 0,2 miliardi di euro, escluso contributo ASPI e utile di terzi
- FFO pari a 1,3 miliardi di euro (+13% vs 2021)
- Investimenti pari a 0,5 miliardi di euro (+27% vs 2021)
- Debito finanziario netto pari a 21,2 miliardi di euro (30 miliardi di euro al 31 dicembre 2021)

Roma, 4 agosto 2022 – Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A., riunitosi oggi sotto la presidenza dell'Ambasciatore Giampiero Massolo, ha esaminato e approvato la Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2022.

Outlook migliorato

I dati di traffico del primo semestre 2022 (+3,9% per il comparto autostradale e -38,4% per il comparto aeroportuale rispetto ai valori del 2019) hanno confermato il ritorno del traffico autostradale ai livelli pre-pandemia e una ripresa del traffico aeroportuale superiore alle aspettative di inizio anno, in particolare a partire dalla stagione primaverile. Tale recupero è proseguito anche nel mese di luglio 2022. Assumendo il mantenimento degli attuali volumi di traffico anche nella seconda parte dell'esercizio corrente, è possibile stimare per il 2022 un traffico autostradale in crescita di circa il 4% e un traffico aeroportuale in diminuzione di circa il 30% sempre rispetto al 2019.

Alla luce di quanto sopra per l'esercizio 2022 si prevedono pertanto ricavi consolidati pari a circa 6,8 miliardi di euro e un EBITDA di Gruppo pari a circa 4,3 miliardi di euro, confermando il miglioramento atteso rispetto ai risultati 2021, che beneficiavano sia del ristoro riconosciuto ad Aeroporti di Roma per le perdite da Covid-19 (circa 0,2 miliardi di euro), sia del contributo delle società spagnole Acesa ed Invicat le cui concessioni sono terminate ad agosto 2021 (circa 0,4 miliardi di euro). Sono inoltre previsti un FFO di Gruppo pari a circa 2,6 miliardi di euro ed investimenti per circa 1,3 miliardi di euro.

Infine, si prevede un valore del debito finanziario netto pari a circa 21,5 miliardi di euro a fine anno 2022, in miglioramento di 0,5 miliardi di euro rispetto a quanto indicato nella informativa finanziaria al 31 marzo 2022, principalmente per miglioramento dell'FFO al netto degli investimenti.

Ai risultati dell'esercizio contribuirà inoltre Yunex Traffic, consolidata a partire dal 30 giugno 2022.

Tuttavia, sia il perdurare del conflitto in Ucraina, con gli effetti già riscontrabili sull'andamento dell'economia generale, sia l'altalenante evoluzione della crisi sanitaria per la pandemia Covid.19, delineano uno scenario di incertezza per i restanti mesi del 2022 che potrebbe impattare su queste stime.

Le previsioni sono quindi da considerarsi come indicative e basate sulle ipotesi sopra riportate e dovranno essere aggiornate in funzione dell'evoluzione delle stesse. Come tali, non costituiscono target del Gruppo.

Nel corso del 2022 proseguirà l'attuazione della roadmap di sostenibilità della Società, tramite la realizzazione delle attività programmate per il conseguimento dei target al 2023 con particolare attenzione alle azioni di efficienza e transizione energetica a fonti rinnovabili illustrate nel Climate Action Plan di Gruppo, approvato con il voto favorevole di oltre il 98% degli azionisti ad aprile 2022, che mira a azzerare le emissioni dirette entro il 2040.

¹ Escluso il contributo del gruppo Autostrade per l'Italia a seguito della cessione avvenuta in data 5 maggio 2022.

Performance economica, finanziaria e patrimoniale

Performance economica consolidata

MILIONI DI EURO	1H 2022	1H 2021 rideterminato *	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio autostradale	2.540	2.267	273	12%
Ricavi per servizi aeronautici	248	82	166	ns
Altri ricavi operativi	502	440	62	14%
Ricavi operativi	3.290	2.789	501	18%
Costi esterni	-754	-661	-93	14%
Costo del lavoro	-420	-393	-27	7%
Variazione operativa dei fondi	-21	-14	-7	50%
Costi operativi	-1.195	-1.068	-127	12%
EBITDA	2.095	1.721	374	22%
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	-1.252	-1.646	394	-24%
EBIT	843	75	768	ns
Oneri finanziari netti	-302	-410	108	-26%
Utile da valutazione con il metodo del patrimonio netto	-	3	-3	ns
EBT	541	-332	873	ns
Proventi/(Oneri) fiscali	-249	144	-393	ns
Risultato delle attività operative in funzionamento	292	-188	480	ns
Proventi netti di attività operative cessate	5.840	201	5.639	ns
Utile	6.132	13	6.119	ns
Utile/(Perdita) di Terzi	203	-20	223	ns
Utile di Gruppo	5.929	33	5.896	ns

* Rideterminati per applicazione della Delibera ART n.71/2019 ad Autostrade per l'Italia.

I **Ricavi operativi** del primo semestre 2022 sono pari a 3.290 milioni di euro e si incrementano di 501 milioni di euro (+18%) rispetto al primo semestre 2021 (2.789 milioni di euro). In particolare:

- i **Ricavi da pedaggio autostradale** si incrementano di 273 milioni di euro rispetto al primo semestre 2021 (2.267 milioni di euro), principalmente per la ripresa del traffico delle concessionarie autostradali del Gruppo (484 milioni di euro), per l'andamento positivo dei tassi di cambio (75 milioni di euro), al netto dei minori ricavi per la scadenza delle concessioni di Acesa e Inviat ad agosto 2021 e di Autopista del Sol a marzo 2022 (283 milioni di euro);
- i **Ricavi per servizi aeronautici** si incrementano di 166 milioni di euro rispetto al primo semestre 2021 per effetto dell'incremento dei volumi di traffico di Aeroporti di Roma (+319,1%) e Aeroports de la Cote d'Azur (+246,0%);
- gli **Altri ricavi operativi**, si incrementano di 62 milioni di euro rispetto al primo semestre 2021 (+14%) essenzialmente per la migliore performance delle concessionarie aeroportuali.

I **Costi operativi** sono pari a 1.195 milioni di euro, in aumento di 127 milioni di euro rispetto al primo semestre 2021 (1.068 milioni di euro), per maggiori costi di gestione e del personale correlati all'incremento dei volumi di traffico delle concessionarie aeroportuali e autostradali, al netto dei minori costi connessi alle citate scadenze di talune concessioni autostradali.

L'**EBITDA** è pari a 2.095 milioni di euro con un incremento di 374 milioni di euro rispetto al primo semestre 2021 (1.721 milioni di euro, +22%).

La voce **Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti** è pari a 1.252 milioni di euro e si decrementa di 394 milioni rispetto al primo semestre 2021 (1.646 milioni di euro) principalmente per i minori ammortamenti delle concessioni scadute di Acesa e Inviat (223 milioni di euro) e delle società cilene del Gruppo a seguito della revisione nel 2021 delle curve di ammortamento (99 milioni di euro).

L'**EBIT** ammonta a 843 milioni di euro e si incrementa di 768 milioni di euro rispetto al primo semestre 2021 (75 milioni di euro).

Gli **Oneri finanziari netti** sono pari a 302 milioni di euro con una riduzione di 108 milioni di euro rispetto al primo semestre 2021 (410 milioni di euro). Si segnalano i maggiori proventi su strumenti finanziari derivati (139 milioni di euro), riconducibili prevalentemente alla variazione positiva del fair value a seguito dell'incremento dei tassi di interesse, al netto dei maggiori oneri finanziari (39 milioni di euro) in prevalenza delle società brasiliane del gruppo Abertis per l'incremento dell'indebitamento e per l'aumento dei tassi di inflazione, effetti compensati parzialmente dai minori interessi passivi sui prestiti obbligazionari di HIT per la riduzione del costo medio ponderato del debito.

Il **Risultato delle attività in funzionamento** nel primo semestre 2022 è pari a 292 milioni di euro, di cui 158 milioni di euro di pertinenza del Gruppo.

I **Proventi netti di attività operative cessate** nel primo semestre 2022 sono pari a 5.840 milioni di euro (201 milioni di euro nel primo semestre 2021) e includono il contributo del gruppo ASPI fino alla data di cessione (526 milioni di euro) oltre che la plusvalenza risultante dal deconsolidamento dello stesso (5.314 milioni di euro, al netto delle imposte e degli oneri connessi alla transazione).

L'**Utile** è pari a 6.132 milioni di euro (13 milioni di euro nel primo semestre 2022), di cui di pertinenza del Gruppo per 5.929 milioni di euro (33 milioni di euro nel primo semestre 2022) e di pertinenza di terzi per 203 milioni di euro (perdita di 20 milioni di euro nel primo semestre 2021).

Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata consolidata

MILIONI DI EURO	30.06.2022	31.12.2021 riesposto*	VARIAZIONE
Diritti concessori immateriali	35.462	35.127	335
Avviamento	9.341	8.441	900
Attività materiali e altre attività immateriali	1.186	1.094	92
Partecipazioni	1.726	1.929	-203
Capitale circolante (netto fondi correnti)	200	888	-688
Fondi accantonamenti e impegni	-2.491	-2.372	-119
Imposte differite nette	-4.946	-4.842	-104
Altre attività e passività nette non correnti	-216	-225	9
Attività e passività non finanziarie destinate alla vendita	-	11.308	-11.308
CAPITALE INVESTITO NETTO	40.262	51.348	-11.086
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	13.756	8.140	5.616
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	7.529	7.930	-401
Patrimonio netto	21.285	16.070	5.215
Prestiti obbligazionari	25.934	24.318	1.616
Finanziamenti a medio-lungo termine	9.278	11.019	-1.741
Altre passività finanziarie	1.189	1.852	-663
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-13.229	-6.053	-7.176
Altre attività finanziarie	-1.992	-1.653	-339
Debito finanziario netto connesso ad attività destinate alla vendita	-	9.154	-9.154
Debito finanziario netto	21.180	38.637	-17.457
Diritti concessori finanziari	-2.203	-3.359	1.156
Indebitamento finanziario netto	18.977	35.278	-16.301
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO	40.262	51.348	-11.086

*Riesposto come precisato nelle note metodologiche

Il **Capitale investito netto** è pari a 40.262 milioni di euro (51.348 milioni di euro al 31 dicembre 2021) e si riduce di 11.086 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 essenzialmente per il deconsolidamento del gruppo ASPI (11.308 milioni di euro), oltre che per il decremento del **Capitale circolante (netto fondi correnti)** di 688 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per la rilevazione dei debiti commerciali di Telepass verso ASPI a seguito del deconsolidamento della stessa

concessionaria (546 milioni di euro), nonché per l'incasso del ristoro Covid da parte di AdR (219 milioni di euro). Tali effetti sono compensati dall'incremento della voce **Avviamento** per l'iscrizione dell'avviamento provvisorio pari a 850 milioni di euro derivante dall'acquisizione di Yunex GmbH, nonché per l'apprezzamento del peso messicano nei confronti dell'euro in relazione all'avviamento della concessionaria RCO (49 milioni di euro), e dei **Diritti concessori immateriali**, per 335 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (35.127 milioni di euro) principalmente per:

- la variazione positiva dei tassi di cambio, pari a 1.167 milioni di euro, essenzialmente dovuta alle concessionarie brasiliane e messicane;
- investimenti pari a 365 milioni di euro;
- ammortamenti per 1.196 milioni di euro.

L'**Indebitamento finanziario netto** al 30 giugno 2022 è pari a 18.977 milioni di euro, in diminuzione di 16.301 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (35.278 milioni di euro) su cui incidono, oltre ai flussi operativi del periodo al netto degli investimenti, (i) l'incasso dalla cessione della partecipazione in Autostrade per l'Italia (8.199 milioni di euro), (ii) il deconsolidamento dell'indebitamento finanziario netto del gruppo ASPI (8.385 milioni di euro), (iii) l'acquisizione di Yunex (931 milioni di euro).

Si segnala inoltre che al 30 giugno 2022:

- la vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario è pari a cinque anni e sei mesi (cinque anni e otto mesi al 31 dicembre 2021);
- l'indebitamento finanziario è espresso per 77,6% a tasso fisso e tenendo conto delle operazioni di copertura del rischio tasso, tale rapporto è pari al 80,5% del totale;
- il rapporto tra gli oneri finanziari, comprensivi dei differenziali dei derivati di copertura, e il valore medio dell'indebitamento a medio-lungo termine, è pari al 4,3%.

Al 30 giugno 2022, le società del Gruppo, dispongono di una riserva di liquidità pari a 19.611 milioni di euro, composta da:

- 13.229 milioni di euro di disponibilità liquide e/o investite a breve termine, di cui 7.823 milioni di euro di Atlantia;
- 6.382 milioni di euro di linee finanziarie committed non utilizzate con un periodo di utilizzo residuo medio di un anno e undici mesi.

Prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato

MILIONI DI EURO	1H 2022	1H 2021 rideterminato*
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio	35.278	39.276
FFO-Cash Flow Operativo	-1.662	-1.567
Investimenti	833	876
Deconsolidamento Indebitamento finanziario netto gruppo ASPI	-8.385	-
Incasso cessione partecipazione Aspi	-8.199	-
Acquisizione partecipazione Yunex	931	-
Cessione quota partecipazione Telepass	-	-1.056
Dividendi deliberati ad azionisti Atlantia	606	-
Dividendi deliberati a soci Terzi	470	393
Variazioni su obbligazioni subordinate perpetue (ibrido)	30	-706
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	-731	-125
Variazione cambi su indebitamento finanziario netto	546	186
Variazione del capitale circolante netto e altre variazioni	-740	-345
Incremento/(Decremento) dell'indebitamento finanziario netto del periodo	-16.301	-2.344
Indebitamento finanziario netto a fine periodo	18.977	36.932

*Rideterminato e riesposto come precisato nelle note metodologiche

Performance dei Settori Operativi

I settori operativi sono identificati sulla base dell'informativa fornita e analizzata dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia che costituisce il più alto livello decisionale per l'assunzione delle decisioni strategiche e l'analisi dei risultati. A seguito del deconsolidamento, il contributo del gruppo Aspi fino alla data di cessione è incluso esclusivamente nel FFO e negli Investimenti. A seguito dell'acquisizione del gruppo Yunex è stato introdotto un nuovo settore operativo che, tenuto conto del consolidamento solo patrimoniale al 30 giugno 2022, contribuisce ai fini del solo Debito finanziario netto.

Gruppo Abertis

Al 30 giugno 2022 Abertis gestisce oltre 7.800 chilometri di autostrade attraverso 33 concessioni in 10 Paesi (in seguito alla scadenza della concessione di Autopista del Sol in Cile a fine marzo 2022, per 133 km, e in seguito alle scadenze di Acesa e Inviat in Spagna a fine agosto 2021, per complessivi 545 km).

Nel primo semestre 2022 il traffico del gruppo Abertis presenta un incremento del 17,5% rispetto al primo semestre 2021, dettagliato per Paese nella tabella seguente:

PAESE	Numero concessioni	Chilometri gestiti	TRAFFICO (MILIONI DI KM PERCORSI)		Var. %
			1H 2022	1H 2021	
Brasile	7	3.200	10.433	9.772	6,8%
Francia	2	1.769	7.723	6.181	24,9%
Cile	5	640	3.261	2.407	35,5%
Argentina	2	175	2.710	2.163	25,3%
Italia	1	236	2.653	2.135	24,3%
Messico	5	1.011	2.586	2.331	10,9%
Spagna	6	561	1.599	1.229	30,1%
Porto Rico	2	90	1.109	1.101	0,8%
India	2	152	762	628	21,2%
USA	1	12	74	72	3,3%
Totale	33	7.846	32.910	28.019	17,5%

Nota: confronti di traffico a perimetro omogeneo (non incluse Autopista del Sol in Cile e Acesa e Inviat in Spagna)

Gruppo Abertis	1H 2022	1H 2021	variazione	variazione %
Traffico (Km percorsi, milioni) su base omogenea	32.910	28.019	4.891	+17,5%
Cambi medi (valuta/€)				
Real brasiliano	5,56	6,49	-	+17%
Peso messicano	22,17	24,33	-	+10%
Dollaro	1,09	1,21	-	+10%
Peso cileno	902,67	868,02	-	-4%
Milioni di euro				
Ricavi operativi	2.426	2.260	166	+7%
EBITDA	1.692	1.554	138	+9%
FFO	983	1.000	-17	-2%
Investimenti	309	213	96	+45%
	30.06.2022	31.12.2021	variazione	variazione %
Debito finanziario netto ²	23.262	23.958	-696	-3%
Diritti concessori finanziari (crediti regolatori)	1.005	1.872	-867	-46%

Nel primo semestre 2022 i **ricavi operativi** ammontano complessivamente a 2.426 milioni di euro e si incrementano di 166 milioni di euro (+7%) rispetto al primo semestre 2021, principalmente per i maggiori volumi di traffico (+17,5% su base

² Il Debito finanziario netto non include 2 miliardi di euro di strumenti finanziari ibridi classificati nel patrimonio netto in accordo agli IFRS.

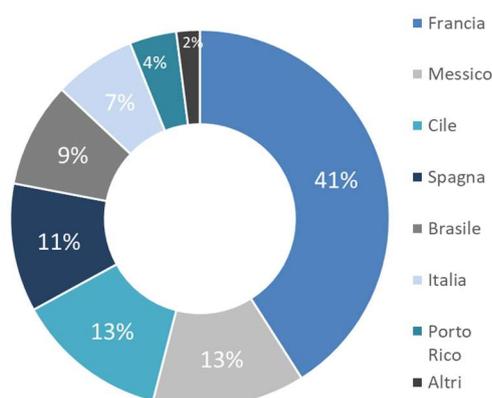
omogenea), per gli incrementi tariffari riconosciuti e per la rivalutazione delle valute estere (56 milioni di euro), che permettono di compensare le variazioni negative di perimetro (313 milioni di euro), in particolare riconducibili al termine delle concessioni di Acesa (Spagna), Invicat (Spagna) e Autopista del Sol (Cile).

Nel primo semestre 2022 l'**EBITDA** è pari a 1.692 milioni di euro e si incrementa di 138 milioni di euro (+9%) rispetto al primo semestre 2021, riflettendo principalmente il commentato aumento dei ricavi operativi.

