

Il Consiglio di Amministrazione approva la Relazione Annuale Integrata per l'esercizio 2025 del Gruppo Autostrade per l'Italia

Highlights 2025

- Nel 2025 è stato dato ulteriore impulso alle attività di investimento e manutenzione, con una spesa di 2,5 miliardi di euro per l'ammodernamento, la manutenzione e gli interventi sui nodi strategici della rete; per l'anno in corso, si prevede un ammontare in linea con quanto eseguito nel 2025.
- Fra i principali interventi realizzati nel 2025, l'avanzamento del piano di ammodernamento della rete per oltre 1,3 miliardi di euro. Si segnala inoltre la prosecuzione dell'ampliamento del tratto toscano della A1 tra Firenze Sud-Incisa, la riqualifica del tratto Barberino-Firenze Nord, oltre alle attività propedeutiche del tunnel subportuale di Genova.
- Il traffico sulla rete registra nel 2025 una crescita dell'1,5%, confermando il ruolo strategico della rete autostradale nel sistema Paese per la mobilità delle persone e la logistica delle merci.
- La sicurezza degli utenti, dei lavoratori e delle infrastrutture della rete rappresenta l'elemento cardine della strategia del Gruppo. In quest'ottica prosegue l'impegno nello

sviluppo di soluzioni orientate a una mobilità sempre più sicura e tecnologicamente avanzata.

- **In linea con la strategia di lungo periodo del Gruppo e gli obiettivi fissati nel Climate Transition Plan, prosegue il percorso verso un modello di business sempre più sostenibile, come confermato dal miglioramento dei rating ESG.**
- **Solida struttura finanziaria confermata da metriche creditizie più conservative rispetto alle soglie fissate dalle agenzie per il rating attuale e una riserva di liquidità in ulteriore miglioramento, a testimonianza del forte impegno al mantenimento di un profilo investment grade per supportare il futuro piano di investimenti del Gruppo.**

Principali risultati consolidati 2025

- **Ricavi operativi pari a 4.543 milioni di euro, costi operativi pari a 1.952 milioni di euro.**
- **EBITDA⁽¹⁾ pari a 2.604 milioni di euro, sostanzialmente in linea rispetto al 2024.**
- **EBITDA cash pari a 2.445 milioni di euro, in aumento di 39 milioni di euro rispetto al 2024.**
- **Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo pari a 965 milioni di euro con una diminuzione di 91 milioni di euro rispetto al 2024, principalmente dovuta alla crescita degli ammortamenti legati alla progressione degli investimenti.**
- **Il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea la distribuzione di un dividendo pari a circa 258 milioni di euro sull'utile del 2025.**
- **Cash Flow Operativo (FFO) generato nel 2025 pari a 1.745 milioni di euro.**
- **Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2025 pari a 10,8 miliardi di euro e 6,6 miliardi di euro di disponibilità finanziarie e linee di credito committed.**

Roma, 20 marzo 2026 – Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia S.p.A. ("ASPI"), riunitosi in data odierna sotto la Presidenza di Antonino Turicchi, ha esaminato e approvato la Relazione Annuale Integrata 2025 – comprendente la relazione sulla gestione (inclusiva della rendicontazione di sostenibilità), il bilancio consolidato e il progetto di bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025 – che sarà pubblicata entro i termini previsti dalla normativa di riferimento, unitamente agli esiti dell'attività di revisione in corso di svolgimento.

La Relazione Annuale in formato integrato⁽²⁾ offre una visione completa dei risultati conseguiti dal Gruppo nel 2025, presentando a tutti gli Stakeholder le informazioni finanziarie e quelle relative alla sostenibilità.

⁽¹⁾ Nel presente comunicato sono presentati e commentati, in aggiunta ai dati dei prospetti contabili consolidati ufficiali, Indicatori Alternativi di Performance ("IAP"), descritti in dettaglio nelle Note metodologiche. Alcuni IAP sono presentati anche al netto di talune rettifiche operate ai fini di un confronto omogeneo nel tempo dei risultati consolidati – definite anche "Variazioni su base omogenea".

⁽²⁾ Redatta ai sensi del Decreto Legislativo n. 125/2024 di attuazione della Direttiva 2022/2464/UE (c.d. Corporate Sustainability Reporting Directive).

Potenziamento e Ammodernamento della Rete

Nel 2025 per il piano di manutenzione e investimenti sono stati spesi complessivamente 2,5 miliardi di euro, confermando l'impegno del Gruppo nel piano di ammodernamento e potenziamento della rete, colonna portante per la mobilità del Paese.

Milioni di euro	2025	2024
Investimenti operativi ^(*)	1.946	2.089
Investimenti non remunerati	70	47
Costi di manutenzione	513	450
Totale investimenti e manutenzioni del Gruppo	2.529	2.586

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

Fra i principali interventi realizzati nell'esercizio, si segnalano:

- l'avanzamento del piano di ammodernamento della rete, con oltre 1,3 miliardi di euro, finalizzato ad aumentare la resilienza e la vita utile delle infrastrutture, allineando, al contempo, le infrastrutture agli standard previsti dalle recenti normative;
- gli interventi su nodi strategici della rete, con un investimento di 415 milioni di euro nel 2025 e in particolare il proseguimento dei lavori di ampliamento del tratto toscano della A1 sulla tratta Firenze sud – Incisa, i lavori di riqualifica lungo il tratto Barberino-Firenze Nord, i lavori sulla tangenziale di Modena e le attività propedeutiche alla realizzazione del tunnel subportuale di Genova;
- gli interventi per la manutenzione della rete, con un costo di 513 milioni di euro nel 2025, connessi agli interventi sulle infrastrutture, alle misure integrative di sicurezza nei cantieri, ad interventi su barriere di sicurezza, nonché agli interventi di ripristino effettuati a seguito degli eventi alluvionali verificatisi negli anni precedenti.

