

## ATLANTIA, APPROVATA RELAZIONE ANNUALE INTEGRATA 2021

- Il 2021 è stato un anno di profonda trasformazione per Atlantia, connotato da scelte strategiche e da una significativa revisione delle attività e degli obiettivi di medio lungo termine del Gruppo. Il percorso realizzato ha posto le basi valoriali, di business e organizzative per la nascita di una nuova Atlantia, così come presentato nelle linee guida di sviluppo di giugno 2021
- Oggi alle ore 10:00 si terrà l'Investor Day, nel quale saranno presentati i risultati 2021 e le principali guidance al 2024
- Il 2021 si chiude con un EBITDA pari a 4 miliardi di euro, in crescita di 1 miliardo di euro (+31%) rispetto al 2020, beneficiando soprattutto dell'andamento del traffico autostradale (+21%). Debito finanziario netto al 31 dicembre 2021 pari a 30 miliardi di euro, in riduzione di 3,8 miliardi di euro rispetto a fine 2020 (-11%)
- Proposta all'Assemblea dei Soci la distribuzione di un dividendo pari a euro 0,74 per azione
- Climate change - il Piano di Transizione Climatica (CAP) di Gruppo, con ambizione net zero per le emissioni dirette di CO<sup>2</sup> al 2040, sarà sottoposto al voto consultivo dell'Assemblea dei Soci, avviando così una consultazione periodica dei stessi sul CAP
- WeEconomy - Proposta all'Assemblea dei Soci l'adozione di uno schema di azionariato diffuso per favorire la partecipazione azionaria dei dipendenti in modo strutturale e continuativo nel tempo, quale attestazione del ruolo chiave dei lavoratori nel conseguimento dei risultati aziendali, rendendoli compartecipi della creazione di valore e rafforzandone il senso di appartenenza

## Highlights 2021<sup>1</sup>

### Performance economica, finanziaria e patrimoniale migliore delle attese

- Traffico autostradale in crescita del 21%, con recupero in tutti i paesi (-4% vs 2019)
  - Traffico aeroportuale in crescita del 28% (-68% vs 2019)
  - Ricavi a 6,4 miliardi di euro (+22% vs 2020)
  - EBITDA pari a 4 miliardi di euro (+31% vs 2020)
  - Risultato consolidato negativo per 0,5 miliardi di euro a seguito di svalutazioni per 0,8 miliardi euro. Risultato di pertinenza del gruppo pari a 0,6 miliardi, includendo il risultato del gruppo Autostrade per l'Italia pari a 0,9 miliardi di euro
  - FFO pari a 2,9 miliardi di euro (+65% vs 2020)
  - Investimenti pari a 1 miliardo di euro (+14% vs 2020)
  - Debito finanziario netto pari a 30 miliardi di euro (-3,8 miliardi di euro vs 2020)
  - Atlantia S.p.A.: utile netto di 1,2 miliardi di euro principalmente per la plusvalenza da cessione del 49% di Telepass per oltre 1 miliardo di euro. Debito finanziario netto di 2,6 miliardi di euro (-1,8 miliardi di euro vs 2020)
- Ritorno al dividendo: proposta di dividendo pari a euro 0,74 per azione, in pagamento il 25 maggio 2022

### Performance ESG in progresso su tutti gli ambiti di impegno

- Positiva la performance sociale e ambientale del Gruppo che avanza in linea con i target fissati al 2023
- Pianeta - Emissioni dirette di CO2 in riduzione del 14% (-24% vs 2019), in linea con l'obiettivo di emissioni dirette nette a zero entro il 2040 previsto dal Piano di Transizione Climatica (CAP) relativo a tutte le società del Gruppo
- Persone - In crescita la popolazione femminile che sale al 39% (+1%) nell'organico totale di circa 20 mila dipendenti e al 29% nel management (+2%); +40% di formazione pro capite con oltre 600 mila ore erogate (in media 30 ore per dipendente)
- Prosperità - Valore economico creato a beneficio degli stakeholder in crescita del 19% a 7,4 miliardi di euro, in linea con l'andamento del ritorno per gli azionisti (TSR +18,6% nel 2021)

### Assemblea dei soci

- L'Assemblea dei Soci per l'approvazione del progetto di bilancio d'esercizio 2021 e distribuzione dell'utile è convocata per il 29 aprile 2022
- L'Assemblea dei Soci sarà chiamata a deliberare anche su: Nomina del nuovo consiglio di amministrazione di Atlantia, previa determinazione del numero dei consiglieri, del Presidente e dei compensi agli amministratori, Politica di Remunerazione, Piano di Azionariato Diffuso 2022-2027, Piano di Transizione Climatica.

<sup>1</sup> Escluso il contributo del gruppo Autostrade per l'Italia a seguito della sottoscrizione dell'accordo per la cessione.

Roma, 11 marzo 2022 – Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A., riunitosi il 10 marzo 2022 sotto la presidenza di Fabio Cerchiai, ha esaminato e approvato la Relazione Annuale Integrata 2021 che include il progetto di bilancio di esercizio ed il bilancio consolidato di Atlantia, nonché la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2021. I documenti saranno pubblicati entro i termini previsti dalla normativa di riferimento, unitamente al parere del collegio sindacale ed agli esiti dell'attività di revisione in corso di svolgimento.

## Outlook 2022

In considerazione dei dati di traffico dei primi due mesi del 2022 (+2% per il comparto autostradale e -56% per il comparto aeroportuale rispetto ai valori del 2019, che continua a risentire degli impatti della pandemia da Covid-19) e assumendo che nel prosieguo dell'anno non vi siano misure restrittive di rilievo alla mobilità, si prevedono volumi di traffico autostradale in crescita di circa il 4% e di traffico aeroportuale in diminuzione di circa il 40% sempre rispetto al 2019.

Si evidenzia inoltre che allo stato attuale non risulta possibile prevedere gli effetti diretti e indiretti sull'economia in generale del conflitto iniziato in Ucraina a fine febbraio 2022, nonché le implicazioni sui volumi di traffico.

Per l'esercizio 2022 si prevedono ricavi consolidati pari a circa 6,6 miliardi di euro e un EBITDA pari a circa 4,1 miliardi di euro con un miglioramento atteso rispetto ai risultati 2021. Si evidenzia inoltre che l'EBITDA del 2021 ha beneficiato sia del ristoro riconosciuto ad Aeroporti di Roma per le perdite da Covid-19 (circa 220 milioni di euro), sia del contributo delle società spagnole Acesa ed Inviat le cui concessioni sono terminate ad agosto 2021 (circa 0,4 miliardi di euro). Si prevedono inoltre un FFO di Gruppo pari a circa 2,4 miliardi di euro, investimenti per circa 1,5 miliardi di euro e un debito finanziario netto pari a circa 23 miliardi di euro a dicembre 2022 in riduzione rispetto ai 30 miliardi di euro di fine 2021, principalmente per i proventi attesi dal perfezionamento della cessione di Autostrade per l'Italia. Le previsioni sono da considerarsi come indicative e basate sulle ipotesi sopra riportate e dovranno essere aggiornate in funzione dell'evoluzione delle stesse e, come tali, non costituiscono target del Gruppo.

Nella seconda parte del 2022, ad esito dell'ottenimento delle autorizzazioni delle competenti Autorità, è inoltre atteso il perfezionamento dell'acquisto di Yunex Traffic dal gruppo Siemens.

Nel corso dell'esercizio proseguirà l'attuazione delle linee guida di sviluppo strategico, che prevedono investimenti nei settori core in cui la società è leader (autostrade, aeroporti, mobility digital payments), così come in nuove aree adiacenti e tra loro sinergiche: Intelligent Transport Systems, Electrification/Renewables, Rail and Mobility Hubs.

Si ricorda che nel 2021 è stato definito un piano di *Capital deployment* dei proventi derivanti dal perfezionamento della cessione di Autostrade per l'Italia S.p.A. che prevede, tra l'altro, la remunerazione degli azionisti attraverso un programma di riacquisto di azioni proprie fino a 2 miliardi di euro e una politica dei dividendi che prevede una crescita annua tra il 3 e il 5% dal 2022 fino al 2024.

Nel corso del 2022 proseguirà anche l'attuazione della roadmap di sostenibilità della Società, tramite la realizzazione delle attività programmate per il conseguimento di specifici target al 2023. Saranno inoltre impostate linee d'azione di più ampio respiro, che traggono gli obiettivi e le ambizioni sociali e ambientali al 2030. In particolare: il piano di lungo termine per la decarbonizzazione (Climate Action Plan), l'accelerazione sugli impegni in materia di gap di genere, un rafforzato impegno per la sicurezza nelle attività lavorative, la promozione di un modello di cittadinanza attiva e di condivisione del valore creato con i dipendenti.

Oggi alle ore 10:00 si terrà l'Investor Day, nel quale saranno presentati alla comunità finanziaria i risultati 2021 e le principali guidance al 2024.

## Guidance 2024

Il Gruppo conferma e rinnova il suo impegno al successo sostenibile, integrando la sostenibilità nel business.

Con riferimento alle previsioni finanziarie nel periodo 2022-2024, si stima un miglioramento rispetto ai risultati 2021 sulla base della stima di un traffico in crescita, con recupero rispetto alla situazione precedente alla pandemia Covid-19.

In particolare, si prevede un traffico autostradale in crescita del 5% medio annuo rispetto al 2021 e un traffico aeroportuale in forte recupero con un ritorno ai livelli del 2019 nel 2025.

Sulla base di tali previsioni e in ipotesi di perimetro costante, il Gruppo prevede di investire 5,1 miliardi di euro nel periodo 2022-2024 supportati da ricavi ed EBITDA in crescita rispettivamente a 7,7 miliardi di euro e 5,1 miliardi di euro al 2024.

Con riferimento agli obiettivi di sostenibilità, si confermano i target 2023 di riduzione del 20% delle emissioni dirette di CO2 rispetto al 2019 – in linea con l'obiettivo di zero emissioni dirette nette entro il 2040 previsto dal Piano di Transizione Climatica (CAP) – e di incremento della presenza femminile nelle posizioni di middle e senior management e negli organi di governo e controllo delle aziende in cui investiamo.

## Risultati economici, finanziari e patrimoniali Gruppo Atlantia

Il bilancio al 31 dicembre 2021 è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale aggiornando le valutazioni sui fattori di rischio e di incertezza descritti nella Relazione Annuale Integrata al 31 dicembre 2020.

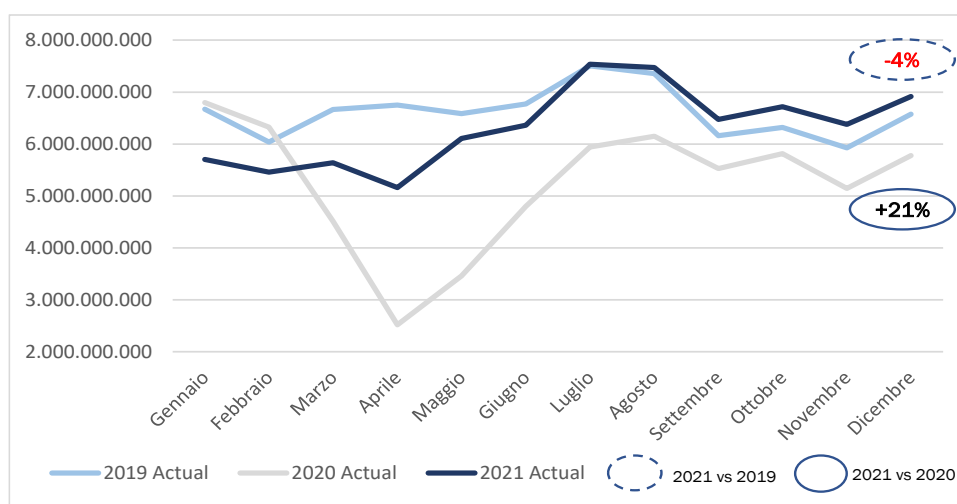
## Informativa sugli impatti della pandemia Covid-19 sui risultati del Gruppo

Le restrizioni normative alla mobilità adottate da numerosi governi, a seguito dell'espansione a livello mondiale della pandemia Covid-19, hanno generato a partire dalla fine di febbraio 2020 una rilevante riduzione dei volumi di traffico sulle infrastrutture autostradali e aeroportuali in concessione al Gruppo. Anche le performance del 2021, così come quelle del 2020, risultano pertanto significativamente influenzate dalla prosecuzione delle restrizioni legate all'andamento della pandemia.