MILIONI DI EURO PAESE	EBITDA		Var. %
	1H 2022	1H 2021	
Francia	690	537	+28%
Messico	223	169	+32%
Cile	222	174	+28%
Spagna(*)	179	355	-50%
Brasile	152	116	+31%
Italia	113	103	+10%
Porto Rico	63	56	+13%
USA	26	20	+30%
India	13	10	+30%
Argentina	13	9	+44%
Altre attività	-2	5	n.s.
Totale	1.692	1.554	+9%

(*) Le concessioni Acesa e Invicat sono scadute ad agosto 2021 e pertanto incluse interamente nell' EBITDA 1H 2021. Escludendo l'effetto della variazione di perimetro, della differenza cambi e dell'effetto delle economie iperinflazionate, l'EBITDA 1H 2022 risulta in crescita del 28%.

Ripartizione EBITDA primo semestre 2022 per Paese



L'**FFO** nel primo semestre 2022 è pari a 983 milioni di euro, risultando pressoché in linea al dato del primo semestre 2021 (1.000 milioni di euro) per effetto delle maggiori imposte (circa 80 milioni di euro) correlate prevalentemente all'incasso della compensazione per gli investimenti di Acesa, e dei maggiori interessi passivi sul debito, bilanciati dalla migliore performance operativa del semestre.

Gli **investimenti** nel primo semestre 2022 ammontano complessivamente a 309 milioni di euro (213 milioni di euro nel primo semestre 2021) e sono principalmente relativi al Brasile (Contorno di Florianopolis), Francia (Plan de Relance e Plan d'Investissement Autoroutier) e Italia (Valtrompia), come dettagliato nel seguito.

MILIONI DI EURO PAESE	INVESTIMENTI	
	1H 2022	1H 2021
Brasile	187	111
Francia	53	52
Italia	44	20
Cile	8	10
Messico	7	10
Spagna	3	4
Altri Paesi	7	6
Totale	309	213

Il **debito finanziario netto** al 30 giugno 2022 è pari a 23.262 milioni di euro, in diminuzione di 696 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (23.958 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato di:

- l'incasso di 1.070 milioni di euro dal Concedente in relazione alla compensazione per investimenti realizzati da Acesa e di 149 milioni di euro da parte di Invcacat e Aucat;
- l'FFO al netto degli investimenti, pari a 674 milioni di euro, nel primo semestre 2022;
- la distribuzione di dividendi agli azionisti da parte di Abertis HoldCo (594 milioni di euro);
- l'impatto negativo dell'apprezzamento delle principali valute diverse dall'euro (574 milioni di euro) sull'ammontare di debito in valuta estera.

Con riferimento alle operazioni finanziarie significative del periodo, si evidenzia che nel corso del primo semestre 2022 il Gruppo Abertis ha:

- emesso prestiti obbligazionari e finanziamenti per 1.189 milioni di euro, di cui HIT 1.000 milioni di euro, Arteris Brasil 189 milioni di euro;
- a gennaio ha inoltre finalizzato un prestito obbligazionario forward starting per 572 milioni di dollari (Elizabeth River Crossing in USA), che è stato poi emesso a luglio 2022;
- rimborsato anticipatamente (tramite Sanef), per 1.061 milioni di euro, un finanziamento verso banche;
- rimborsato anticipatamente (Abertis Infraestructuras, via Abertis Internacional), per 582 milioni di euro, il debito relativo all'acquisizione dell'A4;
- rimborsato anticipatamente 530 milioni di euro relativi principalmente al syndicated loan di Abertis Infraestructuras (per 485 milioni di euro);
- finalizzato un piano di Interest Rate Swap di pre-hedge in Abertis Infraestructuras per nozionali di 3.600 milioni di euro per gestire il rischio tasso delle emissioni previste nel periodo 2024 - 2027 e in HIT per nozionali di 600 milioni di euro per gestire il rischio tasso delle emissioni previste tra il 2025 e 2026.

Altre attività autostradali estere

Atlantia gestisce oltre 1.500 chilometri di infrastruttura autostradale attraverso 12 concessioni in Cile, Brasile e Polonia. Nel settore sono inoltre inclusi i contributi delle Holding finanziarie del Gruppo Atlantia tramite le quali sono detenute le società concessionarie estere.

Nel primo semestre 2022 il traffico delle attività autostradali estere è aumentato complessivamente del 21,4% rispetto al primo semestre 2021, in particolare in Cile, che ha registrato un incremento del 30,3% come indicato nella tabella seguente.

PAESE	Numero concessioni	Chilometri gestiti	TRAFFICO (MILIONI DI KM PERCORSI)		
			1H 2022	1H 2021	Var. %
Brasile	3	1.121	2.216	1.942	+14,1%
Cile	8	327	2.119	1.627	+30,3%
Polonia	1	61	500	414	+21,0%
Totale	12	1.509	4.835	3.983	+21,4%

Si segnala che la concessione di Triangulo do Sol Auto-Estradas (Brasile), la cui scadenza originaria era fissata a settembre 2021, è stata estesa fino al 22 agosto 2022 come compensazione di riequilibri previsti contrattualmente. L'Autorità ha avviato un processo di gara per la riassegnazione della concessione che secondo il piano attuale dovrebbe avvenire entro l'anno. In parallelo proseguono le negoziazioni per ulteriori estensioni per il recupero delle partite regolatorie pendenti.

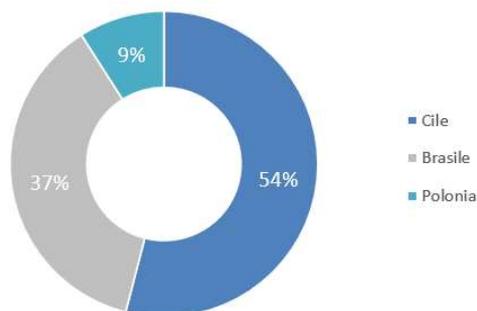
Altre attività autostradali estere	1H 2022	1H 2021	variazione	variazione %
Traffico (Km percorsi, milioni)	4.836	3.983	853	+21,4%
Cambi medi (valuta/€)				
Peso cileno	902,67	868,02	-	-4%
Real brasiliano	5,56	6,49	-	+17%
Zloty polacco	4,6	4,5	-	-2%
Milioni di euro				
Ricavi operativi	340	254	86	+34%
EBITDA	252	181	71	+39%
FFO	237	173	64	+37%
Investimenti	57	49	8	+16%
	30.06.2022	31.12.2021	variazione	variazione %
Debito finanziario netto	142	191	-49	-26%
Diritti concessori finanziari (crediti regolatori)	1.183	1.068	115	11%

I **ricavi operativi** del primo semestre 2022 ammontano complessivamente a 340 milioni di euro e si incrementano di 86 milioni di euro (+34%) rispetto al primo semestre 2021, principalmente per il traffico (+21,4%) e in misura minore per gli incrementi tariffari riconosciuti e l'apprezzamento della valuta brasiliana.

L'**EBITDA** risulta pari a complessivi 252 milioni di euro e aumenta di 71 milioni di euro (+39%) rispetto al primo semestre 2021 essenzialmente per l'incremento dei ricavi operativi solo in minima parte compensato dall'aumento dei costi di gestione.

Ripartizione EBITDA primo semestre 2022 per Paese

MILIONI DI EURO PAESE	EBITDA		
	1H 2022	1H 2021	Var. %
Cile	135	99	+36%
Brasile	94	59	+59%
Polonia	23	23	-
Totale	252	181	+39%



L'**FFO** nel primo semestre 2022 è pari a 237 milioni di euro e si incrementa di 64 milioni di euro (+37%) rispetto al primo semestre 2021, principalmente per la migliore performance operativa.

Gli **investimenti** del primo semestre 2022 ammontano a 57 milioni di euro (49 milioni di euro nel primo semestre 2021) e sono prevalentemente relativi agli oneri per gli espropri propedeutici all'avvio dei lavori della concessionaria cilena Conexión Vial Ruta 78 Hasta Ruta 68 e agli ampliamenti dell'infrastruttura di Rodovia MG 050.

MILIONI DI EURO PAESE	INVESTIMENTI	
	1H 2022	1H 2021
Cile	36	39
Brasile	14	6
Polonia	7	4
Totale	57	49

Il **debito finanziario netto** al 30 giugno 2022 è di 142 milioni di euro, in decremento di 49 milioni di euro rispetto al 2021 (191 milioni di euro al 31 dicembre 2021), prevalentemente per i maggiori flussi della gestione operativa, in parte compensati dagli investimenti e dai dividendi corrisposti dalla holding cilena Grupo Costanera (94 milioni di euro quota azionisti di minoranza) e da Stalexport (14 milioni di euro).

Si evidenzia infine che le concessionarie cilene presentano al 30 giugno 2022 crediti regolatori iscritti in base agli accordi concessori per 1.183 milioni di euro, in aumento rispetto al 31 dicembre 2021 (1.068 milioni di euro) prevalentemente per effetto cambi e avanzamento degli investimenti di Conexión Vial Ruta 78 Hasta Ruta 68 e Concesión Américo Vespucio Oriente II.

