RELAZIONE ANNUALE 2019

autostrade per l'italia

Autostrade per l'Italia

NUMERI CHIAVE AL 2019

LA RETE PIÙ ESTESA D'EUROPA

- **2.855 km** di rete autostradale
- **~4,3 mln** di clienti al giorno
- **~2,5 mln** di veicoli al giorno
- **16 autostrade a pedaggio**

IL PORTAFOGLIO DI ASSET

- **~14,5 mld Eur** di ulteriori investimenti al 2038
- **~2 mld Eur** di manutenzioni al 2023
- **4.300 +** Opere d'Arte e **350 Km** di Gallerie
- **240 stazioni** di esazione e **204** aree di servizio

INDICE

.01

INTRODUZIONE 6
1.1 Lettera del Presidente e dell'Amministratore Delegato 8
1.2 Principali dati economico-finanziari consolidati 10
1.3 Organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia 11
1.4 Le concessionarie autostradali del Gruppo 12
1.5 Organi sociali 13
1.6 Autostrade per Genova 14
1.7 Linee guida del Piano Strategico di Trasformazione 2020-2023 17

.02

RELAZIONE SULLA GESTIONE 36
Premessa 38
2.1 Indicatori Alternativi di Performance 43
2.2 Andamento economico-finanziario del Gruppo 46
2.3 Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia S.p.A. 67
2.4 Dati operativi delle società del Gruppo 84
2.5 Andamento gestionale del Gruppo 85
2.6 Innovazione ricerca e sviluppo 104
2.7 Risorse umane 106
2.8 Corporate Governance e Assetti Societari 113
2.9 Sostenibilità 137
2.10 Presidio dei rischi 142
2.11 Rapporti con parti correlate 147
2.12 Eventi significativi in ambito regolatorio 147
2.13 Altre informazioni 168
2.14 Eventi successivi al 31 dicembre 2019 169
2.15 Evoluzione prevedibile della gestione 173
2.16 Proposta di copertura della perdita di esercizio all'Assemblea di Autostrade per l'Italia S.p.A. 174

.03 BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2019 176

.04 BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2019 328

.05 RELAZIONI 518

.06 DATI ESSENZIALI DI BILANCIO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE, COLLEGATE E A CONTROLLO CONGIUNTO AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMI 3 E 4 DEL CODICE CIVILE 552

.07 DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA 560

01

INTRODUZIONE

1.1

Lettera del Presidente e dell'Amministratore Delegato

Signori Azionisti,

la presentazione dei risultati di esercizio 2019 avviene quest'anno in un contesto fortemente doloroso e problematico per il nostro Paese, a causa dell'emergenza sanitaria per il Coronavirus. Anche il settore autostradale è stato significativamente toccato da questa emergenza: la riduzione del traffico sulla nostra rete, che ha raggiunto picchi dell'80%, ha avuto conseguenze rilevanti sui ricavi della Società, i cui effetti di medio-lungo termine saranno valutabili soltanto nell'arco dei prossimi mesi, quando si potrà consolidare con certezza definitiva il perimetro degli impatti.

Per preservare al massimo la sicurezza dei nostri dipendenti, abbiamo introdotto rilevanti modifiche alle nostre modalità di lavoro, garantendo la continuità delle attività di maggior rilievo. Abbiamo affrontato diverse difficoltà, ma siamo riusciti a garantire i livelli essenziali di servizio, proseguendo le attività di monitoraggio della rete e i lavori dei principali cantieri di manutenzione e investimenti. Al tempo stesso, abbiamo gestito e gestiremo le risorse finanziarie con grande attenzione e rigore. In quest'ottica, oltre che per salvaguardare la sicurezza e i livelli occupazionali dei nostri addetti durante l'emergenza, abbiamo impiegato, in accordo con le organizzazioni sindacali, gli ammortizzatori sociali previsti dalla normativa.

Stiamo affrontando una situazione in rapida evoluzione: proprio in questi giorni, è stato possibile riavviare le attività dei principali grandi cantieri presenti sulla rete, adottando protocolli che consentono di lavorare in piena sicurezza. I nostri uffici sono sempre rimasti attivi, grazie all'applicazione sempre più capillare dello smart-working. Abbiamo portato avanti in massima continuità il lavoro sui piani di investimento e manutenzione, così da essere pronti a mettere in campo il nostro contributo alla ripartenza del Paese.

Ringraziamo dunque tutti i nostri dipendenti e i lavoratori delle ditte appaltatrici, che hanno dimostrato di saper affrontare importanti sacrifici e di voler reagire con determinazione di fronte all'emergenza, agendo con spirito di servizio e dando un segnale importante di come dovremo continuare a lavorare per rilanciare l'azienda.

Il Bilancio 2019 di Autostrade per l'Italia rappresenta la fotografia di un anno di profondo e radicale cambiamento della Società. A seguito della immane tragedia del Ponte Morandi di Genova e delle sue 43 vittime - il cui ricordo rimarrà indelebile nei nostri cuori e nella storia della Società - abbiamo avviato un "Piano Strategico di Trasformazione Aziendale", basato su valori fondanti quali la sicurezza dei nostri utenti e nei luoghi di lavoro, lo spirito di servizio, la trasparenza, il senso di responsabilità, l'innovazione e la sostenibilità.
Abbiamo lavorato ogni giorno con la piena consapevolezza di gestire un asset fondamentale del Paese: il nostro compito è non solo mantenerlo con cura e attenzione, ma anche svilupparlo dove è necessario, realizzando investimenti infrastrutturali finalizzati alla crescita e allo sviluppo dei territori dove operiamo.

Il Piano di Trasformazione, approvato dal Consiglio di Amministrazione, è già oggi lo strumento con cui abbiamo messo a sistema tutte le attività strategiche svolte finora e che intendiamo portare avanti anche nei prossimi 4 anni. Il Piano prevede anche un ammodernamento complessivo della rete autostradale, programmando nel periodo investimenti per circa 5 miliardi di euro e attuando una significativa accelerazione delle attività di manutenzione, con una spesa maggiorata del 40% rispetto al quadriennio precedente (per un totale di 2 miliardi di euro se si considerano anche le spese del 2019). Tuttavia, come è noto, la realizzazione complessiva degli investimenti previsti dal Piano è legata anche alla possibilità di superare le problematiche introdotte dalle disposizioni del decreto legge Mille Proroghe, a seguito delle quali il rating della società è stato fortemente declassato.

Abbiamo rivisto i nostri sistemi di sorveglianza delle opere d'arte, innovando completamente le attività di monitoraggio e coinvolgendo società esterne altamente qualificate. Continueremo a lavorare con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per definire standard di settore che consentano da un lato di avere una contezza condivisa dello stato del patrimonio infrastrutturale e, dall'altro, di migliorare le modalità di pianificazione delle attività di manutenzione e ammodernamento della rete. Stiamo inoltre sviluppando insieme a importanti player internazionali innovative piattaforme digitali, che ci consentiranno non solo di rivedere profondamente i processi aziendali, ma anche di creare una "smart infrastructure", attraverso la quale potremo controllare in tempo reale tutte le componenti della nostra rete, proiettandoci così nella mobilità del futuro.
Nel corso del 2019, è stato avviato anche un approfondito processo di change management aziendale, dando vita a molteplici iniziative di valorizzazione del personale interno. È stato inoltre varato un piano di assunzioni che, nell'arco dei prossimi quattro anni, porterà all'interno della Società circa 1000 nuovi dipendenti, tra personale tecnico e operativo.

Siamo perfettamente consapevoli che Autostrade per l'Italia dovrà affrontare, nel corso dei prossimi anni, molteplici sfide. Abbiamo chiara però la strada che dobbiamo percorrere, pur in una condizione normativa e regolatoria ancora in corso di definizione, che auspichiamo possa trovare a breve una soluzione nell'interesse del Paese. A questo scopo, la Società ha anticipato al Concedente una serie di iniziative che prevedono fra l'altro – a chiusura del procedimento di contestazione del presunto grave inadempimento a suo tempo avviato – la disponibilità a mettere in campo importanti misure per la ricostruzione del nuovo viadotto sul Polcevera, sostenere maggiori oneri a proprio carico per la manutenzione della rete oltre che ingenti somme per iniziative a beneficio degli utenti. L'attuazione del Piano di Trasformazione prevede inoltre un significativo aumento delle risorse per investimenti e manutenzioni.

L'ammodernamento strutturale della rete, il completamento del nostro piano di investimenti di complessivi 14,5 miliardi, l'innovazione tecnologica e dei processi: sono questi gli obbiettivi cardine su cui vogliamo continuare a lavorare con rigore e determinazione e con spirito di servizio, costruendo valore concreto e reale per i nostri utenti, i nostri azionisti e tutti gli stakeholder.

Giuliano Mari
Presidente

Roberto Tomasi
Amministratore Delegato

1.2

Principali dati economico-finanziari consolidati

MILIONI DI EURO	2019	2018
Totale ricavi operativi	**4.083**	**4.004**
Ricavi da pedaggio	3.690	3.658
Altri ricavi operativi	393	346
Margine operativo lordo (EBITDA)[1]	**710**	**1.991**
Margine operativo (EBIT)	**57**	**1.368**
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	**-403**	**908**
Utile/(perdita) dell'eservizio	**-268**	**622**
Utile/(perdita) dell'eservizio di pertinenza del Gruppo	**-282**	**608**
FFO-Cash Flow Operativo	**1.436**	**1.710**
Investimenti operativi	**559**	**593**

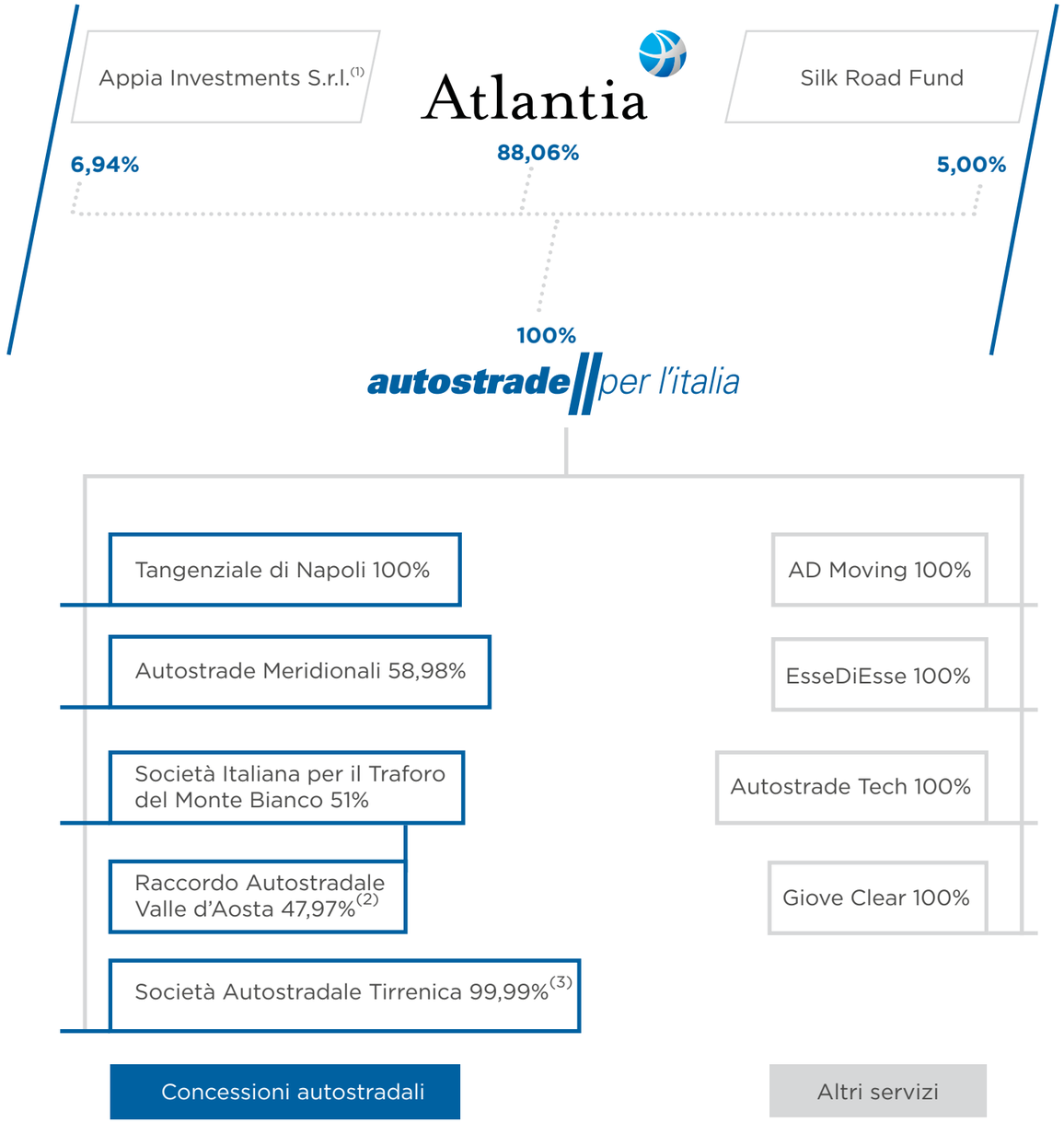
MILIONI DI EURO	31.12.2019	31.12.2018
Patrimonio netto	**2.220**	**2.844**
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**1.864**	**2.493**
Indebitamento finanziario netto	**8.392**	**8.813**

Nota: Si precisa che i valori riportati in tabella sono estratti dai prospetti consolidati riclassificati inclusi nel capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo", dove è presentata anche la riconciliazione degli stessi con i corrispondenti prospetti ufficiali del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019". Alcuni dei valori esposti in tabella costituiscono Indicatori Alternativi di Performance per la cui definizione si rimanda allo specifico capitolo della Relazione sulla gestione.

(1) L'EBITDA del 2019 riflette un accantonamento a fondo oneri di importo pari a 1.500 milioni di euro, correlato all'impegno previsto nelle negoziazioni in corso con il Governo e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti volto alla chiusura delle contestazioni avanzate come meglio specificato nel seguito.

1.3

Organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia



Nota: L'organigramma presenta i rapporti di partecipazione delle principali società del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2019 che sono descritte in dettaglio nell'Allegato 1 al Bilancio consolidato.

(1) Veicolo societario partecipato da Allianz Group, EDF Invest e DIF.
(2) La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, riferita alle azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria, è pari al 58,00%.
(3) La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione.

1.4

Le concessionarie autostradali del Gruppo

Autostrade per l'Italia
Km rete: 2.855
Scadenza concessione:2038

Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco
Km rete: 6
Scadenza concessione:2050

Società Autostrada Tirrenica
Km rete: 55
Scadenza concessione:2046

Tangenziale di Napoli
Km rete: 20
Scadenza concessione:2037

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta
Km rete: 32
Scadenza concessione:2032

Autostrade Meridionali[1]
Km rete: 52
Scadenza concessione:2012

Rete ANAS e altre concessionarie

(1) In conformità a quanto stabilito dalla Convenzione e nelle more dell'esito della gara di affidamento come meglio specificato nel capitolo 2.12 "Eventi significativi in ambito regolatorio" cui si rinvia, Autostrade Meridionali sta proseguendo nella gestione dell'infrastruttura.

1.5

Organi sociali

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE IN CARICA PER GLI ESERCIZI 2019 – 2020 – 2021[1][2]

PRESIDENTE	Giuliano MARI
AMMINISTRATORE DELEGATO	Roberto TOMASI
CONSIGLIERI	Carlo BERTAZZO Massimo BIANCHI Elisabetta DE BERNARDI DI VALSERRA Christoph HOLZER Hongcheng LI Roberto PISTORELLI Nicola ROSSI Antonino TURICCHI
SEGRETARIO	Giulia MAYER

COLLEGIO SINDACALE IN CARICA PER IL TRIENNIO 2018 – 2019 – 2020

PRESIDENTE	Giandomenico GENTA
SINDACI EFFETTIVI	Roberto COLUSSI Giulia DE MARTINO Alberto DE NIGRO Antonio PARENTE
SINDACI SUPPLENTI	Francesco ORIOLI Mario VENEZIA

SOCIETÀ DI REVISIONE PER IL PERIODO 2012 – 2020

Deloitte & Touche S.p.A.

(1) Nominato dall'Assemblea ordinaria dei soci della Società del 22 novembre 2019.
(2) Si segnala che l'Assemblea ordinaria dei soci della Società del 27 gennaio 2020, a seguito delle dimissioni del Consigliere Tommaso Barracco, ha deliberato la rideterminazione del numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione da undici a dieci. Nel corso dell'esercizio 2019, e segnatamente in data 22 novembre 2019, sono cessati dalla carica di Consigliere e dagli altri incarichi ricoperti in seno al Consiglio di Amministrazione anche: (i) il Consigliere e Vice-Presidente con delega in materia di affari regolatori e contenzioso Michelangelo Damasco, il Consigliere e Vice-Presidente con delega in materia di finanza Giancarlo Guenzi e il Consigliere Amedeo Gagliardi, tutti in ragione delle dimissioni dagli stessi rassegnate; e (ii) il Consigliere Giuseppe Angiolini, decaduto dalla carica in forza di quanto previsto dallo Statuto della Società. Si segnala infine che l'ing. Tomasi, già Consigliere della Società, è stato nominato Amministratore Delegato della Società in occasione della riunione del Consiglio di Amministrazione del 30 gennaio 2019, a seguito delle dimissioni dell'ing. Castellucci, e successivamente confermato in occasione della riunione del Consiglio di Amministrazione del 25 novembre 2019.

1.6

Autostrade per Genova

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

Il 14 agosto 2018 è crollata una sezione del ponte Morandi a Genova, sull'autostrada A10. Il crollo, avvenuto alle 11,36 del mattino, ha causato la morte di 43 persone. Le cause e le eventuali responsabilità sono in corso di accertamento da parte degli organi inquirenti. Subito dopo la tragedia, Autostrade per l'Italia ha promosso un'operazione straordinaria di monitoraggio delle infrastrutture della propria rete, realizzata da un pool di società esterne specializzate in attività di controllo e certificazione delle infrastrutture. Tale attività è proseguita lungo tutto l'anno 2019 e ha riguardato tutto il patrimonio infrastrutturale gestito dalla Società, costituito da 1.946 ponti e viadotti. L'esito delle verifiche ha confermato la sicurezza di tutte le opere d'arte della rete.

Il nuovo modello di sorveglianza e l'impegno per la sicurezza

Autostrade per l'Italia ha completamente innovato il proprio modello di sorveglianza della rete, adottando un approccio rigoroso e affidandosi alle migliori competenze ingegneristiche presenti sul mercato. La società ha interrotto il rapporto con Spea per quanto riguarda il servizio di sorveglianza di legge della rete, affidando i monitoraggi - a seguito di una procedura di evidenza pubblica - a un ATI composto da Proger Spa, Bureau Veritas Nexta Srl, Tecno Piemonte Spa, Tecno Lab srl. Si tratta di un raggruppamento composto da alcune delle più importanti società di ingegneria attive nel settore dei monitoraggi e della certificazione dei materiali, che svolgerà il proprio incarico fino all'aggiudicazione di una gara europea per lo svolgimento di tale tipologia di attività, la cui conclusione è prevista entro la fine del 2020.
Sempre sul fronte delle attività di verifica, la Direzione di Tronco di Genova ha attivato un piano di ispezioni specifico per gli spazi "con accessibilità condizionata", realizzato attraverso personale altamente specializzato (tecnici rocciatori) e l'impiego di droni. L'attività è stata inoltre estesa alle altre Direzioni di Tronco della rete.
Nel corso del 2019, si è inoltre particolarmente intensificato il confronto tra la società e gli uffici ispettivi territoriali del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con particolare riguardo alle infrastrutture della rete ligure. Il lavoro svolto ha portato ad assumere limitazioni temporanee su alcune tratte autostradali, alcune delle quali anche molto impattanti, successivamente superate attraverso l'individuazione di soluzioni tecniche congiunte che, in diversi casi, hanno consentito di apportare migliorie alle attività di monitoraggio e manutenzione già in corso.
Il nuovo approccio sulla sorveglianza delle opere d'arte della rete ha consentito una programmazione più efficiente delle attività di manutenzione. I tempi di intervento sono stati notevolmente accelerati, sostanzialmente dimezzandosi rispetto alle previsioni originarie. Tale anticipo porterà il piano straordinario di manutenzione dei ponti e viadotti per il periodo 2019-2023 ad un valore totale di oltre 370 milioni di euro a fronte di circa 530 interventi a livello nazionale, di cui 139 su ponti e viadotti di competenza della direzione di tronco di Genova.