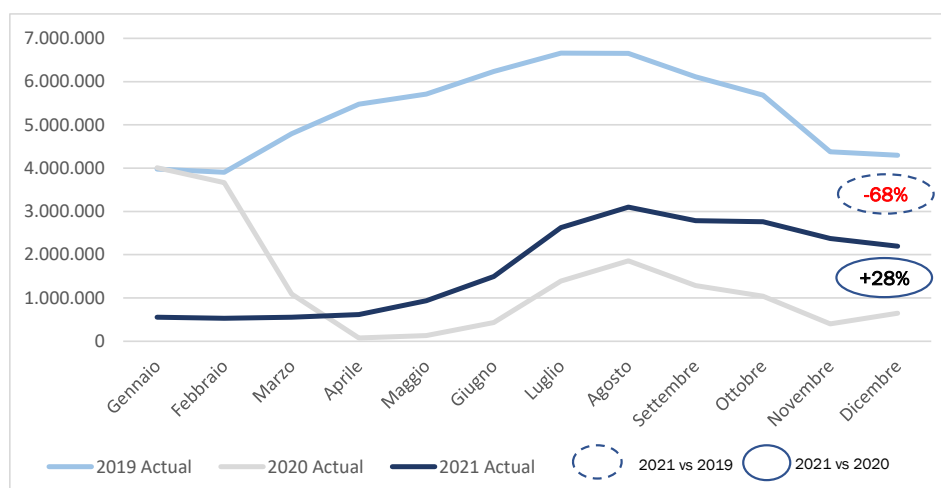
Tuttavia, a partire dalla stagione estiva, il 2021 presenta un incremento del traffico autostradale rispetto al 2020 (+21%) fino ad arrivare, nell'ultima parte dell'anno, a un pieno recupero dei livelli di traffico del 2019 (ultimo anno prima della diffusione della pandemia).

Il comparto aeroportuale invece, pur mostrando segnali di ripresa nella seconda parte del 2021 (con un incremento dei passeggeri del +28% rispetto al 2020), presenta ancora volumi significativamente ridotti rispetto al 2019 (-68%).

Comparto autostradale (escluso gruppo ASPI)



### Comparto aeroportuale



### Performance economica

#### Conto economico riclassificato consolidato

MILIONI DI EURO	2021	2020 restated	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio autostradale	4.959	4.079	880	22%
Ricavi per servizi aeronautici	294	244	50	20%
Altri ricavi operativi	1.138	937	201	21%
<b>Ricavi operativi</b>	<b>6.391</b>	<b>5.260</b>	<b>1.131</b>	<b>22%</b>
Costi esterni gestionali	-1.416	-1.368	-48	4%
Oneri concessori	-95	-81	-14	17%
Costo del lavoro	-769	-746	-23	3%
Variazione operativa dei fondi	-82	7	-89	ns
<b>Costi operativi</b>	<b>-2.362</b>	<b>-2.188</b>	<b>-174</b>	<b>8%</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>4.029</b>	<b>3.072</b>	<b>957</b>	<b>31%</b>
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	-4.269	-3.499	-770	22%
<b>Margine operativo (EBIT)</b>	<b>-240</b>	<b>-427</b>	<b>187</b>	<b>-44%</b>
Oneri finanziari netti	-736	-1.127	391	-35%
Perdite da valutazioni con il metodo del patrimonio netto	-42	-16	-26	ns
<b>Risultato prima delle imposte (EBT)</b>	<b>-1.018</b>	<b>-1.570</b>	<b>552</b>	<b>-35%</b>
Proventi fiscali	474	390	84	22%
<b>Risultato delle attività operative in funzionamento</b>	<b>-544</b>	<b>-1.180</b>	<b>636</b>	<b>-54%</b>
Proventi / (Oneri) netti di attività operative cessate	926	-461	1.387	ns
<b>Utile/(Perdita) dell'esercizio</b>	<b>382</b>	<b>-1.641</b>	<b>2.023</b>	<b>ns</b>
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi	-244	-464	220	-47%
<b>Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo</b>	<b>626</b>	<b>-1.177</b>	<b>1.803</b>	<b>ns</b>

I "Ricavi operativi" del 2021 sono pari a 6.391 milioni di euro con un incremento di 1.131 milioni di euro (+22%) rispetto al 2020 (5.260 milioni di euro).

I "Ricavi da pedaggio autostradali" sono pari a 4.959 milioni di euro con un incremento di 880 milioni di euro rispetto al 2020 (4.079 milioni di euro), principalmente per la ripresa del traffico delle concessionarie autostradali del gruppo Abertis (+607 milioni di euro), e delle altre attività autostradali estere (+101 milioni di euro). Si segnala che il Gruppo Abertis nel 2021 beneficia inoltre delle variazioni di perimetro (+172 milioni di euro) connesse al contributo per l'intero esercizio 2021 del gruppo messicano Red de Carreteras de Occidente e di Elizabeth River Crossings (+291 milioni di euro), parzialmente compensati dalla scadenza delle concessioni di Centrovias in Brasile (giugno 2020) e di Acesa e Invicat in Spagna (agosto 2021), (119 milioni di euro).

I "Ricavi per servizi aeronautici" sono pari a 294 milioni di euro con un incremento di 50 milioni di euro rispetto al 2020 (+20%) correlato all'incremento dei volumi di traffico di Aeroporti di Roma (+22,1%) e Aeroports de la Cote d'Azur (+42,8%).

Gli **“Altri ricavi operativi”** sono complessivamente pari a 1.138 milioni di euro e presentano un incremento di 201 milioni di euro rispetto all’esercizio 2020 (+21%) principalmente riconducibile ai 219 milioni di euro di contributo pubblico, spettante ad Aeroporti di Roma, a valere sul “fondo danni Covid” per i gestori aeroportuali (Legge 178/2020 e D.L. 73/2021) a fronte delle perdite di traffico dal 1° marzo al 30 giugno 2020 conseguenti la pandemia, di cui 110 milioni di euro incassati a marzo 2022.

I **“Costi operativi”** sono pari a 2.362 milioni di euro, in aumento di 174 milioni di euro rispetto al 2020 (2.188 milioni di euro) principalmente per le citate variazioni di perimetro relative al Gruppo Abertis.

Gli **“Oneri concessori”** ammontano complessivamente a 95 milioni di euro, in aumento rispetto al 2020 (81 milioni di euro) in relazione all’aumento del traffico delle concessionarie del Gruppo.

Il **“Costo del lavoro”** è pari a 769 milioni di euro e si incrementa di 23 milioni di euro rispetto al 2020 principalmente in relazione alle variazioni di perimetro del gruppo Abertis.

La **“Variazione operativa dei fondi”** nel 2021 è negativa per 82 milioni di euro essenzialmente per effetto di accantonamenti per complessivi 77 milioni di euro per rischi legati ad obbligazioni contrattuali e legali.

Il **“Margine operativo lordo” (EBITDA)** è pari a 4.029 milioni di euro con un incremento di 957 milioni di euro rispetto allo scorso esercizio (3.072 milioni di euro, +31%) per il citato miglioramento dei volumi di traffico autostradale ed aeroportuale rispetto al 2020.

Gli **“Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti”** sono pari a 4.269 milioni di euro e si incrementano di 770 milioni rispetto al 2020 (3.499 milioni di euro) principalmente per:

- svalutazioni di attività immateriali per 1.107 milioni di euro essenzialmente a seguito dei test di impairment, dei diritti concessori immateriali della concessionaria brasiliana Arteris (723 milioni di euro) e di Aéroports de la Côte d’Azur (384 milioni di euro). Nel 2020 le svalutazioni derivanti da impairment test ammontavano a complessivi 520 milioni di euro;
- svalutazione per 134 milioni di euro del credito di Aeroporti di Roma nei confronti di Alitalia SAI in amministrazione straordinaria, a seguito degli aggiornamenti delle valutazioni della probabilità di recupero.

Il **“Margine operativo (EBIT)”** è negativo per 240 milioni di euro, con un incremento di 187 milioni di euro rispetto al 2020 (negativo per 427 milioni di euro).

Gli **“Oneri finanziari netti”** sono pari a 736 milioni di euro con una riduzione di 391 milioni di euro rispetto al 2020 (1.127 milioni di euro) essenzialmente riferibile a:

- minori oneri da valutazione su strumenti finanziari derivati per 265 milioni di euro prevalentemente di Atlantia (190 milioni di euro) e Azzurra Aeroporti (46 milioni di euro) a seguito dell’incremento dei tassi di interesse nel corso del 2021;
- minori oneri sostenuti da Abertis Infraestructuras a seguito del riacquisto dei bond avvenuta a dicembre 2020 (56 milioni di euro);
- minori interessi passivi di Atlantia (32 milioni di euro) a seguito dei rimborsi delle linee bancarie a novembre 2020 e nel corso del 2021 (71 milioni di euro) al netto dei maggiori oneri per costo ammortizzato legati ai rimborsi stessi e ai maggiori interessi per l’emissione obbligazionaria avvenuta a febbraio 2021 (36 milioni di euro).

Nel 2021 si evidenziano inoltre minori svalutazioni di attività finanziarie e partecipazioni rispetto al 2020 per complessivi 193 milioni di euro e maggiori oneri finanziari netti connessi alle citate variazioni di perimetro per 123 milioni di euro.

Il **“Risultato prima delle imposte – EBT”** risulta pertanto negativo per 1.018 milioni di euro nel 2021 (1.570 milioni di euro nel 2020) determinando l’iscrizione di proventi fiscali per 474 milioni di euro (390 milioni di euro nel 2020).

I **“Proventi/(Oneri) netti di attività operative cessate”** nel 2021 sono pari a 926 milioni di euro (negativi per 461 milioni di euro nel 2020) e includono il contributo del gruppo ASPI. La variazione della voce, pari a 1.387 milioni di euro, è riconducibile essenzialmente agli accantonamenti straordinari, rilevati nel 2020, connessi all’accordo con il MIT volto alla chiusura della procedura di grave inadempimento in relazione all’evento Polcevera, oltre alla ripresa del traffico autostradale nel 2021 sulla rete del gruppo ASPI (+23,1%).

L’**“Utile dell’esercizio”** è pari 382 milioni di euro, rispetto alla perdita del 2020 pari a 1.641 milioni di euro.

L’utile di pertinenza del Gruppo è pari a 626 milioni di euro rispetto alla perdita di 1.177 milioni di euro del 2020.

Il risultato netto di pertinenza di terzi registra una perdita pari a 244 milioni di euro (perdita di 464 milioni di euro nel 2020).

## Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata consolidata

MILIONI DI EURO	31.12.2021	31.12.2020 Restated	VARIAZIONE
Diritti concessori immateriali	35.127	49.266	-14.139
Avviamento	8.441	12.797	-4.356
Attività materiali e altre attività immateriali	1.094	1.257	-163
Partecipazioni	1.929	2.841	-912
Capitale circolante (netto fondi correnti)	888	284	604
Fondi accantonamenti e impegni	-2.372	-8.789	6.417
Imposte differite nette	-4.842	-3.888	-954
Altre attività e passività nette non correnti	-225	-260	35
Attività e passività non finanziarie destinate alla vendita	11.308	23	11.285
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>51.348</b>	<b>53.531</b>	<b>-2.183</b>
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	8.140	6.190	1.950
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	7.930	8.065	-135
<b>Patrimonio netto</b>	<b>16.070</b>	<b>14.255</b>	<b>1.815</b>
Prestiti obbligazionari	24.318	31.673	-7.355
Finanziamenti a medio-lungo termine	11.178	18.728	-7.550
Altre passività finanziarie	1.693	3.283	-1.590
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-6.053	-8.385	2.332
Altre attività finanziarie	-1.653	-2.531	878
Debito finanziario netto connesso ad attività destinate alla vendita	9.154	-8	9.162
<b>Debito finanziario netto</b>	<b>38.637</b>	<b>42.760</b>	<b>-4.123</b>
Diritti concessori finanziari	-3.359	-3.484	125
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>35.278</b>	<b>39.276</b>	<b>-3.998</b>
<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>51.348</b>	<b>53.531</b>	<b>-2.183</b>

Il “**Capitale investito netto**” è pari a 51.348 milioni di euro (53.531 milioni di euro al 31 dicembre 2020) e si riduce di 2.183 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020.