Si segnala inoltre che:

- a valle dell'approvazione del progetto esecutivo del tunnel subportuale da parte del Concedente e del completamento delle attività propedeutiche, il 27 gennaio 2026 è stato pubblicato da Autostrade per l'Italia il bando di gara per la realizzazione del tunnel subportuale, opera strategica per Genova;

- il 4 marzo 2026 è stato inaugurato sulla autostrada A30 Caserta-Salerno il nuovo svincolo di Maddaloni, infrastruttura strategica non solo per il commercio e la logistica ma anche per ridurre l'impatto della viabilità ordinaria, con benefici anche sotto il profilo ambientale;
- sempre a marzo 2026, nel tratto toscano dell'A1 interessato dal progetto di ampliamento a tre corsie tra Firenze Sud e Incisa, è stato aperto al traffico il nuovo viadotto Ribuio, infrastruttura che consente di avviare i lavori di riqualificazione del tracciato storico dell'A1.

Andamento del traffico

Nel 2025 il traffico sulla rete del Gruppo è cresciuto complessivamente del +1,5% rispetto al 2024, escludendo gli effetti legati all'anno bisestile del 2024, il traffico registra un incremento del +1,8%. In particolare, i veicoli a "3 o più assi" crescono dell'1,7% e i veicoli a "2 assi" dell'1,5%.

Traffico sulla rete del Gruppo nel 2025

CONCESSIONARIA	MILIONI DI KM PERCORSI			Variazione % vs anno 2024
	VEICOLI A	VEICOLI A	VEICOLI	
	2 ASSI	3+ ASSI	TOTALI	
Autostrade per l'Italia	43.549	7.392	50.940	1,5%
Tangenziale di Napoli	821	14	835	0,1%
Società Autostrada Tirrenica	302	31	333	2,8%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	100	13	113	5,8%
Traforo del Monte Bianco ^(*)	7	2	9	3,0%
TOTALE	44.778	7.452	52.230	1,5%

(*) Il Traforo del Monte Bianco è stato chiuso dall'1.9.2025 al 12.12.2025 e dal 2.9.2024 al 16.12.2024.

Sostenibilità sicurezza e innovazione

Nel 2025 sono state intraprese le seguenti principali iniziative di sostenibilità, innovazione e digitalizzazione:

- attivazione, a partire da marzo 2025, di dispositivi Tutor di ultima generazione su 26 nuove tratte della rete di Autostrade per l'Italia gestiti in collaborazione con la Polizia di Stato. Grazie al posizionamento degli ultimi dispositivi, la rete ASPI vede complessivamente 178 tratte autostradali coperte da Tutor per un totale di 1.800 km;
- primo test di un'auto a guida autonoma sulla Tangenziale di Napoli in condizioni di traffico reale promosso dall'Osservatorio Smart Road del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Gruppo Autostrade per l'Italia;
- entrata in esercizio del Travelling Control Center (TCC). Il TCC opera attraverso una flotta di veicoli equipaggiati con telecamere frontali e laterali collegate a un avanzato sistema di calcolo a bordo;
- avviata tramite Movyon una sperimentazione innovativa di analisi del comportamento del guidatore in autostrada in prossimità dei cantieri, grazie a un simulatore di guida a realtà aumentata, con l'obiettivo di aumentare ulteriormente la sicurezza dei viaggiatori;
- grazie alla quarta corsia dinamica realizzata lungo il tratto milanese dell'autostrada A4 Milano-Brescia, Autostrade per l'Italia si è aggiudicata nel 2025 il premio SDG's Awards nella categoria ESG;
- riduzione delle emissioni Scope 1 + Scope 2 market based (-9% vs 2024) principalmente attribuibile al minor utilizzo di energia da fonti fossili nei cantieri e al crescente ricorso a fonti energetiche alternative.

Si segnala inoltre che nel 2025 si è registrato il minimo storico del tasso di incidentalità sulla rete gestita da Autostrade, continuando a contribuire efficacemente all'obiettivo di lungo periodo definito a livello UE (la cosiddetta "Vision Zero").

L'impegno del Gruppo ASPI nell'attuazione della strategia in ambito ambientale, sociale e di governance trova infine conferma nel miglioramento dei rating ESG.

Andamento economico-finanziario del Gruppo

Gestione economica consolidata

Il **“Totale ricavi operativi”** del 2025 è pari a 4.543 milioni di euro e si incrementa di 156 milioni di euro rispetto al 2024; è così composto:

- a) **“Ricavi da pedaggio”** 4.073 milioni di euro⁽³⁾ in aumento di 129 milioni di euro rispetto al 2024 principalmente per l'incremento dei volumi di traffico (+1,5%) e per l'incremento tariffario riconosciuto dal Concedente ad Autostrade per l'Italia dell'1,8%;
- b) **“Altri ricavi operativi”** pari a 470 milioni di euro, si incrementano di 27 milioni rispetto al 2024 su cui incidono le maggiori attività verso terzi di Movyon.

I **“Costi operativi”** ammontano a 1.952 milioni di euro, in crescita di 156 milioni di euro rispetto al 2024. La crescita è riconducibile ai maggiori costi di manutenzione oltre all'incremento dei costi sostenuti dalle società di ingegneria e costruzione per attività di investimento.