Le attività di monitoraggio e sorveglianza sono state profondamente innovate anche per quanto riguarda le gallerie. A seguito dell'incidente avvenuto la sera del 30 dicembre 2019 nella galleria Bertè della A26, Autostrade per l'Italia ha concordato con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti un piano di verifica approfondito delle condizioni di tutte le gallerie della rete per un totale di circa 354 km. Sono state messe in campo tecnologie avanzate come il Georadar e il Laser Scanner, per compiere una radiografia approfondita delle condizioni dei fornici. Parallelamente vengono condotte ispezioni visive accurate, video endoscopie carotaggi, così da verificare le condizioni del calcestruzzo. Sulla base dei primi riscontri effettuati, qualora necessario, sono stati contestualmente attivati gli interventi di ripristino. La prima fase delle ispezioni è in fase di conclusione. Una seconda fase di assessment approfondita, sarà portata a termine entro la fine del 2020 per le gallerie realizzate prima degli anni 80, non impermeabilizzate, che rappresentano oltre il 56% del numero di gallerie complessive gestite da Autostrade per l'Italia, mentre per le altre sarà concluso entro il 2021.

Questa tipologia di attività viene svolta da alcune tra le più importanti società di ingegneria specializzate nel monitoraggio di gallerie, tra cui il Gruppo Lombardi, SWS Engineering, Rocksoil, che hanno curato e verificato i più noti tunnel del mondo, come ad esempio la Galleria del San Gottardo e la Galleria Bermont. Di tutte le gallerie oggetto di ispezione approfondita, 285 si trovano in Liguria.
Per informare costantemente gli automobilisti e gli autotrasportatori che percorrono le tratte liguri dei diversi lavori di manutenzione che vengono svolti sulla rete, Autostrade per l'Italia ha realizzato un "bollettino settimanale" contenente il dettaglio di tutti gli interventi programmati. Il bollettino viene diffuso regolarmente alle istituzioni territoriali e a tutti i media liguri, viene pubblicato sulla homepage del sito www.autostrade.it, oltre che nel circuito Info Moving delle aree di servizio presenti nella regione. Il rafforzamento dell'informazione su base locale e la programmazione della maggior parte dei lavori, ove possibile, in orario notturno, hanno consentito di ridurre i disagi all'utenza dovuti alla concomitanza di più tipologie di interventi di manutenzione, riguardanti ad esempio le verifiche e la manutenzione delle barriere anti-rumore, delle gallerie e di alcuni viadotti.
Sempre sul fronte della trasparenza, la società ha pubblicato online sul proprio sito una lista dettagliata degli interventi di manutenzione in corso o programmati delle principali opere d'arte. L'area trasparenza sarà ulteriormente implementata attraverso la pubblicazione di una mappatura dei principali interventi di manutenzione, che verrà aggiornata con regolarità.
Autostrade per l'Italia ha infine siglato una partnership con società di primario livello mondiale per lo sviluppo di una piattaforma digitale di monitoraggio dello stato delle infrastrutture di rete. La piattaforma funzionerà anche attraverso sistemi di Intelligenza Artificiale e contribuirà in modo rilevante ad aumentare la trasparenza dei processi di monitoraggio. Il software sarà in grado di gestire tutti i passaggi delle attività di ogni singola opera, dalla fase di verifica a quella di conclusione delle attività di manutenzione. Tra i primi viadotti oggetto della sperimentazione della piattaforma ci sarà il viadotto ligure del Bisagno. La piattaforma sarà in grado di monitorare tutta la rete gestita da ASPI entro la fine del 2020.

L’impegno per la comunità di Genova

Nel corso del 2019, Autostrade per l’Italia ha confermato il proprio approccio di impegno e costante attenzione nei confronti della comunità genovese. In particolare, si è ulteriormente consolidato un modello di collaborazione istituzionale con la Regione Liguria (dove la Direzione di Tronco partecipa pro-attivamente al tavolo per la viabilità), con il Comune di Genova, con la struttura commissariale per la costruzione del nuovo viadotto, con l’Autorità Portuale. Su questo fronte, i pagamenti per le attività di demolizione, ricostruzione e direzione lavori del viadotto procedono con regolarità. Al 31 dicembre 2019, è stato disposto alla struttura commissariale il pagamento di complessivi 280 milioni di euro, ferme restando le riserve espresse nell’ambito della corrispondenza intercorsa con il Commissario stesso e nei ricorsi presentati. La Direzione di Tronco di Genova ha inoltre dato pieno supporto alla struttura commissariale per lo smaltimento e la gestione dei detriti del Ponte Morandi. Una quota rilevante di materiale infatti è stato prima stoccato in aree di competenza della Società e, a seguito dei dovuti controlli di legge, è stato trattato e impiegato per riqualificare aree di interesse pubblico o per la predisposizione dei cantieri della Gronda. Questa logica di “circular economy” ha evitato il ricorso a materiale di cava, con effetti positivi sull’impatto ambientale. La Direzione di Tronco di Genova ha inoltre fortemente intensificato i rapporti con le categorie produttive del territorio, oltre che con le istituzioni e i comitati locali. Si è infatti instaurato un rapporto costante con i comitati locali e con diversi sindaci del territorio, anche in merito agli effetti generati dal significativo aumento dei lavori di manutenzione. Si è cercato in questo modo di dare una risposta, in termini di rassicurazione e trasparenza, alle diverse sollecitazioni pervenute da cittadini, comitati e associazioni in merito allo stato della rete autostradale e alla sicurezza di ponti, viadotti, gallerie. Nei casi in cui i lavori di manutenzione hanno generato impatti rilevanti sulla viabilità, in accordo con gli enti locali si è decisa la sospensione temporanea del pedaggio. La società intende operare costantemente attraverso un rapporto di dialogo e confronto con la comunità genovese.

Nel corso del 2019, è proseguita anche l’azione di sostegno alle attività imprenditoriali e commerciali situate nella cosiddetta “Zona Arancione”. Autostrade per l’Italia ha nuovamente attivato un punto di contatto nell’area sottostante al viadotto, presso la scuola Caffaro, dove il personale del Gruppo ha organizzato incontri con la comunità territoriale interessata dal crollo. Gli imprenditori, i commercianti e gli artigiani coinvolti hanno evidenziato le difficoltà economiche dovute alle modifiche alla viabilità ordinaria come conseguenza della caduta del ponte. Attraverso i colloqui è stato possibile determinare l’entità dei contributi da erogare, allo scopo di coprire interamente non solo le perdite registrate dopo il crollo del ponte, ma anche quelle previste fino al completamento dei lavori della nuova infrastruttura. Al 31 dicembre 2019 sono stati complessivamente erogati 1329 contributi economici da parte di Autostrade per l’Italia a imprese, commercianti ed artigiani.

1.7

Linee guida del Piano Strategico di Trasformazione 2020-2023

Il Piano Strategico di Trasformazione di Autostrade per l’Italia, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 16 gennaio 2020, contiene le linee guida industriali, di servizio e di valori lungo le quali la società intende muoversi nei prossimi quattro anni.

Il piano punta a una trasformazione profonda di Autostrade per l’Italia attraverso la promozione di valori fondanti come la competenza, l’integrità, la trasparenza; sono destinate risorse complessive, entro il 2023, per circa 7 miliardi di euro, includendo anche investimenti e spese di manutenzione della rete.

IL PIANO È ARTICOLATO SUI SEGUENTI PILASTRI:

- **.01** Sicurezza a 360°
- **.02** Operational Excellence
- **.03** Digitalizzazione
- **.04** Cliente al Centro
- **.05** Mobilità Sostenibile del Futuro
- **.06** Valorizzazione delle nostre persone

01 SICUREZZA A 360°

SICUREZZA PER LA CIRCOLAZIONE

- Comitato congiunto con Polizia Stradale.
- Soccorsi su strada 2.0.
- Sviluppo di sistemi hi-tech per il controllo dei veicoli e del trasporto merci pericolose.

SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO

- Programmazione Safety Days con simulazioni in Virtual Reality.
- Estensione protocollo Behaviour Based Safety al 100% della rete.
- Geolocalizzazione soccorso meccanico e allarme automatico per veicoli in traiettoria di collisione.

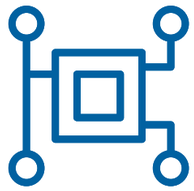
SICUREZZA NELLE NUOVE OPERE

- Incentivi per sicurezza delle imprese.
- Perimetrazione virtuale dei cantieri con sensori/wearables per il monitoraggio di uomini e mezzi.

02 OPERATIONAL EXCELLENCE E DIGITALIZZAZIONE

PROGRAMMA DI OPERATIONAL EXCELLENCE

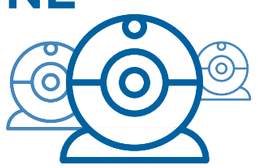
- Per garantire i massimi standard di qualità lungo tutte le attività della catena del valore, dalla pianificazione all'esecuzione degli interventi.
- La fase di pianificazione sarà integrata sul territorio e coadiuvata nella prioritizzazione degli interventi da modelli di Advanced Analytics.



COMPLETA DIGITALIZZAZIONE DEGLI ASSET

- Migliore efficacia dei controlli e tempestività degli interventi di manutenzione con modelli predittivi.
- Monitoraggio della rete con piattaforma di intelligenza artificiale IBM.
- Installazione di 9,000 sensori e 500 droni su tutta la rete.

COMPLETA DIGITALIZZAZIONE DELLE PROCEDURE E DELL'ORGANIZZAZIONE



- Trasparenza delle informazioni.
- Velocità dei processi interni.

03 CLIENTE AL CENTRO

RIDUZIONE DEI TEMPI DI RISPOSTA AI RECLAMI

AGEVOLAZIONI TARIFFARIE

In casi straordinari, a seguito di disagi fortemente critici per lavori di manutenzione.

SISTEMI DI INFOTRAFFICO

Indicazioni predittive su tutti i canali informativi della rete.

MENO TEMPI AI CASELLI E MIGLIORE ESPERIENZA DI VIAGGIO

- Sistemi di pagamento contactless sul 100% delle stazioni e interazione con virtual agent.
- Massimo comfort durante la sosta in Area di Servizio grazie al WiFi gratuito, a sistemi di parcheggio intelligenti e alla comparazione di prezzi e promozioni di cibi e carburante.

04 MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL FUTURO

STRATEGIA DI GREEN INFRASTRUCTURE

- Installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici.
- Potenziamento delle energie rinnovabili.

STRATEGIA DI DECARBONIZZAZIONE ATTRAVERSO

- Azioni di boschificazione.
- Utilizzo di veicoli elettrici/ibridi nel parco.

SMART ROAD

- Sperimentazione della tecnologia 5G sulla rete.
- Utilizzo di smart lighting in prossimità di svincoli, gallerie, stazioni e Aree di Servizio.
- Introduzione di segnaletica stradale dinamica sulle principali tratte.

VALORIZZARE LE NOSTRE PERSONE

1.000 ASSUNZIONI

Tra ingegneri, tecnici, operai, addetti autostradali ed esattori.

ATTUAZIONE DI PROGRAMMI DI FORMAZIONE

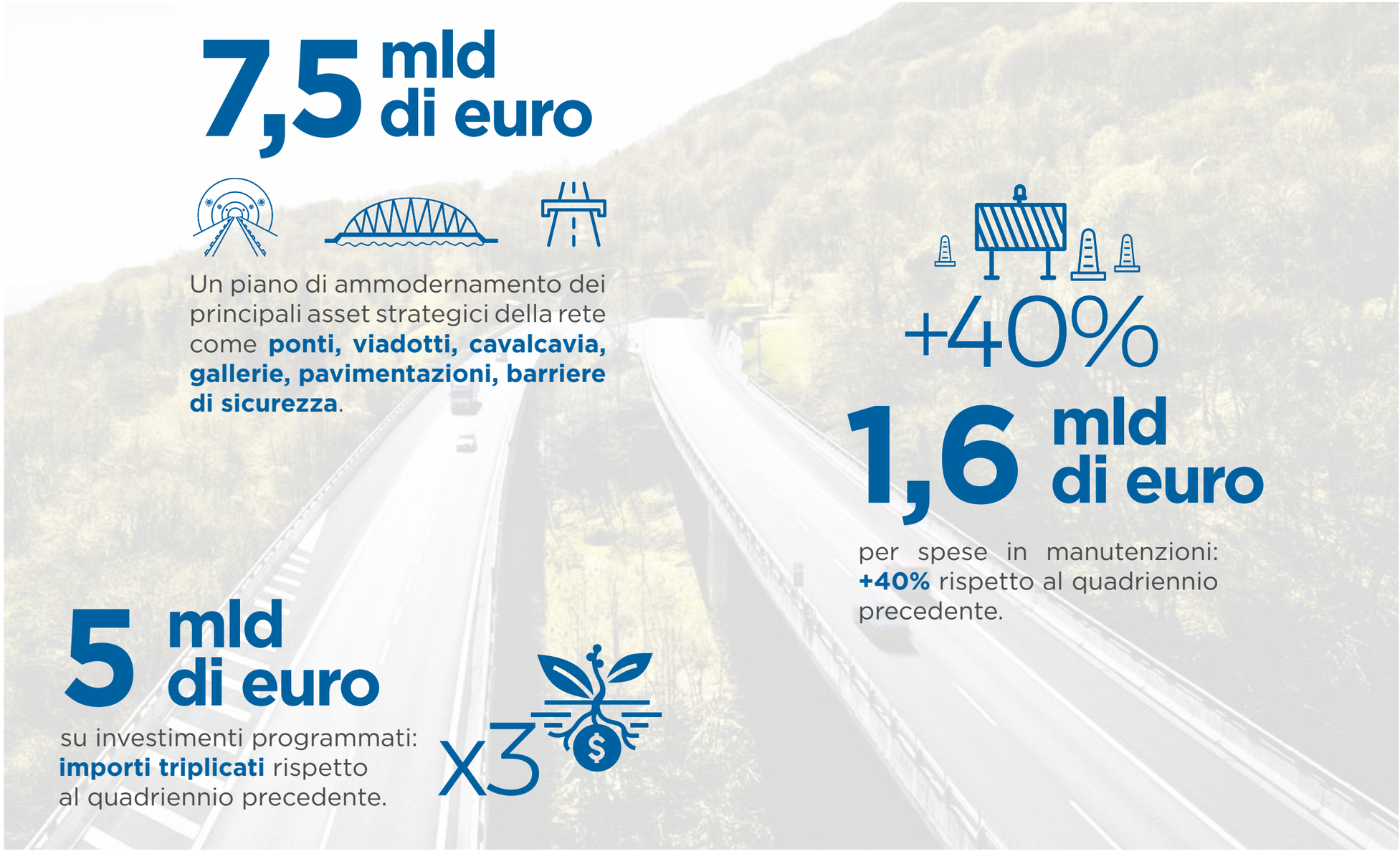
Pluriennale, per famiglia professionale.

Per il supporto alla crescita manageriale.

TALENT E LEADERSHIP

- Identificazione e sviluppo del talento.
- Utilizzo di programmi di appraisal e mentoring.

Le Risorse destinate al Piano di Trasformazione 2020-2023



7,5 mld di euro

Un piano di ammodernamento dei principali asset strategici della rete come **ponti, viadotti, cavalcavia, gallerie, pavimentazioni, barriere di sicurezza**.

+40%

1,6 mld di euro

per spese in manutenzioni: **+40%** rispetto al quadriennio precedente.

5 mld di euro

su investimenti programmati: **importi triplicati** rispetto al quadriennio precedente.

x3

.01

SICUREZZA A 360°

Autostrade per l'Italia considera la sicurezza come una priorità assoluta. Per questo, con il progetto "Sicurezza a 360°", la Società sta sviluppando un approccio integrato tra la sicurezza della circolazione e la sicurezza nei cantieri e nei luoghi di lavoro.

Per quanto riguarda la sicurezza su strada, il Piano contiene un forte impulso all'individuazione di soluzioni tecniche innovative, attraverso attività di ricerca e sviluppo.
Tra le principali, figurano:

- introduzione di tecniche di intelligenza artificiale per migliorare l'efficacia dei sistemi di analisi del traffico mediante le telecamere (riconoscimento veicolo fermo, contromano, etc.);
- diffusione sulla rete dei sistemi di riconoscimento del trasporto di merci pericolose;
- sviluppo di un prototipo di sistema robotizzato di spegnimento incendi in galleria.

In sinergia con le soluzioni tecnologiche, la Società ha in programma di attivare campagne di comunicazione per sensibilizzare l'utenza sull'importanza di mantenere comportamenti corretti e rispettosi della legge durante la guida. Già nel corso del 2019, in collaborazione con la Polizia Stradale, sono state realizzate due campagne di comunicazione (#Seisicuro e #Nondistrarti) sul tema della guida sicura, coinvolgendo anche gli esattori della società in qualità di testimonial.
Sempre in collaborazione con la Polizia Stradale, durante il periodo dell'esodo estivo, è stato promosso un tour lungo tutta la rete autostradale per incontrare i viaggiatori, offrire loro servizi e assistenza, comunicando inoltre le regole di base per una guida sicura in autostrada.

Grande attenzione viene data anche alla sicurezza sui luoghi di lavoro, con lo scopo di ridurre al massimo rischi e infortuni. Il personale di Autostrade dell'Italia viene coinvolto in eventi legati alla sicurezza (Safety Days) che vedono la partecipazione di tutti i livelli aziendali, dal top management ai responsabili operativi, in un contesto di massima apertura nel quale si affrontano i temi legati alle nostre attività e ognuno ha occasione di contribuire con le proprie idee. Un progetto che merita particolare menzione è quello legato alla Behaviour Based Safety (BBS – Sicurezza basata sul comportamento), già attivato con successo in alcune aree e in previsione di una progressiva estensione sull'intera rete. La filosofia di questo sistema è basata sul rinforzo motivazionale dei comportamenti sicuri invece che sul controllo e la sanzione, creando un clima di fiducia e coinvolgimento strumentale per ottenere il contributo di ciascuno alla sicurezza sul lavoro.

Analogo approccio sulla sicurezza è esteso anche ai cantieri delle imprese appaltatrici per aumentare la sicurezza nelle nuove opere, sia con sessioni in aula che con giornate dedicate in cantiere (Safety Walks).
In generale, il supporto alle imprese che lavorano per Autostrade per l'Italia è strutturato attraverso la nostra "Safety Academy" che offre un ventaglio di iniziative a costo zero per i nostri appaltatori, che, a seconda delle esigenze, possono supportare il loro management o il personale di cantiere. Inoltre, è allo studio un sistema di incentivazione contrattuale capace di favorire le imprese più attente alla sicurezza in fase di gara e che include un sistema premiante in corso d'opera.
Tra i temi al centro del progetto c'è quello dei mancati infortuni, che svolgono un ruolo cruciale nella prevenzione degli eventi. Al riguardo è stato lanciato anche un progetto pilota con una migliore strutturazione di tutto il percorso a partire dalla individuazione dei mancati infortuni o delle condizioni potenzialmente pericolose fino all'identificazione delle opportune contromisure e alla verifica dell'efficacia della loro realizzazione.

Autostrade per l'Italia è certificata dal 2006 secondo i più avanzati standard sulla sicurezza. Nel 2019 ha eseguito tutte le attività preparatorie volte al conseguimento del nuovo standard ISO45001, che punta sulla comunicazione e sulla consapevolezza del ruolo che ciascun componente dell'organizzazione svolge per il funzionamento del Sistema Sicurezza.

.02

OPERATIONAL EXCELLENCE

Il programma di Operational Excellence mira a garantire i massimi standard di qualità lungo tutte le attività della catena del valore, dalla pianificazione all'esecuzione degli interventi sulla rete.

In particolare, la fase di pianificazione sarà integrata sul territorio e coadiuvata nella prioritizzazione degli interventi da modelli di Advanced Analytics.