Al 31 dicembre 2021 i “**Diritti concessori immateriali**” sono pari a 35.127 milioni di euro e si decrementano di 14.139 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (49.266 milioni di euro) principalmente in relazione a:

- le riclassifiche per complessivi 12.045 milioni di euro dei diritti concessori immateriali del gruppo Autostrade per l'Italia nella voce “Attività e passività non finanziarie destinate alla vendita”;
- la rilevazione di ammortamenti e svalutazioni per complessivi 4.023 milioni di euro;
- gli investimenti per opere realizzate pari a 1.599 milioni di euro.

La voce “**Avviamento**” è pari a 8.441 milioni di euro e si decrementa di 4.356 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (12.797 milioni di euro), principalmente per la citata riclassifica del contributo del gruppo ASPI, complessivamente pari a 4.383 milioni di euro.

Le “**Partecipazioni**” sono pari a 1.929 milioni di euro e registrano una riduzione di 912 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (2.841 milioni di euro). La variazione è ascrivibile alla riduzione del valore della partecipazione detenuta in Hochtief, per complessivi 543 milioni di euro, a seguito della parziale cessione dell'8% e della riduzione del valore di borsa delle azioni della società nel 2021 (da 79,55 euro per azione al 31 dicembre 2020 a 71 euro per azione al 31 dicembre 2021), alla cessione di A'lienor (180 milioni di euro) nonché alla riclassifica per 105 milioni di euro delle partecipazioni detenute dalle società del gruppo ASPI tra le “Attività e passività non finanziarie destinate alla vendita”.

Il “**Capitale circolante (netto fondi correnti)**” è pari 888 milioni di euro con un incremento pari a 604 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (284 milioni di euro), essenzialmente per la riclassifica del contributo delle società del gruppo ASPI tra le attività e le passività correnti detenute per la vendita (600 milioni di euro).

I “**Fondi accantonamenti e impegni**” ammontano a 2.372 milioni di euro con un decremento di 6.417 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (8.789 milioni di euro), attribuibile principalmente alla riclassifica del contributo del gruppo ASPI nelle “Attività e passività non finanziarie destinate alla vendita” per 5.884 milioni di euro.

Il “**Patrimonio netto**” ammonta a 16.070 milioni di euro (14.255 milioni di euro al 31 dicembre 2020) ed è comprensivo del risultato economico complessivo dell'esercizio, positivo per 444 milioni di euro (perdita di 2.819 milioni di euro nel 2020).



Il **“Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo”**, pari a 8.140 milioni di euro, presenta un incremento di 1.950 milioni di euro rispetto 31 dicembre 2020 (6.190 milioni di euro) per la plusvalenza derivante dalla cessione del 49% della partecipazione in Telepass (964 milioni di euro), l'emissione di un prestito obbligazionario ibrido (364 milioni di euro) da parte di Abertis Infraestructuras Finance, nonché per l'utile complessivo dell'esercizio di pertinenza del Gruppo pari a 631 milioni di euro.

Il **“Patrimonio netto di pertinenza di Terzi”** è pari a 7.930 milioni di euro e presenta un decremento pari a 135 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (8.065 milioni di euro).

La situazione finanziaria al 31 dicembre 2021 del Gruppo Atlantia presenta un **“Debito finanziario netto”** pari a 38.637 milioni di euro, in diminuzione di 4.123 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (pari a 42.760 milioni di euro), per l'incasso derivante dalla cessione a Partners Group della partecipazione del 49% in Telepass per 1.045 milioni di euro, l'emissione da parte di Abertis Infraestructuras Finance di Hybrid bond per 734 milioni di euro, la chiusura del Funded Collar nell'ambito del rimborso del collar Financing con un incasso netto di 413 milioni di euro e per l'apporto del FFO-cash flow operativo (3.913 milioni di euro), al netto degli investimenti del periodo (2.092 milioni di euro) per complessivi 1.821 milioni di euro.

La riduzione dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti pari a 14.905 milioni di euro è dovuta alla riclassifica del contributo del gruppo ASPI per 10.200 milioni di euro e dal saldo netto tra: (i) i rimborsi pari a 9.747 milioni di euro e (ii) le emissioni e accensioni pari a 4.577 milioni di euro.

La riduzione delle altre passività finanziarie per 1.590 milioni di euro è attribuibile prevalentemente alla riclassifica per 773 milioni di euro dei saldi del gruppo ASPI, nonché alla riduzione del fair value dei derivati passivi (947 milioni di euro) correlata essenzialmente all'incremento dei tassi di interesse rispetto al 31 dicembre 2020.

La diminuzione delle altre attività finanziarie per 878 milioni di euro è riconducibile alla riclassifica di 480 milioni di euro del contributo del gruppo ASPI nonché alla chiusura da parte di Atlantia del derivato Funded Collar, nell'ambito dell'operazione di rimborso del Collar Financing, per 339 milioni di euro.

Escludendo il contributo del gruppo Autostrade per l'Italia:

- la vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2021 è pari a cinque anni e otto mesi (cinque anni e sette mesi al 31 dicembre 2020);
- l'indebitamento finanziario è espresso per il 76,5% a tasso fisso e tenendo conto delle operazioni di copertura del rischio tasso, tale rapporto è pari al 79,7% del totale;
- il rapporto tra gli oneri finanziari del 2021, comprensivi dei differenziali dei derivati di copertura, e il valore medio dell'indebitamento a medio-lungo termine, è pari al 3,6%.

Al 31 dicembre 2021, le società del Gruppo (escludendo il gruppo ASPI), dispongono di una riserva di liquidità pari a 12.370 milioni di euro, composta da:

- 6.053 milioni di euro di disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale entro il breve termine, di cui 654 milioni di euro di Atlantia;
- 6.317 milioni di euro di linee finanziarie committed non utilizzate con un periodo di utilizzo residuo medio di due anni e cinque mesi.

Nel corso del 2021, le valutazioni delle agenzie di rating su Atlantia sono state positivamente influenzate dalla progressiva definizione dell'accordo per la cessione dell'intera partecipazione in ASPI. In dettaglio: (i) il 4 giugno Fitch ha posto il merito di credito in “Rating Watch Positive” (da “Rating Watch Evolving”); (ii) il 22 giugno Standard & Poor's ha rivisto al rialzo di un notch il merito di credito portandolo a “BB” outlook “Positive” (da “BB-” outlook “Developing”); (iii) il 22 ottobre Moody's ha posto in “under review for upgrade” sia il merito di credito che l'outlook.



## Prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato

MILIONI DI EURO	2021	2020 Restated
<b>Utile/(Perdita) dell'esercizio</b>	<b>382</b>	<b>-1.641</b>
<b>Rettificato da:</b>		
Ammortamenti	3.202	3.581
Variazione operativa dei fondi	-314	424
Dividendi (utile) perdita di partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	60	19
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti	1.409	807
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di partecipazioni e altre attività non correnti	-35	-29
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	-499	-838
Altri oneri (proventi) non monetari	-292	-55
<b>FFO-Cash Flow Operativo</b>	<b>3.913</b>	<b>2.268</b>
<i>di cui discontinued operations</i>	986	517
Variazione del capitale operativo	-82	123
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	251	44
<b>Flusso netto da attività di esercizio (A)</b>	<b>4.082</b>	<b>2.435</b>
<i>di cui discontinued operations</i>	1.410	327
Investimenti	-2.092	-1.493
(Disinvestimenti) Investimenti in società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto	39	-4.626
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate	650	167
Variazione netta delle altre attività non correnti	71	94
<b>Flusso netto per investimenti in attività non finanziarie (B)</b>	<b>-1.332</b>	<b>-5.858</b>
<i>di cui discontinued operations</i>	-1.062	-603
Dividendi deliberati, distribuzione di riserve e rimborsi di capitale a soci Terzi	-413	-536
Apporti di terzi	24	-
Operazioni con azionisti di minoranza	1.038	-53
Emissione di strumenti di capitale	734	1.242
Interessi maturati su strumenti di capitale	-59	-5
<b>Flusso netto da / (per) capitale proprio (C)</b>	<b>1.324</b>	<b>648</b>
<i>di cui discontinued operations</i>	-26	-40
<b>Flusso netto generato / (assorbito) nell'esercizio (A+B+C)</b>	<b>4.074</b>	<b>-2.775</b>
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	181	52
Rilascio di fair value su passività finanziarie e altre variazioni	-45	-19
Effetto variazione cambi su indebitamento	-213	189
<b>Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (D)</b>	<b>-77</b>	<b>222</b>
<b>(Incremento)/Decremento dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio (A+B+C+D)</b>	<b>3.997</b>	<b>-2.553</b>
<b>Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio</b>	<b>-39.275</b>	<b>-36.722</b>
<b>Indebitamento finanziario netto a fine esercizio</b>	<b>-35.278</b>	<b>-39.275</b>

Il "Flusso finanziario netto da attività di esercizio" è pari a 4.082 milioni di euro (2.435 milioni di euro nel 2020) con un aumento di 1.647 milioni di euro attribuibile all'incremento dell'FFO (1.645 milioni di euro) che beneficia essenzialmente della migliore performance operativa delle concessionarie del Gruppo.

Il "Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie" è pari a 1.332 milioni di euro (5.858 milioni di euro nel 2020) con un decremento di 4.526 milioni di euro, derivante principalmente delle acquisizioni del 2020 di RCO e ERC (per 4.633 milioni di euro). Si segnalano inoltre nel 2021 maggiori investimenti (2.092 milioni di euro nel 2021 e 1.493 milioni di euro nel 2020), realizzati da disinvestimenti per 650 milioni di euro connessi prevalentemente alle cessioni dell'8% di azioni detenute in Hochtief per 413 milioni di euro e di partecipazioni non consolidate da parte di Abertis Infraestructuras per 217 milioni di euro.

Il "Flusso finanziario netto da/ (per) capitale proprio" è pari a 1.324 milioni di euro e include essenzialmente l'incasso derivante dalla citata cessione del 49% della partecipazione in Telepass per 1.045 milioni di euro e l'emissione nel 2021 da parte di Abertis Infraestructuras Finance di strumenti ibridi rappresentativi di capitale per 734 milioni di euro, parzialmente compensati dai dividendi a terzi per 413 milioni di euro.

I flussi finanziari sopra commentati determinano una riduzione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2021 pari a 3.997 milioni di euro, mentre nel 2020 si registrava un incremento pari a 2.553 milioni di euro.

## Performance ESG 2021

Il percorso di miglioramento delle performance in ambito ambientale, sociale e di buon governo, articolato in obiettivi e target che traggono il 2023 (Scorecard ESG 2021-2023) ha fatto registrare progressi in molti ambiti chiave. In materia di diversità, uguaglianza e inclusione (DE&I), migliora la rappresentatività di genere femminile che sale al 39% degli oltre 20.000 dipendenti e al 29% dei circa 1.700 middle e senior manager del Gruppo, in crescita di oltre 2 punti rispetto al 2020. Anche fra i componenti degli organi di amministrazione e di controllo delle aziende partecipate si registra un bilanciamento nettamente migliore, con 45% di donne fra le nomine effettuate nel corso 2021 da Atlantia. Sempre sul fronte della valorizzazione del capitale umano, sono stati realizzati importanti investimenti con l'erogazione di oltre 600.000 ore di formazione, pari a circa 30 ore di formazione in media a dipendente, in crescita del 40% rispetto al 2020. Oltre 40.000 ore sono state dedicate a formazione in materia di sostenibilità, coinvolgendo circa 6.000 dipendenti.

Le emissioni dirette di CO<sub>2</sub> (scope 1+2) si sono ridotte del 14% rispetto al 2020 (-24% rispetto al 2019), anche grazie a un maggior utilizzo di energia elettrica da fonti rinnovabili che sale al 32% del consumo di energia elettrica. La performance conseguita è coerente con gli obiettivi di riduzione del 50% delle emissioni dirette entro il 2030 e del loro azzeramento entro il 2040.