Gruppo Aeroporti di Roma (AdR)

Il gruppo comprende Aeroporti di Roma (AdR) e le sue controllate che operano sul sistema aeroportuale di Roma, costituito dall'aeroporto internazionale "Leonardo da Vinci" sito in Fiumicino e dall'aeroporto "Giovanni Battista Pastine" sito in Ciampino. AdR è il primo operatore aeroportuale in Italia per numero di passeggeri (ante pandemia da Covid-19, il sistema aeroportuale romano ha accolto quasi 50 milioni di passeggeri nell'intero anno 2019) ed il settimo operatore aeroportuale in Europa.

Nel primo semestre 2022, il sistema aeroportuale romano ha registrato 13,2 milioni di passeggeri, in deciso incremento rispetto al 2021 (+319%) per effetto della riduzione delle restrizioni di viaggio relative alla situazione epidemiologica, pur rimanendo ancora inferiore ai livelli pre-crisi pandemica (-44% rispetto al 2019).

La crescita è stata trainata principalmente dall'incremento dei flussi di traffico UE (+519%) e Extra UE (+498%), mentre per l'ambito domestico il tasso di crescita risulta più contenuto (+104%), tenuto anche conto che questo segmento di mercato era stato impattato in misura minore dalle restrizioni alla mobilità legate alla pandemia.

Traffico primo semestre 2022 per il sistema aeroportuale romano
(milioni di passeggeri e variazione 2022/2021)



Gruppo Aeroporti di Roma	1H 2022	1H 2021	variazione	variazione %
<i>Milioni di euro</i>				
Ricavi operativi	269	93	176	189%
<i>di cui Ricavi Aviation</i>	187	50	137	274%
EBITDA	107	-32	139	n.s.
FFO	79	-21	100	n.s.
Investimenti	102	96	6	6%
	30.06.2022	31.12.2021	variazione	variazione %
Debito finanziario netto	1.359	1.682	-323	-19%

I **ricavi operativi** del primo semestre 2022 sono pari a 269 milioni di euro, con un incremento di 176 milioni di euro (+189%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, e sono così composti:

- ricavi per servizi aeronautici (aviation) pari a 187 milioni di euro, con un aumento di 137 milioni di euro (+274%) per effetto della ripresa dei volumi di traffico;
- altri ricavi operativi pari a 82 milioni di euro, con un incremento di 39 milioni di euro (+91%) per i maggiori proventi da attività commerciali, parcheggi e pubblicità in relazione all'incremento dei passeggeri.

L'**EBITDA** del primo semestre 2022 risulta positivo per 107 milioni di euro e in crescita di 139 milioni di euro rispetto al primo semestre 2021 per l'aumento dei ricavi operativi, parzialmente mitigato da maggiori costi di gestione aeroportuale e del personale in conseguenza dei maggiori volumi gestiti e del progressivo azzeramento del ricorso agli ammortizzatori sociali.

L'**FFO** è positivo per 79 milioni di euro (negativo per 21 milioni di euro nel primo semestre 2021), beneficiando della commentata ripresa dei volumi di traffico e conseguentemente dell'EBITDA.

Gli **investimenti** realizzati nel periodo ammontano a 102 milioni di euro (96 milioni di euro nel primo semestre 2021) e sono relativi principalmente ai lavori di realizzazione della nuova infrastruttura aeroportuale denominata Molo A e inaugurata a maggio 2022 che incrementa la capacità massima dello scalo di 6 milioni di passeggeri, nonché alla prosecuzione dei lavori di ristrutturazione del Terminal 3.

Il **debito finanziario netto** al 30 giugno 2022 è pari a 1.359 milioni di euro, in diminuzione di 323 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per l'incasso del contributo di 219 milioni di euro relativo al "fondo danni Covid" per i gestori aeroportuali (Legge 178/2020), per la variazione positiva del valore di mercato degli strumenti finanziari derivati per 65 milioni di euro, oltre che per il miglioramento dei risultati di gestione.

Gruppo Aéroports de la Côte d'Azur (ACA)

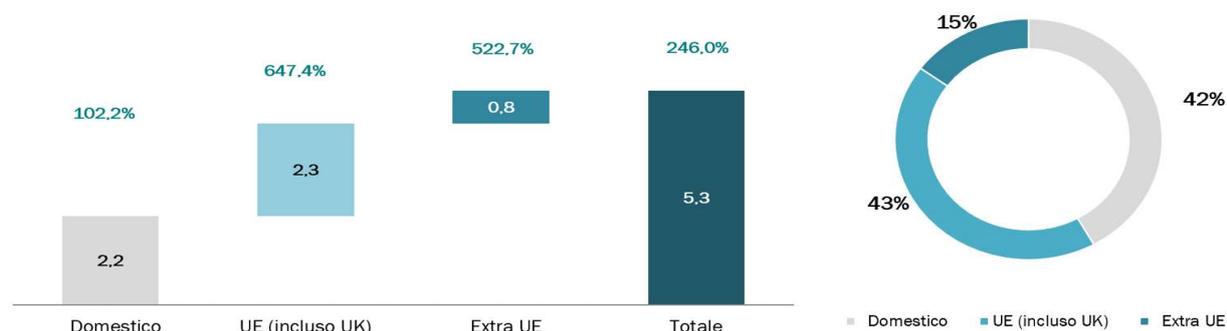
Le attività aeroportuali estere comprendono Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) e le sue controllate, la cui attività principale è la gestione di tre aeroporti in Francia: l'aeroporto di Nice - Côte d'Azur (ANCA), l'aeroporto di Cannes - Mandelieu (ACM) e l'aeroporto di Saint-Tropez - La Môle (AGST).

Nel primo semestre 2022, il sistema aeroportuale della Costa Azzurra ha accolto 5,3 milioni di passeggeri registrando una crescita del traffico del 246% rispetto al primo semestre 2021. La ripresa del traffico è stata trainata dal progressivo allentamento delle restrizioni legate alla crisi pandemica, attestandosi a circa l'80% dei volumi del 2019 anche per l'apertura di 19 nuove tratte in prossimità della stagione estiva.

Si riporta di seguito la composizione del traffico che evidenzia la maggiore crescita degli ambiti UE (+647%) ed Extra UE (+523%) rispetto all'ambito domestico (+102%) che era stato impattato in misura minore dalle restrizioni alla mobilità legate alla pandemia.

Composizione del traffico primo semestre 2022 per l'aeroporto di Nizza

(milioni di passeggeri e variazione 2022/2021)



Gruppo Aéroports de la Côte d'Azur	1H 2022	1H 2021	variazione	variazione %
<i>Milioni di euro</i>				
Ricavi operativi	116	61	55	90%
di cui Ricavi Aviation	62	33	29	88%
EBITDA	41	8	33	n.s.
FFO	40	16	24	n.s.
Investimenti	18	18	0	n.s.
	30.06.2022	31.12.2021	variazione	variazione %
Debito finanziario netto	855	954	-99	-10%

I **ricavi operativi** sono pari a 116 milioni di euro e si incrementano di 55 milioni di euro (+90%) rispetto al primo semestre del 2021 per effetto della ripresa dei volumi di traffico e, in misura minore, per l'aumento tariffario del 3% riconosciuto a fine 2021.

L'**EBITDA** è pari a 41 milioni di euro (8 milioni di euro nel primo semestre 2021), riflettendo la crescita dei ricavi solo parzialmente compensata dall'aumento dei costi operativi e in particolare dei costi variabili a seguito della riapertura del Terminal 1 dell'aeroporto di Nizza a fine marzo 2022.

L'**FFO** è positivo per 40 milioni di euro, con un incremento di 24 milioni di euro rispetto al 2021 essenzialmente per il miglioramento della gestione operativa.

Gli **investimenti** realizzati sono pari a 18 milioni di euro (in linea con il 2021), e sono relativi a interventi essenziali per la sicurezza, la continuità operativa e l'adempimento agli obblighi normativi.

Il **debito finanziario netto** al 30 giugno 2022 è pari a 855 milioni di euro, in decremento di 99 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 per la variazione positiva del valore di mercato degli strumenti finanziari derivati di Azzurra Aeroporti.

Gruppo Telepass

Il gruppo fornisce servizi per la mobilità integrata e sostenibile. Nello specifico, Telepass gestisce sistemi di pedaggiamento elettronico in Italia ed in 13 Paesi europei e sistemi di pagamento legati ai trasporti (parcheggi, zone a traffico limitato, sistemi di localizzazione dei veicoli, ecc.), offrendo anche servizi di mobilità attraverso piattaforme digitali, servizi assicurativi e soccorso stradale. Telepass conta circa 9,5 milioni di on board unit, mentre il numero di sottoscrittori di contratti Telepass Pay è di circa 700 mila.

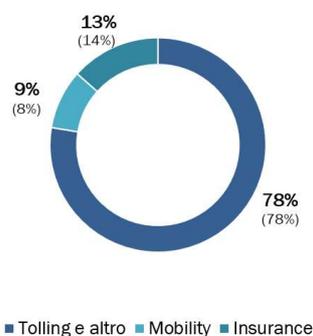
Gruppo Telepass	1H 2022	1H 2021	variazione	variazione %
Apparati Telepass (Milioni)	9,5	9,2	0,3	3,2%
Numero sottoscrittori Telepass Pay (Migliaia)	702	581	121	20,8%
e				
<i>Milioni di euro</i>				
Ricavi operativi	134	122	12	10%
EBITDA	43	48	-5	-10%
FFO	35	41	-6	-15%
Investimenti	41	41	0	-
	30.06.2022	31.12.2021	variazione	variazione %
Debito finanziario netto	34	616	-582	n.s.