La progettazione sarà effettuata seguendo linee guida e standard ben definiti per tutta Autostrade per l'Italia e assistita dallo strumento di Progettazione BIM (3D Building Information Technology), garantendo una maggiore trasparenza e controllo su efficienza e tempi di realizzazione.

L'esecuzione dei lavori sarà invece resa più efficiente dalla revisione dei modelli di sourcing, dalla standardizzazione delle specifiche tecniche e dal consolidamento della base dei fornitori. Inoltre, leve di Design-to-Value saranno applicate in diverse categorie merceologiche al fine di migliorare la qualità e le performance dei componenti impiegati.
Particolare attenzione è stata posta sul monitoraggio delle opere d'arte, che sarà in carico a società esterne e ottimizzato grazie all'impiego di tecnologie di ultima generazione come la piattaforma IBM Maximo (dettagliata nel prossimo paragrafo sulla digitalizzazione). È in corso il progetto della digitalizzazione di tutto l'archivio storico, i cui dati saranno poi confrontati con lo stato di fatto per ciascuna opera d'arte, così da facilitare l'opera di monitoraggio e assicurare i massimi livelli di sicurezza. Ciò permetterà di intervenire con una manutenzione predittiva, che sarà coadiuvata dalla stessa piattaforma di asset management e dall'impiego di Virtual Reality. Tutte le attività di ispezione, monitoraggio strutturale e manutenzione saranno integrate in un unico cruscotto grazie ad un'infrastruttura dati unica, all'architettura dei sistemi cloud e all'utilizzo di big data.

Tutto ciò assicurerà la tempestività degli interventi di manutenzione e la velocità nella realizzazione degli investimenti di potenziamento della rete, oltre all'accelerazione nella costruzione di nuove opere.

.03

DIGITALIZZAZIONE

Autostrade per l'Italia ha definito un piano di evoluzione dei propri sistemi informativi, per garantirne l'allineamento con i più recenti trend di sviluppo tecnologici ed essere in grado di ottimizzare la gestione e supportare l'evoluzione dei propri processi interni, misurandone le performance in modo sicuro, continuo e strutturato.

Le principali iniziative che sono state pianificate riguardano:

- l'evoluzione delle architetture, legata alle sempre più sfidanti opportunità di innovazione offerte dal "cloud" e dalle strutture tecnologiche che esso mette a disposizione;

- l'adeguamento della rete, attraverso il potenziamento del vettore di comunicazione basato sulla fibra ottica, che permetterà di realizzare un capillare sistema di comunicazioni ad alta velocità per raccogliere e convogliare verso la dorsale esistente in maniera sicura ed efficace i dati provenienti da sensori, telecamere e dispositivi IoT (Internet of Things) a servizio di sicurezza, viabilità e Smart Road;

- la digitalizzazione dell'organizzazione, rivedendo i processi aziendali alla luce delle migliori pratiche di mercato incluse nelle ultime evoluzioni dei pacchetti software, come ad esempio le tecnologie di robotic process automation per l'esecuzione di attività ripetitive e poco stimolanti per destinare le risorse su processi a maggior valore aggiunto, o l'upgrade dei sistemi di Business Intelligence per il controllo delle performance;

- la digitalizzazione degli asset, nell'ambito della quale rientra il nuovo sistema di asset management in corso di sviluppo (c.d. progetto ARGO);

- il progetto ARGO fa parte di un percorso di evoluzione strategica e tecnologica intrapreso da Autostrade per l'Italia che vede l'introduzione di nuovi strumenti per la gestione innovativa degli asset della rete e la valorizzazione del patrimonio dati. Il progetto mira a raccogliere in un unico database tutte le informazioni che consentono di realizzare e gestire un sistema integrato di digitalizzazione dei controlli e delle ispezioni periodiche, del monitoraggio strumentale e della programmazione e gestione degli interventi di manutenzione, in linea con l'evoluzione normativa e in grado di rispondere alle esigenze degli stakeholder.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova piattaforma, sviluppata da IBM in collaborazione con Autostrade Tech e basata sulla soluzione Enterprise Asset Management IBM Maximo, che permetterà di supportare gli operatori nel controllare lo stato delle infrastrutture di rete, sia in tempo reale che durante l'intero ciclo di vita di ogni opera traguardando obiettivi di efficienza, qualità e sicurezza.

La nuova piattaforma digitale integrerà le attività di ispezione, monitoraggio strutturale e manutenzione per consentire la gestione continua delle infrastrutture.

Il sistema permetterà di accedere velocemente a tutte le informazioni correlate alle opere, partendo dallo stato dell'infrastruttura fino al completo modello digitale e alla sua storia ispettiva e manutentiva. Le informazioni saranno corredate di tutto l'archivio documentale, dal progetto agli interventi effettuati nel tempo, classificate per tipologia d'opera e parte strutturale al fine di consentire un'immediata caratterizzazione della struttura.

Sarà facilmente accessibile e interrogabile anche il modello 3D dell'opera d'arte e sarà possibile programmare controlli e manutenzioni tenendo sempre sotto controllo la storia delle precedenti ispezioni e di tutti gli interventi di manutenzione effettuati e programmati.

Con oltre 9.000 sensori, l'Internet of Things consentirà l'integrazione dei dati inviati dai sensori installati sulle infrastrutture, che forniranno ulteriori indicazioni per supportare l'operatore nell'analisi dello stato dell'opera e nella pianificazione degli interventi. L'Intelligenza Artificiale, infine, supporterà l'analisi delle immagini suggerendo gli approfondimenti da effettuare con i controlli e le ispezioni fisiche.

Tutte le attività saranno eseguite secondo specifici processi e livelli autorizzativi, grazie all'adozione di un processo delineato secondo le responsabilità e i ruoli previsti dall'organizzazione aziendale. Le informazioni saranno rese disponibili in totale trasparenza e sicurezza alle funzioni aziendali preposte e agli organi di vigilanza.

Il sistema sarà accessibile tramite pc, smartphone o tablet, e permetterà di decidere in tempo reale di intervenire pianificando un'ispezione o un intervento, assegnando e programmando le risorse necessarie. Inoltre, esso si interfaccerà con ulteriori strumenti digitali di gestione per consentire il controllo dell'intero ciclo di vita della realizzazione degli interventi, dall'accertamento del degrado fino al collaudo.

Nell'ambito del progetto, la pianificazione delle attività per l'anno 2020 ha l'obiettivo di implementare la tecnologia a supporto dei processi di ispezione su tutti i 1.946 ponti e viadotti della rete entro la fine del 2020. Successivamente il macro-piano prevede di estenderla alle gallerie e i cavalcavia nel corso del 2021 e agli altri asset della rete nel corso del 2022.
La seconda fase del progetto, il cui inizio è previsto a metà del 2020, è stata progettata per supportare le attività di manutenzione delle infrastrutture - dalla progettazione alla gara, dall'esecuzione dei lavori fino al collaudo - che confluiranno in un unico cruscotto, offrendo agli operatori una visione completamente integrata delle attività. La strategia di lancio del sistema seguirà un percorso analogo a quanto previsto per i processi di ispezione, a partire quindi dai ponti ed i viadotti per poi gestire la manutenzione dei cavalcavia e delle gallerie e infine anche gli altri asset della rete.

.04

CLIENTE AL CENTRO

Autostrade per l'Italia intende mettere sempre più al centro del proprio operato l'attenzione e la cura per chi viaggia, puntando fortemente sulla qualità dei servizi erogati.
Per questo sono state definite diverse iniziative di miglioramento della customer experience. Prima di iniziare il viaggio, i clienti potranno essere sempre aggiornati sulle ultime informazioni di traffico grazie a sistemi di video-sorveglianza intelligenti, garantendo così una partenza "smart". La comunicazione di questi dati avverrà in modo trasversale attraverso tutti i canali di comunicazione di Autostrade per l'Italia.

Durante il viaggio, i clienti potranno beneficiare di minori tempi di attesa ai caselli grazie all'aumentata presenza di sistemi di pagamento contactless (con obiettivo di avere il 100% delle stazioni abilitate al pagamento contactless Near-Field Communication) e a Virtual Agents con risposte automatizzate alle domande più frequenti nelle stazioni di esazione.

Nel corso della sosta nelle Aree di Servizio i clienti beneficeranno del massimo comfort, grazie alla connessione WiFi, a sistemi di parcheggio intelligenti e alla comparazione di prezzo e promozioni sia per cibo che per carburante tra le diverse aree.

Inoltre, Autostrade per l'Italia si è prefissata come obiettivo una sostanziale riduzione dei tempi medi di risposta ai reclami (raggiungendo 7gg medi nel 2023) ed erogazione di rimborsi per significativi disagi per i lavori di manutenzione più critici.

Attraverso l'implementazione di tali iniziative, Autostrade per l'Italia si propone l'obiettivo di migliorare l'esperienza cliente raggiungendo una crescita del +3% nell'Indice di Soddisfazione Cliente entro il 2023.

.05

MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL FUTURO

Autostrade per l'Italia, nel contesto del Piano di Trasformazione 2020-2023, ha l'ambizione di definire il futuro paradigma della Mobilità sostenibile, focalizzandosi su tre aree principali:

- Smart Road, con prime sperimentazioni in ambito tecnologia 5G, illuminazione intelligente e segnaletica stradale dinamica su circa 20km di autostrada;

- Green Infrastructure per ridurre l'impatto ambientale, con elettrificazione della rete (30% Aree di Servizio con stazioni di ricarica HPG e multiclient, creazione di 150 Green Island, introduzione di led di nuova generazione in tutte le gallerie) e una forte strategia di decarbonizzazione (es., boschificazione di aree adiacenti all'autostrada, introduzione di veicoli elettrici/ibridi nel parco automezzi per spostamenti urbani) per raggiungere il 100% di energia da fonti rinnovabili entro il 2023 (di cui ~12% autoprodotta);

- Pavimentazioni autostradali, con l'obiettivo di raggiungere +3 punti percentuali nella qualità del manto autostradale attraverso sperimentazione di nuovi materiali (es., asfalto modificato con compound polimerici, riduzione dell'impatto acustico sul territorio) e lo sviluppo di un Pavement Management System per la manutenzione preventiva delle pavimentazioni.

Queste innovazioni saranno abilitate da forti investimenti in Ricerca & Sviluppo interna (guidati da un Comitato preposto all'Innovazione) e la creazione di un "ecosistema italiano dell'Innovazione", frutto di collaborazioni esterne con Università, Enti di Ricerca, Case Automobilistiche e Startup.

.06

VALORIZZAZIONE DELLE NOSTRE PERSONE

L'investimento nella valorizzazione del talento e nel potenziamento delle risorse umane rappresenta un fattore abilitante di assoluta rilevanza per la realizzazione del Piano di Trasformazione.

Per questo motivo Autostrade per l'Italia ha attivato un piano straordinario di assunzioni che, nell'arco della vigenza del Piano di Trasformazione, fino al 2023, prevede oltre 1.000 inserimenti di cui si stima un 50% di personale tecnico e operativo e la rimanente parte distribuita tra personale corporate ed esattoriale. In totale nel corso del 2019 sono state inserite 380 risorse.

Autostrade per l'Italia, a partire dal secondo semestre del 2019, ha inoltre individuato, sviluppato e implementato una serie di strumenti volti a favorire un processo di Change Management agendo, in particolare, sul ricambio del management e del modello di leadership in coerenza con gli obiettivi e i valori del nuovo Piano di Trasformazione attraverso:

- rotazione del Management, con la sostituzione dell'85% dei Direttori di Tronco e dei Responsabili Esercizio ed il 77% dei Responsabili dei comparti Tecnici dei Tronchi avvenuta nel corso del 2019;

- valutazione della prontezza manageriale per copertura ruoli di responsabilità, adottando i più avanzati strumenti di valutazione del personale ed avvalendosi del supporto delle principali società operanti nel settore, coinvolgendo nel corso del 2019 circa 145 risorse e con l'obiettivo di coinvolgere ulteriori 200 risorse nel corso del primo semestre 2020;

- Management Leadership Review, un processo rivolto ai Dirigenti e volto a premiare non solo il raggiungimento dei risultati ma anche le modalità con le quali gli stessi vengono raggiunti, favorendo stili manageriali orientati al cambiamento e alla valorizzazione delle risorse;

- Performance Management, un processo ad oggi attivo con ciclicità annua per circa 850 dipendenti (quadri e impiegati) e che sarà progressivamente esteso ad altre fasce della popolazione aziendale, fino a coinvolgere un totale di 1.400 risorse nel 2023, con l'obiettivo di orientare lo sviluppo professionale e manageriale delle risorse facendole crescere sulle competenze rilevanti per sostenere le sfide future dell'Azienda e del Gruppo e offrendo ai dipendenti maggiore trasparenza, opportunità di feedback puntuali da parte del proprio Responsabile e piani di carriera e di sviluppo maggiormente personalizzati.

Piano di investimenti e manutenzione della rete

Il Piano Strategico di Trasformazione segna anche una forte accelerazione dei programmi di manutenzione della rete e una ulteriore spinta sul piano degli investimenti in grandi opere e ammodernamento della rete.
Autostrade per l'Italia è tra i principali investitori del "Sistema Italia" con un programma di sviluppo e ammodernamento della rete, tra le più estese in Europa con 2.855 km di autostrada gestita in Italia. Con investimenti già completati per circa 13,3 miliardi di euro, Autostrade per l'Italia ha ulteriori investimenti da realizzare entro il 2038, in corso e pianificati, per un valore fino a 14,5 miliardi di euro. Di questi, 13,2 miliardi sono ricompresi nella proposta di aggiornamento di Piano Finanziario inoltrata al Concedente, e 1,3 miliardi sono costituiti da un piano integrativo di ammodernamenti che, laddove di interesse del Concedente, Autostrade per l'Italia si renderebbe disponibile ad inserire negli impegni di investimento.

In generale, il piano si compone di interventi finalizzati al miglioramento, potenziamento e ammodernamento della rete, nonché al prolungamento della vita utile delle opere.

A seguito della recente approvazione delle linee guida del Piano Strategico di trasformazione di Autostrade per l'Italia, che prevede l'accelerazione di tutti i piani di intervento, si prevede che circa un terzo del volume residuo 2020-38 verrà eseguito entro il 2023.

Più nel dettaglio le principali componenti che costituiscono il Piano sono:

- il completamento di interventi di ampliamento, potenziamento e ammodernamento della rete, già previsti da piani di intervento approvati ed inseriti nel contratto di Concessione (investimenti del Piano 1997, del IV atto 2002 e del piano 2007) per circa 4,1 miliardi di euro residui;

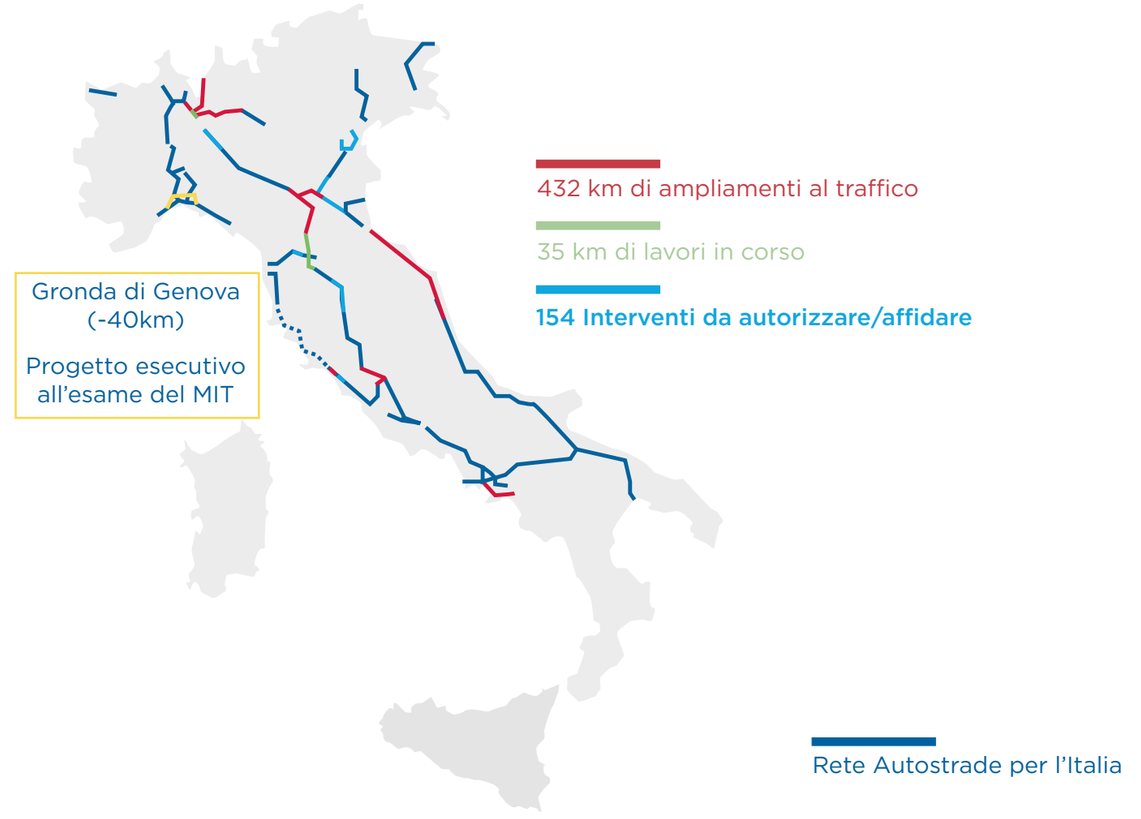
- il progetto strategico della Gronda di Genova, del valore complessivo di 4,3 miliardi di euro, di cui 4,1 ancora da eseguire; il progetto esecutivo è stato inviato al Concedente ed è tutt'oggi in approvazione;

- 7 progetti di potenziamento a terze/quarte corsie del Piano 2007 per circa 154 km di rete, da inserire in Convenzione, del valore complessivo di 2,3 miliardi di euro;

- ulteriori investimenti proposti al Concedente per l'ammodernamento e il prolungamento della vita utile delle opere (con interventi , tra gli altri, su 260 km di gallerie, 300 opere d'arte e 3.100 km di barriere di sicurezza), anch'essi da inserire in Convenzione, per un valore complessivo fino a 4 miliardi di Euro; di questi, 2,7 miliardi sono ricompresi nella proposta di aggiornamento del PEF, e 1,3 miliardi sono destinati ad interventi addizionali che Autostrade per l'Italia, laddove di interesse del Concedente, si è resa disponibile ad inserire tra gli impegni di investimento di Piano Finanziario.

PIANI DI INVESTIMENTO AUTOSTRADE PER L'ITALIA

(€mld)	Avanzamento 31.12.2019	Da eseguire 2020-2038	
Piano 1997	6,5	0,9	Già inseriti in convenzione 8,2
Altri investimenti in Grandi Opere	0,5	1,5	
Altri investimenti sulla rete in esercizio	2,1	0,5	
Piano 2002			
• In corso	3,7	0,5	
• Gronda di Genova[1]	0,2	4,1	
Barriere antirumore del Piano 2007	0,2	0,7	
3ˆ/4ˆ corsie del Piano 2007[1]	0,1	2,3	Da inserire in convenzione 6,3
Nuovo piano di ammodernamento e adeguamento rete		4,0[2]	
Totale	13,3	14,5	



(1) Progetto in approvazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
(2) Di cui 2,7 già inseriti nella proposta di aggiornamento di Piano Finanziario, in corso di discussione.

Il Piano Strategico di Trasformazione 2020-2023 ha rafforzato anche la spesa in manutenzione che sale a 1,7 miliardi di euro (2 miliardi considerata anche la spesa del 2019). Tali risorse consentiranno di portare a compimento entro i prossimi 4 anni un importante piano di ammodernamento dei principali asset strategici della rete tra cui il risanamento delle pavimentazioni autostradali, oltre a 500 interventi sui principali ponti e viadotti e 130 commesse su cavalcavia.