Il **“Margine operativo lordo (EBITDA)”**, pari a 2.604 milioni di euro risulta sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente, in aumento di 68 milioni di euro su base omogenea. L'EBITDA Cash è pari a 2.445 milioni di euro, in aumento di 39 milioni di euro rispetto al 2024.

Gli **“Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi”** sono pari a 929 milioni di euro e si incrementano di 119 milioni di euro rispetto al 2024 in relazione essenzialmente al maggior valore dei diritti concessori legato alla progressione degli investimenti.

Gli **“Oneri finanziari netti”**, pari a 323 milioni di euro, aumentano di 29 milioni di euro rispetto al 2024 per effetto dei minori interessi attivi sulla liquidità investita, delle maggiori plusvalenze nel 2025 derivante da cessione di asset e di maggiori oneri finanziari da attualizzazione dei fondi per l'incremento dei tassi presi a riferimento.

Gli **“Oneri fiscali”** sono pari a 389 milioni di euro. La voce registra un decremento di 44 milioni di euro rispetto al 2024 essenzialmente per effetto del minor risultato ante imposte a sua volta riconducibile a maggiori ammortamenti e oneri finanziari netti.

L'**“Utile dell'esercizio”**, pari a 963 milioni di euro, si decrementa di 102 milioni di euro rispetto al 2024 (1.065 milioni di euro). Su base omogenea l'utile dell'esercizio si decrementa di 36 milioni di euro.

⁽³⁾ La voce include una componente non monetaria connessa agli sconti e alle esenzioni all'utenza, pari a 61 milioni di euro nel 2025 (119 milioni di euro nel 2024). Sono inoltre inclusi 396 milioni di euro di maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce “oneri concessori”.

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Al 31 dicembre 2025 il **“Patrimonio netto”** ammonta a 3.782 milioni di euro con un incremento di 194 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2024. In particolare, il **“Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo”**, pari a 3.470 milioni di euro, presenta un incremento complessivo pari a 182 milioni di euro per effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio (943 milioni di euro), parzialmente compensato dalla deliberazione di dividendi agli azionisti di Autostrade per l'Italia (790 milioni di euro di cui distribuiti 648 milioni di euro).

L'**“Indebitamento finanziario netto”** è pari a 10.784 milioni di euro al 31 dicembre 2025, in aumento rispetto al 31 dicembre 2024 (9.918 milioni di euro) principalmente per l'incremento delle passività finanziarie di 635 milioni di euro e la diminuzione di disponibilità liquide di 195 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024.

Il **“Flusso finanziario netto assorbito nell'esercizio”** del 2025 è pari a 803 milioni di euro (597 milioni di euro nel 2024), a fronte di un **“Flusso di cassa operativo”** (FFO) pari a 1.745 milioni di euro.

Principali caratteristiche dell'indebitamento finanziario

Durata media residua	5 anni
Costo medio della provvista	3%
Quota del debito a tasso fisso	85%

Nel corso dell'esercizio, il Gruppo ha ulteriormente rafforzato la propria posizione di liquidità grazie ad un nuovo collocamento di prestiti obbligazionari Sustainability-Linked per 500 milioni di euro e alla sottoscrizione di nuove linee bilaterali con primari istituti finanziari. Queste operazioni hanno consentito di incrementare in modo significativo la riserva di liquidità. Al 31 dicembre 2025, la Società dispone di una riserva di liquidità pari a 6.644 milioni di euro composta principalmente da linee di credito non utilizzate.

	31/12/2025	31/12/2024
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.249	1.444
Linee di credito non utilizzate ^(*)	5.395	3.993
Totale riserva di liquidità	6.644	5.437

^(*) Di cui linee Sustainability-Linked per 4.175 milioni di euro nel 2025 e 3.325 milioni di euro nel 2024.

Eventi significativi in ambito legale e concessorio

Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia

Il 23 luglio 2025, Autostrade per l'Italia ha ricevuto una lettera dal Concedente in cui veniva comunicata la restituzione della proposta di Piano economico finanziario (PEF) presentata a luglio 2024, relativa all'aggiornamento quinquennale del PEF per il periodo 2025-2029.

A valle delle successive interlocuzioni, in data 17 marzo 2026 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato una nuova proposta di aggiornamento di PEF, predisposto considerando tutti gli strumenti di riequilibrio al fine di contenere gli incrementi tariffari.

Grazie a soluzioni di ottimizzazione degli interventi, la nuova proposta di PEF include un piano di investimenti per l'ammodernamento e il potenziamento della rete in concessione da circa 30 miliardi di euro dal 2020⁽⁴⁾, coniugando risposte aggiornate alle esigenze trasportistiche, con un impatto maggiormente sostenibile anche sui livelli tariffari, rispetto al piano della proposta di PEF sottoposta nel luglio 2024.

⁽⁴⁾ Tra il 2020 e il 2025 Autostrade ha già realizzato 6,7 miliardi di euro di investimenti.