Nel primo semestre 2022 prosegue la crescita della base clienti sia per apparati Telepass (+3,2%) che sottoscrizioni Telepass Pay (+20,8%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Il gruppo Telepass ha generato nel periodo **ricavi operativi** per 134 milioni di euro (di cui 104 milioni di euro per servizi di telepedaggio, 18 milioni di euro per servizi di assistenza, soccorso stradale e distribuzione di polizze assicurative e 12 milioni di euro per servizi di mobilità) con un aumento di 12 milioni di euro (+10%) rispetto al primo semestre 2021, per l'espansione dei volumi delle linee di business del gruppo.

Ripartizione ricavi operativi primo semestre 2022 per linea di business

(in parentesi la ripartizione del primo semestre 2021)



L'**EBITDA** del gruppo Telepass è pari a 43 milioni di euro e rileva un decremento di 5 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2021, in seguito all'incremento dei costi operativi (in linea con il business plan presentato al mercato) per maggiori volumi realizzati legati alla distribuzione e commercializzazione, ad attività promozionali e di pubblicità volti a consolidare la leadership di prima piattaforma per la mobilità sul mercato italiano e per supportare la crescita della base clienti, nonché all'incremento degli organici.

L'**FFO** è positivo per 35 milioni di euro e si riduce di 6 milioni di euro (-15%) rispetto al primo semestre 2021, sia in relazione alla contrazione dell'EBITDA che all'aumento degli oneri finanziari in relazione a operazioni di factoring realizzate.

Gli **investimenti** realizzati sono pari a 41 milioni di euro (in linea rispetto al primo semestre 2021) e sono relativi principalmente alla realizzazione di progetti strategici e all'acquisto di licenze software e apparati di telepedaggiamento.

Il **debito finanziario netto** al 30 giugno 2022 è pari a 34 milioni di euro (616 milioni di euro al 31 dicembre 2021, di cui 546 milioni di euro verso il gruppo Autostrade per l'Italia). Al netto di tale partita il debito finanziario netto si riduce di 36 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021, in relazione al minor capitale circolante netto, anche per effetto di operazioni di factoring.

In data 30 giugno 2022 è stata perfezionata l'acquisizione di Yunex Traffic a seguito dell'avveramento di tutte le condizioni sospensive previste nel contratto di acquisizione (SPA) sottoscritto con Siemens lo scorso 17 gennaio 2022. Yunex Traffic offre soluzioni a livello globale nell'innovativo settore di Intelligent Transport Systems (ITS) e Smart Mobility, specializzato nello sviluppo e nella fornitura di piattaforme e soluzioni integrate, hardware e software, per operatori di infrastrutture di mobilità smart e sostenibile, sia a livello urbano che extraurbano. La società opera in oltre 600 città, dislocate in circa 40 Paesi e 4 continenti (Europa, Americhe, Asia, Oceania).

Risultati economici, finanziari e patrimoniali di Atlantia S.p.A.

MILIONI DI EURO	1H 2022	1H 2021	variazione
Gestione partecipazioni	3.181	1.445	1.736
Gestione finanziaria	95	-88	183
Gestione operativa	-28	-29	1
Utile del periodo	3.143	1.344	1.799
	30.06.2022	31.12.2021	variazione
Capitale investito netto	9.330	14.185	-4.855
Patrimonio netto	13.828	11.562	2.266
Debito finanziario netto	-4.498	2.623	-7.121

Il primo semestre del 2022 si chiude con un utile di 3.143 milioni di euro per effetto di:

- **Gestione partecipazioni** positiva per 3.181 milioni di euro per la plusvalenza di 2.827 milioni di euro derivante dalla cessione della partecipazione in Autostrade per l'Italia e per i dividendi ricevuti da Abertis (297 milioni di euro) e da altre partecipate (57 milioni di euro). Il miglioramento di 1.736 milioni di euro rispetto al primo semestre 2021 riflette principalmente le maggiori plusvalenze su cessione partecipazioni per 1.797 milioni di euro (nel 2021 1.030 milioni di euro per la cessione del 49% di Telepass)
- **Gestione finanziaria** positiva per 95 milioni di euro, in miglioramento di 183 milioni di euro principalmente per la variazione positiva del fair value del portafoglio Interest Rate Swap Forward Starting e per i minori oneri sui finanziamenti per effetto dell'estinzione anticipata nel 2021 del collar financing e dei rimborsi anticipati volontari su linee term loan
- **Gestione operativa** negativa per 28 milioni di euro, in linea con il periodo comparativo

Il **Capitale investito netto**, pari a 9.330 milioni di euro, presenta un decremento di 4.855 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per la cessione della partecipazione in ASPI (-5.338 milioni di euro), l'acquisizione di Yunex (944 milioni di euro, inclusi transaction costs) e la riduzione del fair value della partecipazione in Hochtief (-276 milioni di euro).

Il **Patrimonio netto**, pari a 13.828 milioni di euro, presenta un incremento di 2.266 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 per il risultato del periodo di 3.143 milioni di euro (inclusivo degli effetti della cessione ASPI per 2.739 milioni di euro), parzialmente compensato dalla distribuzione del dividendo agli Azionisti (-606 milioni di euro) e dalla riduzione del fair value della partecipazione in Hochtief (-276 milioni di euro).

La **Posizione finanziaria netta**, positiva per 4.498 milioni di euro, risulta in miglioramento di 7.121 milioni di euro per l'incasso dalla cessione di ASPI (8.199 milioni di euro) e i dividendi da partecipate (354 milioni di euro), parzialmente compensati dall'esborso per l'acquisizione del 100% della partecipazione in Yunex (931 milioni di euro) e dalla distribuzione del dividendo agli Azionisti (606 milioni di euro).

Avanzamento della Roadmap di sostenibilità

Nel corso del primo semestre del 2022, Atlantia e le società del Gruppo hanno svolto le attività pianificate per attuare i piani d'azione alla base dei target definiti all'interno della roadmap di sostenibilità del Gruppo 2021-2023. Le principali tappe di avanzamento nella roadmap ESG sono le seguenti.

Pianeta

Nell'aprile 2022 Atlantia ha sottoposto al voto consultivo degli azionisti il suo Climate Action Plan (CAP), un ambizioso piano di decarbonizzazione che le Società del Gruppo intraprenderanno nei prossimi anni per ridurre le emissioni di CO₂. Il CAP è stato approvato dagli azionisti (cosiddetto "Say on Climate") con una percentuale di consensi superiore al 98%. Dando seguito agli impegni assunti con la pubblicazione del CAP, Atlantia ha inoltre ottenuto la certificazione ISO 14064-1:2018 del suo primo Greenhouse Gas emissions inventory report, relativo alle proprie emissioni di scope 1, 2 e 3. In ambito di infrastrutture sostenibili, si segnala l'apertura della nuova area d'imbarco A dell'aeroporto di Fiumicino, certificata LEED, dotata di un impianto fotovoltaico per la produzione di energia ed edificata ad impatto zero in termini di consumo di suolo.

Persone

Atlantia è stata inclusa per la prima volta nel Gender-Equality Index (GEI) di Bloomberg, che seleziona le migliori aziende a livello globale sulla base delle strategie adottate per la promozione dell'uguaglianza di genere e in base alla trasparenza dell'informativa in materia. Relativamente al mantenimento di solide relazioni con gli stakeholder, Aeroporti di Roma ha ricevuto numerosi riconoscimenti internazionali che pongono l'aeroporto di Fiumicino al vertice del segmento aeroportuale in termini di qualità del servizio e sostenibilità.

Prosperità

Nel luglio 2022 Atlantia ha concordato l'estensione e l'aumento della propria linea di credito revolving, prevedendo un'opzione per la conversione in sustainability-linked revolving credit facility, da esercitarsi entro marzo 2023, in linea con l'impegno per una crescita sostenibile del business. Tra le altre iniziative significative all'interno del Gruppo, si segnalano l'aggiornamento del proprio Sustainability-linked Financing Framework da parte di Aeroporti di Roma, che incrementato il livello di ambizione relativamente alla riduzione delle emissioni scope 3, e la pubblicazione da parte del Gruppo Abertis del suo primo Sustainability-Linked Financing Framework, in allineamento alla sua strategia di sostenibilità 2022-2030. Infine, attraverso il completamento dell'acquisizione di Yunex Traffic rafforza il posizionamento di Atlantia nel segmento dei servizi di mobilità sostenibile, in quanto i prodotti e i servizi tecnologici offerti dall'azienda garantiranno un impatto positivo tangibile sulla qualità della vita nelle comunità urbane in termini ambientali, sociali e sicurezza stradale.

Eventi rilevanti

Atlantia

Offerta Pubblica di Acquisto volontaria totalitaria sulle azioni ordinarie di Atlantia promossa da Schema Alfa S.p.A.

In data 14 aprile 2022 Schema Alfa S.p.A. (di seguito definito l'"Offerente" o "BidCo") ha annunciato, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 102, comma 1, del TUF ("Comunicazione 102") e dell'articolo 37 del Regolamento Emittenti, la decisione di promuovere un'offerta pubblica di acquisto volontaria (di seguito l'"Offerta") avente ad oggetto la totalità delle 552.442.990 azioni di Atlantia (66,90% delle azioni emesse quotate su Euronext Milan, ivi incluse le azioni proprie della stessa detenute), ad eccezione delle 273.341.000 azioni detenute da Sintonia S.p.A. ("Sintonia"), pari al 33,10% del capitale sociale. L'Offerta è rivolta a tutti gli azionisti di Atlantia indistintamente ed a parità di condizioni ed è finalizzata ad ottenere la revoca delle azioni dalla quotazione su Euronext Milan, organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.