02

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Premessa

In conformità a quanto previsto dal Codice civile e dai principi contabili contenuti negli IFRS (e richiamati dalla Consob nel Documento n. 2 emesso congiuntamente con Banca d'Italia e ISVAP in data 6 febbraio 2009), nella fase di predisposizione del bilancio è necessario effettuare una valutazione della capacità della Società e del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento.
In particolare, il paragrafo 25 dello IAS 1 stabilisce che "un'entità deve redigere il bilancio nella prospettiva della continuazione dell'attività a meno che la direzione aziendale non intenda liquidare l'entità o interromperne l'attività, o non abbia alternative realistiche a ciò. Qualora la direzione aziendale sia a conoscenza, nel fare le proprie valutazioni, di significative incertezze relative ad eventi o condizioni che possano comportare l'insorgere di seri dubbi sulla capacità dell'entità di continuare a operare come un'entità in funzionamento, l'entità deve evidenziare tali incertezze. Qualora un'entità non rediga il bilancio nella prospettiva della continuazione dell'attività, essa deve indicare tale fatto, unitamente ai criteri in base ai quali ha redatto il bilancio e alla ragione per cui l'entità non è considerata in funzionamento".
Inoltre, il paragrafo 26 dello IAS 1 richiede che "nel determinare se il presupposto della prospettiva della continuazione dell'attività è applicabile, la direzione aziendale tiene conto di tutte le informazioni disponibili sul futuro, che è relativo almeno, ma non limitato, a dodici mesi" dopo la data di riferimento del bilancio. E ancora "..la direzione aziendale può aver bisogno di considerare una vasta gamma di fattori relativi alla redditività attuale e attesa, ai piani di rimborso dei debiti e alle potenziali fonti di finanziamento alternative, prima di ritenere che sussista il presupposto della continuità aziendale".
Pur in presenza di significative incertezze, che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale, il presente bilancio è stato redatto assumendo la prospettiva della continuità aziendale. Tali incertezze emergono all'esito del congiunto apprezzamento dei fattori di rischio per la continuità aziendale di Autostrade per l'Italia e degli elementi che consentono di mitigare i fattori di rischio individuati. Nel seguito si rappresentano i fattori di rischio identificati, precisandone l'origine e la natura, nonché le iniziative che la società ha già assunto o sta assumendo per fronteggiare tali fattori di rischio, motivandone la ragionevolezza.
Vengono quindi esplicitate le ragioni alla base della decisione di poter continuare ad adottare il presupposto della continuità aziendale, pur in presenza delle incertezze che permangono all'esito dei fattori mitiganti che sono allo stato configurabili.
Più nello specifico, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha esaminato tutti i fattori di rischio in essere alla data di predisposizione del bilancio, analiticamente descritti nei capitoli 2.12 "Eventi significativi in ambito regolatorio" e 2.13 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019" e nella nota n. 6 "Eventi e operazioni societarie" inclusa nella Sezione "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019" cui si rinvia.

Gli elementi che richiedono una puntuale valutazione in merito alla capacità della Società di continuare ad operare in normale funzionamento per un periodo di almeno dodici mesi dalla data di chiusura del presente bilancio possono raggrupparsi e sintetizzarsi nei seguenti punti:

a) i rapporti e i contenziosi in essere tra Autostrade per l'Italia e il Concedente, come più ampiamente esposto capitolo n. 2.12 "Eventi significativi in ambito regolatorio";

b) l'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto Milleproroghe, e segnatamente dell'art. 35 ivi contenuto (il cui testo è riportato nel capitolo n. 2.12 - "Eventi significativi in ambito regolatorio"), che, fra l'altro, modifica la disciplina in caso di "revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio";

c) la recente revisione al ribasso da parte delle agenzie internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's - a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe sopra citato - del *rating* creditizio di Autostrade per l'Italia, portato al di sotto del livello "*investment grade*", e del relativo outlook ("downgrading"), che incide sulla capacità della Società di far ricorso al mercato del credito. Al riguardo si osserva che il declassamento sotto il livello *investment grade* potrebbe esporre al rischio che Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, Cassa Depositi e Prestiti possano richiedere protezioni aggiuntive, e, ove tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, ritengano di poter richiedere il rimborso anticipato dei relativi finanziamenti (2,1 miliardi di euro di cui 1,7 miliardi garantiti da Atlantia). L'eventuale inottemperenza a una richiesta di rimborso anticipato che fosse formulata da BEI e CDP, semprechè legittima, potrebbe comportare analoghe richieste di rimborso da parte di altri creditori della Società, ivi inclusi gli obbligazionisti;

d) le restrizioni agli spostamenti recentemente introdotte per l'insorgere dell'emergenza epidemiologica legata alla diffusione del virus Covid-19, che hanno determinato una forte riduzione dei volumi di traffico e hanno inciso, e andranno a incidere, sui ricavi attesi per l'esercizio 2020. Questo fenomeno ha generato evidenti ripercussioni sulla temporanea capacità di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie del Gruppo di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito, nonché, unitamente al mutamento del quadro regolatorio, sulla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie.

In relazione al punto a) precedente (rapporti con il Concedente), il Consiglio di Amministrazione, nella adozione del principio di continuità aziendale, si è fra l'altro basato sui seguenti fatti oggettivi:

1) il procedimento di contestazione alla Società di asserito "grave inadempimento" per il crollo di parte del Viadotto Polcevera è tuttora pendente;

2) nessuna Autorità ha, ad oggi, accertato, tantomeno in via definitiva alcun "grave inadempimento" della Società che possa legittimare un provvedimento di revoca della concessione. Al riguardo, anche il TAR Liguria, nelle quattro ordinanze pubblicate il 6 dicembre 2019, ha rilevato come la presunta responsabilità della Società per il crollo del viadotto del Polcevera sia "non accertata, nemmeno in via latamente indiziaria", non essendo "stata accertata in alcuna sede, così come non sono state escluse eventuali responsabilità di altri soggetti in relazione alla causazione dell'evento";

3) il parere tecnico reso dal Gruppo di Lavoro Interistituzionale istituito presso il Gabinetto del MIT ha evidenziato i rischi di un contenzioso, gli oneri connessi alla revoca e le relative ricadute operative, concludendo che tutto ciò potrebbe "consigliare una diversa soluzione volta alla rinegoziazione della Convenzione";

4) da molti mesi (luglio 2019), la Società ha avviato con il Concedente e il Governo una interlocuzione volta al raggiungimento di un accordo di modifica della Convenzione Unica e di chiusura definitiva del procedimento avviato dal MIT, allo scopo di giungere, nell'interesse pubblico, a una soluzione concordata, così come prospettato nelle comunicazioni al riguardo intervenute.

In sintesi, i fatti oggettivi sopra illustrati, i pareri legali acquisiti dalla Società, nonché i primi (sebbene interlocutori) pronunciamenti ottenuti in sede giudiziale, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione a ritenere ragionevolmente non probabile la prossima adozione da parte del Governo di un provvedimento di revoca della concessione, e ad auspicare invece il raggiungimento di una soluzione negoziale. Nell'ipotesi in cui un provvedimento di questo genere venisse adottato, il Consiglio di Amministrazione ritiene di avere solide ragioni per resistere.

In relazione al punto b) precedente (Decreto Milleproroghe), il Consiglio di Amministrazione, nella adozione del principio di continuità aziendale, si è fra l'altro basato sui numerosi concordi pareri di autorevoli studiosi e costituzionalisti che evidenziano i plurimi profili di incostituzionalità e violazione del diritto comunitario che affliggono le norme di detto Decreto (come ampiamente descritto nel capitolo n. 2.12 - "Eventi significativi in ambito regolatorio"). Al riguardo, anche nelle ordinanze di dicembre 2019 del TAR Liguria, chiamato a pronunciarsi per l'annullamento dei provvedimenti attuativi del (pur diverso) Decreto Genova, sono contenute affermazioni che sottolineano il necessario rispetto, da parte del Concedente, dell'attuale schema di Convenzione in essere (art. 9) per pervenire alla decadenza della Concessione, incluso il previo necessario accertamento del grave inadempimento (come descritto nel capitolo n. 2.12 "Eventi significativi in ambito regolatorio", cui si rinvia).
La Società ha tempestivamente instaurato un procedimento innanzi al TAR Lazio volto ad accertare la illegittimità delle disposizioni del decreto Milleproroghe (art. 35) e la validità e vigenza degli articoli 8, 9 e 9bis della Convenzione; in data 3 aprile 2020 la Società ha depositato istanza di prelievo del ricorso e di fissazione sollecita dell'udienza di discussione.

In relazione ai punti c) e d) precedenti (*downgrading* ed epidemia da Coronavirus-Covid 19), si segnala anzitutto che, alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria annuale, né Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l'applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali, né hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso anticipato. Inoltre, avuto riguardo alle ragioni del *downgrading* espressamente esplicitate dalle agenzie di *rating* (i.e. l'approvazione dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe), alla illegittimità comunitaria e costituzionale dell'art. 35, già fatta valere dalla Società nelle competenti sedi giudiziarie, e ai numerosi concordi pareri legali acquisiti sul punto, la Società ritiene di poter continuare nel dialogo con gli istituti finanziari nella ricerca di una soluzione condivisa.
Con riguardo poi alla incertezza relativa alla capacità di Autostrade per l'Italia di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito, nonché alla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie, come più ampiamente descritto al capitolo n. 2.14 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019" anche in riferimento all'aggiornamento delle previsioni finanziarie, il Consiglio di Amministrazione ha predisposto una serie di misure volte ad assicurare il sostentamento del fabbisogno finanziario della Società, fra le quali: (i) il piano di efficientamento dei costi, pur non a discapito della sicurezza; (ii) la ricerca di soluzioni alternative per il finanziamento del circolante, ivi inclusa la richiesta erogazione fondi a Cassa Depositi e Prestiti; (iii) la richiesta di supporto finanziario a breve e medio termine alla Capogruppo Atlantia; (iv) la attivazione delle misure di sostegno finanziario, anche avvalendosi della normativa di urgenza recentemente emanata per il sostegno alle imprese, con particolare riguardo alla garanzia SACE su nuovi finanziamenti che dovessero essere erogati a favore della Società. Con riferimento a quanto riportato al punto (iii), e come più ampiamente descritto nel capitolo 2.14 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019", in data 24 aprile 2020 è stata ottenuta la conferma del supporto finanziario residuale sino ad un massimo di 900 milioni di euro, determinata sulla base delle più prudenti stime, effettuate dalla società, di contrazione dei flussi finanziari potenzialmente derivante dall'epidemia.
Il Consiglio di Amministrazione terrà attentamente monitorata l'implementazione di dette misure e, più in generale, la situazione finanziaria della Società.

Gli elementi sopra rappresentati e, in particolare, le azioni intraprese a sostegno del fabbisogno finanziario della Società, nonché la ragionevole possibilità di raggiungere un accordo con il Governo e il MIT (che assicurerebbe un equilibrio strutturale e di lungo periodo

e permetterebbe ad Autostrade per l'Italia di stabilizzare la struttura finanziaria, grazie anche a un più agevole accesso al mercato del credito) portano a ritenere tutti i fattori di rischio e incertezza ragionevolmente superabili.

Il Consiglio di Amministrazione ha quindi ritenuto che sussistano tutti i presupposti per provvedere alla redazione del bilancio consolidato e del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 in continuità, mantenendo i criteri di valutazione propri di un'azienda in funzionamento, descritti nelle rispettive note illustrative n. 3.

Si evidenzia come la valutazione effettuata dal Consiglio di Amministrazione sull'esistenza del presupposto della continuità aziendale comporta un giudizio, in un dato momento, sull'esito futuro di eventi o circostanze che sono per loro natura incerti; pertanto, tale determinazione, pur formulata sulla scorta di una attenta ponderazione di tutte le informazioni allo stato disponibili, è suscettibile di essere contraddetta dall'evoluzione dei fatti ove non si verifichino gli eventi ad oggi ragionevolmente previsti ovvero emergano fatti o circostanze con loro incompatibili, oggi non noti o comunque non valutabili nella loro portata.

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

2.1

Indicatori Alternativi di Performance

In applicazione della Comunicazione Consob del 3 dicembre 2015, che recepisce in Italia gli orientamenti sugli Indicatori Alternativi di Performance (di seguito anche "IAP") emessi dall'European Securities and Markets Authority (ESMA) sono definiti nel seguito i criteri utilizzati per l'elaborazione dei principali IAP pubblicati dal Gruppo Autostrade per l'Italia.
Gli IAP presentati nella "Relazione finanziaria annuale" sono ritenuti significativi per la valutazione dei risultati dell'andamento operativo del Gruppo nel suo complesso e delle singole società consolidate. Inoltre, si ritiene che gli IAP assicurino una migliore comparabilità nel tempo degli stessi risultati sebbene non siano sostituitivi o alternativi ai risultati presentati nei prospetti contabili consolidati della sezione "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019" (di seguito anche "dati ufficiali") e determinati applicando i principi contabili internazionali IFRS ivi descritti.
Con riferimento agli IAP, si evidenzia che, all'interno dei rispettivi capitoli "Andamento economico-finanziario del Gruppo" e "Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia", 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 2019 (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. In proposito, si rimanda al paragrafo "Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali" incluso nei capitoli "Andamento economico-finanziario del Gruppo" e "Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia" per la riconduzione delle voci dei prospetti riclassificati con quelle dei corrispondenti prospetti ufficiali.

Nel seguito sono elencati i principali IAP presentati nella Relazione finanziaria annuale 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 (nel seguito SITMB);

b) "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. L'EBIT, così come l'EBITDA, non include la componente capitalizzata di oneri finanziari relativi a servizi di costruzione, che è

evidenziata in una voce specifica della gestione finanziaria nel prospetto riclassificato, mentre è compresa nei ricavi nel prospetto ufficiale di conto economico del bilancio consolidato;

c) "Capitale investito netto": espone l'ammontare complessivo delle attività di natura non finanziaria, al netto delle passività di natura non finanziaria;

d) "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". Si segnala che nell'ambito delle note illustrative al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 è fornita altresì la riconciliazione dell'indebitamento finanziario netto con la posizione finanziaria netta predisposta in conformità alla raccomandazione dell'ESMA del 20 marzo 2013;

e) "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;

f) "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/(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.

Si evidenzia infine che alcuni IAP, elaborati come sopra indicato, sono presentati anche al netto di talune rettifiche operate ai fini di un confronto omogeneo nel tempo, le "Variazioni su base omogenea", utilizzate per il commento delle variazioni del Margine operativo lordo (EBITDA), dell'Utile/(perdita) dell'esercizio, dell'Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo e dell'FFO-Cash Flow Operativo e determinate escludendo, ove presenti, gli effetti derivanti da: (i) variazioni dell'area di consolidamento, (ii) variazioni dei tassi di cambio dei saldi di società consolidate con valuta funzionale diversa dall'euro ed (iii) eventi e/o operazioni non strettamente connessi alla gestione operativa che influiscono in maniera apprezzabile sui saldi di almeno uno dei due esercizi di confronto. Nel paragrafo "Indicatori economico-finanziari su base omogenea", nell'ambito del capitolo n. 2.2 "Andamento economico-finanziario del Gruppo", è fornita la riconciliazione tra i valori desunti dai prospetti contabili riclassificati e i corrispondenti indicatori su base omogenea oltre a specifiche note esplicative delle rettifiche apportate.

2.2

Andamento economico-finanziario del Gruppo

Premessa

Nel presente capitolo sono esposti e commentati i prospetti consolidati di conto economico riclassificato, di conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto del 2019 del Gruppo Autostrade per l'Italia in confronto con i corrispondenti valori dell'esercizio precedente, nonché il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata consolidata al 31 dicembre 2019 raffrontata ai corrispondenti valori al 31 dicembre 2018, nonché il prospetto di raccordo del patrimonio netto e dell'utile dell'esercizio 2019 di Autostrade per l'Italia (nel seguito anche "Società") con i corrispondenti valori consolidati del Gruppo Autostrade per l'Italia.

Ai fini della predisposizione dei dati consolidati del 2019, sono stati applicati i principi contabili internazionali (IFRS) omologati dalla Commissione Europea e in vigore al 31 dicembre 2019. Con riferimento ai nuovi IFRS in vigore, si evidenzia che la prima applicazione, a partire dal 1° gennaio 2019, dell'IFRS 16 "Leasing" ha comportato, per i contratti nei quali il Gruppo riveste il ruolo di locatario, la rilevazione tra le "Attività non finanziarie non correnti" del valore dei diritti d'uso relativi alle attività materiali detenute (8 milioni di euro corrispondente al valore attuale dei canoni minimi contrattuali per il residuo periodo di durata dei contratti stessi), e la contestuale iscrizione del medesimo importo tra i "Finanziamenti a medio-lungo termine" per la parte non corrente e nella voce "Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine" per la quota entro l'esercizio.

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2019 non presenta variazioni rispetto a quello del 31 dicembre 2018.

Con riferimento al crollo di una sezione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia, avvenuto il 14 agosto 2018, si evidenzia che, rispetto ai 502 milioni di euro riportati nel bilancio 2018, nel corso del 2019 sono stati: (i) effettuati ulteriori accantonamenti pari a 12 milioni di euro correlati ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti e alle spese legali e (ii) sostenuti altri costi operativi per 6 milioni di euro, portando l'onere complessivo a 520 milioni di euro a fine 2019 (di cui 454 milioni di euro quali accantonamenti a fondi). A tali oneri si aggiungono i mancati ricavi da pedaggio relativi all'esenzione sull'area genovese che nel 2019 sono stimati pari a 19 milioni di euro (7 milioni di euro nel 2018). Sono state avviate, inoltre, le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto e sono proseguite quelle a sostegno delle persone e aziende direttamente colpite dal crollo. Sotto il profilo finanziario, nell'ambito dei suddetti accantonamenti:

a) è stato disposto - su richiesta del Commissario straordinario per Genova e ferme restando le riserve espresse nell'ambito della corrispondenza intercorsa con il Commissario stesso e nei ricorsi presentati - il pagamento di complessivi 280 milioni di euro (225 milioni di euro, al netto dell'acconto residuo per l'avvio delle attività e dell'IVA, peraltro inclusi tra gli accantonamenti al 31 dicembre 2018), connessi essenzialmente agli interventi propedeutici alla demolizione e ricostruzione del viadotto;

b) sono stati erogati 51 milioni di euro correlati ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, alle spese legali nonché ai contributi ad artigiani e imprenditori. Anche tale importo era stato già incluso tra i fondi per accantonamenti al 31 dicembre 2018.

Inoltre, nel corso del 2019, sono stati contabilizzati, tra gli "Altri ricavi operativi", proventi per rimborsi assicurativi pari a 38 milioni di euro, relativi essenzialmente all'accordo definito con la compagnia di assicurazione con riferimento alla quantificazione del risarcimento spettante ad Autostrade per l'Italia in relazione alla copertura assicurativa in essere sul Polcevera per la sola responsabilità civile verso terzi.
Si evidenzia, inoltre, che a seguito del già citato crollo di una sezione del viadotto Polcevera il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (nel seguito anche "MIT") ha formalmente avanzato nei riguardi di Autostrade per l'Italia talune contestazioni circa asseriti inadempimenti degli obblighi stabiliti dalla Convenzione Unica, come più ampiamente descritto nel capitolo 2.12 "Eventi significativi in ambito regolatorio", cui si rinvia. Le contestazioni potrebbero portare, ad avviso del Ministero e del Governo, alla revoca della Convezione in essere di cui è titolare la Società; Autostrade per l'Italia, impregiudicato ogni accertamento sulle responsabilità del crollo e pur contestando integralmente gli addebiti mossi nei suoi confronti, ha avviato una negoziazione con il Governo e con il MIT volta alla chiusura della procedura di contestazione mossa, cercando di individuare una soluzione condivisa e definitiva, anche nell'interesse pubblico alla conclusione della procedura stessa.
Tenuto conto di quanto descritto nella presente Relazione finanziaria annuale circa le incertezze in essere relativamente alla possibile evoluzione delle attività della Società e del Gruppo, ad esito delle valutazioni condotte, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ritiene che tali incertezze siano superabili nel presupposto della ragionevole possibilità di raggiungere un accordo con il Governo ed il MIT ad esito della negoziazione in corso. In relazione a ciò, si è proceduto a riflettere, nei dati consolidati del 2019, la stima di ulteriori oneri che Autostrade per l'Italia ha ritenuto di assumere a proprio carico in base alle negoziazioni in corso volte ad individuare una soluzione concordata e definitiva della controversia - come ampiamente descritto nella nota 6. "Eventi e operazioni societarie del 2019" inclusa nella Sezione "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019" cui si rinvia - attraverso lo stanziamento nell'ambito degli "Altri fondi correnti per rischi ed oneri", di un importo pari a 1.500 milioni di euro.