Attraverso la propria attività, il Gruppo contribuisce a generare valore per gli stakeholder e i territori in cui opera in termini economici, occupazionali e di benefici per le comunità locali. Nel 2021, è stato generato un valore economico, di 7.392 milioni di euro, in crescita del 19% rispetto al 2020, anno che è stato caratterizzato da significativi impatti per la pandemia da Covid-19. Circa un quarto del valore economico creato è rappresentato dai costi per l'acquisto di beni e servizi di cui beneficiano le imprese appartenenti all'indotto e dei territori in cui il Gruppo opera.

La Società ha elaborato nel corso dell'anno, grazie alla collaborazione con le organizzazioni sindacali, due importanti modalità di condivisione di responsabilità e valore. La prima iniziativa, denominata **WE-Economy**, introduce un nuovo modello retributivo che estende a tutti i dipendenti della Società i sistemi di incentivazione variabile storicamente offerti solo al management. Per l'attuazione di questo modello di ampia partecipazione dei dipendenti al valore che l'impresa crea, l'Assemblea sarà chiamata a deliberare in merito all'adozione di un programma di azionariato diffuso a favore dei dipendenti. La seconda iniziativa adottata, denominata **#10DAYS4**, offre ai dipendenti la possibilità di usufruire di 10 giorni retribuiti l'anno da dedicare a attività del terzo settore. Questo programma crea un'opportunità di azione concreta dei nostri dipendenti a favore della società civile e delle comunità in cui siamo presenti e operiamo.

Nel corso dell'anno, la Società ha ottenuto miglioramenti nel rating emesso dalle principali agenzie di rating ESG quali MSCI ESG (BBB), Moody's ESG (59/100), Sustainalytics (Low ESG risk); ha mantenuto un buon livello di valutazione da parte di CDP Climate Change (B) ed è stata inserita per la prima volta nel Gender Equality Index di Bloomberg.

## Performance dei Settori Operativi

### Gruppo Abertis

Abertis gestisce oltre 7.800 chilometri di autostrade attraverso 34 concessioni in 10 Paesi.

Nella tabella sono riportate le concessioni in vigore al 31 dicembre 2021. Si segnala che il 31 agosto 2021 sono scadute le concessioni di Acesa e Inviat in Spagna per un totale di 545 chilometri.

Paese	Numero concessioni	Chilometri gestiti
Brasile	7	3.200
Francia	2	1.769
Messico	5	875
Cile	6	773
Spagna	6	561
Italia	1	236
Argentina	2	175
India	2	152
Porto Rico	2	90
USA	1	12
<b>Totale</b>	<b>34</b>	<b>7.843</b>

Nel 2021 il traffico del gruppo Abertis presenta un incremento del 21,2% rispetto al 2020, dettagliato per Paese nella tabella seguente:

PAESE	TRAFFICO (MILIONI DI KM PERCORSI)		
	2021	2020	Var. %
Brasile	18.860	17.364	8,6%
Francia	14.793	12.452	18,8%
Cile	7.873	5.609	40,4%
Spagna	6.837	5.398	26,7%
Italia	5.054	4.081	23,8%
Messico	4.922	4.206	17,0%
Argentina	4.866	3.142	54,9%
Porto Rico	2.257	1.814	24,4%
India	1.351	1.055	28,1%
USA	149	129	15,5%
<b>Totale</b>	<b>66.962</b>	<b>55.250</b>	<b>21,2%</b>

Nota: confronti di traffico omogenei (Spagna include Acesa e Inviat per i primi 8 mesi del periodo a confronto, Brasile non include Centrovias scaduta a giugno 2020; Messico e USA includono invece il traffico per l'intero anno 2020, ancorché consolidate in corso d'anno)

Gruppo Abertis	2021	2020	variazione	variazione %
Traffico (Km percorsi, milioni)	66.962	55.250	11.712	21,2%
<i>Cambi medi (valuta/€)</i>				
Real brasiliano	6,38	5,89	-	-8%
Peso cileno	898,39	903,14	-	1%
Peso messicano	23,99	24,52	-	2%
<i>Milioni di euro</i>				
Ricavi operativi	4.854	4.054	800	20%
EBITDA	3.350	2.627	723	28%
FFO	2.096	1.608	488	30%
Investimenti	652	510	142	28%
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>variazione</b>	<b>variazione %</b>
Debito finanziario netto	23.958	25.858	-1.900	-7%

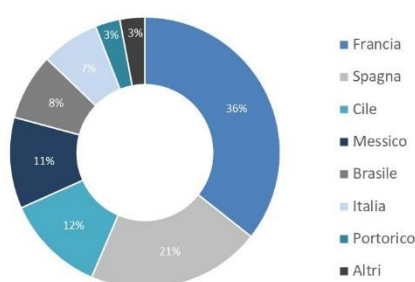
Nel 2021 i **ricavi operativi** ammontano complessivamente a 4.854 milioni di euro e si incrementano di 800 milioni di euro (+20%) rispetto al 2020, prevalentemente per la ripresa dei volumi traffico e le variazioni di perimetro che contribuiscono per circa 170 milioni di euro. In particolare, rilevano il consolidamento per l'intero esercizio 2021 del gruppo messicano Red de Carreteras de Occidente e di Elizabeth River Crossings (per complessivi 300 milioni di euro), che compensano parzialmente la scadenza delle concessioni di Centrovias in Brasile (giugno 2020) e di Acesa e Invicat in Spagna (agosto 2021), per complessivi 134 milioni di euro.

Nel 2021 l'**EBITDA** è pari a 3.350 milioni di euro e si incrementa di 723 milioni di euro (+28%) rispetto al 2020, riflettendo principalmente la commentata ripresa del traffico e gli effetti delle variazioni del perimetro del gruppo.

MILIONI DI EURO	EBITDA		
PAESE	2021	2020	Var. %
Francia	1.195	972	23%
Spagna	721	703	3%
Cile	394	281	39%
Messico (1)	365	183	n.s.
Brasile	257	234	10%
Italia	209	150	39%
Porto Rico	117	85	38%
USA (1)	42	-6	n.s.
India	22	17	29%
Argentina	22	15	47%
Altre attività	6	-7	n.s.
<b>Totale</b>	<b>3.350</b>	<b>2.627</b>	<b>28%</b>

(1) Il gruppo messicano RCO contribuisce ai risultati 2020 per 8 mesi a partire da maggio; ERC (USA) è consolidata da fine 2020

### Ripartizione EBITDA 2021 per area geografica



Si evidenzia che Abertis ha rilevato nel 2021 una rettifica in riduzione del valore dei diritti concessori delle attività brasiliane (477 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale) per la revisione delle proiezioni economico-finanziarie e patrimoniali. Inoltre, per le due concessionarie spagnole la cui concessione è terminata nel corso del 2021, è stato rivisto in riduzione il valore dei crediti regolatori di Invcac nei confronti del Concedente per 202 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale ed è stato rivisto in aumento il valore dei crediti regolatori di Acesa per 277 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale.

Il **Cash Flow Operativo ("FFO")** nel 2021 è pari a 2.096 milioni di euro e si incrementa di 488 milioni di euro (+30%) rispetto al 2020. Tale aumento dipende dal miglioramento della performance operativa (EBITDA), in parte compensato da maggiori oneri finanziari netti, anche conseguenti l'acquisizione del controllo del gruppo Red de Carreteras de Occidente e di Elizabeth River Crossings, e da maggiori oneri fiscali correnti.

Gli **investimenti** nel 2021 ammontano complessivamente a 652 milioni di euro (510 milioni di euro nel 2020) e sono principalmente relativi al Brasile (Contorno di Florianopolis, duplicazioni di Via Paulista e interventi di risanamento profondo della pavimentazione), Francia (in particolare Plan de Relance e Plan Investissement Autoroutier) e Italia.

MILIONI DI EURO PAESE	INVESTIMENTI	
	2021	2020
Brasile	284	193
Francia	229	169
Italia	75	24
Spagna	19	18
Cile	17	36
Messico	15	26
Altre attività	13	44
<b>Totale</b>	<b>652</b>	<b>510</b>

Il **debito finanziario netto** al 31 dicembre 2021 è pari a 23.958 milioni di euro, in diminuzione di 1.900 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (25.858 milioni di euro) principalmente per l'effetto combinato di:

- l'FFO al netto degli investimenti pari a 1.444 milioni di euro nel 2021;
- incasso cessioni partecipazioni non di controllo (A'lienor e Sanef Aquitaine in Francia e RMG in Gran Bretagna) per circa 260 milioni di euro;
- la distribuzione di dividendi agli azionisti da parte di Abertis HoldCo per 594 milioni di euro;
- emissioni obbligazionarie ibride a gennaio 2021 per complessivi 750 milioni di euro di valore nominale.

Si evidenzia che al 31 dicembre 2021, il gruppo Abertis vanta crediti regolatori verso i vari Enti concedenti per 1.872 milioni di euro (2.015 milioni di euro al 31 dicembre 2020) principalmente riferibili a misure di compensazione di specifici investimenti in particolare di Acesa e Invcac. Tali società, a seguito della scadenza delle rispettive concessioni in data 31 agosto 2021, hanno provveduto a richiedere formalmente agli enti concedenti la liquidazione degli importi sia a compensazione degli investimenti che della garanzia di traffico.

Alla data del presente comunicato stampa gli Enti concedenti hanno corrisposto 1.136 milioni di euro in relazione alla compensazione degli investimenti (1.070 milioni di euro per Acesa e 66 milioni di euro per Invicat), come più ampiamente descritto nel paragrafo Eventi concessori, regolatori e legali rilevanti.

## Attività autostradali estere

Atlantia gestisce direttamente circa 1.500 chilometri attraverso 12 concessioni in Brasile, Cile e Polonia.

Paese	Numero concessioni	Chilometri gestiti
Brasile	3	1.121
Cile	8	327
Polonia	1	61
<b>Totale</b>	<b>12</b>	<b>1.509</b>

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 3 aprile 2022 quale misura di riequilibrio prevista contrattualmente.

Nel 2021 il traffico delle attività autostradali estere è aumentato complessivamente del 19,2% rispetto al 2020, in particolare in Cile, che ha registrato un incremento del 34,6% come indicato nella tabella seguente.

PAESE	TRAFFICO (MILIONI DI KM PERCORSI)		
	2021	2020	Var.%
Brasile	4.223	3.893	8,5%
Cile	3.786	2.812	34,6%
Polonia	953	813	17,2%
<b>Totale</b>	<b>8.961</b>	<b>7.517</b>	<b>19,2%</b>

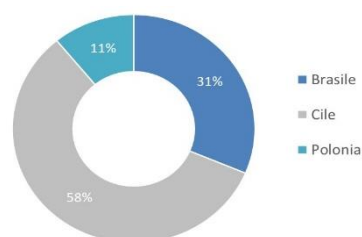
Altre attività autostradali estere	2021	2020	variazione	variazione %
Traffico (Km percorsi, milioni)	8.961	7.517	1.444	19,2%
<i>Cambi medi (valuta/€)</i>				
Real brasiliano	6,38	5,89		-8%
Peso cileno	898,39	903,14		1%
Zloty polacco	4,57	4,44		-3%
<i>Milioni di euro</i>				
Ricavi operativi	569	471	98	21%
EBITDA	402	326	76	23%
FFO	386	302	84	28%
Investimenti	74	104	-30	-29%
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>variazione</b>	<b>variazione %</b>
Debito finanziario netto	191	422	231	n.s.

I **ricavi operativi** del 2021 ammontano complessivamente a 569 milioni di euro e si incrementano di 98 milioni di euro (+21%) rispetto al 2020, principalmente per il traffico e per gli incrementi tariffari riconosciuti, parzialmente compensati dall'effetto negativo della svalutazione del real brasiliano.

L'**EBITDA** risulta pari a complessivi 402 milioni di euro e aumenta di 76 milioni di euro (+23%) rispetto al 2020 essenzialmente per la performance delle società concessionarie cilene (+73 milioni di euro), in relazione alla ripresa dei volumi di traffico e agli incrementi tariffari ottenuti.