L'Offerta è stata annunciata conseguentemente alla sottoscrizione, da parte di Edizione S.p.A., Sintonia, gli Investitori Blackstone, Schemaquarantadue S.p.A. ("HoldCo") e l'Offerente medesimo di un Investment and Partnership Agreement (l'"Accordo di Investimento") volto a disciplinare, tra l'altro, la promozione dell'Offerta. All'Accordo di Investimento è altresì allegata una bozza di patto parasociale contenente alcuni principi chiave in materia di governance di HoldCo, dell'Offerente e di Atlantia. In data 14 aprile 2022, Fondazione Cassa di Risparmio di Torino ("Fondazione CRT") ha stipulato un accordo

(l'“Accordo CRT”) con HoldCo e BidCo che disciplina, tra l'altro, l'impegno di Fondazione CRT a portare in adesione all'Offerta un certo numero di azioni Atlantia da essa detenute e il suo reinvestimento in HoldCo.

In data 22 aprile 2022, Fondazione CRT ha comunicato a HoldCo e all'Offerente l'incremento del suo impegno ad aderire all'Offerta, che ricomprende l'intera sua partecipazione, pari in tale data al 4,54% del capitale sociale di Atlantia, vincolandosi altresì, a investire in HoldCo i proventi derivanti dalla vendita del 3% della partecipazione nel capitale di Atlantia.

In data 17 giugno 2022, Fondazione CRT, ha inoltre comunicato che in ragione dell'esercizio di alcune opzioni call di terzi su azioni Atlantia sottoscritte da Fondazione CRT prima della promozione dell'Offerta, il proprio impegno di adesione si è ridotto al 4,39% fermo restando la quota del 3% destinata al reinvestimento, come riportato nel comunicato stampa diffuso in pari data da Fondazione CRT e disponibile sul sito internet di Atlantia (www.atlantia.com).

Per ulteriori informazioni in merito alle pattuizioni parasociali contenute nell'Accordo di Investimento, nel Patto e nell'Accordo CRT, si rinvia alle informazioni pubblicate, ai sensi degli artt. 122 del TUF e 130 del Regolamento Emittenti, sul sito internet di Atlantia (<https://www.atlantia.com/it/voluntary-tender-offer-documenti>).

Il corrispettivo riconosciuto dall'Offerente per ogni azione portata in adesione è pari ad Euro 23 e non sarà ridotto del dividendo deliberato dall'Assemblea del 29 aprile 2022 (pari a Euro 0,74 per azione) e posto in pagamento a decorrere dal 25 maggio u.s.

In data 4 maggio 2022 l'Offerente ha reso noto al pubblico di aver depositato presso la Consob il documento di cui all'articolo 102, comma 3, del TUF, relativo all'Offerta (il “Documento di Offerta”).

Entro la data di presentazione del Documento di Offerta a Consob, l'Offerente è, inoltre, tenuto a depositare presso le autorità competenti le istanze volte ad ottenere le autorizzazioni richieste dalla normativa applicabile in relazione all'Offerta (le “Autorizzazioni Preventive”) di cui al par. 3.3 della Comunicazione 102. In proposito si precisa che l'approvazione da parte della Consob del Documento di Offerta potrà avvenire solo dopo l'ottenimento delle Autorizzazioni Preventive.

Oltre all'ottenimento delle Autorizzazioni Preventive senza prescrizioni, condizioni o limitazioni, l'Offerta è soggetta alle ulteriori condizioni di efficacia di cui al par. 3.4 della Comunicazione 102. In proposito si segnala che in data 6 maggio 2022 l'Offerente ha comunicato l'avveramento della condizione di efficacia dell'Offerta relativa al closing dell'operazione di cessione della partecipazione detenuta da Atlantia in Autostrade per l'Italia S.p.A. e in data 23 giugno ha reso noto che la Presidenza del Consiglio dei Ministri della Repubblica Italiana ha comunicato allo stesso la propria decisione di non esercitare i poteri speciali previsti dal D.L. n. 21/2012 (c.d. disciplina “golden power”).

Da ultimo si informa che il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha nominato BNP Paribas e Morgan Stanley International PLC quali Advisor finanziari, lo Studio Chiomenti e lo Studio del Prof. Zoppini e degli Avvocati Associati quali advisor legali, a supporto delle valutazioni e delle attività che lo stesso Consiglio è chiamato a svolgere in relazione all'Offerta.

Gli Amministratori Indipendenti di Atlantia hanno individuato Equita SIM, quale proprio advisor finanziario, e lo Studio Notarile Marchetti, quale advisor legale, ai fini del rilascio del parere di cui all'art. 39-bis, comma 2, del Regolamento Emittenti.

In attesa della pubblicazione del Documento di Offerta, per ulteriori informazioni si fa rinvio alla sezione Investor Relation | Offerta pubblica di Acquisto sul sito internet di Atlantia (www.atlantia.com) e dell'Offerente (www.edizione.com), nella quale sono indicati i presupposti giuridici, le condizioni, i termini e gli elementi essenziali dell'Offerta.

Cessione dell'intera partecipazione detenuta in Autostrade per l'Italia

In data 5 maggio 2022, a seguito dell'avveramento di tutte le condizioni sospensive previste nel contratto di cessione (l'Accordo), è stato perfezionato il closing dell'operazione di vendita della partecipazione detenuta da Atlantia in Autostrade per l'Italia (ASPI) a favore del Consorzio formato da CDP Equity, Blackstone Infrastructure Partners e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp (“Consorzio” o “Acquirente”).

La cessione della partecipazione è avvenuta ad un controvalore di 8.199 milioni di euro, inclusa la *ticking fee* e al netto di minori aggiustamenti di prezzo previsti dall'Accordo, rendendo efficace il rilascio, per alcune obbligazioni che ne beneficiavano e per il debito verso la Banca Europea degli Investimenti, delle garanzie prestate da Atlantia per complessivi 4.478 milioni di euro.

L'Accordo di cessione prevede ulteriori eventuali aggiustamenti, tra i quali, principalmente:

- il riconoscimento ad Atlantia di 203 milioni di euro, ove sia confermato dalle competenti autorità entro il 31 dicembre 2022 il ristoro di 461,4 milioni di euro richiesto il 28 aprile 2022 da Autostrade per l'Italia al Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili (“MIMS”) per le perdite sul traffico subite a seguito della pandemia da Covid-19 nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 31 dicembre 2021. In attesa di riscontro da ASPI sul completamento dell'iter amministrativo, il

suddetto riconoscimento, non presentando i requisiti per la sua rilevazione, non è stato incluso nel risultato della cessione della partecipata ASPI;

- il riconoscimento ad Atlantia di qualsiasi risarcimento ricevuto dalle assicurazioni All Risk per un importo massimo pari a 264 milioni di euro;
- obblighi di indennizzo a favore del Consorzio in relazione a specifiche tipologie di contenziosi (“Special Indemnities”):
 - i procedimenti penali e civili pendenti o futuri connessi all’evento Polcevera, altri procedimenti correlati a fattispecie facenti capo ad obblighi di manutenzione, nonché i procedimenti civili, tutti elencati nell’Accordo (fino a 434 milioni di euro, rispetto agli originari 459 milioni di euro per effetto delle posizioni già definite);
 - il procedimento penale di natura ambientale, con richiesta di risarcimento danni, in essere con il Ministero dell’Ambiente (fino a 412 milioni di euro).

Si riporta a seguire lo stato dei principali contenziosi (penali o civili) che potrebbero avere un impatto ai sensi dell’Accordo.

Allo stato attuale, tenuto conto della situazione dei contenziosi in essere e delle valutazioni dei legali, al 30 giugno 2022 non sono stati accantonati ulteriori oneri oltre agli aggiustamenti definiti nell’ambito del prezzo di cessione.

Procedimento penale dinanzi al Tribunale di Genova a seguito del crollo di una sezione del Viadotto Polcevera

Con riferimento al procedimento penale incardinato innanzi al Tribunale di Genova in relazione al tragico evento del crollo di una sezione del Viadotto Polcevera sulla A10 Genova–Ventimiglia, in data il 7 luglio 2022 si è svolta l’udienza di apertura del dibattimento durante la quale, accertata la rituale costituzione degli imputati, dei responsabili civili e delle parti civili già costituite nell’udienza preliminare, il Tribunale ha raccolto le costituzioni delle parti civili che erano state escluse o non si erano costituite nell’udienza preliminare. Si ricorda che le parti civili già ammesse in fase di udienza preliminare erano 366.

Il Tribunale ha fissato il calendario delle udienze, prevedendo tre udienze a settimana dal 12 settembre 2022 a tutto il mese di luglio 2023.

Si segnala che a seguito della sentenza di applicazione della pena su richiesta delle parti (c.d. patteggiamento) emessa nei confronti di ASPI e di Spea Engineering il 7 aprile 2022, entrambe le Società parteciperanno al dibattimento unicamente come responsabili civili per rispondere, in via solidale con i propri dipendenti ed ex dipendenti, degli eventuali danni derivanti dai reati per cui dovessero essere condannati.