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

Indicatori economico-finanziari su base omogenea

Nella tabella seguente sono riconciliati i valori consolidati su base omogenea per entrambi i periodi a confronto del Margine Operativo Lordo (EBITDA), dell'Utile/(perdita) dell'esercizio, dell'Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo e dell'FFO-Cash Flow Operativo con i corrispondenti valori desunti dai prospetti riclassificati di seguito esposti.

		2019				2018			
Milioni di euro	**Note**	Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile/(Perdita) dell'esercizio	Utile/(Perdita) 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)		**710**	**-268**	**-282**	**1.436**	**1.991**	**622**	**608**	**1.710**
Effetti non omogenei									
Effetti connessi al crollo di una sezione del viadotto Polcevera	(1)	1	2	2	-234	-509	-370	-370	-45
Stima oneri aggiuntivi da sostenere connessi alla chiusura delle contestazioni avanzate dal MIT	(2)	-1.500	-1.020	-1.020	-	-	-	-	-
Maggiorazione aliquota IRES del 3,5% per società concessionarie	(3)	-	-12	-11	-32	-	-	-	-
Variazioni dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(4)	-22	-17	-17	-1	22	17	16	-
Subtotale (B)		**-1.521**	**-1.047**	**-1.046**	**-267**	**-487**	**-353**	**-354**	**-45**
Valori su base omogenea (C) = (A)-(B)		**2.231**	**779**	**764**	**1.703**	**2.478**	**975**	**962**	**1.755**

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 2019 e del 2018 gli effetti sul conto economico e sull'FFO connessi ai minori ricavi da pedaggio, ai proventi per rimborsi assicurativi, nonché agli oneri e agli accantonamenti rilevati, al netto del relativo effetto fiscale, in relazione al crollo di una sezione del viadotto Polcevera;
2) dai dati consolidati del 2019 gli effetti sul conto economico relativi alla stima degli oneri aggiuntivi da sostenere connessi alla chiusura delle contestazioni avanzate dal MIT;
3) dai dati consolidati del 2019 l'impatto complessivo connesso alle maggiori imposte correnti e alla rideterminazione della fiscalità differita delle società concessionarie, rilevate in relazione alla maggiorazione dell'aliquota IRES determinata dalla Legge di Stabilità 2020 a partire dall'esercizio 2019;
4) dai dati consolidati del 2019 e del 2018 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.

Gestione economica consolidata

Il **"Totale ricavi operativi"** del 2019 è pari a 4.083 milioni di euro e si incrementa di 79 milioni di euro rispetto al 2018 (4.004 milioni di euro).

I **"Ricavi da pedaggio"** sono pari a 3.690 milioni di euro e presentano un incremento complessivo di 32 milioni di euro (+1%) rispetto allo scorso esercizio (3.658 milioni di euro), principalmente riconducibile alla crescita del traffico pari a +0,7% e all'effetto derivante dal mix positivo di traffico.

Gli **"Altri ricavi operativi"** ammontano a 393 milioni di euro in aumento di 47 milioni di euro rispetto al 2018 (346 milioni di euro). Sulla variazione incidono i proventi da rimborsi assicurativi correlati all'evento del 14 agosto 2018 (38 milioni di euro), già citati nella premessa.
I "Costi operativi netti" ammontano a 3.373 milioni di euro, in aumento di 1.360 milioni di euro rispetto al 2018 (2.013 milioni di euro).

I **"Costi esterni gestionali"** sono pari a 897 milioni di euro e si incrementano di 334 milioni di euro rispetto al 2018 (563 milioni di euro). Si segnala che la variazione è influenzata essenzialmente dai costi connessi agli interventi relativi alla ricostruzione del Viadotto Polcevera (226 milioni di euro nel 2019), il cui impatto sull'EBITDA è sostanzialmente neutralizzato dall'utilizzo della corrispondente quota del fondo ripristino e sostituzione contabilizzato nella voce "Variazione operativa dei fondi". Escludendo i sopracitati oneri connessi alla ricostruzione del viadotto Polcevera, i costi esterni gestionali si incrementano di 108 milioni di euro, principalmente per i maggiori interventi di manutenzione sulla rete di Autostrade per l'Italia, anche in relazione alle nuove e più complesse procedure di affidamento (avviate dal 2017) che avevano rallentato gli interventi nello scorso esercizio, e per l'anticipo dei programmi operativi. Si segnala che i costi esterni gestionali del 2018 includono oneri per 48 milioni di euro connessi al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO (*)

Milioni di euro	2019	2018	Variazione Assoluta	Variazione %
Ricavi di pedaggio	3.690	3.658	32	1
Altri ricavi operativi	393	346	47	14
Totale ricavi operativi	**4.083**	**4.004**	**79**	**2**
Costi esterni gestionali	-897	-563	-334	59
Oneri concessori	-473	-469	-4	1
Costo del lavoro netto	-500	-486	-14	3
Variazione operativa dei fondi	-1.503	-495	-1.008	n.s.
Totale costi operativi netti	**-3.373**	**-2.013**	**-1.360**	**68**
Margine operativo lordo (EBITDA)	**710**	**1.991**	**-1.281**	**-64**
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi	-653	-623	-30	5
Margine operativo (EBIT)	**57**	**1.368**	**-1.311**	**-96**
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	-32	-30	-2	7
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari	-434	-431	-3	1
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali	9	5	4	80
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-3	-4	1	-25
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	**-403**	**908**	**-1.311**	**n.s.**
(Oneri)/proventi fiscali	135	-286	421	n.s.
Risultato delle attività operative in funzionamento	**-268**	**622**	**-890**	**n.s.**
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	-	-	-	-
Utile/(perdita) dell'esercizio	**-268**	**622**	**-890**	**n.s.**
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi	14	14	-	-
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	**-282**	**608**	**-890**	**n.s.**

	2019	2018	Variazione
Utile/(perdita) base per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	**-0,45**	**0,98**	**-1,43**
di cui:			
- da attività operative in funzionamento	-0,45	0,98	-1,43
- da attività operative cessate	-	-	-
Utile/(perdita) base per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	**-0,45**	**0,98**	**-1,43**
di cui:			
- da attività operative in funzionamento	-0,45	0,98	-1,43
- da attività operative cessate	-	-	-

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

Gli **"Oneri concessori"** ammontano a 473 milioni di euro e si incrementano di 4 milioni di euro rispetto al 2018 (469 milioni di euro), sostanzialmente a seguito delle maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS, esposte anche tra i ricavi da pedaggio.

Il **"Costo del lavoro netto"** è pari a 500 milioni di euro in aumento di 14 milioni di euro rispetto al 2018 (486 milioni di euro). Tale variazione è sostanzialmente determinata:

a) dall'incremento del costo medio complessivo principalmente dovuto all'incremento degli oneri contrattuali, delle prestazioni variabili, del maggior fair value rilevato per la valutazione dei piani di incentivazione al management, degli incentivi all'esodo parzialmente compensati dall'incremento della quota del personale capitalizzato e da minori costi per compensi amministratori;

b) dal decremento di 113 unità medie riconducibile sostanzialmente al rallentamento del turn over nel comparto esazione nelle società autostradali, parzialmente compensato da inserimenti nei comparti operativi e tecnici di Autostrade per l'Italia e dall'adeguamento dell'organico in Giove Clear legato all'incremento del perimetro medio di attività.

La **"Variazione operativa dei fondi"** registra un valore negativo di 1.503 milioni di euro (495 milioni di euro nel 2018). Nel 2019, la voce include essenzialmente:

a) l'accantonamento, pari a 1.500 milioni di euro, determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, come già citato in premessa;

b) la variazione operativo del fondo ripristino e sostituzione dell'infrastruttura autostradale, positiva per 18 milioni di euro, che, escludendo gli effetti connessi all'utilizzo per gli interventi correlati alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (225 milioni di euro, quale quota già accantonata al 31 dicembre 2018), registra un accantonamento di 207 milioni di euro in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino sulla rete previsti nel nuovo piano strategico (come descritto nel capitolo 1.7 "Linee guida Piano Strategico di Trasformazione 2020-2023", cui si rinvia) e alla dinamica dei tassi di interesse utilizzati per l'adeguamento del valore attuale del fondo stesso;

c) la variazione operativa del fondo rischi e oneri in relazione a ulteriori accantonamenti di cui 12 milioni di euro, destinati sia ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti dell'evento del 14 agosto 2018 che alle spese legali, e 8 milioni di euro essenzialmente correlati a contenziosi fiscali instaurati con enti locali.

Si evidenzia, inoltre, che la "Variazione operativa dei fondi" negativa per 495 milioni di euro nel 2018 includeva gli stanziamenti connessi al crollo di una sezione del viadotto Polcevera (complessivamente pari a 454 milioni di euro) e riferibili alla demolizione e ripristino del viadotto (con connessi costi per espropri e indennizzi e contributi a persone ed aziende/attività produttive direttamente colpite dal crollo), risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, spese legali e contributi di prime necessità.

Il **"Margine operativo lordo"** (EBITDA), pari a 710 milioni di euro, si decrementa di 1.281 milioni di euro rispetto al 2018 (1.991 milioni di euro); su base omogenea l'EBITDA si decrementa di 247 milioni di euro (-10%).

Gli **"Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi"** sono pari a 653 milioni di euro e si incrementano di 30 milioni di euro rispetto all'esercizio 2018 (623 milioni di euro nel 2018).

Il **"Margine operativo"** (EBIT) è pari a 57 milioni di euro, con un decremento di 1.311 milioni di euro rispetto al 2018 (1.368 milioni di euro).

Gli **"Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione"** sono pari a 32 milioni di euro (30 milioni di euro nel 2018).

Gli **"Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari"** sono pari a 434 milioni di euro e si incrementano di 3 milioni di euro rispetto al 2018 (431 milioni di euro), essenzialmente per i seguenti effetti combinati:

a) la rilevazione di oneri finanziari nel 2019 pari 60 milioni di euro, connessi alla riclassifica a conto economico della riserva, già iscritta al 31 dicembre 2018, di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting che non soddisfano quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 in merito al rapporto economico tra il rischio oggetto di copertura e lo strumento di copertura ed alla verifica dei requisiti di efficacia prospettica delle relazioni di copertura essenzialmente a seguito dell'incertezza in ambito regolatorio (44 milioni di euro), come descritto nel capitolo Premessa, e alla variazione del fair value negativo degli stessi per l'esercizio 2019 (16 milioni di euro); si segnala che il venir meno del requisito dell'alta probabilità è direttamente correlato alle incertezze descritte nel capitolo 2.15 "Evoluzione prevedibile della gestione", cui si rinvia.

b) i minori oneri finanziari netti connessi alla minore esposizione debitoria nei due esercizi a confronto.

Gli **"Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali"** sono pari a 9 milioni di euro (5 milioni di euro nel 2018).

La **"Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto"** accoglie una perdita di 3 milioni di euro (4 milioni di euro nel 2018) tenuto conto dei risultati pro-quota delle società collegate.

Gli **"(Oneri)/proventi fiscali"** registrano un valore positivo pari a 135 milioni di euro nel 2019 (oneri pari a 286 milioni di euro nel 2018). La voce include, per 480 milioni di euro, lo stanziamento delle imposte anticipate relative al già citato accantonamento determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate. Escludendo tale impatto, la voce registra un onere pari a 345 milioni di euro, la cui variazione rispetto all'esercizio 2018 pari a 59 milioni di euro rispetto al 2018 è sostanzialmente in linea con l'aumento del risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento al netto del sopracitato accantonamento. Si segnala, inoltre, che l'introduzione di una aliquota IRES maggiorata di 3,5% sui redditi da attività nell'ambito delle concessioni autostradali, aeroportuali, portuali e ferroviarie in base all'art.1 commi 716-718 della L.160/2019 (legge di bilancio 2020) ha comportato maggiori oneri fiscali netti nel 2019 pari a 12 milioni di euro.

La voce **"Utile/(perdita) dell'esercizio"** è negativa per 268 milioni di euro e si confronta con un utile dell'esercizio di 622 milioni di euro del 2018; su base omogenea, invece, la voce presenta un utile dell'esercizio pari 779 milioni di euro e si decrementa di 196 milioni di euro rispetto al 2018 (-20%).

La voce **"Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo"** è negativa per 282 milioni di euro e si confronta con un utile dell'esercizio di 608 milioni di euro del 2018; su base omogenea, invece, la voce presenta un utile dell'esercizio pari 764 milioni di euro e si decrementa di 198 milioni di euro rispetto al 2018 (-21%).

L'**"Utile dell'esercizio di pertinenza di Terzi"** è pari a 14 milioni di euro ed è in linea con il 2018 (14 milioni di euro).

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Milioni di euro		2019	2018
Utile/(Perdita) dell'esercizio	**(A)**	**-268**	**622**
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-86	-20
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		10	5
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro		-	-
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di partecipazioni valutate in base metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro		-	-
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		-1	-
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	**(B)**	**-77**	**-15**
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	**(C)**	**-3**	**-**
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	**(D)**	**44**	**-**
Effetto fiscale su riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	**(E)**	**-**	**-**
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	**(F=B+C+D+E)**	**-36**	**-15**
di cui relative ad attività operative cessate		-	-
Risultato economico complessivo dell'esercizio	**(A+F)**	**-304**	**607**
di cui di pertinenza di Gruppo		-318	593
di cui di pertinenza di Terzi		14	14

Nel 2019 la voce "Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio" è negativa per 36 milioni di euro (15 milioni di euro nel 2018) in relazione essenzialmente ai seguenti effetti combinati:

a) l'incremento del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap e Interest Rate Swap forward starting (al netto del corrispondente effetto fiscale) per la sensibile riduzione dei tassi di interesse di riferimento rilevata nel 2019, pari a 76 milioni di euro;

b) le riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio, pari a 44 milioni di euro, riconducibili alla già citata riclassifica nella voce "Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari", della riserva di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting.

Struttura patrimoniale–finanziaria consolidata

Al 31 dicembre 2019 le "Attività non finanziarie non correnti" sono pari a 18.008 milioni di euro e si decrementano di 354 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2018 (18.362 milioni di euro).

Le **"Attività materiali"** sono pari a 88 milioni di euro e si incrementano di 6 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2018 (82 milioni di euro).

Le **"Attività immateriali"** sono pari a 17.727 milioni di euro (18.093 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e accolgono essenzialmente i diritti concessori immateriali del Gruppo, per complessivi 11.587 milioni di euro (11.952 milioni di euro al 31 dicembre 2018), e l'avviamento (6.111 milioni di euro) rilevato a seguito del conferimento in Autostrade per l'Italia del compendio autostradale da parte della ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (ora Atlantia) nell'ambito del progetto di riorganizzazione societaria che ha interessato il Gruppo nel 2003. Il decremento delle attività immateriali, pari a 366 milioni di euro, è prevalentemente originato dai seguenti fattori combinati:

a) gli ammortamenti dell'esercizio (611 milioni di euro);

b) gli investimenti realizzati in opere con benefici economici aggiuntivi (148 milioni di euro);

c) l'incremento dei diritti concessori per opere senza benefici economici aggiuntivi, in relazione all'aggiornamento del valore attuale delle stime degli investimenti previsti fino al termine della concessione (76 milioni di euro).

Le **"Partecipazioni"** sono pari a 82 milioni di euro e risultano sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2018 (84 milioni di euro).

"Attività per imposte anticipate" ammontano a 111 milioni di euro e risultano sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2018 (103 milioni).

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA (*)

Milioni di euro	31.12.2019	31.12.2018	Variazione
Attività non finanziarie non correnti			
Attività materiali	88	82	6
Attività immateriali	17.727	18.093	-366
Partecipazioni	82	84	-2
Attività per imposte anticipate	111	103	8
Totale attività non finanziarie non correnti (A)	**18.008**	**18.362**	**-354**
Capitale d'esercizio			
Attività commerciali	559	534	25
Attività per imposte sul reddito correnti	48	32	16
Altre attività correnti	134	79	55
Attività non finanziarie destinate alle vendita o connesse ad attività operative cessate	4	4	-
Fondo corrente per impegni da convenzioni	-449	-406	-43
Fondi correnti per accantonamenti	-2.259	-835	-1.424
Passività commerciali	-1.360	-1.319	-41
Passività per imposte sul reddito correnti	-45	-30	-15
Altre passività correnti	-324	-315	-9
Totale capitale d'esercizio (B)	**-3.692**	**-2.256**	**-1.436**
Capitale investito lordo (C=A+B)	**14.316**	**16.106**	**-1.790**
Passività non finanziarie non correnti			
Fondo non corrente per impegni da convenzioni	-2.312	-2.639	327
Fondi non correnti per accantonamenti	-1.222	-1.194	-28
Passività per imposte differite	-141	-589	448
Altre passività non correnti	-29	-27	-2
Totale passività non finanziarie non correnti (D)	**-3.704**	**-4.449**	**745**
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	**10.612**	**11.657**	**-1.045**
Patrimonio netto			
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	**1.864**	**2.493**	**-629**
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	**356**	**351**	**5**
Totale patrimonio netto (F)	**2.220**	**2.844**	**-624**
Indebitamento finanziario netto			
Indebitamento finanziario netto non corrente			
Passività finanziarie non correnti	**9.682**	**10.260**	**-578**
Prestiti obbligazionari	7.025	7.500	-475
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.166	2.324	-158
Derivati non correnti con fair value negativo	491	436	55
Attività finanziarie non correnti	**-348**	**-410**	**62**
Attività finanziarie non correnti per contributi	-165	-196	31
Depositi vincolati non correnti	-161	-192	31
Altre attività finanziarie non correnti	-22	-22	-
Totale indebitamento finanziario netto non corrente (G)	**9.334**	**9.850**	**-516**
Posizione finanziaria netta corrente			
Passività finanziarie correnti	**1.168**	**1.236**	**-68**
Finanziamenti a breve termine	245	245	-
Derivati correnti con fair value negativo	1	1	-
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	28	7	21
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	863	949	-86
Altre passività finanziarie correnti	31	34	-3
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**-1.619**	**-1.791**	**172**
Disponibilità liquide	-954	-1.139	185
Mezzi equivalenti	-5	-	-5
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	-660	-652	-8
Attività finanziarie correnti	**-491**	**-482**	**-9**
Diritti concessori finanziari correnti	-410	-408	-2
Attività finanziarie correnti per contributi	-25	-22	-3
Depositi vincolati correnti	-25	-21	-4
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	-23	-22	-1
Altre attività finanziarie correnti	-8	-9	1
Totale posizione finanziaria netta corrente (H)	**-942**	**-1.037**	**95**
Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H) (1)	**8.392**	**8.813**	**-421**
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)	**10.612**	**11.657**	**-1.045**

(*) Per la riconduzione al prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata ufficiale si rimanda al paragrafo "Riconduzione del prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali".
(1) L'indebitamento finanziario netto include le attività finanziarie non correnti, a differenza della posizione finanziaria del Gruppo esposta nelle note al bilancio consolidato e predisposta in conformità alla raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority (ESMA) del 20 marzo 2013, che non prevede la deduzione delle attività finanziarie non correnti dall'indebitamento finanziario.

Il **"Capitale d'esercizio"** presenta un saldo complessivo negativo pari a 3.692 milioni di euro, con un incremento pari a 1.436 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2018 (2.256 milioni di euro), riconducibile principalmente all'incremento per 1.424 milioni di euro della quota corrente dei fondi per accantonamenti in relazione al già citato accantonamento a fondo oneri, pari a 1.500 milioni di euro, determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate.

Le **"Passività non finanziarie non correnti"** sono pari a 3.704 milioni di euro e si decrementano di 745 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2018 (4.449 milioni di euro). La variazione è determinata principalmente dai seguenti effetti:

b) il decremento di 448 milioni di euro delle passività per imposte differite al netto delle attività per imposte anticipate compensabili, in relazione allo stanziamento della fiscalità differita (480 milioni di euro) connesso al già citato accantonamento a fondo oneri determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate;

c) il decremento di 327 milioni di euro della quota non corrente del fondo per impegni da convenzione, essenzialmente attribuibile alla riduzione per la riclassifica della quota corrente (413 milioni di euro), parzialmente compensata dall'aggiornamento degli investimenti previsti a finire correlato alla stima delle opere ancora da realizzare (76 milioni di euro).