MILIONI DI EURO PAESE	EBITDA		
	2021	2020	Var. %
Cile	232	159	46%
Brasile	126	132	-5%
Polonia	44	35	26%
<b>Totale</b>	<b>402</b>	<b>326</b>	<b>23%</b>

Ripartizione EBITDA 2021 per area geografica



Il **Cash Flow Operativo ("FFO")** nel 2021 è pari a 386 milioni di euro e si incrementa di 84 milioni di euro (+28%) rispetto al 2020, principalmente per la migliore performance operativa.

Gli **investimenti** nel 2021 ammontano a 74 milioni di euro (104 milioni di euro nel 2020), di cui 50 milioni di euro in Cile, e sono relativi in particolare ai costi per gli espropri propedeutici all'avvio dei lavori delle concessionarie Americo Vesputio Oriente II e Conexión Vial Ruta 78 Hasta Ruta 68, secondo quanto disposto dai rispettivi contratti di concessione.

MILIONI DI EURO PAESE	INVESTIMENTI	
	2021	2020
Cile	50	70
Brasile	14	25
Polonia	10	9
<b>Totale</b>	<b>74</b>	<b>104</b>

Il **debito finanziario netto** al 31 dicembre 2021 è di 191 milioni di euro, in riduzione di 231 milioni di euro rispetto al 2020 (422 milioni di euro al 31 dicembre 2020), principalmente per l'FFO generato al netto degli investimenti di 309 milioni di euro, in parte utilizzato per la restituzione ad Atlantia del finanziamento infragruppo concesso ad Autostrade dell'Atlantico (79 milioni di euro) e per il pagamento dei dividendi di Stalexport (quota minoranze pari a 15 milioni di euro).

Si evidenzia infine che le concessionarie cilene presentano al 31 dicembre 2021 crediti regolatori iscritti in base agli accordi concessori per 1.068 milioni di euro, in linea con il dato dell'esercizio precedente (1.059 milioni di euro).



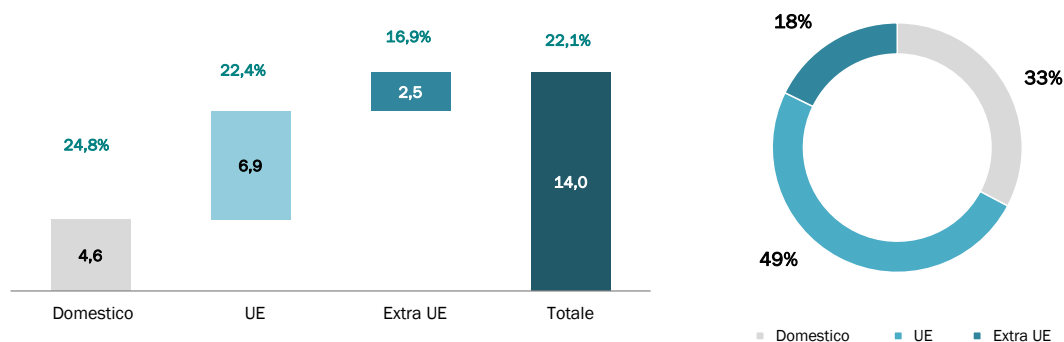
## Gruppo Aeroporti di Roma (ADR)

Gruppo Aeroporti di Roma	2021	2020	variazione	variazione %
Traffico (Passeggeri, milioni)	14,0	11,5	2,5	22,1%
<i>Milioni di euro</i>				
Ricavi operativi	528	272	256	94%
di cui Ricavi Aviation	198	171	27	16%
Di cui Riconoscimento perdita Covid	219	0	219	n.s.
EBITDA	262	28	234	n.s.
FFO	282	-4	286	n.s.
Investimenti	175	152	23	15%
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>variazione</b>	<b>variazione %</b>
Debito finanziario netto	1.672	1.426	246	17%

Nel 2021, il sistema aeroportuale romano ha registrato 14,0 milioni di passeggeri, con un incremento pari al 22,1% rispetto al 2020, pur rimanendo ancora inferiore ai livelli pre-crisi pandemica (-71,7% verso il 2019). La contrazione del traffico nella prima parte dell'anno, penalizzata dal confronto con un 2020 solo parzialmente condizionato dalla pandemia, è stata più che compensata dalla ripresa dei volumi nei mesi estivi. Tale ripresa è stata maggiormente trainata dai segmenti domestico e UE, con crescita rispettivamente del 24,8% e del 22,4%, mentre risulta più graduale il recupero del segmento Extra UE (+16,9%).

Si evidenzia inoltre che i corrispettivi unitari medi di Fiumicino e Ciampino si sono ridotti per entrambi gli scali del 4,1% rispetto al 2020 a decorrere dal 1° marzo 2021, riflettendo, oltre ai parametri già determinati per il quinquennio 2017-2021, l'indice di inflazione pari al -0,2%, la riprogrammazione a causa della pandemia degli investimenti previsti per il 2020, nonché il differimento dell'applicazione del premio qualità/ambiente.

Composizione del traffico 2021 per il sistema aeroportuale romano  
(milioni di passeggeri e variazione 2021/2020)



I **ricavi operativi** sono pari a 528 milioni di euro e si incrementano di 256 milioni di euro (+94%) rispetto al 2020, principalmente per il contributo pubblico (219 milioni di euro), spettante ad Aeroporti di Roma, a valere sul "fondo danni Covid" per i gestori aeroportuali (Legge 178/2020) a fronte delle perdite conseguenti la pandemia nel periodo marzo-giugno 2020 conseguenti la pandemia, di cui il 50% incassato l'8 marzo 2022.

Al netto di tale partita, i ricavi operativi ammontano a 309 milioni di euro (+37 milioni di euro, +14% rispetto al 2020) e sono così composti:

- i ricavi per servizi aeronautici sono pari a 198 milioni di euro, con un aumento di 27 milioni di euro (+16%) in relazione alla ripresa dei volumi di traffico e al miglioramento dei load factor;
- gli altri ricavi operativi ammontano a 111 milioni di euro, con un incremento di 10 milioni di euro (10%) principalmente per maggiori proventi da attività commerciali e parcheggi per effetto del citato incremento dei passeggeri e per il contributo apportato dal consolidamento della nuova società ADR Infrastrutture, parzialmente compensati dalla riduzione dei proventi da attività immobiliari e pubblicità.

L'**EBITDA** risulta positivo per 262 milioni di euro ed in crescita di 234 milioni di euro rispetto al 2020 principalmente per effetto del citato contributo a fronte delle perdite Covid. Al netto di tale partita, l'**EBITDA** risulta in crescita di 15 milioni di euro per l'aumento dei ricavi operativi, parzialmente compensato dall'incremento degli oneri di gestione aeroportuale sia per l'aumento dei costi di energia elettrica sia per la riapertura del terminal T1 nel mese di agosto 2021. Si rileva inoltre un aumento del costo del personale a fronte dei maggiori volumi di attività gestite e del minor ricorso agli ammortizzatori sociali rispetto al 2020.

Aeroporti di Roma ha svalutato nel 2021 crediti per 134 milioni di euro vantati nei confronti di Alitalia SAI in amministrazione straordinaria, a seguito dell'aggiornamento delle valutazioni di rischio che, in relazione agli accadimenti più recenti, incidono sulle condizioni di recuperabilità del credito inizialmente previste.

Il **Cash Flow Operativo ("FFO")** è positivo per 282 milioni di euro (negativo per 4 milioni nel 2020), riflettendo il contributo a fronte delle perdite Covid e il miglioramento dei risultati operativi.

Gli **investimenti** realizzati ammontano a 175 milioni di euro (152 milioni di euro nel 2020) e sono relativi ai lavori di espansione del Terminal 1. Sono stati inoltre avviati i lavori di ristrutturazione del Terminal 3.

Il **debito finanziario netto** al 31 dicembre 2021 è pari a 1.672 milioni di euro, in aumento di 246 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (1.426 milioni di euro) in relazione principalmente per gli investimenti dell'anno.

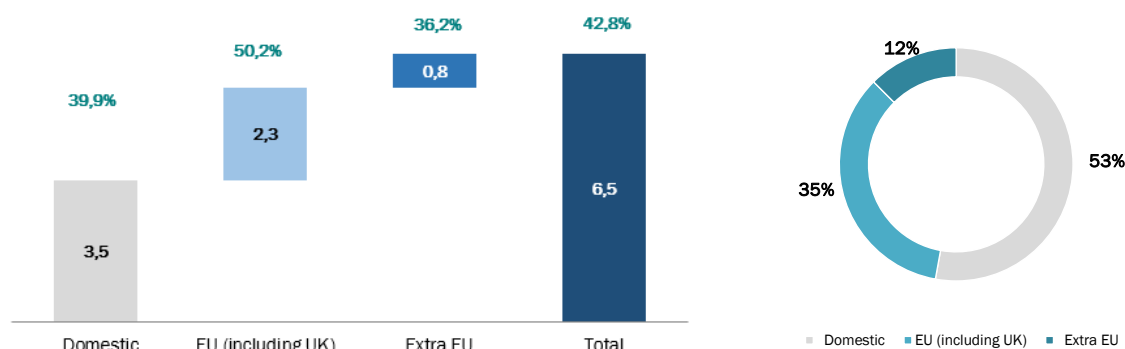
## Gruppo Aéroports de la Côte d'Azur (ACA)

Gruppo Aéroports de la Côte d'Azur	2021	2020	variazione	variazione %
Traffico ( <i>Passeggeri, milioni</i> )	6,5	4,6	1,9	42,8%
<i>Millioni di euro</i>				
Ricavi operativi	174	134	40	30%
<i>di cui Ricavi Aviation</i>	96	73	23	32%
EBITDA	56	20	36	n.s.
FFO	67	-17	84	n.s.
Investimenti	44	41	3	7%
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>variazione</b>	<b>variazione %</b>
Debito finanziario netto	954	976	-22	-2%

Nel 2021, il sistema aeroportuale della Costa Azzurra ha accolto 6,5 milioni di passeggeri registrando una crescita del traffico del 42,8% rispetto al 2020, pur rimanendo ancora inferiore ai livelli pre-crisi pandemica (-54,8% verso il 2019). La crescita del traffico risulta trainata sia dal settore domestico (+39,9%) che da quello EU (+50,2%), in particolare per effetto del recupero dei flussi turistici a partire dalla stagione estiva e a seguito della progressiva attenuazione delle restrizioni alla mobilità.

Si evidenzia inoltre il riconoscimento dell'incremento tariffario a fine 2021 pari a +3,2%.

Composizione del traffico 2021 per l'aeroporto di Nizza  
(milioni di passeggeri e variazione 2021/2020)



I **ricavi operativi** sono pari a 174 milioni di euro e si incrementano di 40 milioni di euro (+30%) rispetto al 2020, per effetto della ripresa del traffico e, in misura minore, per gli incrementi tariffari riconosciuti a fine 2020 e 2021.

L'**EBITDA**, pari a 56 milioni di euro, aumenta di 36 milioni di euro rispetto al 2020, riflettendo l'incremento dei ricavi e il contenimento dei costi operativi tramite un utilizzo parziale dell'infrastruttura aeroportuale.

Il **Cash Flow Operativo ("FFO")** è positivo per 67 milioni di euro con un incremento di 84 milioni di euro rispetto al 2020 principalmente per la migliore performance operativa.

Gli **investimenti** realizzati sono pari a 44 milioni di euro (41 milioni di euro nel 2020) e principalmente relativi agli interventi essenziali per la sicurezza, la continuità operativa e l'adempimento agli obblighi normativi, oltre che per aumentare la sostenibilità dell'aeroporto.

Il **debito finanziario netto** al 31 dicembre 2021 è pari a 954 milioni di euro, in decremento di 22 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (976 milioni di euro), per effetto dell'FFO al netto degli investimenti dell'esercizio (23 milioni di euro) e degli strumenti finanziari derivati di Azzurra Aeroporti (20 milioni di euro), compensata dalla variazione negativa del capitale d'esercizio di ACA (22 milioni di euro).