Indagine della Procura di Roma relativa ad una presunta non corretta allocazione nei bilanci di esercizio dal 2017 al 2022 di alcune opere autostradali

Avanti alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma è pendente, con avviso di conclusione delle indagini preliminari notificato in data 4 marzo 2026, un procedimento nei confronti di componenti dell'organo amministrativo e del collegio sindacale che si sono avvicendati nel periodo 2017-2022, per i reati di (i) false comunicazioni sociali, (ii) manipolazione del mercato e (iii) ostacolo all'esercizio delle funzioni delle Autorità pubbliche di vigilanza in relazione all'approvazione di bilanci, relazioni ed altre comunicazioni sociali dirette ai soci ed al pubblico redatti – secondo l'ipotesi d'accusa – in violazione della direttiva c.d. Costa Ciampi (Direttiva Ministeriale n. 283 del 20.10.1998, nel prosieguo anche "Direttiva") e degli artt. 2423 e ss c.c. per non aver previsto "l'accantonamento di un apposito fondo avente ad oggetto i maggiori introiti derivanti dall'incremento delle tariffe riconosciuto per effetto della delibera CIPE del 20 dicembre 1996 per alcune opere non eseguite previste nei piani di investimento".

In base al d.lgs 231/2001 la Società è sottoposta ad indagini per la presunta violazione degli articoli 25 ter, co. 1 lett. b) ed s), e 25 sexies. La contestazione riguarda i bilanci di esercizio dal 2017 al 2022 (anche per via dei riflessi rivenienti dai precedenti bilanci).

La contestazione provvisoria ruota sul presunto obbligo di effettuare accantonamenti, asseritamente previsti dalla Direttiva, per un importo complessivamente pari a circa 472 milioni di euro, nel periodo 1997-2006, importo che si sarebbe poi rivalutato, in base al tasso d'inflazione effettivo, nel periodo 2007-2022 sino a 611,5 milioni di euro (660 milioni di euro circa al 31 dicembre 2025, in ipotesi di applicazione del tasso di inflazione effettivo degli anni 2023-2025). Tali importi sono stati stimati dai consulenti tecnici della Procura della Repubblica le cui relazioni (qualificate espressamente ancora come 'preliminari') sono state messe a disposizione della Società alla fine del mese di dicembre 2024.

Per effetto di tale ricostruzione, con riguardo ad ogni bilancio di esercizio del periodo indicato dall'accusa, la Procura contesta di (i) non aver ottemperato agli obblighi, previsti dalla Direttiva, di appostare nel conto economico, alla voce 'costi della produzione', a titolo 'altri accantonamenti', gli accantonamenti per i maggiori introiti conseguiti dall'incremento delle tariffe per opere non eseguite benché previste nei piani di investimento, esponendo così falsamente nel conto economico, alla voce "risultato prima delle imposte", a titolo di utile di esercizio, importi superiori rispetto a quelli effettivamente maturati; (ii) di non aver alimentato, con quote annuali pari ai maggiori introiti, un fondo, esponendo così, falsamente, nello stato patrimoniale un patrimonio netto indebitamente maggiorato.

Alla luce dell'analisi della documentazione ottenuta nel dicembre 2024 e della ricostruzione effettuata dalle strutture tecniche della Società con l'ausilio di autorevoli consulenti legali e tecnici, si evidenzia che:

- la Direttiva Costa Ciampi non ha efficacia diretta nei confronti dei concessionari in quanto si limita a dettare le condizioni alle quali devono essere stipulate le future concessioni (come chiarito

anche dal nome attribuito dal ministero competente allo strumento impiegato, ovvero “Direttiva”). Tale assunto trova conferma anche nell’articolo 5, rubricato non a caso “Nuove Concessioni”, il quale non è applicabile alle opere individuate nella contestazione (i.e., quelle assentite nella Convenzione Unica del 1997) ma esclusivamente alle nuove opere comprese nell’oggetto delle concessioni sottoscritte in epoca successiva all’entrata in vigore della Direttiva stessa;

- non vi sono evidenze che la Società abbia conseguito o conseguirà maggiori introiti connessi a specifici incrementi tariffari per la prevista realizzazione degli investimenti assentiti nella Convenzione Unica del 1997, come risulta da una ricostruzione cronologica dei contenuti degli atti convenzionali che si sono susseguiti a partire dal 1997 fino alla Convenzione Unica del 2007 e dai bilanci di ASPI;

- le stime sviluppate dai consulenti della Procura della Repubblica - per individuare il presunto mancato accantonamento di un fondo - appaiono arbitrarie (e dunque non basate sugli algoritmi previsti nella Direttiva Costa-Ciampi, ma su una immotivata e soggettiva reinterpretazione della stessa, con ciò confermando la tesi della non applicabilità delle sue previsioni al caso di specie). Successivamente, a fine marzo 2025 è stato notificato, fra gli altri, anche alla Società l’avviso di proroga delle indagini per ulteriori sei mesi richiesta dal Pubblico Ministero al Giudice delle indagini preliminari.

Nel mese di settembre 2025 i Pubblici Ministeri, a seguito di richiesta dei legali, hanno reso disponibili nuovi documenti acquisiti nell’ambito delle indagini, fra i quali vi è un ulteriore elaborato dei consulenti d’accusa ‘di replica’ alla nota tecnica redatta dalle strutture della Società e depositata agli atti del procedimento dal precedente amministratore delegato. In estrema sintesi, con il loro elaborato i Consulenti Tecnici del Pubblico Ministero insistono nel ritenere che, in caso di mancata realizzazione degli investimenti, la componente dei ricavi tariffari legata alla remunerazione del capitale investito debba essere accantonata in apposito fondo e che tale obbligo discenderebbe dall’articolo 2423 bis c.c. (non più invece direttamente dalla Direttiva Costa Ciampi, come avevano preteso di sostenere invece nel loro elaborato precedente), a mente del quale devono essere indicati in bilancio esclusivamente gli utili realizzati alla chiusura dell’esercizio tenendo conto dei proventi e degli oneri di competenza dell’esercizio. In ogni caso i Consulenti d’accusa danno atto che con la nuova Convenzione del 2007 (i.e. articolo 12 che disciplina il trattamento dei benefici finanziari da ritardata esecuzione degli investimenti) *“è stato, dal punto di vista contabile, sanato il vantaggio ottenuto dal concessionario a seguito della mancata o ritardata esecuzione degli investimenti”*.