In aggiunta alle costituzioni di parte civile sopra citate, sono pendenti esclusivamente davanti al giudice civile alcuni contenziosi per il risarcimento dei danni indiretti, in relazione ai quali a norma e nei limiti del richiamato Accordo sussiste l’obbligo di indennizzo specifico di Atlantia, il cui petitum complessivo ammonta a circa 40 milioni di euro.

Indagine della Procura di Genova relativa all’installazione di barriere integrate sicurezza e antirumore su A12

L’indagine è stata riunita con altri due procedimenti in fase di indagine della Procura di Genova: i) procedimento penale incardinato a seguito dell’incidente occorso il 30 dicembre 2019 nella galleria Bertè in A26 (6993/20 RGNR) e ii) procedimento penale relativo ai falsi contestati sugli altri viadotti della rete (314/19 RGNR).

Tra i reati oggetto di indagine nel procedimento Integautos (unico procedimento incluso nello SPA), non ci sono reati che danno luogo alla responsabilità amministrativa di Aspi ex D. Lgs. 231/2001.

ASPI è, invece, indagata ai sensi del D.Lgs. 231/2001 in relazione ai reati di cui all’art. 24 bis, co. 3 (falso in documenti informatici) per alcune condotte riferibili ai procedimenti per «falsi report» e «galleria Bertè», non inclusi nell’elenco dei procedimenti penali di cui all’Accordo.

In tutti i procedimenti sopra indicati risultano indagati dipendenti ed ex dipendenti di ASPI e Spea Engineering.

Nel mese di luglio 2022 ASPI ha informato Atlantia di aver presentato un’istanza per l’applicazione della pena su richiesta delle parti (c.d. patteggiamento) consistente nel solo pagamento della sanzione pecuniaria per 600 mila euro e senza applicazione né della confisca né di sanzioni interdittive.

Atlantia ha replicato ad ASPI e all’Acquirente che il contenzioso in esame non rientra negli obblighi di indennizzo di cui all’Accordo.

Tuttavia, in data 4 agosto 2022 l’Acquirente ha inviato ad Atlantia una *notice of claim* asserendo che, in considerazione dell’avvenuta riunione, tutti e tre procedimenti sopra citati sarebbero coperti dagli obblighi di indennizzo previsti nell’Accordo.

Procedimento penale dinanzi al Tribunale di Ancona a seguito della caduta del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 Bologna – Taranto

Si fa riferimento al procedimento avviato a seguito della caduta, avvenuta in data 9 marzo 2017, del cavalcavia della SP10 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. In tale procedimento sono stati rinviati a giudizio alcuni dipendenti di ASPI, SPEA e Pavimental per i reati di "cooperazione in crollo colposo" e "cooperazione in omicidio colposo plurimo" nonché le su menzionate società per il reato di "omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute o sicurezza sul lavoro" ai sensi dell'art. 25-septies del D. Lgs n. 231/2001. La prima udienza dibattimentale si è celebrata il 1° marzo 2022 per la costituzione delle parti e le eccezioni preliminari. All'udienza del 7 giugno 2022, ASPI, Pavimental e SPEA hanno presentato un'istanza congiunta mettendo a disposizione l'importo di 120 mila euro (da parte della sola ASPI), quantificato dal CTU del PM come profitto del reato di ASPI, evidenziando altresì di aver posto in essere tutte le condotte riparatorie delle conseguenze dell'evento. Con comunicazione datata il 15 luglio 2022 e ricevuta da Atlantia il 18 luglio 2022 l'Acquirente si è riservato il diritto di formulare un claim in relazione a tale contenzioso.

Richiesta di risarcimento dal Ministero dell'Ambiente

Il Tribunale di Firenze con sentenza del 30 ottobre 2017 aveva statuito l'assoluzione del Condirettore Generale Sviluppo Rete e del Project Manager di Autostrade per l'Italia con la formula piena «perché il fatto non sussiste in relazione 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 ("TUA") n. 152/06 e dall'art. 256 comma 1, lett. a) e b) «gestione non autorizzata di rifiuti» e terzo comma «discarica abusiva» del TUA»).

Avverso la suddetta sentenza la Procura di Firenze ha presentato ricorso c.d. "per saltum" innanzi la Corte di Cassazione.

La Corte di Cassazione, accogliendo parzialmente il ricorso ha annullato la già menzionata sentenza con rinvio alla Corte di Appello di Firenze.

In data 8 luglio 2022 si è svolta la prima udienza avanti alla Corte di Appello di Firenze in esito alla quale è stato disposto il rinvio all'udienza del 2 dicembre 2022.

La Corte d'Appello di Firenze dovrà esaminare tutti gli accertamenti tecnici eseguiti sui materiali di scavo dall'ARPAT (Agenzia Regionale per la protezione ambientale) ma non utilizzati dal Tribunale nel primo grado di giudizio. La Corte d'Appello dovrà, inoltre, verificare che l'utilizzo delle terre e rocce da scavo/sottoprodotti da parte di ASPI sia avvenuto in modo conforme alle autorizzazioni ricevute, nonché l'assenza di ipotesi di contaminazione e di danno ambientale.

Procedimento dinanzi alla Corte di Appello di Roma – Autostrade per l'Italia e Movyon (già Autostrade Tech) contro Alessandro Patanè

Si fa riferimento al giudizio promosso da Autostrade per l'Italia e Movyon dinanzi alla Corte di Appello di Roma per l'impugnazione della sentenza n. 120/2019 con cui il Tribunale di primo grado aveva (i) rigettato per carenza probatoria la richiesta di accertamento negativo avanzata da Aspi con riferimento alla titolarità della proprietà intellettuale del Sistema Informativo per il controllo della velocità (SICVe) e l'annessa domanda risarcitoria e (ii) dichiarato l'inammissibilità della domanda riconvenzionale nonché della querela di falso proposta da Patanè con riguardo ad alcuni ordini di acquisto prodotti in atti da Aspi e riferibili al SICVe.

Con provvedimento pubblicato in data 10 novembre 2021 la Corte ha dichiarato inammissibile l'ulteriore querela di falso presentata da Patanè sui documenti sopra indicati ed ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni al 10 maggio 2022. In esito a tale udienza la causa è stata trattenuta in decisione.

Class Action

In data 28 giugno 2022 l'Acquirente ha inviato una comunicazione con la quale ha richiesto informazioni in relazione a (i) un'azione di classe avviata dai Consiglieri della Regione Liguria Sansa e Centi, (ii) una azione di classe avviata nel 2021 dai residenti di Valle Stura e (iii) una campagna di adesione ad una azione di classe lanciata da Altroconsumo. In data 28 giugno Atlantia ha replicato a tale richiesta dichiarando di non essere a conoscenza e di non avere elementi in relazione ai tre

procedimenti sopra citati e richiedendo di ricevere tutte le comunicazioni e gli atti notificati ad Aspi, precisando, peraltro, che tale richiesta non costituiva un riconoscimento del diritto all'indennizzo dell'Acquirente. In data 14 luglio Aspi, con in copia anche l'Acquirente, ha inviato tutta la documentazione relativa esclusivamente all'azione di classe avviata dai Consiglieri della Regione Liguria Sansa e Centi; a tale nota Atlantia ha replicato in data 20 luglio informando l'Acquirente di voler designare un proprio legale per la gestione del contenzioso senza che ciò possa essere considerato un riconoscimento del diritto dell'Acquirente di essere indennizzato ai sensi dell'Accordo. La Class Action promossa dai Consiglieri regionali Sansa e Centi nei confronti di ASPI ha ad oggetto il risarcimento in favore di tutti i residenti della Liguria dei danni patrimoniali e non patrimoniali derivanti dalla pretesa inosservanza dell'obbligo di custodia gravante su ASPI ovvero l'omessa e/o insufficiente manutenzione sino al 2018 che avrebbe determinato, oltre al crollo del ponte, la successiva concentrazione di interventi di manutenzione straordinaria sulle strade liguri. Non essendosi ancora svolta l'udienza volta a valutare l'ammissibilità del ricorso, non è possibile stimare il numero dei potenziali aderenti all'azione e il conseguente ammontare del risarcimento.

In data 4 agosto 2022 l'Acquirente ha inviato ad Atlantia una *notice of claim* riferita alle tre azioni sopra richiamate.

Gruppo Abertis

Spagna

Acesa – contenzioso con il Concedente

Acesa a seguito della scadenza della concessione in data 31 agosto 2021, ha provveduto a richiedere formalmente agli enti concedenti la liquidazione degli importi sia a compensazione degli investimenti che della garanzia di traffico, come ampiamente illustrato nella Relazione Annuale Integrata 2021.

Il Concedente ha riscontrato la richiesta di liquidazione per la parte relativa agli investimenti con pagamento di 1.070 milioni di euro e contestazione dei residui 130 milioni di euro, oltre che per la compensazione di traffico. In data 1° luglio è stato completato l'iter per la presentazione del ricorso innanzi al Tribunale Supremo per ottenere il pagamento della parte contestata relativamente alla compensazione degli investimenti, nonché per il pieno riconoscimento della compensazione di traffico per complessivi 4 miliardi di euro (di cui 3,6 miliardi di euro già svalutati).