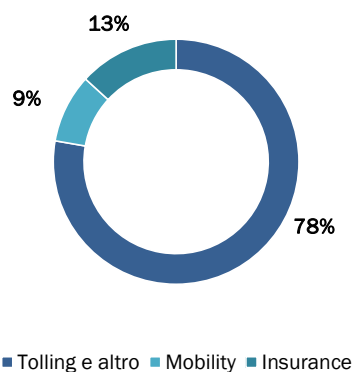
## Gruppo Telepass

Gruppo Telepass	2021	2020	variazione	variazione %
Apparati Telepass (Milioni)	9,4	9,0	0,4	4%
Numero sottoscrittori Telepass Pay (Migliaia)	647	549	98	18%
<i>Milioni di euro</i>				
Ricavi operativi	268	234	34	15%
EBITDA	121	118	3	3%
FFO	105	100	5	5%
Investimenti	81	87	-6	-7%
	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>	<b>variazione</b>	<b>variazione %</b>
Debito finanziario netto	616	557	59	11%

Nel 2021 è continuata la crescita della base clienti con riferimento sia agli apparati attivi Telepass (+4%) sia alle sottoscrizioni di Telepass Pay (+18%).

Nel 2021 il gruppo Telepass ha generato **ricavi operativi** per 268 milioni di euro (composti da 206 milioni di euro per servizi di telepedaggio, 35 milioni di euro per servizi di assistenza, soccorso stradale e distribuzione di polizze assicurative e 24 milioni di euro per servizi di mobilità) con un aumento di 34 milioni di euro (+15%) rispetto al 2020, per l'espansione generale dei volumi delle linee di business del gruppo.

Ripartizione ricavi operativi 2021 per business



L'**EBITDA** del gruppo Telepass è pari a 121 milioni di euro, con un incremento di 3 milioni di euro (+3%) rispetto al 2020 in quanto l'incremento dei ricavi operativi è quasi interamente compensato dai costi per i maggiori volumi realizzati (costi di distribuzione e commercializzazione) e dai maggiori costi dei sistemi tecnologici e della struttura organizzativa (principalmente IT e incremento organici), nonché dalla sanzione della AGCM (2 milioni di euro).

Il **Cash Flow Operativo ("FFO")** è positivo per 105 milioni di euro e si incrementa di 5 milioni di euro (+5%) rispetto al 2020.

Gli **investimenti** realizzati sono pari a 81 milioni di euro (87 milioni di euro nel 2020), relativi principalmente alla realizzazione di progetti strategici (incluso il progetto di Digital Transformation), acquisto di licenze software, acquisizione di apparati di telepedaggiamento e realizzazione nuove sedi di Roma e Firenze.

Il **debito finanziario netto** al 31 dicembre 2021 è pari a 616 milioni di euro (di cui 546 milioni di euro verso il gruppo Autostrade per l'Italia), in aumento di 59 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (557 milioni di euro), a seguito del pagamento dei dividendi per 105 milioni di euro, parzialmente compensato dall'FFO al netto degli investimenti (24 milioni di euro) e dalla variazione positiva del capitale di esercizio (29 milioni di euro).

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

MILIONI DI EURO	2021	2020	variazione
Gestione partecipazioni	1.347	279	1.068
Gestione finanziaria	-99	-358	259
Utile/(Perdita) dell'esercizio	1.169	-29	1.198
Patrimonio netto	11.562	10.458	1.104
Debito finanziario netto	2.623	4.435	-1.812

**Utile** del 2021 pari a 1.169 milioni di euro, che recepisce la plusvalenza da cessione del 49% di Telepass (1.030 milioni di euro), i dividendi da partecipate (419 milioni di euro) e le svalutazioni di Azzurra Aeroporti (87 milioni di euro) e Aeroporto di Bologna (17 milioni di euro)

Il **Patrimonio netto**, pari a 11.562 milioni di euro, registra un aumento di 1.104 milioni di euro prevalentemente per l'utile del 2021, parzialmente compensato dalla riduzione del fair value della partecipazione in Hochtief (113 milioni di euro).

Il **Debito finanziario netto**, pari a 2.623 milioni di euro, risulta in riduzione di 1.812 milioni di euro essenzialmente per l'incasso della cessione del 49% di Telepass (1.056 milioni di euro), dei dividendi da partecipate (419 milioni di euro), oltre all'estinzione del collar financing e del funded collar su azioni Hochtief (pari a 413 milioni di euro).

**Riserva di liquidità** disponibile pari a 2.024 milioni di euro, composta da:

- 806 milioni di euro di disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale entro il breve termine;
- 1.250 milioni di euro di linee finanziarie committed, utilizzabili fino a giugno 2023 e con scadenza luglio 2023.

## Eventi concessori, regolatori e legali rilevanti

### Atlantia

#### Accordo per la cessione di Autostrade per l'Italia S.p.A.

In data 12 giugno 2021 Atlantia ha sottoscritto con Holding Reti Autostradali S.p.A., veicolo societario costituito da CDP Equity S.p.A., The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp (nel seguito "il Consorzio"), l'accordo per la cessione dell'intera partecipazione (pari all'88,06% del capitale sociale) detenuta in Autostrade per l'Italia (nel seguito anche "Accordo").

Il prezzo fissato dall'Accordo è pari a 8.014 milioni di euro e prevede, inoltre, una "ticking fee" a favore di Atlantia pari al 2% annuo del prezzo a partire dal 1° gennaio 2021 fino alla data di closing, oltre all'eventuale ristoro derivante dai mancati ricavi per impatti Covid, per le perdite sul traffico subite a seguito della pandemia Covid-19 nel periodo compreso tra il 1° luglio e la prima tra (i) il 31 dicembre 2021 e (ii) la data del Closing, in misura non superiore a 264 milioni di euro.

Alla data odierna il perfezionamento dell'Accordo risulta ancora subordinato all'avveramento delle seguenti condizioni sospensive:

- a) efficacia dell'accordo transattivo tra Autostrade per l'Italia e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ("MIMS") per la definizione della Procedura di Contestazione avviata con Atto del MIMS del 16 agosto 2018 nonché dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica e del Piano Economico Finanziario ("PEF");
- b) autorizzazione da parte di BEI al cambio di controllo sui finanziamenti in essere con la stessa per circa 1,2 miliardi di euro.

In relazione alla condizione sospensiva sub a), sono in ogni caso intervenuti i seguenti fatti di rilievo: (i) il 14 ottobre 2021 Autostrade per l'Italia e il MIMS hanno sottoscritto l'accordo transattivo per la definizione della Procedura di Contestazione che recepisce il contenuto dell'intesa raggiunta tra Autostrade per l'Italia e le autorità locali liguri, rimanendo tuttavia invariato l'importo di 3,4 miliardi di euro di risorse compensative a carico della stessa originariamente previsto ("Atto Transattivo"); (ii) Autostrade per l'Italia ha provveduto all'aggiornamento dell'Atto Aggiuntivo e del PEF, come richiesto dal MIMS con nota del 26 ottobre 2021, al fine di recepire i contenuti dell'intesa raggiunta con le autorità liguri e gli effetti economici derivanti dall'emergenza sanitaria da Covid-19, secondo le indicazioni dell'ART per l'intero settore autostradale e altre richieste del MIMS; (iii) il 22 dicembre il CIPESS ha espresso parere favorevole sulle bozze aggiornate dell'Atto Aggiuntivo e del PEF, con talune prescrizioni che sono state ritenute tutte accoglibili da parte di Autostrade per l'Italia e del Consorzio.

La delibera del CIPESS è in attesa di registrazione da parte della Corte dei Conti. L'Atto Aggiuntivo e il PEF dovranno poi essere approvati con un Decreto interministeriale MIMS/MEF, anch'esso sottoposto a registrazione da parte della Corte dei Conti. Parimenti è ancora in attesa di registrazione da parte della Corte dei Conti l'Atto Transattivo.

In merito al punto sub b), si segnala che Autostrade per l'Italia ha ricevuto dalla Banca Europea per gli Investimenti la comunicazione di consenso al cambio di controllo a favore del Consorzio formato da CDP Equity, The Blackstone Group International Partners e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp (il "Consorzio") e la conseguente liberazione delle garanzie prestate da Atlantia ("waiver and/or consent"). La formalizzazione delle variazioni ai contratti di finanziamento avverrà nelle prossime settimane.

La Long Stop Date per l'avveramento di tutte le condizioni sospensive è il 31 marzo 2022, fermo restando che qualora le condizioni sospensive non si fossero avverate o non fossero state rinunciate, la Long Stop Date potrà essere posticipata, su richiesta di una delle parti, fino al 30 giugno 2022.

Ai fini del perfezionamento del closing, si ricorda che le concessioni del gruppo Autostrade per l'Italia dovranno essere valide ed efficaci.

L'Accordo prevede degli obblighi di indennizzo in capo ad Atlantia e a favore del Consorzio in relazione a due tipologie di contenziosi ("Special Indemnities"):

- a) 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 (per un valore massimo indennizzabile di 459 milioni di euro);
- b) il procedimento penale di natura ambientale, con richiesta di risarcimento danni del Ministero dell'Ambiente (per un valore massimo indennizzabile di 412 milioni di euro).

Con riferimento al punto a), l'Accordo prevede un onere a esclusivo carico di Atlantia nel limite di 150 milioni di euro, oltre il quale, fermo restando il valore massimo indennizzabile pari a 459 milioni di euro, è previsto un meccanismo di condivisione dei rischi tra compratore e venditore con una quota a carico di Atlantia pari al 75%.

#### Notice of claim – Appia Investments S.r.l. e Silk Road Fund

In data 3 e 5 maggio 2021 sono pervenute ad Atlantia, rispettivamente, una "Notice of Claim" da parte di Appia Investments S.r.l. («Appia») e una "Notice of Claim" da parte di Silk Road Fund (azionisti di minoranza di ASPI), per asserita violazione delle rappresentazioni e garanzie rilasciate in occasione della cessione da parte di Atlantia dell'11,94% del capitale sociale di ASPI ai sensi dei rispettivi contratti di compravendita delle azioni (SPA) di ASPI sottoscritti tra le parti nel maggio 2017. Nelle "Notice of Claim", Appia e Silk Road Fund asseriscono che il crollo di una sezione del Ponte Morandi, sebbene avvenuto un anno dopo la vendita, darebbe luogo alla violazione delle dichiarazioni e garanzie rese in sede di vendita. Rispetto alle pretese risarcitorie di Appia e Silk Road, i contratti prevedono comunque un limite al risarcimento del 15% del prezzo pagato per l'acquisto delle rispettive partecipazioni (limite massimo indennizzabile 260 milioni di euro). Le predette limitazioni potrebbero non trovare applicazione in caso di dolo o colpa grave.

Gli SPA prevedono che le parti debbano esperire un tentativo di componimento amichevole, avviato e tuttora in corso. Concluse le procedure di componimento amichevole, in caso di mancato raggiungimento di un accordo, Appia e Silk Road Fund potrebbero avviare l'arbitrato.

Atlantia ha prontamente replicato alle «Notice of Claim» contestandone il fondamento e la genericità del contenuto.

Con il supporto dei legali che assistono la Società, inoltre, è tuttora in corso di svolgimento una valutazione in merito all'idoneità degli eventi dedotti nei Claim a costituire violazione delle dichiarazioni e garanzie rilasciate da Atlantia nello SPA.

#### Autorità di Regolazione dei Trasporti – quantificazione dei ristori Covid-19

Sulla base di una specifica richiesta di AISCAT, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha interessato l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per definire una metodologia chiara ed univoca da applicare a tutte le concessionarie autostradali al fine di una quantificazione dell'entità del ristoro di competenza delle singole concessionarie conseguente alle perdite subite derivanti dall'emergenza sanitaria da Covid-19.

ASPI ha incluso all'interno del PEF, attualmente in corso di approvazione, il ristoro per il periodo di lockdown marzo-giugno 2020. Inoltre, è previsto che l'entità del recupero degli effetti economici progressivi al 31 dicembre 2021, attribuibili all'evento pandemico - determinata secondo i criteri dettati dalle note metodologiche ART e oggetto di asseverazione da parte di una società di revisione - sarà recuperata mediante utilizzo della componente specifica per oneri integrativi in occasione dell'aggiornamento periodico del PEF.