Il **"Capitale investito netto"** è pertanto pari a 10.612 milioni di euro, con un decremento di 1.045 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2018 (11.657 milioni di euro).

Il **"Patrimonio netto"** ammonta a 2.220 milioni di euro (2.844 milioni di euro al 31 dicembre 2018).

Il **"Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo"** (1.864 milioni di euro) presenta un decremento complessivo di 629 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2018 (2.493 milioni di euro) originato da:

a) il risultato economico complessivo di pertinenza del Gruppo (negativo per 318 milioni di euro);

b) la distribuzione del saldo dei dividendi di Autostrade per l'Italia dell'esercizio 2018 (pari a 311 milioni di euro).

Il **"Patrimonio netto di pertinenza di Terzi"** è pari a 356 milioni di euro, sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2018 (351 milioni di euro), per il sostanziale bilanciamento tra i dividendi erogati da alcune società del Gruppo a soci terzi (9 milioni di euro) e l'utile complessivo dell'esercizio di pertinenza di terzi (14 milioni di euro).

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

Milioni di euro	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO						
	Capitale emesso	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Altre riserve e utili portati a nuovo	Utile/(Perdita) dell'esercizio al netto dell'acconto sui dividendi	Totale	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
Saldo al 31/12/2017	**622**	**-110**	**1.355**	**523**	**2.390**	**348**	**2.738**
Effetti dell'applicazione del principio IFRS 9 all'1/1/2018	-	-	26	-	26	-	26
Saldo all'1/1/2018	**622**	**-110**	**1.381**	**523**	**2.416**	**348**	**2.764**
Risultato economico complessivo dell'esercizio	**-**	**-15**	**-**	**608**	**593**	**14**	**607**
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni							
Saldo dividendi di Autostrade per l'Italia S.p.A. (pari a euro 0,832 per azione)	-	-	-	-518	-518	-	-518
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	5	-5	-	-	-
Dividendi di altre società del Gruppo a soci Terzi	-	-	-	-	-	-7	-7
Variazione delle riserve per effetto di operazioni "under common control"	-	-	2	-	2	-	2
Variazioni del perimetro di consolidamento e altre variazioni minori	-	-	-	-	-	-4	-4
Saldo 31/12/2018	**622**	**-125**	**1.388**	**608**	**2.493**	**351**	**2.844**
Risultato economico complessivo dell'esecizio	**-**	**-32**	**-4**	**-282**	**-318**	**14**	**-304**
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni							
Saldo dividendi di Autostrade per l'Italia S.p.A. (pari a euro 0,50 per azione)	-	-	-	-311	-311	-	-311
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	297	-297	-	-	-
Dividendi di altre società del Gruppo a soci Terzi	-	-	-	-	-	-9	-9
Saldo al 31/12/2019	**622**	**-157**	**1.681**	**-282**	**1.864**	**356**	**2.220**

PROSPETTO DI RACCORDO DEL PATRIMONIO NETTO E DEL RISULTATO NETTO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA CON I CORRISPONDENTI VALORI DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Milioni di euro	Patrimonio netto al 31/12/2019	Risultato 2019
Valori di bilancio di Autostrade per l'Italia	**1.463**	**-291**
Rilevazione nel bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate al netto della quota di competenza di azionisti terzi	631	32
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	-280	-
Eliminazione delle svalutazioni (al netto dei ripristini di valore) di partecipazioni consolidate	5	-
Eliminazione dei dividendi infragruppo	-	-22
Valutazione delle partecipazioni al fair value ed in base al metodo del patrimonio netto (al netto dei dividendi incassati)	-4	-1
Altre rettifiche di consolidamento [1]	49	-
Valori di bilancio consolidato (quota del Gruppo)	**1.864**	**-282**
Valori di bilancio consolidato (quota di Terzi)	**356**	**14**
Valori di bilancio consolidato	**2.220**	**-268**

(1) Le altre rettifiche di consolidamento includono essenzialmente gli effetti della riespressione al fair value, solo ai fini del consolidato, di quote di partecipazioni già detenute a seguito dell'acquisizione del relativo controllo.

La situazione finanziaria del Gruppo presenta al 31 dicembre 2019 un "Indebitamento finanziario netto" pari a 8.392 milioni di euro e registra un decremento pari 421 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018 (8.813 milioni di euro).

L'**"Indebitamento finanziario netto non corrente"**, pari a 9.334 milioni di euro, presenta un decremento di 516 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018 (9.850 milioni di euro). Escludendo l'effetto delle riclassifiche delle quote correnti dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti concessi da istituti di credito da rimborsare entro dodici mesi (complessivamente pari a 682 milioni di euro), la voce si incrementa di 166 milioni di euro principalmente a seguito dell'aumento del fair value negativo dei contratti finanziari derivati, per il sensibile decremento dei tassi di interesse al 31 dicembre 2019 rispetto al 31 dicembre 2018.

L'**"Indebitamento finanziario netto corrente"** presenta una posizione finanziaria netta pari a 942 milioni di euro, in diminuzione di 95 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018 (1.037 milioni di euro). Sulla variazione incidono principalmente le sopracitate riclassifiche (complessivamente pari a 682 milioni di euro), parzialmente compensate dai flussi finanziari netti generati nel corso del 2019 (498 milioni di euro), come commentato nel paragrafo "Gestione finanziaria consolidata".

La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2019 è pari a circa cinque anni e sei mesi. L'indebitamento finanziario netto fruttifero è espresso per il 97% a tasso fisso, tenuto conto degli strumenti derivati di copertura sottoscritti. Si rileva inoltre che l'indebitamento finanziario netto del Gruppo è espresso per il 10% in valute diverse dall'euro (sterlina e yen).
Il costo medio della provvista complessiva a medio-lungo termine del Gruppo, nel 2019, è stato pari a circa il 3,5% sostanzialmente in linea con il 2018).

Al 31 dicembre 2019 il Gruppo dispone di una riserva di liquidità stimata in 2.947 milioni di euro, composta da:

a) 1.592 milioni di euro riconducibili a investimenti in attività finanziarie e disponibilità liquide con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine (959 milioni di euro), alle disponibilità liquide nette di Autostrade per l'Italia (633 milioni di euro) essenzialmente a seguito dell'attività di tesoreria centralizzata svolta dalla stessa Autostrade per l'Italia;

b) 1.355 milioni di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate. Nell'ambito di queste linee si ritiene opportuno evidenziare che 1.300 milioni di euro sono costituite da due linee in essere con Cassa Depositi e Prestiti su cui la banca sta effettuando la valutazione di non sussistenza di elementi ostativi all'erogabilità.

Al 31 dicembre 2019 il Gruppo dispone di linee di finanziamento con una vita media residua ponderata di circa cinque anni e cinque mesi e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa due anni e tre mesi.

La posizione finanziaria netta del Gruppo, così come definita dalla Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority (ESMA) del 20 marzo 2013 (che non prevede la deduzione dell'indebitamento finanziario delle attività finanziarie non correnti), presenta al 31 dicembre 2019 un saldo negativo complessivo pari a 8.740 milioni di euro (9.223 milioni di euro al 31 dicembre 2018).

Gestione finanziaria consolidata

Il **"Flusso finanziario netto da attività di esercizio"** del 2019 è pari a 1.375 milioni di euro e si decrementa di 246 milioni di euro rispetto al 2018 (1.621 milioni di euro), in relazione principalmente al decremento dell'FFO-Cash Flow Operativo per 274 milioni di euro, originato per 276 milioni di euro dagli effetti rilevati nel 2019 con riferimento alle attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera e ai risarcimenti agli eredi delle vittime, ai feriti e alle spese legali. Su base omogenea, l'FFO-Cash Flow Operativo del 2019 diminuisce di 52 milioni di euro (-3%) rispetto al 2018.

Il **"Flusso finanziario netto da/(per) investimenti in attività non finanziarie"** è pari a 558 milioni di euro, con un decremento di 54 milioni di euro rispetto al 2018 (612 milioni di euro), in relazione principalmente ai minori investimenti operativi dell'esercizio (34 milioni di euro) e ai minori investimenti in partecipazioni (25 milioni di euro).

Il **"Flusso finanziario netto per capitale proprio"** è pari a 319 milioni di euro nel 2019, con un decremento rispetto al 2018 pari a 208 milioni di euro, in relazione ai minori dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e dalle altre società del Gruppo a soci terzi.

Nel 2019 si rilevano, inoltre, altre variazioni che determinano un incremento dell'indebitamento finanziario netto per complessivi 77 milioni di euro, in particolare attribuibili all'incremento del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati di copertura (86 milioni di euro), in relazione alla sensibile riduzione dei tassi di interesse di riferimento rilevata al 31 dicembre 2019. Si segnala, invece, che le altre variazioni determinavano nel 2018 un decremento dell'indebitamento finanziario pari a 56 milioni di euro, su cui incidevano anche gli effetti connessi alla prima applicazione del principio contabile IFRS 9 (34 milioni di euro al lordo dell'effetto fiscale).
L'impatto complessivo dei flussi sopra commentati comporta un decremento complessivo dell'indebitamento finanziario netto di 421 milioni di euro nel 2019, rispetto al 31 dicembre 2018.

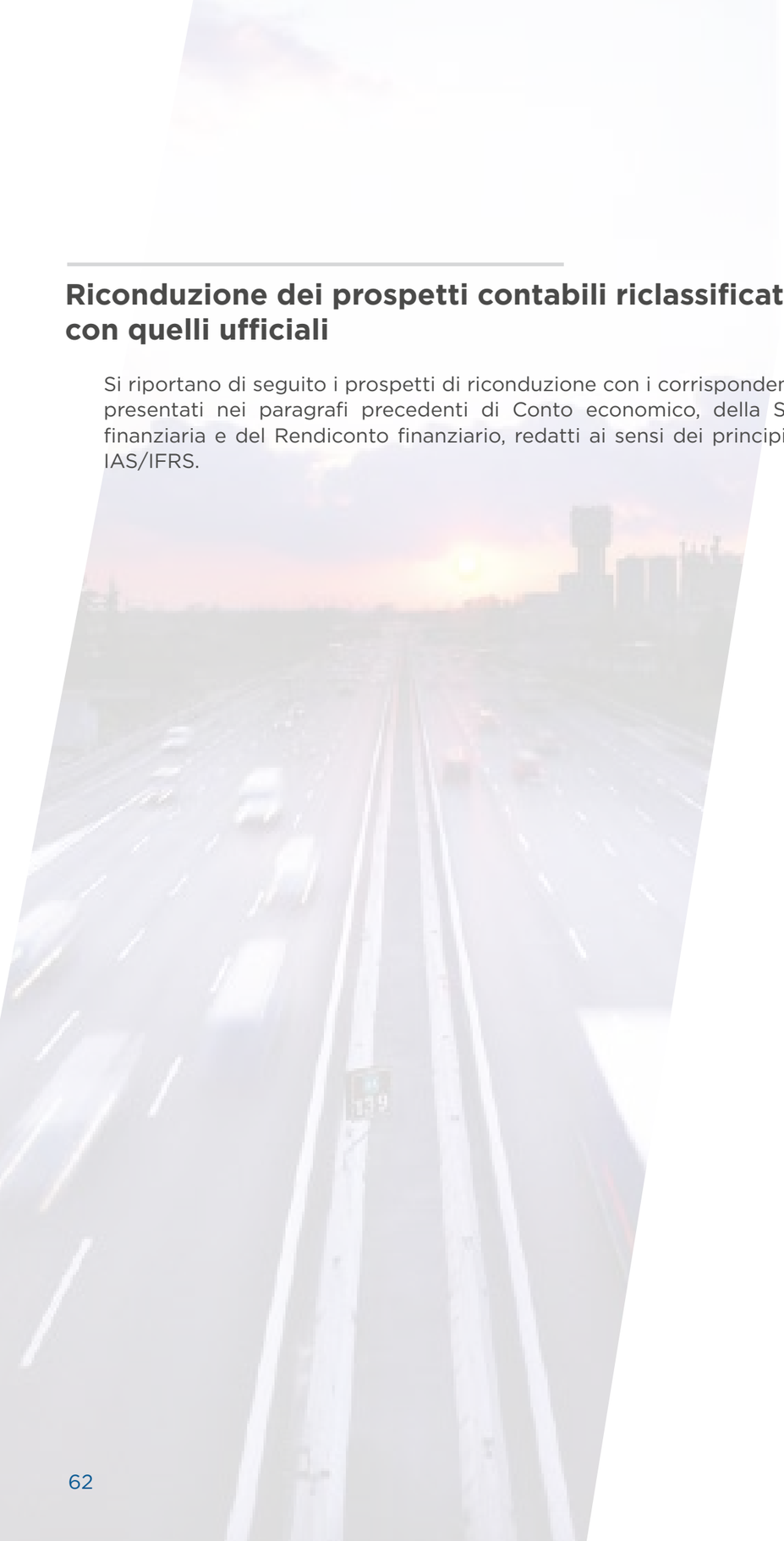
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO (*)

Milioni di euro	2019	2018
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile/(perdita) dell'esercizio	**-268**	**622**
Rettificato da:		
Ammortamenti	634	618
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali	1.442	505
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	32	30
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	3	4
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti	7	-6
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti	-	-1
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	-437	-15
Altri oneri (proventi) non monetari	23	-47
FFO - Cash Flow Operativo	**1.436**	**1.710**
Variazione del capitale operativo	-19	-25
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	-42	-64
Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)	**1.375**	**1.621**
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE		
Investimenti in attività in concessione	-517	-543
Investimenti in attività materiali	-20	-23
Investimenti in altre attività immateriali	-22	-27
Investimenti operativi	**-559**	**-593**
Contributi su attività in concessione	2	1
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)	1	-
Investimenti in partecipazioni	-3	-28
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate	1	4
Realizzo da disinvestimenti di società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto ceduto	-	4
Flusso finanziario netto da/(per) investimenti in attività non finanziarie (B)	**-558**	**-612**
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO		
Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e da società del Gruppo a soci terzi	-319	-525
Rimborso di capitale a soci terzi	-	-2
Flusso finanziario netto per capitale proprio (C)	**-319**	**-527**
Flusso finanziario netto generato (assorbito) nell'esercizio (A+B+C)	**498**	**482**
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	-86	-20
Proventi (Oneri) finanziari portati ad incremento di attività (passività) finanziarie	-3	-2
Altre variazioni	12	78
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (D)	**-77**	**56**
Decremento/(Incremento) dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio (A+B+C+D)	**421**	**538**
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio	**-8.813**	**-9.351**
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio	**-8.392**	**-8.813**

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

Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali

Si riportano di seguito i prospetti di riconduzione con i corrispondenti prospetti riclassificati presentati nei paragrafi precedenti di Conto economico, della Situazione patrimoniale-finanziaria e del Rendiconto finanziario, redatti ai sensi dei principi contabili internazionali IAS/IFRS.



PROSPETTO DI RICONDUZIONE TRA CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO E CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO

Milioni di euro	2019				2018			
Riconduzione delle voci	Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato	Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato
	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Voci di dettaglio Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Voci di dettaglio Voci da prospetto
Ricavi da pedaggio			3.690	3.690			3.658	3.658
Ricavi per servizi di costruzione			151				178	
Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni	(a)	132			(a)	157		
Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi	(b)	7			(b)	9		
Ricavi per servizi di costruzione: capitalizzazione degli oneri finanziari	(c)	9			(c)	5		
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	(d)	3			(d)	7		
Altri ricavi	(e)		390		(e)		339	
Altri ricavi operativi				(e+d) 393				(e+d) 346
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari				(d) 3				(d) 7
Totale Ricavi			**4.231**				**4.175**	
TOTALE RICAVI OPERATIVI				**4.083**				**4.004**
Materie prime e materiali			**-228**	**-228**			**-127**	**-127**
Costi per servizi			**-1.068**	**-1.068**			**-821**	**-821**
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali			**-**	**-**			**1**	**1**
Altri oneri			**-551**				**-586**	
Oneri concessori	(f)		-473		(f)		-469	
Oneri per godimento beni di terzi			-5	-5			-8	-8
Oneri diversi			-73	-73			-109	-109
Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni e altri fondi				(j) 345				(j) 341
Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni				(a) 132				(a) 157
Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali				(i) -				(i) 3
COSTI ESTERNI GESTIONALI				-897				-563
ONERI CONCESSORI				(f) -473				(f) -469
Costo per il personale	(g)		-531		(g)		-516	
COSTO DEL LAVORO NETTO				(g+b+k) -500				(g+b+k) -486
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI				-1.503				-495
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti			-1.516				-503	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			18	18			-407	-407
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradale			-13				-8	
Accantonamenti fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	(h)	-13			(h)	-11		
Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	(i)	-			(i)	3		
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			-1.521	-1.521			-88	-88
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI				-3.373				-2.013
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)				710				1.991
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni			369				362	
Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni	(j)	345			(j)	341		
Costo per il personale capitalizzato - opere senza benefici economici aggiuntivi	(k)	24			(k)	21		
Ammortamenti	(l)		-634		(l)		-617	
Ammortamento attività materiali			-23				-21	
Ammortamento diritti concessori immateriali			-589				-575	
Ammortamento altre attività immateriali			-22				-21	
(Svalutazioni) Ripristini di valore	(m)		-6		(m)		5	
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI				(l+h+m) -653				(l+h+m) -623
TOTALE COSTI			-4.165				-2.802	
RISULTATO OPERATIVO			66				1.373	
MARGINE OPERATIVO (EBIT)				57				1.368
Proventi finanziari			87				93	
Dividendi da imprese partecipate	(n)		-		(n)		1	
Altri proventi finanziari	(o)		87		(o)		92	
Oneri finanziari			-553				-554	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	(p)		-32		(p)		-30	
Altri oneri finanziari	(q)		-521		(q)		-524	
Utili (Perdite) su cambi	(r)		-		(r)		-	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI			-466				-461	
Oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari				(c+n+o+p+q+r) -457				(c+n+o+p+q+r) -456
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto			-3	-3			-4	-4
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			-403	-403			908	908
(Oneri)/proventi fiscali			135	135			-286	-286
Imposte correnti sul reddito			-305				-308	
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			3				7	
Imposte anticipate e differite			437				15	
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			-268	-268			622	622
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate			-	-			-	-
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO			-268	-268			622	622
di cui:								
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo			-282	-282			608	608
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi			14	14			14	14

PROSPETTO DI RICONDUZIONE TRA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA

Milioni di euro	31/12/2019				31/12/2018			
Riconduzione delle voci	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato	
	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci da dettaglio / Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci da dettaglio / Voci da prospetto
Attività non finanziarie non correnti								
Attività materiali	(a)	88		88	(a)	82		82
Attività immateriali	(b)	17.727		17.727	(b)	18.093		18.093
Partecipazioni	(c)	82		82	(c)	84		84
Attività per imposte anticipate	(d)	111		111	(d)	103		103
Altre attività non correnti	(e)	-		-	(e)	-		-
Totale attività non finanziarie non correnti (A)				18.008				18.362
Capitale d'esercizio								
Attività commerciali	(f)	559		559	(f)	534		534
Attività per imposte sul reddito correnti	(g)	48		48	(g)	32		32
Altre attività correnti	(h)	134		134	(h)	79		79
Attività non finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate			(w)	4			(w)	4
Fondo corrente per impegni da convenzioni	(i)	-449		-449	(i)	-406		-406
Fondi correnti per accantonamenti	(j)	-2.259		-2.259	(j)	-835		-835
Passività commerciali	(k)	-1.360		-1.360	(k)	-1.319		-1.319
Passività per imposte sul reddito correnti	(l)	-45		-45	(l)	-30		-30
Altre passività correnti	(m)	-324		-324	(m)	-315		-315
Passività non finanziarie connesse ad attività operative cessate			(x)	-			(x)	-
Totale capitale d'esercizio (B)				-3.692				-2.256
Capitale investito lordo (C=A+B)				14.316				16.106
Passività non finanziarie non correnti								
Fondo non corrente per impegni da convenzioni	(n)	-2.312		-2.312	(n)	-2.639		-2.639
Fondi non correnti per accantonamenti	(o)	-1.222		-1.222	(0)	-1.194		-1.194
Passività per imposte differite	(p)	-141		-141	(p)	-589		-589
Altre passività non correnti	(q)	-29		-29	(q)	-27		-27
Totale passività non finanziarie non correnti (D)				-3.704				-4.449
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)				10.612				11.657
Totale patrimonio netto (F)		2.220		2.220		2.844		2.844
Indebitamento finanziario netto								
Indebitamento finanziario netto non corrente								
Passività finanziarie non correnti	(r)	9.682		9.682	(r)	10.260		10.260
Attività finanziarie non correnti	(s)	-348		-348	(s)	-410		-410
Totale indebitamento finanziario netto non corrente (G)				9.334				9.850
Posizione finanziaria netta corrente								
Passività finanziarie correnti	(t)	1.168		1.168	(t)	1236		1.236
Finanziamenti a breve termine		245		245		245		245
Derivati correnti con fair value negativo		1		1		1		1
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		28		28		7		7
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		863		863		949		949
Altre passività finanziarie correnti		31		31		34		34
Passività finanziarie correnti connesse ad attività operative cessate			(aa)				(aa)	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(u)	-1.619		-1.619	(u)	-1.791		-1.791
Disponibilità liquide		-954		-954		-1.139		-1.139
Mezzi equivalenti		-5		-5		-		-
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		-660		-660		-652		-652
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività operative cessate			(y)				(y)	
Attività finanziarie correnti	(v)	-491		-491	(v)	-482		-482
Diritti concessori finanziari correnti		-410		-410		-408		-408
Attività finanziarie correnti per contributi		-25		-25		-22		-22
Depositi vincolati correnti		-25		-25		-21		-21
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		-23		-23		-22		-22
Altre attività finanziarie correnti		-8		-8		-9		-9
Attività finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate			(z)	-				-
Totale posizione finanziaria netta corrente (H)				-942				-1.037
Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H)				8.392				8.813
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)				10.612				11.657
Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	(-y-z+w)	4			(-y-z+w)	4		
Passività connesse ad attività operative cessate	(-x+aa)	-			(-x+aa)	-		
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d+e-s)	18.356			(a+b+c+d+e-s)	18.772		
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(f+g+h-u-v-y-z+w)	2.855			(f+g+h-u-v-y-z+w)	2.922		
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-n-o-p-q+r)	13.386			(-n-o-p-q+r)	14.709		
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-i-j-k-l-m+t-x+aa)	5.605			(-i-j-k-l-m+t-x+aa)	4.141		

RICONDUZIONE DEL PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO CON IL RENDICONTO FINANZIARIO

Milioni di euro		2019		2018	
Riconduzione delle voci	Note	Rendiconto finanziario consolidato	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato	Rendiconto finanziario consolidato	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITà DI ESERCIZIO					
Utile/(perdita) dell'esercizio		**-268**	**-268**	**622**	**622**
Rettificato da:					
Ammortamenti		634	634	618	618
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		1.442	1.442	505	505
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		32	32	30	30
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		3	3	4	4
Svalutazioni (Rivalutazioni di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti		7	7	-6	-6
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		-	-	-1	-1
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		-437	-437	-15	-15
Altri oneri (proventi) non monetari		23	23	-47	-47
FFO - Cash Flow Operativo			**1.436**		1.710
Variazione del capitale operativo	(a)		-19		-25
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	(b)		-42		-64
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	(a+b)	-61		-89	
Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)		**1.375**	**1.375**	**1.621**	**1.621**
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITà FINANZIARIE					
Investimenti in attività in concessione		-517	-517	-543	-543
Investimenti in attività materiali		-20	-20	-23	-23
Investimenti in altre attività immateriali		-22	-22	-27	-27
Investimenti operativi			-559		-593
Contributi su attività in concessione		2	2	1	1
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)		1	1	-	-
Investimenti in partecipazioni		-3	-3	-28	-28
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		1	1	4	4
Realizza da disinvestimenti di società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto ceduto	(c)		-		4
Realizzo da disinvestimenti di società consolidate al netto delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti ceduti	(d)	-		6	
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(e)	54		35	
Flusso finanziario netto (da)/per investimenti in attività non finanziarie (B)	**(f)**		-558		-612
Flusso di cassa netto (da)/per attività di investimento (C)	**(f+e)**	-504		-575	
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO					
Distribuzione di riserve alle controllate		-	-	-	
Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e da società del Gruppo a soci terzi	(g)		-319		-525
Dividendi corrisposti	(h)	-323		-543	
Rimborso di capitale a soci terzi		-	-	-2	-2
Flusso finanziario netto da/(per) capitale proprio (D)			-319		-527
Flusso finanziario netto assorbito nell'esercizio (A+B+D)			498		482
Rimborsi di finanziamenti alle controllate		-		-1.000	
Accensioni di debiti per leasing		4		-	
Rimborsi di prestiti obbligazionari		-593		-	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)		-129		-126	
Rimborsi di debiti di leasing		-3		-	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-20		-522	
Flusso di cassa netto per attività finanziaria (E)		**-1.064**		**-2.193**	
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura			-86		-20
Proventi (Oneri) finanziari portati ad incremento di attività (passività) finanziarie			-3		-2
Altre variazioni			12		78
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (F)			-77		56
Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti (G)		-		-	
(Decremento)/Incremento dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio (A+B+D+F)			421		538
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio			-8.813		-9.351
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio			-8.392		-8.813
Incremento/(Decremento) delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti del periodo (A+C+E+G)		-193		-1.147	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.784		2.931	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.591		1.784	

Note:

a) la "Variazione del capitale operativo" espone la variazione delle voci patrimoniali di natura commerciale direttamente correlate ai business di riferimento del Gruppo (in particolare: rimanenze di magazzino, attività commerciali e passività commerciali);
b) la voce evidenzia il saldo dei flussi finanziari non generati da attività di esercizio con impatto sull'utile dell'esercizio delle società classificate come "attività operative cessate";
c) la voce comprende gli effetti sull'indebitamento finanziario netto derivanti dalla cessione e conseguente deconsolidamento di società controllate, calcolate come prezzo incassato, al netto della posizione finanziaria netta trasferita/ceduta;
d) la voce comprende gli effetti sulle disponibilità liquide e mezzi equivalenti derivanti dalla cessione e conseguente deconsolidamento di società controllate, calcolate come prezzo incassato, al netto delle disponibilità liquide trasferite/cedute;
e) la voce "Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti" è esclusa dal Prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato in quanto non incide sull'indebitamento finanziario netto;
f) il "Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie" esclude le variazioni delle attività e passività finanziarie che non incidono sull'indebitamento finanziario netto;
g) i "Dividendi deliberati da società del Gruppo" corrispondono agli importi deliberati dalla Capogruppo e dalle altre società del Gruppo per la quota di pertinenza di soci Terzi, indipendentemente dall'esercizio di erogazione;
h) i "Dividendi corrisposti" si riferiscono agli ammontari effettivamente erogati nel periodo di riferimento.

2.3

Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Premessa

Nel presente capitolo sono esposti e commentati i prospetti di conto economico riclassificato, di conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto, delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto di Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito "la Società") del 2019, a confronto con i valori dell'esercizio precedente, nonché il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 31 dicembre 2019 raffrontata ai corrispondenti valori al 31 dicembre 2018.

La predisposizione dei dati economici e finanziari dell'esercizio 2019 è conforme ai principi contabili internazionali (IFRS) in vigore e omologati dalla Commissione Europea al 31 dicembre 2019. Con riferimento ai nuovi IFRS in vigore al 1° gennaio 2019, si evidenzia la prima applicazione dell'IFRS 16 "Leasing" che ha comportato come prima iscrizione, per i contratti nei quali la Società riveste il ruolo di locatario, la rilevazione tra le "Attività non finanziarie non correnti" del valore dei diritti relativi alle attività materiali detenute (8 milioni di euro corrispondente al valore attuale dei canoni minimi contrattuali per il residuo periodo di durata dei contratti stessi), con la contestuale iscrizione del medesimo importo tra i "Finanziamenti a medio-lungo termine" per la parte non corrente e nella voce "Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine" per la quota oggetto di rimborso nei successivi dodici mesi.

Con riferimento al crollo di una sezione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia, avvenuto il 14 agosto 2018, si evidenzia che, rispetto ai 502 milioni di euro riportati nel bilancio 2018, nel corso del 2019 sono stati: (i) effettuati ulteriori accantonamenti pari a 12 milioni di euro correlati ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti e alle spese legali e (ii) sostenuti altri costi operativi per 6 milioni di euro, portando l'onere complessivo a 520 milioni di euro a fine 2019 (di cui 454 milioni di euro quali accantonamenti a fondi). A tali oneri si aggiungono i mancati ricavi da pedaggio relativi all'esenzione sull'area genovese che nel 2019 sono stimati pari a 19 milioni di euro (7 milioni di euro nel 2018). Sono state avviate, inoltre, le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto e sono proseguite quelle a sostegno delle persone e aziende direttamente colpite dal crollo. Sotto il profilo finanziario, nell'ambito dei suddetti accantonamenti:

a) è stato disposto - su richiesta del Commissario straordinario per Genova e ferme restando le riserve espresse nell'ambito della corrispondenza intercorsa con il Commissario stesso e nei ricorsi presentati - il pagamento di complessivi 280 milioni di euro (225 milioni di euro, al netto dell'acconto residuo per l'avvio delle attività e dell'IVA, peraltro inclusi tra gli accantonamenti al 31 dicembre 2018), connessi essenzialmente agli interventi di demolizione e di ricostruzione del viadotto;

b) sono stati erogati 51 milioni di euro correlati ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, alle spese legali nonché ai contributi erogati ad artigiani e imprenditori. Tale importo era stato già incluso tra i fondi per accantonamenti al 31 dicembre 2018.

Nel corso del 2019 sono stati contabilizzati, tra gli "Altri ricavi operativi", proventi per rimborsi assicurativi pari a 38 milioni di euro, relativi essenzialmente all'accordo definito con la compagnia di assicurazione con riferimento alla quantificazione del risarcimento spettante ad Autostrade per l'Italia in relazione alla copertura assicurativa in essere sul Polcevera per la sola responsabilità civile verso terzi.

Si fa inoltre presente che la Società, dando riscontro positivo agli inviti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha prolungato volontariamente per l'intero esercizio la sospensione dell'incremento tariffario 2019 (pari allo 0,81% riconosciuto dal MIT), già in corso da inizio anno.

Si evidenzia, inoltre, che a seguito del già citato crollo di una sezione del viadotto Polcevera il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (nel seguito anche "MIT") ha formalmente avanzato nei riguardi della Società talune contestazioni circa asseriti inadempimenti degli obblighi stabiliti dalla Convenzione Unica, come più ampiamente descritto nel capitolo 2.12 "Eventi significativi in ambito regolatorio", cui si rinvia. Le contestazioni potrebbero portare, ad avviso del Ministero e del Governo, alla revoca della Convezione in essere di cui è titolare la Società; Autostrade per l'Italia, impregiudicato ogni accertamento sulle responsabilità del crollo e pur contestando integralmente gli addebiti mossi nei suoi confronti, ha avviato una negoziazione con il Governo e con il MIT volta alla chiusura della procedura di contestazione mossa, cercando di individuare una soluzione condivisa e definitiva, anche in nell'interesse pubblico alla conclusione della procedura stessa. Tenuto conto di quanto descritto nella presente Relazione finanziaria annuale circa le incertezze in essere relativamente alla possibile evoluzione delle attività della Società e del Gruppo, ad esito delle valutazioni condotte, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ritiene che tali incertezze siano superabili nel presupposto della ragionevole possibilità di raggiungere un accordo con il Governo ed il MIT ad esito della negoziazione in corso. In relazione a ciò, si è proceduto a riflettere, nei dati del 2019, la stima di ulteriori oneri che Autostrade per l'Italia ha ritenuto di assumere a proprio carico in base alle negoziazioni in corso volte ad individuare una soluzione concordata e definitiva della controversia - come ampiamente descritto nella nota n. 5. "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova e conseguenti impatti sul bilancio" inclusa nella Sezione "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019" cui si rinvia, - attraverso lo stanziamento nell'ambito degli "Altri fondi correnti per rischi ed oneri", di un importo pari a 1.500 milioni di euro

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

Gestione economica

Il **"Ricavi operativi"** del 2019 sono pari a 3.720 milioni di euro e si incrementano di 58 milioni di euro rispetto al 2018 (3.662 milioni di euro).
Si evidenzia che i ricavi da pedaggio includono, per 366 milioni di euro (362 milioni di euro nel 2018), le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte anche tra i costi operativi[(1)].
Al netto di dette maggiorazioni tariffarie, i ricavi totali si incrementano di 54 milioni di euro rispetto allo scorso esercizio.

I **"Ricavi da pedaggio"** sono pari a 3.404 milioni di euro, con un incremento di 34 milioni di euro rispetto al 2018 (3.370 milioni di euro). Escludendo le citate maggiorazioni tariffarie, l'incremento è pari a 30 milioni di euro ed è principalmente riconducibile alla crescita del traffico pari a +0,7% (+1,1% considerando anche l'effetto derivante dal mix positivo di traffico).

Gli **"Altri ricavi operativi"** ammontano a 316 milioni di euro. L'incremento di 24 milioni di euro rispetto al 2018 è riconducibile per 38 milioni di euro alla rilevazione nel 2019 dei proventi da rimborsi assicurativi correlati all'evento del 14 agosto 2018 già citati nella premessa. Si segnalano inoltre i minori ricavi da aree di servizio conseguenti, in particolare, alla flessione delle vendite oil ed al differente impatto, negli esercizi a confronto, dei proventi rilevati a seguito della devoluzione gratuita dei fabbricati in funzione delle aree le cui subconcessioni sono state oggetto di rinnovo.

I **"Costi operativi netti"** ammontano a 3.160 milioni di euro, in aumento di 1.346 milioni di euro rispetto al 2018 (1.814 milioni di euro).

I **"Costi esterni gestionali"** sono pari a 822 milioni di euro e si incrementano di 309 milioni di euro rispetto al 2018 (513 milioni di euro). Si segnala che la variazione è influenzata essenzialmente dai costi connessi agli interventi relativi alla ricostruzione del viadotto Polcevera (226 milioni di euro nel 2019), il cui impatto sull'EBITDA è essenzialmente neutralizzato dall'utilizzo della corrispondente quota di fondo ripristino e sostituzione contabilizzato nella voce "Variazione operativa dei fondi". Escludendo tali effetti, i costi esterni gestionali si incrementano di circa 83 milioni di euro originati, soprattutto, dai maggiori interventi di manutenzione sulla rete in relazione alle nuove e più complesse procedure di affidamento, avviate dal 2017 che avevano rallentato gli interventi nello scorso esercizio, e all'anticipo dei programmi operativi. Si segnala che nel 2018 i costi esterni gestionali includevano oneri connessi al crollo di una sezione del viadotto Polcevera per 48 milioni di euro.

Gli **"Oneri concessori"** ammontano a 450 milioni di euro (445 milioni di euro nel 2018) ed includono, oltre alle menzionate integrazioni del canone di concessione, i canoni concessori relativi ai ricavi da pedaggio ed ai contratti di subconcessione.

(1) A partire dal 1° gennaio 2011, le integrazioni del canone di concessione da corrispondere all'ANAS ai sensi delle Leggi nn. 102/2009 122/2010, calcolate sulla percorrenza chilometrica, sono pari a 6 millesimi di euro a km per le classi A e B e a 18 millesimi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

Milioni di euro	2019	2018	VARIAZIONE ASSOLUTA	%
Ricavi da pedaggio	3.404	3.370	34	1
Altri ricavi operativi	316	292	24	8
Totale ricavi operativi	3.720	**3.662**	**58**	**2**
Costi esterni gestionali	-822	-513	-309	60
Oneri concessori	-450	-445	-5	1
Costo del lavoro netto	-383	-373	-10	3
Variazione operativa dei fondi	-1.505	-483	-1.022	n.s.
Totale costi operativi netti	-3.160	**-1.814**	**-1.346**	**74**
Margine operativo lordo (EBITDA)	560	**1.848**	**-1.288**	**-70**
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi	-593	-573	-20	3
Margine operativo (EBIT)	-33	**1.275**	**-1.308**	**n.s.**
Dividendi da società partecipate	22	40	-18	-45
Ripristini/(Rettifiche) di valore di partecipazioni	-2	1	-3	n.s.
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	-29	-29	-	-
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari	-412	-409	-3	1
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali	8	4	4	100
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	-446	**882**	**-1.328**	**n.s.**
(Oneri)/Proventi fiscali	155	-264	419	n.s.
Risultato delle attività operative in funzionamento	-291	**618**	**-909**	**n.s.**
Utile/(Perdita) dell'esercizio	-291	**618**	**-909**	**n.s.**

(euro)	2019	2018	VARIAZIONE
Utile/(Perdita) base per azione	-0,47	**0,99**	**-1,46**
di cui:			
- da attività operative in funzionamento	-0,47	0,99	-1,46
Utile/(Perdita) diluito per azione	-0,47	**0,99**	**-1,46**
di cui:			
- da attività operative in funzionamento	-0,47	0,99	-1,46

(*) Per la riconduzione al prospetto di conto economico ufficiale si rimanda al paragrafo "Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati di Autostrade per l'Italia S.p.A. con quelli ufficiali".

I **"Costi del lavoro netto"** è pari a 383 milioni di euro in aumento di 10 milioni di euro rispetto al 2018 (373 milioni di euro). Tale variazione è determinata:

a) dall'aumento del costo medio complessivo principalmente dovuto all'incremento degli oneri contrattuali, delle prestazioni variabili, del maggior fair value rilevato per la valutazione dei piani di incentivazione al management, degli incentivi all'esodo e dei costi per il personale in distacco, parzialmente compensati dall'incremento della quota del personale capitalizzato e da minori costi per compensi amministratori;

b) dal decremento di -93 unità medie, riconducibile principalmente al rallentamento del turn over nel comparto esazione, parzialmente compensato da inserimenti nei comparti operativi e tecnici.

La **"Variazione operativa dei fondi"** evidenzia un saldo negativo di 1.505 milioni di euro (483 milioni di euro nel 2018). Nel 2019, la voce include essenzialmente:

a) l'accantonamento, pari a 1.500 milioni di euro, correlato all'impegno previsto nelle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate;

b) la variazione operativa del fondo ripristino e sostituzione dell'infrastruttura autostradale, positiva per 15 milioni di euro, che, escludendo gli effetti connessi all'utilizzo per gli interventi correlati alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (225 milioni di euro, quale quota già accantonata al 31 dicembre 2018), registra un accantonamento di 210 milioni di euro in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino sulla rete previsti nel nuovo piano strategico (come descritto nel capitolo 1.7 "Linee guida Piano Strategico di Trasformazione 2020-2023", cui si rinvia) e alla dinamica dei tassi di interesse utilizzati per l'adeguamento del valore attuale del fondo stesso;

c) la variazione del fondo rischi e oneri in relazione a ulteriori accantonamenti di cui 12 milioni di euro, destinati sia ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti dell'evento del 14 agosto 2018 che alle spese legali, e 8 milioni di euro essenzialmente correlati a contenziosi fiscali instaurati con enti locali.

Nel 2018 invece la voce, negativa per 483 milioni di euro, includeva gli stanziamenti connessi al crollo di una sezione del viadotto Polcevera (complessivamente pari a 454 milioni di euro) e riferibili alla demolizione e ripristino del viadotto (con connessi costi per espropri e indennizzi e contributi a persone ed aziende/attività produttive direttamente colpite dal crollo), risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, spese legali e contributi di prime necessità.

Il **"Margine operativo lordo (EBITDA)"**, pari a 560 milioni di euro, si decrementa di 1.288 milioni di euro rispetto al 2018 (1.848 milioni di euro) in relazione ai fenomeni precedentemente descritti.

Il **"Margine operativo (EBIT)"** è negativo per 33 milioni di euro, in riduzione di 1.308 milioni di euro rispetto al dato comparativo (positivo per 1.275 milioni di euro). Oltre alla variazione dell'EBITDA, l'EBIT risente dei maggiori ammortamenti (15 milioni di euro) e della maggiore svalutazione di crediti di esercizi precedenti in relazione al rischio di parziale inesigibilità degli stessi (5 milioni di euro).

I **"Dividendi da società partecipate"** risultano pari a 22 milioni di euro (40 milioni di euro nel 2018). La riduzione, pari a 18 milioni di euro, è sostanzialmente attribuibile ai minori dividendi distribuiti dalla controllata Autostrade Tech.