In data 2 febbraio 2026, la Società ha depositato in Procura una nota tecnica, redatta dai due Consulenti Tecnici dalla stessa nominati, in cui si espongono le argomentazioni a sostegno dell’infondatezza delle tesi espresse dai CT della Procura nel loro ultimo elaborato. In data 4 marzo 2026 la Procura della Repubblica – come già anticipato – ha notificato alla Società l’avviso di conclusione delle indagini ex art. 415 bis c.p.p.

Ad oggi, sulla base della documentazione sino ad ora disponibile e del motivato parere di autorevoli professionisti incaricati dalla Società, non si ravvisano motivi per ritenere fondate - nei loro presupposti e nei loro sviluppi applicativi - le contestazioni provvisorie mosse dai consulenti dell'Ufficio di Procura con riferimento ai presunti mancati accantonamenti e all'attuale consistenza della corrispondente presunta mancata appostazione di un fondo, con conseguente pari riduzione del patrimonio netto contabile della Società. In ogni caso, si precisa che la quota disponibile delle riserve di patrimonio netto disponibili al 31 dicembre 2025 comprensive dell'utile dell'esercizio 2025, anche tenendo conto della proposta di destinazione dello stesso, ammonta a 1.460 milioni di euro, il cui importo è ben superiore rispetto a quanto contestato.

Altre informazioni

Il pagamento della seconda tranche del dividendo a valere sugli utili dell'esercizio 2024 per 142 milioni di euro, come deliberato dall'Assemblea degli Azionisti del 24 luglio 2025, è stato fissato per il 20 marzo 2026.

Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza

Nel 2026 il Gruppo Autostrade per l'Italia proseguirà con determinazione nel proprio percorso, impegnandosi per assicurare i più elevati standard di sicurezza degli utenti, dei lavoratori e della rete; in parallelo, il Gruppo proseguirà nell'attuazione degli investimenti e nello sviluppo di soluzioni orientate a una mobilità sempre più sostenibile e tecnologicamente avanzata.

Per l'anno in corso proseguiranno i programmi di investimento e manutenzione, con risorse complessive pari a circa 2,4 miliardi di euro a livello di Gruppo, finalizzate all'ammodernamento delle infrastrutture, al fine di estenderne la vita utile e renderle più sicure e resilienti, e al potenziamento dei nodi più strategici della rete. Tale significativo livello di investimenti assicura l'avanzamento dei programmi pluriennali, integrando interventi infrastrutturali e innovazione tecnologica. Tecnologia e infrastrutture operano infatti in modo sempre più integrato per garantire resilienza, sicurezza e elevati livelli di performance di una rete autostradale strategica per il Paese.

Si stima che i volumi di traffico sulla rete di Autostrade per l'Italia possano crescere nell'anno 2026 di circa l'1%, salvo impatti derivanti dal contesto macroeconomico e geopolitico incerto.

Allo stato attuale non è possibile formulare una stima sulla tempistica di completamento dell'iter di approvazione della nuova proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) approvata il 17 marzo 2026 dal Consiglio di Amministrazione della Società.

A supporto della disciplina finanziaria perseguita e del focus sulla solidità della struttura finanziaria, anche per il 2026 la Società conferma una policy finanziaria conservativa che prevede un limite minimo pari al 12.5% per il leverage ratio - misurato come rapporto tra FFO ("Funds from

Operations”) e Debito Finanziario Lordo e un limite massimo pari a 5.25x per il ratio Debito Finanziario Netto / Cash EBITDA, metriche più conservative rispetto alle soglie fissate dalle agenzie per il rating attuale.

Il perseguimento degli obiettivi aziendali dovrà essere coerente con il mantenimento di un profilo finanziario riconosciuto come investment grade dalle principali agenzie di rating e la Società assicurerà l'adozione di tutte le misure necessarie a salvaguardare tale profilo.

Assemblea dei Soci

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di convocare l'Assemblea dei Soci per il giorno 23 aprile 2026 per l'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2025, dal quale risulta un utile d'esercizio pari a circa 925,6 milioni di euro, da destinare:

- alla distribuzione di dividendi, con valuta 23 aprile 2026, per 258,2 milioni di euro (pari al 27,9% dell'utile del 2025).
- a utili portati a nuovo, la residua quota di 667,4 milioni di euro.

* * *

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

Principali risultati per settore operativo

Nel Gruppo Autostrade per l'Italia sono stati individuati i seguenti settori operativi al fine di valutare meglio l'andamento delle attività tenendo conto del business e della struttura organizzativa delle aree di business:

Attività autostradali: include le attività delle società concessionarie autostradali;

Ingegneria e costruzione: include le attività di progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture;

Tecnologia e innovazione: include essenzialmente le attività di Movyon e Free To X Spa;

Altri servizi: include prevalentemente le attività di service di Youverse, Ad Moving e Giovia verso le altre società del Gruppo.