Ai sensi del contratto di cessione della partecipazione di ASPI concluso tra Atlantia ed il Consorzio, quest'ultimo dovrà riconoscere ad Atlantia, nel limite massimo di 264 milioni di euro e in proporzione alla percentuale di possesso detenuta nella partecipata, il 50% del detto ristoro spettante ad Autostrade per l'Italia, in relazione al periodo dal 1 luglio 2020 sino alla prima delle seguenti due date: (i) 31 dicembre 2021 e (ii) la data del Closing e sempre che detto importo sia riconosciuto in via definitiva ad ASPI dal Concedente entro il 31 dicembre 2022.

### Spagna

#### Contenzioso con il Concedente in relazione ad Acesa

Nel 2006 ACESA ha sottoscritto con il Ministerio de Fomento (Concedente) un atto aggiuntivo (approvato con il Regio Decreto 457/2006) contenente un impegno della concessionaria alla realizzazione di lavori di ampliamento sulla tratta AP-7 e altre pattuizioni, tra cui un piano di esenzioni, sconti tariffari e la rinuncia da parte di ACESA alla protezione da eventuali perdite di traffico dovute al miglioramento di viabilità statale alternativa (N-II e CN-340, di seguito "Percorsi alternativi"). La compensazione era basata su un ristoro cash da pagarsi successivamente al termine della concessione, prevista ad agosto 2021, a un tasso di remunerazione fissato. Quale parte del meccanismo di compensazione l'accordo prevedeva anche una garanzia nell'eventualità vi fossero differenze tra il traffico consuntivato e un profilo di crescita stabilito nel Regio Decreto.

I lavori previsti sono stati effettuati da ACESA negli anni 2007 – 2016 per un totale di 558 milioni di euro. Nel frattempo, per effetto dell'andamento del traffico consuntivato, inferiore rispetto a quello ipotizzato, la componente di compensazione relativa al differenziale di traffico è cresciuta in maniera rilevante.

Nel 2011 negli scambi di corrispondenza tra il Concedente e la concessionaria è emersa una difformità di interpretazione relativa alla garanzia di traffico contenuta nell'accordo sottoscritto nel 2006, in base alla quale ACESA ha avviato un procedimento amministrativo.

Nel 2015, non avendo visto riconosciuta la propria interpretazione dell'accordo del 2006, ACESA ha presentato ricorso nei confronti del Concedente, sempre in relazione alla garanzia di traffico prevista dall'accordo.

A seguito dell'iter giudiziario, il 5 giugno 2019, ACESA ha ricevuto la notifica della sentenza della Suprema Corte che – senza entrare nel merito del contenzioso – ha stabilito che l'importo definitivo della compensazione dovuta (i.e. anche la parte relativa alla garanzia di traffico) si sarebbe potuto determinare solo alla scadenza della concessione, avvenuta lo scorso 31 agosto 2021 in conformità al termine previsto nel contratto di concessione.

In data 29 settembre 2021, come previsto dagli accordi, ACESA ha inviato al Concedente una richiesta di compensazione per l'importo definitivo in base a quanto riferito in precedenza (i.e. compensazione legata agli investimenti e compensazione legata alla garanzia di traffico).

La compensazione legata agli investimenti, pari a circa 1,2 miliardi di euro, è contabilizzata nel bilancio del Gruppo. A fine febbraio 2022 il Concedente ha risposto alla richiesta di liquidazione, per la parte legata agli investimenti, stabilendo il pagamento di 1,07 miliardi di euro e contestando circa 130 milioni di euro.

Il Concedente ha contestato la compensazione di traffico, quantificata da Abertis in 4.150 milioni di euro, rifacendosi a una pronuncia del Consiglio dei Ministri del 2017 che aveva ritenuto riconoscibile la sola quota parte della perdita di traffico relativa ai Percorsi alternativi.

Ferma restando la posizione di Abertis sull'interpretazione degli accordi del 2006 il credito relativo alla compensazione del traffico, integralmente svalutato a partire dal 2015, è stato rivalutato al 31 dicembre 2021 per il solo importo legato all'impatto sul traffico dei Percorsi alternativi stimato da terzi indipendenti in 369 milioni di euro.

Per quanto riguarda le differenti interpretazioni tra Abertis e il Concedente in merito sia alla compensazione legata agli investimenti sia alla compensazione legata al traffico previste negli accordi del 2006, Abertis è in attesa della decisione del Tribunale Supremo attesa nel corso dei prossimi due anni.

#### Contenzioso con il Concedente in relazione ad Invicat

Nel 2010, Invicat e la Generalitat de Catalunya (il Concedente) avevano concordato i termini di una compensazione per alcuni investimenti relativi a un tratto dell'autostrada C-32 per un importo di circa 96 milioni di euro mediante un'integrazione al contratto di concessione (Regio Decreto 483/1995).

Le parti avevano inoltre stabilito una compensazione basata sulla garanzia di un certo volume di traffico, da misurarsi mediante la differenza tra il traffico consuntivato (o effettivo) e un profilo di crescita concordato, da calcolarsi successivamente alla scadenza della concessione (31 agosto 2021).



L'accordo è stato integrato nel 2015 da una nuova pattuizione che dettagliava nello specifico gli investimenti per il tratto Blanes-Lloret (circa 65 milioni di euro dei 96 milioni totali). La modifica del 2015 ratificava esplicitamente il meccanismo di compensazione e le modalità di calcolo per i lavori eseguiti o da eseguirsi da parte di Invicat per l'intero periodo di durata della concessione.

Nel giugno 2021, nell'ambito del processo annuale di revisione del bilancio 2020 di Invicat, e diversamente dagli anni precedenti, il Concedente, ha sollevato per la prima volta diverse obiezioni in relazione alle modalità di calcolo della compensazione. Tali rilievi sono stati ribaditi dal Concedente in una relazione inviata a Invicat lo scorso agosto.

A seguito della scadenza della concessione di Invicat il 31 agosto 2021, in data 7 ottobre 2021, Invicat ha inviato al Concedente la richiesta per la liquidazione definitiva della compensazione maturata ai sensi degli accordi firmati per un importo totale circa di 432 milioni di euro.

Il 18 gennaio 2022, il Concedente ha corrisposto a Invicat 66 milioni di euro a titolo di compensazione per gli investimenti effettuati. Tale pagamento è stato effettuato come acconto sull'importo previsto dagli accordi in essere, che è ancora in via di determinazione da parte del Concedente.

Ancorché non vi sia una decisione amministrativa formale relativamente al mancato riconoscimento della compensazione – e ferma restando la posizione di Abertis sull'interpretazione degli accordi – esiste il rischio che Invicat possa ricevere a breve una risposta formale in merito alla non debenza della compensazione relativa alla garanzia di traffico, con conseguente avvio di un iter giudiziale sul tema.

La società ha quindi accantonato 269 milioni di euro corrispondente alla svalutazione integrale del credito residuo iscritto a valere sugli accordi firmati.

## Gruppo Aeroporti di Roma

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

ADR ha impugnato avanti al TAR del Lazio la delibera n. 118 del 1° agosto 2019 dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (di seguito "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», eccependo 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. Infatti, 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.

Con motivi aggiunti, in data 15 ottobre 2020, ADR ha impugnato anche la delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 con cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha concluso il procedimento ed ha approvato i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali allegati alla delibera stessa, confermando, tra l'altro, di ritenersi titolare di un presunto potere di definizione dei diritti stessi anche con riferimento ai gestori, quali ADR, che operano sulla base di un contratto di programma in deroga.

Il 20 maggio 2021, l'ART ha pubblicato la Delibera n. 68/2021 con cui ha (i) differito l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n.136/2020, dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023; (ii) dato l'alternativa ai gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 di: a) avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, o b) previa motivata istanza all'Autorità, proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza anche a valere sull'annualità successiva. L'Autorità, con riferimento agli aeroporti regolati con i contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del D.L. 78/2009 - come Fiumicino e Ciampino - ha precisato che le disposizioni di regolazione economica di cui ai Modelli ex delibera n. 92/2017 sarebbero state suscettibili di applicazione attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi connessi alla revisione delle pattuizioni contrattuali o diverso accordo tra concedente e concessionario.

In ragione dell'intervenuta pubblicazione della delibera di cui sopra, all'udienza del 9 giugno 2021, il Collegio, viste le istanze di parte, ha rinviato entrambe le cause a data da destinarsi.

In virtù di quanto previsto nella Delibera n. 68/2021, l'11 agosto 2021, ADR ha stipulato con il proprio concedente (ENAC), un apposito atto aggiuntivo, 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 normative del Contratto di Programma, senza con ciò rinunciare alle censure mosse con il ricorso avverso la delibera 136/2020.

Successivamente, ART ha fatto pervenire osservazioni critiche rispetto all'atto aggiuntivo stipulato tra ENAC e ADR, e, in data 16 dicembre 2021, in risposta alla richiesta di ADR di avvio della consultazione dell'Utenza per la revisione dei diritti, ha espresso il proprio diniego alla consultazione in quanto, ad avviso dell'Autorità, l'atto aggiuntivo avrebbe dovuto essere recepito in un DPCM.

ADR ha quindi notificato, in data 14 febbraio 2022, un ricorso al TAR Lazio avverso tale diniego, chiedendo al Giudice Amministrativo di annullare il diniego di avvio della consultazione, segnalando la validità ed efficacia dell'atto aggiuntivo sottoscritto. 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.

Il 15 febbraio 2022 ADR ha presentato ad ART istanza di proroga dei diritti aeroportuali definiti per il 2021 a valere sull'annualità 2022 limitatamente al periodo strettamente necessario per la revisione degli stessi per il nuovo periodo regolatorio, essendole stato precluso l'avvio della consultazione richiesto in data 13 dicembre 2021.

Il 18 febbraio 2022, ART ha risposto invitando ADR ad avviare le consultazioni con l'utenza nei termini descritti, riservandosi il diritto di effettuare le valutazioni di propria competenza a valle dell'esito delle consultazioni.

Queste ultime si sono svolte il 28 febbraio 2022 con una previsione tariffaria per il 2022 in continuità con quella in vigore, come peraltro già previsto nella dinamica tariffaria presentata all'ART a metà dicembre 2021 e coerentemente con l'intenzione, già prospettata al mercato, di promuovere una proposizione tariffaria orientata alla stabilità e supportata da regole certe.

## Contrasto al cambiamento climatico – abilitare una mobilità a impatto zero

Nel corso del 2021, le società del Gruppo hanno elaborato un piano di azione pluriennale per la decarbonizzazione (Climate Action Plan), articolando un percorso con target di riduzione delle emissioni dirette a breve, medio e lungo termine che prevede -50% emissioni dirette nette entro il 2030 (vs 2019) e totale azzeramento entro il 2040, con 10 anni di anticipo rispetto all'Accordo di Parigi. Tali target sono stati definiti in linea con la scienza per limitare l'innalzamento della temperatura terrestre entro 1,5 e sono stati sottoposti al processo di validazione da parte di Science Based Target initiative.

Il Climate Action Plan dà attuazione alla strategia di lungo termine della Società in relazione alla transizione energetica dei trasporti e dell'eco-sistema della mobilità nella quale le infrastrutture avranno il ruolo centrale di abilitatore. Il Climate Action Plan affronta un tema materiale per la Società e include la gestione dei rischi derivanti dal cambiamento climatico e il perseguimento delle opportunità derivanti dalla transizione a un'economia a basse emissioni che influenzerà in maniera rilevante il settore in cui la Società opera.

Pur nella consapevolezza che la strategia climatica rientri nell'esclusiva responsabilità del Consiglio di Amministrazione, l'importanza e l'attualità dell'argomento hanno indotto il Consiglio di Amministrazione a sottoporre all'Assemblea il Climate Action Plan per ricevere dai soci un parere non vincolante al riguardo, con l'impegno di dare disclosure annuale nel proprio report Task Force on Climate-Related Financial Disclosures del suo stato di implementazione. Il Piano sarà sottoposto al voto consultivo su base triennale per dare atto dei target raggiunti e delle eventuali modifiche apportate allo stesso nel corso del tempo, in vista dell'evolversi del contesto regolamentare, normativo, tecnologico ed operativo.