Contenzioso con il Concedente in relazione ad Invicat

A seguito della scadenza della concessione di Invicat il 31 agosto 2021, in data 7 ottobre 2021, la concessionaria spagnola ha inviato al Concedente la richiesta per la liquidazione definitiva della compensazione maturata ai sensi degli accordi firmati.

Il 18 gennaio 2022, il Concedente ha corrisposto a Invicat 66 milioni di euro a titolo di acconto sull'importo per la liquidazione definitiva degli accordi in essere.

In data 25 marzo Invicat ha presentato ricorso innanzi al Tribunale Superiore di Giustizia della Catalogna per ottenere il riconoscimento pieno dell'ammontare.

Lo scorso 13 giugno Invicat ha ricevuto la notifica della decisione del Concedente in merito alla determinazione definitiva della compensazione dovuta in base agli accordi. Tale decisione conferma che gli importi pagati lo scorso gennaio sono da intendersi come definitivi, di fatto rigettando la richiesta di maggior importo inviata da Invicat. Invicat proseguirà pertanto l'iter giudiziale avviato per ottenere il pieno riconoscimento di tali ammontari.

I ricorsi pendenti riguardano compensazioni per complessivi 0,3 miliardi di euro (interamente svalutati).

Gruppo Aeroporti di Roma

Autorità per la Regolazione dei Trasporti – Sistemi tariffari

ADR, l'11 agosto 2021, ha poi stipulato con ENAC - senza rinunciare alle censure mosse con il ricorso avverso la delibera 136/2020 - un apposito Atto Aggiuntivo all'Atto Unico, con il quale ha positivamente definito le modalità di recepimento del modello regolatorio stabilito dalla Delibera 92/2017, tenendo conto al tempo stesso delle peculiarità normativa del Contratto di Programma stesso. ART ha successivamente fatto pervenire osservazioni critiche rispetto all'atto aggiuntivo stipulato tra

ENAC e ADR e, in data 16 dicembre 2021, in risposta alla richiesta ADR di avvio della consultazione dell'Utenza per la revisione dei diritti, ha espresso il proprio "diniego alla consultazione" in quanto ha ritenuto che non fosse ancora intervenuto il perfezionamento dell'atto aggiuntivo. ADR ha quindi notificato, in data 14 febbraio 2022, un ricorso al TAR Lazio avverso tale diniego di avvio della consultazione, chiedendone l'annullamento al Giudice Amministrativo, confermando la validità ed efficacia dell'atto aggiuntivo sottoscritto con ENAC. A fronte della richiesta cautelare di ADR di fissazione di una udienza di merito a breve, il TAR Lazio, in considerazione della rilevanza sul piano giuridico ed economico del tema oggetto del ricorso, ha autonomamente fissato l'udienza in tempi estremamente ravvicinati, al 20 luglio 2022. L'udienza di merito è stata rinviata al 23 novembre 2022, con l'accordo di tutte le parti, in considerazione delle interlocuzioni in corso. Successivamente, in data 11 aprile 2022, ADR ha poi notificato ad ENAC e all'ART un ulteriore ricorso al TAR Lazio per l'accertamento dell'obbligatorietà inter partes dell'atto aggiuntivo sottoscritto da ADR e dall'ENAC in data 11 agosto 2021. Il ricorso si è reso necessario, in particolare, a seguito dell'invio da parte dell'Ente di una nuova proposta di revisione dell'atto aggiuntivo, come se questo non fosse ancora valido ed efficace. In data 12 maggio 2022 l'ART ha poi indetto una consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (delibera n. 80/2022). ADR ha avviato l'analisi di tali modelli al fine di prendere parte alla consultazione, fermo restando le contestazioni già oggetto del ricorso pendente al TAR Piemonte avverso i modelli emanati con la delibera 136/2020 e riservandosi di impugnare la delibera n. 80/2022 e la successiva delibera con cui l'ART emanerà, all'esito della consultazione, i modelli di regolazione come definitivamente revisionati.

Eventi successivi al 30 giugno 2022

Tax transparency report 2021

Atlantia ha pubblicato, in data 2 agosto 2022, sul sito www.atlantia.com il Tax Transparency Report 2021 che sintetizza i principi guida della gestione fiscale, il modello di Tax Governance adottato dalla società e il contributo, in termini di imposte, che le aziende del Gruppo forniscono alle giurisdizioni dei Paesi dove operano. Il modello adottato per la reportistica è quello del Total Tax Contribution, una modalità di raccolta delle informazioni fiscali che mette in evidenza sia le imposte pagate (Tax Borne) sia le imposte raccolte (Tax Collected: imposte trattenute dall'impresa e poi riversate alle amministrazioni fiscali competenti). Il report rappresenta il completamento del percorso di trasparenza iniziato nel 2013, con la partecipazione di Atlantia al progetto pilota promosso dall'Agenzia delle Entrate, al fine di introdurre nell'ordinamento fiscale un programma di compliance e collaborazione riservato alle aziende di grandi dimensioni, di cui la società è tutt'oggi parte attiva.

Conferito mandato al Presidente per convocare Assemblea degli Azionisti in merito a proposte di modifica dei piani di incentivazione in essere e esercitata facoltà di accelerazione del Piano Stock Grant 2021-2023 subordinatamente al successo dell'OPA

Il Consiglio di Amministrazione in data odierna -tenuto conto della decisione annunciata da parte di Schema Alfa S.p.A. di promuovere un'offerta pubblica di acquisto volontaria totalitaria sulle azioni della Società e previo parere favorevole del Comitato Nomine Remunerazione e Capitale Umano, ha altresì deliberato in merito a:

- alcune proposte di modifica relative al "Piano di Phantom Stock Option 2014" e al "Piano Addizionale di Incentivazione 2017 - Phantom Stock Option" finalizzate ad eliminare l'obbligo di investimento e il conseguente vincolo di inalienabilità in caso delisting delle azioni Atlantia.
- proposta di revoca, subordinatamente al delisting delle azioni Atlantia, della delibera adottata dall'Assemblea del 29 aprile u.s. in merito all'approvazione del "Piano di azionariato diffuso 2022-2027" a favore dei dipendenti. A tal proposito, il Consiglio di Amministrazione, ove la proposta di revoca della suddetta delibera assembleare venisse accolta, ha individuato quale forma alternativa di remunerazione in caso di delisting, e conseguente revoca del Piano, la monetizzazione del controvalore delle azioni oggetto di assegnazione.

Il Consiglio ha quindi conferito mandato al Presidente per convocare l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti sugli argomenti sopra richiamati tenendo conto dello stato di avanzamento dell'OPA.

Il Consiglio di Amministrazione, nel medesimo contesto e previo parere favorevole del Comitato Nomine Remunerazione e Capitale Umano e del Comitato degli Amministratori Indipendenti per le operazioni con parti correlate per le parti di competenza, ha, altresì, deliberato di esercitare, a seguito del raggiungimento della soglia di "successo" dell'OPA e, dunque, prima del delisting delle azioni della Società, la facoltà, prevista dal relativo regolamento, di accelerazione del Piano Stock Grant 2021-2023 approvato dall'assemblea del 28 aprile 2021 e rivolto a amministratori (Amministratore Delegato), dirigenti e dipendenti della Società, concedendo ai Beneficiari l'assegnazione delle azioni relative ai primi due cicli del piano, riproporzionate pro-rata temporis rispetto al 31 dicembre 2022.

Note metodologiche e altre informazioni

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

Si precisa che:

- la situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata consolidata al 31 dicembre 2021 è stata riesposta per una migliore rappresentazione dei debiti per leasing IFRS 16 e dei differenziali su derivati;
- il prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato al 30 giugno 2021 è stato rideterminato per l'applicazione della Delibera ART n.71/2019 ad Autostrade per l'Italia e per l'eliminazione dei flussi non monetari relativi all'applicazione dell'IFRS 16 nella voce Investimenti.

Indicatori Alternativi di Performance

Si evidenzia inoltre che nel presente Comunicato, in aggiunta agli indicatori finanziari convenzionali previsti dagli IFRS, sono presentati alcuni Indicatori Alternativi di Performance (IAP), calcolati secondo le usuali prassi di mercato, al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economico-finanziaria e patrimoniale. L'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2022, determinato come previsto negli Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del Regolamento UE 2017/1129 pubblicati dall'ESMA, è pari a 23.106 milioni di euro (40.674 milioni di euro al 31 dicembre 2021).

I prospetti contabili riclassificati sono diversi dai prospetti contabili ufficiali in quanto includono alcuni indicatori e voci (IAP) derivanti da grandezze economico-finanziarie e patrimoniali elaborate in applicazione degli IFRS.

Gli IAP non hanno subito variazioni rispetto a quelli presentati nella Relazione Annuale Integrata al 31 dicembre 2021 cui si rinvia.

Risultati di Atlantia S.p.A.

L'informativa finanziaria inclusa nel paragrafo "Risultati economici, finanziari e patrimoniali di Atlantia S.p.A." è desunta dalla "Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2022" approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 4 agosto 2022. L'indebitamento finanziario netto di Atlantia S.p.A. al 30 giugno 2022, secondo quanto richiesto dai citati Orientamenti pubblicati dall'ESMA, è positivo per 4.423 milioni di euro (-2.850 milioni di euro al 31 dicembre 2021).