€ milioni	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI			INGEGNERIA E COSTRUZIONE			INNOVAZIONE E TECNOLOGIA			ALTRI SERVIZI			ELISIONI E RETTIFICHE DI CONSOLIDATO		TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA	
	2025	2024	Var.	2025	2024	Var.	2025	2024	Var.	2025	2024	Var.	2025	2024	2025	2024
DATI REPORTED																
Ricavi operativi	4.351	4.223	128	1.149	1.128	21	203	220	(17)	59	56	3	(1.219)	(1.240)	4.543	4.387
EBITDA	2.533	2.517	16	40	62	(22)	26	20	6	5	5	-	-	(3)	2.604	2.601
FFO-Cash Flow Operativo	1.695	1.671	24	30	49	(19)	17	18	(1)	3	5	(2)	-	(3)	1.745	1.740
Investimenti operativi	1.971	1.955	16	19	49	(30)	10	26	(16)	2	1	1	(56)	58	1.946	2.089
Organico medio	5.064	5.369	(305)	3.081	2.996	85	426	406	20	689	657	32	-	-	9.260	9.428

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2025 si differenzia da quello al 31 dicembre 2024 per effetto della riorganizzazione societaria delle società operanti nei servizi di mobilità sostenibile. In particolare, in data 12 maggio 2025 la società Free To X S.p.A. ha effettuato una scissione parziale (mantenendo la titolarità degli asset situati sulla rete autostradale gestita da ASPI) che ha portato alla creazione di due nuove società:

- Free To X – Mobilize Network S.p.A., a cui sono stati conferiti gli assets situati al di fuori dal sedime autostradale;
- Free To X – Mobilize S.p.A. la quale opererà in qualità di mobility service provider di Free To X S.p.A. e Free To X – Mobilize Network S.p.A..

Contestualmente FTM S.r.l.⁽⁵⁾ ha ceduto il 49% della Free to X S.p.A., il 51% di Free To X – Mobilize Network S.p.A. e il 50% (51% dei diritti di voto) di Free To X – Mobilize S.p.A. al gruppo Renault.

Tenuto conto delle analisi sviluppate, condotte sulla base di quanto richiesto dall'IFRS 10, le operazioni poste in essere e gli accordi sottoscritti con il gruppo Renault comportano il mantenimento del controllo da parte del Gruppo ASPI sulle attività di Free To X S.p.A., e la perdita del controllo sulle attività di Free To X – Mobilize Network S.p.A. e Free To X – Mobilize S.p.A. Al 31 dicembre 2025 risulta quindi integralmente consolidata la Free To X S.p.A. mentre Free To X – Mobilize Network S.p.A. e della Free To X – Mobilize S.p.A. risultano tra le partecipazioni consolidate con il metodo del patrimonio netto.

⁽⁵⁾ FTM S.r.l. la holding che deteneva il 100% di Free To X S.p.A.

Note metodologiche

Indicatori Alternativi di Performance

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

- a. "Margine operativo lordo (EBITDA)": è l'indicatore sintetico della redditività derivante dalla gestione operativa, determinato sottraendo dai ricavi operativi la variazione operativa dei fondi e i costi operativi, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti degli oneri che dovranno essere sostenuti nel tempo in relazione agli interventi di rinnovo dell'infrastruttura in concessione di Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco (SITMB);
- b. "EBITDA Cash": è l'indicatore sintetico della redditività monetaria derivante dalla gestione operativa calcolato escludendo dall'EBITDA la voce "Variazione operativa dei fondi", gli utilizzi operativi dei fondi e le altre variazioni non monetarie dell'EBITDA;
- c. "Margine operativo (EBIT)": è l'indicatore che misura la redditività dei capitali complessivamente investiti in azienda, calcolato sottraendo dall'EBITDA gli ammortamenti, le svalutazioni, i ripristini di valore e gli accantonamenti per interventi di rinnovo dell'infrastruttura in concessione di SITMB, sopra citati;
- d. "Capitale investito netto": espone l'ammontare complessivo delle attività di natura non finanziaria, al netto delle passività di natura non finanziaria;
- e. "Indebitamento finanziario netto": rappresenta l'indicatore della quota del capitale investito netto coperta attraverso passività nette di natura finanziaria, composto dalle "Passività finanziarie correnti e non correnti", al netto delle "Attività finanziarie correnti e non correnti";
- f. "Debito lordo": rappresenta l'indicatore relativo al debito a medio lungo termine della Società, esposto come somma del valore nominale dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine;
- g. "Riserva di liquidità": rappresenta l'indicatore delle disponibilità monetarie prontamente accessibili in situazioni di necessità da parte della Società, calcolato come somma delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e della porzione non utilizzata delle linee di credito committed, escludendo i rapporti passivi di conto corrente infragruppo le somme depositate con vincolo a termine dalle società controllate;
- h. "Investimenti operativi": rappresenta l'indicatore degli investimenti complessivi connessi allo sviluppo dei business del Gruppo calcolati come somma dei flussi finanziari per investimenti in attività materiali, attività in concessione e altre attività immateriali, escludendo gli investimenti connessi ad operazioni su partecipazioni; si segnala che la voce non include i costi per investimenti non remunerati inclusi nell'accordo negoziale con il MIT perché trattati come componenti negative del Flusso di cassa operativo (FFO);
- i. "FFO-Cash Flow Operativo o flusso di cassa operativo": è l'indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. Il flusso di cassa operativo è determinato come: utile/(perdita) dell'esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- accantonamenti di fondi, rilasci per eccedenze e utilizzi operativi di fondi + altri stanziamenti rettificativi + oneri finanziari da attualizzazione di fondi +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione di attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- imposte differite/anticipate rilevate a conto economico;
- j. "Equity free cash flow": è l'indicatore che rappresenta i flussi finanziari disponibili per la remunerazione del capitale proprio, per il rimborso del debito e per la copertura degli eventuali investimenti finanziari; è determinato come: FFO -Cash flow operativo +/-Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie + Investimenti operativi +Contributi su investimenti.