## Eventi successivi al 31 dicembre 2021

### Yunex Traffic

Il 17 gennaio 2022 Atlantia ha sottoscritto con il Gruppo Siemens il contratto per l'acquisto di Yunex Traffic, uno dei più importanti operatori globali attivi nell'innovativo settore dell'Intelligent Transport Systems (ITS), per un corrispettivo di 950 milioni di euro (Enterprise Value).

Le infrastrutture e piattaforme di gestione dei flussi di traffico e di mobilità urbana di Yunex Traffic sono utilizzate in oltre 600 città ed in 4 continenti (Europa, Americhe, Asia, Oceania).

L'operazione rappresenta un passaggio fondamentale nell'attuazione delle linee guida di sviluppo strategico in nuove aree adiacenti e sinergiche ai settori core in cui Atlantia è leader (autostrade, aeroporti, mobility digital payments).

Il perfezionamento dell'operazione è previsto nel terzo trimestre del 2022 in attesa dell'ottenimento delle autorizzazioni Antitrust e Foreign Direct Investment richieste.

#### Gender Equality Index

Il 26 gennaio 2022 Atlantia, a seguito dell'avviato percorso di sostenibilità e, in particolare, in tema di Diversity, Equality & Inclusion, è stata inserita, per la prima volta, nel Gender Equality Index di Bloomberg, indice che misura le performance sui temi della parità di genere e la qualità e la trasparenza della loro rendicontazione pubblica.

L'indice racchiude 418 grandi aziende a livello mondiale, valutate come le più impegnate a favorire la trasparenza di trattamento e a creare un contesto di lavoro equo.

#### ESG Risk Rating di Sustainalytics

Il 27 gennaio 2022 Sustainalytics ha migliorato il risk rating sugli aspetti ESG di Atlantia, portandolo a 14,7 punti in area "low risk".

#### Cessione di Lusoponte

Il 10 febbraio è stato perfezionato il closing dell'operazione di cessione della partecipazione di minoranza nella concessionaria portoghese Lusoponte (pari al 17,21% del capitale e dei diritti di voto) in favore di Lineas Concessões De Transportes S.A. e VINCI Highways SAS.

Le due società acquirenti, già azioniste di Lusoponte, hanno fatto valere il diritto di prelazione (ad esse spettante in base ai patti parasociali in vigore) relativo all'acquisto delle quote azionarie.

L'incasso al closing per la cessione è pari a 54 milioni di euro, inclusa la ticking fee e al netto dei dividendi ricevuti dalla data del signing.

#### AP7 agreement – Acesa

In relazione al Regio Decreto 457 del 2006 sottoscritto tra Acesa e il Ministerio de Fomento spagnolo, in data 18 febbraio il Consiglio dei Ministri ha approvato il pagamento della compensazione legata agli investimenti per l'ammontare di 1,07 miliardi di euro, contestando un ammontare di 130 milioni di euro. In data 25 febbraio Abertis ha incassato la somma di 1,07 miliardi di euro.

#### Atlantia cresce in Volocopter

Il 4 marzo 2022 Atlantia ha preso parte a un nuovo round di finanziamento (Serie E) di Volocopter, società tedesca leader nella Urban Air Mobility, con un ulteriore investimento di 35 milioni di euro, che segue la sottoscrizione dell'aumento di capitale di Volocopter di 15 milioni di euro del marzo 2021.

## Convocazione Assemblea

Il Consiglio di Amministrazione ha infine deliberato di convocare l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia in sede ordinaria per il giorno 29 aprile 2022.

L'assemblea sarà convocata per:

**1. approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 di Atlantia S.p.A. ed esaminare la Relazione Annuale Integrata e il bilancio consolidato al 31 dicembre 2021**

**2. deliberare in merito alla destinazione dell'utile di esercizio 2021 e la distribuzione del dividendo**

con la proposta all'assemblea di destinare l'utile dell'esercizio 2021 di euro 1.169.471.170, tenuto conto delle azioni in circolazione al 10 marzo 2022, pari a n. 818.824.297, come segue:

- alla distribuzione di un dividendo pari a euro 0,74 per ciascuna azione, per un totale complessivo stimato pari a euro 605.929.980, ponendolo in pagamento, al lordo delle eventuali ritenute di legge, a decorrere dal 25 maggio 2022, con "data stacco" della cedola n. 34 coincidente con il 23 maggio 2022 e data di legittimazione ("record date") coincidente con il 24 maggio 2022. Alla distribuzione del dividendo non concorrono, ai sensi di legge, le azioni proprie che risulteranno in portafoglio alla record date fatto salvo il regime di quelle che risulteranno effettivamente assegnate, in virtù dei vigenti piani di incentivazione.
- alla riserva disponibile "Utili portati a nuovo", per la residua quota dell'utile di esercizio, stimato in euro 563.541.190.

**3. deliberare in merito alla determinazione del numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione, la durata del mandato, la nomina degli Amministratori, del Presidente del Consiglio di Amministrazione e la determinazione dei compensi spettanti agli stessi.**

**4. deliberare in merito all'approvazione di un piano di azionariato a favore dei dipendenti aventi ad oggetto azioni ordinarie di Atlantia S.p.A., denominato Piano di Azionariato Diffuso 2022-2027**

il Piano ha ad oggetto l'assegnazione gratuita di azioni ordinarie Atlantia a tutti i lavoratori della Società senza alcuna eccezione nell'ambito di tre cicli di assegnazione di durata triennale (2022, 2023, 2024) e di tre successivi cicli di matching (2025, 2026, 2027). Il Piano sarà realizzato attraverso l'utilizzo di un massimo di n. 100.000 Azioni proprie già detenute in portafoglio dalla Società. L'adozione del Piano si pone l'obiettivo di favorire la partecipazione azionaria dei dipendenti in modo strutturale e continuativo nel tempo, quale attestazione del ruolo da protagonisti dei dipendenti nel conseguimento dei risultati aziendali, rendendoli compartecipi della creazione di valore e rafforzandone il senso di appartenenza.

Per una descrizione dettagliata del piano si rinvia al documento informativo, redatto ai sensi dell'art. 114-bis del Testo Unico della Finanza e dell'art. 84-bis del Regolamento Emittenti Consob, che sarà messo a disposizione del pubblico nei termini di legge.

**5. deliberare in merito alla Relazione sulla Politica in materia di Remunerazione 2022 e sui Compensi Corrisposti 2021 redatta ai sensi dell'art. 123-ter del Decreto Legislativo del 24 febbraio 1998 n. 58**

l'Assemblea è chiamata ad assumere (i) una delibera vincolante sulla prima sezione della relazione stessa, che illustra la politica proposta dalla Società per l'esercizio 2022; (ii) una delibera non vincolante sulla seconda sezione della relazione stessa, che illustra i compensi corrisposti nell'esercizio 2021, evidenziandone la coerenza con la politica relativa all'esercizio di riferimento.

**6. richiedere ai soci di esprimere il proprio voto consultivo sul Climate Action Plan (Piano di Transizione Climatica)**

La documentazione relativa agli argomenti all'ordine del giorno dell'Assemblea, prevista dalla normativa vigente, sarà messa a disposizione del pubblico nei termini di legge.

## 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 evidenzia inoltre che nel presente Comunicato, in aggiunta agli indicatori finanziari convenzionali previsti dagli IFRS, sono presentati alcuni indicatori alternativi di performance al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economico-finanziaria e patrimoniale. Tali indicatori sono calcolati secondo le usuali prassi di mercato. L'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 dicembre 2021, secondo quanto richiesto dalla Consob nel "Richiamo di attenzione n. 5/21", come previsto dalla rappresentazione indicata negli Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del Regolamento UE 2017/1129 (c.d. "Regolamento sul Prospetto") pubblicati dall'ESMA, è pari a 40.674 milioni di euro (45.071 milioni di euro al 31 dicembre 2020).

### Indicatori Alternativi di Performance

Nel presente Comunicato stampa sono presentati prospetti contabili riclassificati diversi dai prospetti contabili ufficiali che includono pertanto alcuni indicatori e voci derivanti da grandezze economico-finanziarie e patrimoniali elaborate e presentate in applicazione dei principi contabili internazionali IFRS e identificabili quindi come IAP.

In applicazione della Comunicazione Consob del 3 dicembre 2015, che recepisce in Italia gli orientamenti emessi dall'ESMA, nel seguito si descrivono i criteri utilizzati nell'elaborazione dei principali Indicatori Alternativi di Performance ("IAP").

Gli IAP riportati nel presente Comunicato Stampa non hanno subito variazioni rispetto a quelli presentati nella Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2021 ad eccezione del "Debito Finanziario Netto" come successivamente dettagliato.

Nel seguito sono elencati i principali IAP con una descrizione e la riconciliazione degli stessi con i corrispondenti dati ufficiali:

- a) **"Ricavi operativi"**: includono i ricavi da pedaggio, i ricavi per servizi aeronautici e gli altri ricavi operativi e si differenziano dai ricavi del prospetto di conto economico ufficiale consolidato in quanto escludono i ricavi per servizi di costruzione, rilevati ai sensi dell'IFRIC 12 che sono presentati nel prospetto riclassificato a riduzione delle rispettive voci dei costi operativi e degli oneri finanziari;
- b) **"Margine operativo lordo (EBITDA)"**: è l'indicatore sintetico della redditività lorda derivante dalla gestione operativa, determinato sottraendo dai ricavi operativi i costi operativi, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore, accantonamenti al fondo rinnovo dei beni in concessione;
- c) **"Margine operativo (EBIT)"**: è calcolato sottraendo dall'EBITDA gli ammortamenti, le svalutazioni e i ripristini di valore, accantonamenti al fondo rinnovo dei beni in concessione e gli altri stanziamenti rettificativi;
- d) **"Capitale investito netto"**: ammontare complessivo delle attività e passività non finanziarie;
- e) **"Indebitamento finanziario netto"**: comprende le "Passività finanziarie correnti e non correnti", al netto delle "Attività finanziarie correnti e non correnti" e delle "Disponibilità liquide e mezzi equivalenti";
- f) **"Debito finanziario netto"**: l'indicatore è stato ridefinito escludendo dall'indebitamento finanziario netto il valore delle attività finanziarie collegate ai diritti concessori a breve e a medio-lungo termine.
- g) **"Investimenti"**: rappresenta l'indicatore degli investimenti complessivi connessi allo sviluppo dei business del Gruppo Atlantia e della Società rappresentati nei flussi finanziari per investimenti nelle attività in concessione e in altri beni immateriali e materiali, escludendo gli investimenti in partecipazioni. Si segnala che, rispetto all'esercizio precedente, è stata esclusa l'iscrizione dei diritti d'uso IFRS 16; conseguentemente, i dati comparativi sono stati rideterminati;
- h) **"FFO-Cash Flow Operativo"**: è l'indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. L'FFO-Cash Flow Operativo è determinato come: utile dell'esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività + accantonamenti di fondi - rilasci per eccedenze e utilizzi di fondi operativi + 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 rilevata nel conto economico +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione di attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- imposte differite/anticipate rilevate nel conto economico.

### Risultati di Atlantia S.p.A.

I valori riportati all'interno del paragrafo "Risultati economici, finanziari e patrimoniali di Atlantia S.p.A." sono desunti dal progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società in data 10 marzo 2021. L'indebitamento finanziario netto di Atlantia S.p.A. al 31 dicembre 2021, secondo quanto richiesto dalla Consob nel "Richiamo di attenzione n. 5/21", come previsto dalla rappresentazione indicata negli Orientamenti in materia di obblighi di informativa ai sensi del Regolamento UE 2017/1129 (c.d. "Regolamento sul Prospetto") pubblicati dall'ESMA, è pari a 2.850 milioni di euro (5.119 milioni di euro al 31 dicembre 2020).

### 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, l'allocazione delle risorse e l'analisi dei risultati dello stesso.

A seguito della sottoscrizione dell'accordo di cessione dell'intera partecipazione detenuta in Autostrade per l'Italia, il contributo ai valori consolidati del gruppo Autostrade per l'Italia è presentato come discontinued operations e quindi escluso dai settori operativi del Gruppo. Pertanto, il contributo del Gruppo ASPI è incluso esclusivamente nell'FFO, Investimenti e Debito finanziario netto.