Si evidenzia, inoltre, che all'interno del presente comunicato sono presentati prospetti contabili riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili internazionali IAS/IFRS inclusi nel Bilancio consolidato e nel Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2025 (prospetti ufficiali). Tali prospetti riclassificati presentano pertanto, oltre alle grandezze economico-finanziarie e patrimoniali disciplinate dai principi contabili internazionali IAS/IFRS, alcuni indicatori e voci derivanti da questi ultimi, ancorché non previsti dagli stessi principi e identificabili pertanto come IAP.

Si evidenzia infine che alcuni IAP sono presentati anche al netto di talune rettifiche operate ai fini di un confronto omogeneo nel tempo dei risultati consolidati – definite anche "Variazioni su base omogenea".

Nella tabella seguente sono riportati i valori consolidati su base omogenea per entrambi gli esercizi a confronto del Margine Operativo Lordo (EBITDA), dell'Utile/(perdita) dell'esercizio, dell'Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo e del flusso di cassa operativo (FFO) con i corrispondenti valori desunti dai prospetti riclassificati nel seguito esposti.

€ milioni	Note	2025				2024			
		Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile dell'esercizio	Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo	Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile dell'esercizio	Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo
Valori reported (A)		2.604	963	965	1.745	2.601	1.065	1.056	1.740
Effetti non omogenei									
Variazione perimetro di consolidamento (Amplia Engineering & Equipment S.r.l.)	(1)	1	1	1	1	-	-	-	-
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(2)	-	(12)	(12)	-	39	24	24	-
Ammortamento extra contabile dell'avviamento	(3)	-	-	-	-	-	-	-	16
Isopensione	(4)	(33)	(24)	(24)	(16)	(6)	(4)	(4)	(4)
Subtotale (B)		(32)	(35)	(35)	(15)	33	20	20	12
Valori su base omogenea (C) = (A)-(B)		2.636	998	1.000	1.760	2.568	1.045	1.036	1.728

Note:

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

- 1) dai dati consolidati del 2025 l'impatto derivante dal consolidamento di Amplia Engineering & Equipment S.r.l. a partire da fine dicembre 2024;
- 2) dai dati consolidati dei due esercizi a confronto l'impatto, al netto del relativo effetto fiscale, derivante dalla variazione dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione dei fondi iscritti tra le passività del Gruppo;
- 3) dai dati consolidati dei due esercizi a confronto gli effetti sul flusso di cassa operativo (FFO) connessi alla rilevazione degli effetti dell'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento di Autostrade per l'Italia;
- 4) dai dati consolidati dei due esercizi a confronto gli effetti sul conto economico della rilevazione, nel costo del lavoro, degli effetti connessi al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione (33 milioni di euro nel 2025) e degli utilizzi.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO

€ milioni	2025	2024	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	4.073	3.944	129	3
Altri ricavi operativi	470	443	27	6
Totale ricavi operativi	4.543	4.387	156	4
Costi di manutenzione	(513)	(450)	(63)	14
Altri costi esterni gestionali	(386)	(347)	(39)	11
Oneri concessori	(493)	(484)	(9)	2
Costo del lavoro netto	(560)	(515)	(45)	9
Totale costi operativi	(1.952)	(1.796)	(156)	9
Variazione operativa dei fondi	13	10	3	30
Totale costi operativi netti	(1.939)	(1.786)	(153)	9
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.604	2.601	3	n.s.
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi	(929)	(810)	(119)	15
Margine operativo (EBIT)	1.675	1.791	(116)	(6)
Oneri finanziari netti	(323)	(294)	(29)	10
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-	1	(1)	n.s.
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.352	1.498	(146)	(10)
Oneri fiscali	(389)	(433)	44	(10)
Utile dell'esercizio	963	1.065	(102)	(10)
Utile dell'esercizio di pertinenza di Terzi	(2)	9	(11)	n.s.
Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	965	1.056	(91)	(9)

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

€ milioni	2025	2024
Utile/(Perdita) dell'esercizio (A)	963	1.065
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	1	10
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	-	(2)
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro	-	(1)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (B)	1	7
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (C)	-	-
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(28)	(32)
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	7	6
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio (D)	(21)	(26)
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio (E=B+C+D)	(20)	(19)
<i>di cui relative ad attività destinate alla vendita</i>	-	-
Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+E)	943	1.046
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>	945	1.037
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>	(2)	9

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA

€ milioni	31/12/2025	31/12/2024	Variazione
Attività materiali	281	271	10
Attività immateriali	18.859	17.881	978
Partecipazioni	56	11	45
Attività per imposte anticipate non compensabili	138	136	2
Attività immobilizzate (A)	19.334	18.299	1.035
Attività commerciali	909	879	30
Passività commerciali	(2.070)	(1.972)	(98)
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito	(12)	(61)	49
Altre attività/(passività) nette	(366)	(351)	(15)
Capitale circolante netto (B)	(1.539)	(1.505)	(34)
Capitale investito lordo (C=A+B)	17.795	16.794	1.001
Fondi per accantonamenti	(2.429)	(2.556)	127
Passività per imposte differite al netto delle attività per imposte anticipate compensabili	(771)	(717)	(54)
Altre passività non finanziarie	(29)	(26)	(3)
Passività non finanziarie (D)	(3.229)	(3.299)	70
Attività (Passività) non finanziarie in dismissione (E)	-	11	(11)
CAPITALE INVESTITO NETTO (F=C+D+E)	14.566	13.506	1.060
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	3.470	3.288	182
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	312	300	12
Patrimonio netto (G)	3.782	3.588	194
Indebitamento finanziario netto (H)	10.784	9.918	866
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (I=G+H)	14.566	13.506	1.060

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO

€ milioni		2025	2024	Variazione
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A INIZIO ESERCIZIO	A	(9.918)	(9.280)	(638)
FFO - Cash flow operativo		1.745	1.740	5
Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie		63	(13)	76
Investimenti operativi		(1.946)	(2.089)	143
Contributi su investimenti		32	41	(9)
EFCF - Equity free cash flow		(106)	(321)	215
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		93	124	(31)
Investimenti in società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto apportato		-	(21)	21
Altre variazioni		-	(6)	6
Flusso finanziario netto del periodo al netto del flusso per investimenti in attività non finanziarie	B	(13)	(224)	211
Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e dal Gruppo		(790)	(373)	(417)
Flusso finanziario netto per capitale proprio	C	(790)	(373)	(417)
Flusso finanziario netto generato (assorbito) nell'esercizio	D=B+C	(803)	(597)	(206)
Variazione fair value strumenti finanziari derivati di copertura e altre variazioni dell'Indebitamento finanziario netto	E	(63)	(41)	(22)
VARIAZIONE DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO DELL'ESERCIZIO	F=D+E	(866)	(638)	(228)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A FINE ESERCIZIO	A+F	(10.784)	(9.918)	(866)

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

€ milioni	2025	2024	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	3.875	3.756	119	3
Altri ricavi operativi	275	274	1	-
Totale ricavi operativi	4.150	4.030	120	3
Costi di manutenzione	(487)	(422)	(65)	15
Altri costi esterni gestionali	(313)	(311)	(2)	1
Oneri concessori	(482)	(473)	(9)	2
Costo del lavoro netto	(413)	(383)	(30)	8
Totale costi operativi	(1.695)	(1.589)	(106)	7
Variazione operativa dei fondi	8	(3)	11	n.s.
Totale costi operativi netti	(1.687)	(1.592)	(95)	6
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.463	2.438	25	1
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi	(838)	(731)	(107)	15
Margine operativo (EBIT)	1.625	1.707	(82)	(5)
Oneri finanziari netti	(329)	(275)	(54)	20
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.296	1.432	(136)	(9)
Oneri fiscali	(370)	(405)	35	(9)
Utile dell'esercizio	926	1.027	(101)	(10)

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

€ milioni	2025	2024
Utile dell'esercizio (A)	926	1.027
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	1	9
Effetto fiscale su utili/(perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	-	(2)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (B)	1	7
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (C)	-	-
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(27)	(24)
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	6	6
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio (D)	(21)	(18)
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio (E=B+C+D)	(20)	(11)
Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+E)	906	1.016

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

€ milioni	31/12/2025	31/12/2024	Variazione
Attività materiali	118	107	11
Attività immateriali	17.704	16.707	997
Partecipazioni	308	306	2
Attività immobilizzate (A)	18.130	17.120	1.010
Attività commerciali	960	940	20
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito	(23)	(62)	39
Passività commerciali	(2.116)	(1.888)	(228)
Altre attività/(passività) nette	(152)	(164)	12
Capitale circolante netto (B)	(1.331)	(1.174)	(157)
Capitale investito lordo (C=A+B)	16.799	15.946	853
Fondi per accantonamenti	(2.181)	(2.309)	128
Passività per imposte differite nette	(771)	(717)	(54)
Altre passività non finanziarie	(29)	(25)	(4)
Passività non finanziarie (D)	(2.981)	(3.051)	70
Attività (Passività) non finanziarie in dismissione (E)	-	-	-
CAPITALE INVESTITO NETTO (F=C+D+E)	13.818	12.895	923
Capitale emesso	622	622	-
Riserve e utili portati a nuovo	1.442	1.226	216
Utile dell'esercizio	926	1.027	(101)
Patrimonio netto (G)	2.990	2.875	115
Indebitamento finanziario netto (H)	10.828	10.020	808
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (I=G+H)	13.818	12.895	923

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

€ milioni		2025	2024	Variazione
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A INIZIO ESERCIZIO	A	(10.020)	(9.497)	(523)
FFO - Cash flow operativo		1.708	1.647	61
Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie		148	(119)	267
Investimenti operativi		(1.853)	(1.819)	(34)
Contributi su investimenti		32	37	(5)
EFCF - Equity free cash flow		35	(254)	289
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		1	114	(113)
Altre variazioni		(2)	-	(2)
Flusso finanziario netto dell'esercizio al netto del flusso per investimenti in attività non finanziarie	B	34	(140)	174
Dividendi deliberati		(790)	(351)	(439)
Flusso finanziario netto per capitale proprio	C	(790)	(351)	(439)
Flusso finanziario netto generato (assorbito) nell'esercizio	D=B+C	(756)	(491)	(265)
Variazione fair value strumenti finanziari derivati di copertura e altre variazione dell'indebitamento finanziario netto	E	(52)	(32)	(20)
VARIAZIONE DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NELL'ESERCIZIO	F=D+E	(808)	(523)	(285)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A FINE ESERCIZIO	A+F	(10.828)	(10.020)	(808)