La voce **“Ripristini/(Rettifiche) di valore di partecipazioni”** accoglie la svalutazione del valore di carico della partecipazione in Pavimental per 2 milioni di euro.

Gli **“Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione”** sono pari a 29 milioni di euro come nel 2018.

Gli **“Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari”** sono pari a 412 milioni di euro (409 milioni di euro nel 2018). L’incremento pari a 3 milioni di euro è sostanzialmente riconducibile ai seguenti effetti combinati:

a) la rilevazione di oneri finanziari nel 2019 pari 60 milioni di euro, connessi alla riclassifica a conto economico della riserva, già iscritta al 31 dicembre 2018, di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting che non soddisfano quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 in merito al rapporto economico tra il rischio oggetto di copertura e lo strumento di copertura ed alla verifica dei requisiti di efficacia prospettica delle relazioni di copertura essenzialmente a seguito dell’incertezza in ambito regolatorio (44 milioni di euro), come descritto nel capitolo Premessa, (44 milioni di euro) e alla variazione del fair value negativo degli stessi per l’esercizio 2019 (16 milioni di euro); si segnala che il venir meno del requisito dell’alta probabilità è direttamente correlato alle incertezze descritte nel capitolo 2.15 “Evoluzione prevedibile della gestione”, cui si rinvia;

b) i minori oneri finanziari netti connessi alla minore esposizione debitoria nei due esercizi a confronto.

Gli **“Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali”** sono pari a 8 milioni di euro (4 milioni di euro nel 2018).

Il **“Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento”** risulta negativo per 446 milioni di euro, in riduzione di 1.328 milioni di euro rispetto al 2018 (882 milioni di euro).

Gli **“(Oneri)/Proventi fiscali”** presentano un valore positivo pari a 155 milioni di euro (negativo per 264 milioni di euro nel 2018). La variazione positiva è principalmente riferibile, per 480 milioni di euro, allo stanziamento delle imposte anticipate relative al già citato accantonamento determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate. Escludendo tale impatto, la voce registra un onere pari a 325 milioni di euro, la cui variazione pari a 61 milioni di euro rispetto all’esercizio 2018 (oneri per 264 milioni di euro) è sostanzialmente in linea con l’aumento del risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento al netto del sopracitato accantonamento. Si segnala, inoltre, l’impatto netto negativo (9 milioni di euro) sulle imposte correnti, anticipate e differite derivante dall’introduzione di una aliquota IRES maggiorata di 3,5% sui redditi da attività nell’ambito delle concessioni autostradali, aeroportuali, portuali e ferroviariein base all’art.1 commi 716-718 della L.160/2019 (legge di bilancio 2020).

La voce **“Utile/(Perdita) dell’esercizio”** registra pertanto una perdita pari a 291 milioni di euro rispetto all’utile 2018 di 618 milioni di euro.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Milioni di euro		2019	2018
Utile/(Perdita)dell'esercizio	(A)	-291	**618**
(Perdite)/Utili da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-86	-20
Effetto fiscale su (perdite)/utili da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		10	5
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	-76	**-15**
(Perdite)/Utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		-3	-
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	-3	-
Altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		44	-
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	44	-
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	-35	**-15**
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	-326	**603**

Il **“Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell’esercizio”**, negativo per 35 milioni di euro nel 2019 (negativo per 15 milioni di euro nel 2018) in relazione essenzialmente ai seguenti effetti combinati:

a) l’incremento del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap e Interest Rate Swap forward starting (al netto del corrispondente effetto fiscale) per la sensibile riduzione dei tassi di interesse di riferimento rilevata nel 2019, pari a 76 milioni di euro;

b) le riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell’esercizio, pari a 44 milioni di euro, riconducibili alla già citata riclassifica nella voce “Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari”, della riserva di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting.

Struttura patrimoniale-finanziaria

Al 31 dicembre 2019 le **"Attività non finanziarie non correnti"** sono pari a 17.149 milioni di euro e si decrementano di 325 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018 (17.474 milioni di euro).

La voce principale è costituita dalle **"Attività immateriali"**, pari a 16.824 milioni di euro (17.157 milioni di euro al 31 dicembre 2018), essenzialmente rappresentata da:

a) i diritti concessori, per complessivi 10.690 milioni di euro (11.022 milioni di euro al 31 dicembre 2018);

b) il valore residuo dell'avviamento (6.111 milioni di euro), rilevato a seguito del conferimento a favore della Società del compendio autostradale da parte della ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (ora Atlantia) nell'ambito del progetto di riorganizzazione che ha interessato il Gruppo nel 2003.

Il decremento delle attività immateriali rispetto al 31 dicembre 2018, pari a 333 milioni di euro, è dovuto essenzialmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

a) gli ammortamenti dell'esercizio (565 milioni di euro);

b) gli investimenti, pari a 155 milioni di euro, prevalentemente relativi alle opere con benefici economici aggiuntivi (137 milioni di euro);

c) l'incremento dei diritti concessori per opere senza benefici economici aggiuntivi, in relazione all'aggiornamento del valore attuale delle stime degli investimenti previsti fino al termine della concessione (76 milioni di euro).

Si segnala inoltre che l'incremento delle "Attività materiali" recepisce sia l'iscrizione, al 1° gennaio 2019, del diritto d'uso di beni in locazione in sede di prima applicazione del principio contabile internazionale IFRS 16 che i nuovi investimenti correlati all'entrata in vigore del nuovo principio (rispettivamente fabbricati 7 milioni di euro e autoveicoli 2 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2019 la voce **"Partecipazioni"**, pari a 243 milioni di euro, risulta sostanzialmente in linea al 31 dicembre 2018 (242 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2019 il **"Capitale d'esercizio"** presenta un valore complessivo negativo pari a 3.597 milioni di euro (negativo per 2.174 milioni di euro al 31 dicembre 2018).
La variazione di 1.423 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2018 deriva principalmente dall'incremento, per 1.417 milioni di euro, della quota corrente dei fondi per accantonamenti. Tale variazione è principalmente riferibile al citato accantonamento al fondo oneri per 1.500 milioni di euro determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA(*)

Milioni di euro	31/12/2019	31/12/2018	VARIAZIONE
Attività non finanziarie non correnti			
Attività materiali	82	75	7
Attività immateriali	16.824	17.157	-333
Partecipazioni	243	242	1
Totale attività non finanziarie non correnti (A)	**17.149**	**17.474**	**-325**
Capitale d'esercizio			
Attività commerciali	514	493	21
Attività per imposte sul reddito correnti	40	24	16
Altre attività correnti	110	62	48
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate	4	4	-
Fondo corrente per impegni da convenzione	-450	-405	-45
Fondi correnti per accantonamenti	-2.238	-821	-1.417
Passività commerciali	-1.336	-1.294	-42
Passività per imposte sul reddito correnti	-36	-25	-11
Altre passività correnti	-205	-212	7
Totale capitale d'esercizio (B)	**-3.597**	**-2.174**	**-1.423**
Capitale investito lordo (C=A+B)	**13.552**	**15.300**	**-1.748**
Passività non finanziarie non correnti			
Fondo non corrente per impegni da convenzione	-2.312	-2.639	327
Fondi non correnti per accantonamenti	-955	-928	-27
Passività per imposte differite nette	-133	-580	447
Altre passività non correnti	-29	-27	-2
Totale passività non finanziarie non correnti (D)	**-3.429**	**-4.174**	**745**
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	**10.123**	**11.126**	**-1.003**
Patrimonio netto			
Capitale emesso	622	622	-
Riserve e utili portati a nuovo	1.132	860	272
(Perdita)/Utile dell'esercizio al netto dell'acconto sui dividendi	-291	618	-909
Totale patrimonio netto (F)	**1.463**	**2.100**	**-637**
Indebitamento finanziario netto			
Indebitamento finanziario netto non corrente			
Passività finanziarie non correnti	**9.659**	**10.235**	**-576**
Prestiti obbligazionari	7.025	7.500	-475
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.143	2.299	-156
Derivati non correnti con fair value negativo	491	436	55
Attività finanziarie non correnti	**-577**	**-634**	**57**
Attività finanziarie non correnti per contributi su opere	-161	-192	31
Depositi vincolati non correnti	-161	-192	31
Altre attività finanziarie non correnti	-255	-250	-5
Totale indebitamento finanziario netto non corrente (G)	**9.082**	**9.601**	**-519**
Posizione finanziaria netta corrente			
Passività finanziarie correnti	**1.040**	**994**	**46**
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	85	49	36
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	860	945	-85
Altre passività finanziarie correnti	95	-	95
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	**-1.379**	**-1.495**	**116**
Disponibilità liquide	-716	-840	124
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	-663	-655	-8
Attività finanziarie correnti	**-83**	**-74**	**-9**
Attività finanziarie correnti per contributi su opere	-25	-22	-3
Depositi vincolati correnti	-25	-21	-4
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	-31	-29	-2
Altre attività finanziarie correnti	-2	-2	-
Totale posizione finanziaria netta corrente (H)	**-422**	**-575**	**153**
Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H) (1)	**8.660**	**9.026**	**-366**
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)	**10.123**	**11.126**	**-1.003**

(*) Per la riconduzione al prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria ufficiale si rimanda al paragrafo "Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati di Autostrade per l'Italia S.p.A. con quelli ufficiali".
(1) L'indebitamento finanziario netto include le attività finanziarie non correnti, a differenza della posizione finanziaria esposta nelle note al bilancio di esercizio e predisposta in conformità alla raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority (ESMA) del 20 marzo 2013, che non prevede la deduzione delle attività finanziarie non correnti dall'indebitamento finanziario.

La **"Passività non finanziarie non correnti"** ammontano a 3.429 milioni di euro, in diminuzione di 745 milioni di euro (4.174 milioni di euro al 31 dicembre 2018) principalmente per l'effetto di:

a) la riduzione delle passività nette per imposte differite nette per 447 milioni di euro essenzialmente in relazione allo stanziamento di imposte anticipate (480 milioni di euro) determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate;

b) il decremento della quota non corrente del fondo per impegni da convenzione per 327 milioni di euro, prevalentemente per l'effetto della riclassifica della quota corrente (413 milioni di euro) in base alla stima degli interventi previsti nei prossimi dodici mesi, parzialmente compensata dall'aggiornamento della stima delle opere ancora da realizzare (76 milioni di euro).

Il **"Capitale Investito Netto"** è pertanto pari a 10.123 milioni di euro (11.126 milioni di euro al 31 dicembre 2018).

Il **"Patrimonio netto"** ammonta a 1.463 milioni di euro e si decrementa di 637 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018 (2.100 milioni di euro) in relazione al risultato economico complessivo negativo dell'esercizio (326 milioni di euro) e alla distribuzione dei dividendi dell'esercizio 2018 (311 milioni di euro).

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

		RISERVE E UTILI PORTATI A NUOVO						
Milioni di euro	Capitale emesso	Riserve da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva da valutazione strumenti finaziari di cash flow hedge	Riserve diverse e utili portati a nuovo	Riserve e utili portati a nuovo	Utile/(Perdita) dell'esercizio al netto dell'acconto sui dividendi	TOTALE PATRIMONIO NETTO
Saldo all'1/1/2018 (inclusi gli effetti della prima adozione dell'IFRS9)	**622**	**216**	**124**	**-111**	**644**	**873**	**518**	**2.013**
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-	-	-15	-	-15	618	603
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni								
Saldo dividendi dell'esercizio 2017 (pari a euro 0,832 per azione, Assemblea Ordinaria del 20 aprile 2018)	-	-	-	-	-	-	-518	-518
Iscrizione di riserve, al netto dell'effetto fiscale, per cessione di partecipazioni (operazioni under common control)	-	-	-	-	2	2	-	2
Saldo al 31/12/2018	**622**	**216**	**124**	**-126**	**646**	**860**	**618**	**2.100**
Saldo al 31/12/2018	**622**	**216**	**124**	**-126**	**646**	**860**	**618**	**2.100**
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-	-	-76	41	-35	-291	-326
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni								
Dividendi dell'esercizio 2018 (pari a euro 0,50 per azione, Assemblea Ordinaria del 18 aprile 2019)	-	-	-				-311	-311
Destinazione del risultato dell'esercizio 2018 a utili portati a nuovo (Assemblea Ordinaria del 18 aprile 2019)	-	-	-	-	307	307	-307	-
Saldo al 31/12/2018	**622**	**216**	**124**	**-202**	**994**	**1.132**	**-291**	**1.463**

L'**"Indebitamento finanziario netto"** al 31 dicembre 2019 è pari a 8.660, in riduzione di 366 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018 (9.026).

L'**"Indebitamento finanziario netto non corrente"** è pari a 9.082 milioni di euro, in riduzione di 519 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018 (9.601 milioni di euro). Escludendo l'effetto netto tra la riclassifica delle quote correnti dei prestiti obbligazionari, dei finanziamenti concessi da istituti di credito da rimborsare entro i prossimi dodici mesi (complessivamente pari a 641 milioni di euro), la voce si incrementa di 122 milioni di euro principalmente a seguito dell'aumento del fair value negativo dei contratti finanziari derivati, per il sensibile decremento dei tassi di interesse al 31 dicembre 2019 rispetto al 31 dicembre 2018.

Al 31 dicembre 2019 la **"Posizione finanziaria netta corrente"** presenta un saldo pari a 422 milioni di euro (575 milioni di euro al 31 dicembre 2018) in riduzione di 153 milioni di euro. Escludendo la variazione delle sopracitate riclassifiche, la voce si incrementa di 488 milioni di euro principalmente in relazione ai flussi finanziari netti generati nel 2019 (443 milioni di euro), come commentato nel paragrafo "Gestione finanziaria".

Si segnala che nel mese di febbraio è stato rimborsato il prestito obbligazionario di importo nominale residuo pari a 593 milioni di euro e cedola del 4,5% garantito da Atlantia.

Al 31 dicembre 2019 l'indebitamento finanziario della Società è espresso per il 10% in valute diverse dall'euro (sterlina e yen). Tenuto conto delle operazioni di Cross Currency Swap connesse ai prestiti obbligazionari in sterlina e yen, la percentuale di indebitamento in valuta esposta al rischio di cambio nei confronti dell'euro risulta nulla.

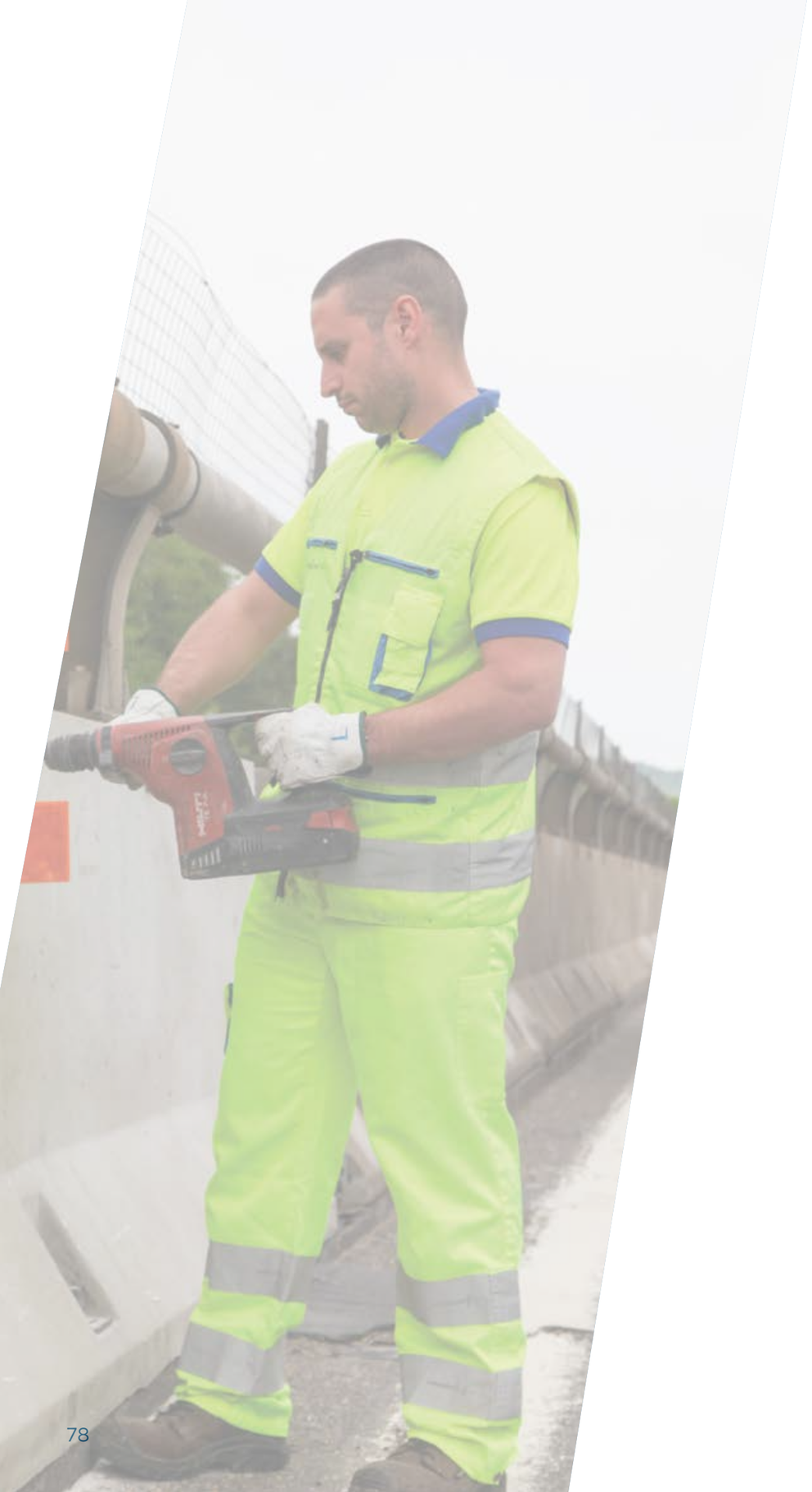
La durata media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero complessivo al 31 dicembre 2019 è pari a circa cinque anni e sette mesi. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 99% a tasso fisso.

Nel corso del 2019 il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3,5%.

Si segnala infine che al 31 dicembre 2019 la Società dispone di una riserva di liquidità (tra disponibilità liquide nette, depositi vincolati e linee finanziarie non revocabili non utilizzate) pari a 2.499 milioni di euro, che risulta composta da:

a) 1.199 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine, includendo l'esposizione netta a breve termine sia verso le società del Gruppo Autostrade per l'Italia, essenzialmente a seguito dell'attività di tesoreria centralizzata svolta dalla stessa Società, sia verso alcune società del Gruppo Atlantia;

b) 1.300 milioni di euro riconducibili a due linee di credito in essere con Cassa Depositi e Prestiti su cui la banca sta effettuando la valutazione di non sussistenza di elementi ostativi all'erogabilità.



Gestione finanziaria

Il **“Flusso finanziario netto da attività di esercizio”**, pari a 1.298 milioni di euro, presenta un decremento di 230 milioni di euro rispetto al flusso generato nel 2018 (1.528 milioni di euro). Tale riduzione è riferibile prevalentemente a:

a) l’“FFO” (Funds From Operations o Cash Flow Operativo), pari a 1.361 milioni di euro, in riduzione (280 milioni di euro) rispetto all’esercizio di confronto (1.641 milioni di euro). Tale variazione è originata per 276 milioni di euro dagli effetti connessi essenzialmente alle attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera e ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti e alle spese legali, parzialmente compensata dal minor assorbimento della gestione finanziaria;

b) il minor flusso assorbito dal capitale operativo e dalle altre attività e passività non finanziarie (50 milioni di euro)

Il **“Flusso finanziario netto per gli investimenti in attività non finanziarie”** risulta pari a 544 milioni di euro, in diminuzione di 20 milioni di euro rispetto al flusso del 2018 (564 milioni di euro), principalmente in relazione ai minori investimenti operativi (8 milioni di euro) e ai minori investimenti in partecipazioni al netto dei realizzi (10 milioni di euro).

Il **“Flusso finanziario netto per capitale proprio”** accoglie la distribuzione dei dividendi relativi all’esercizio precedente pari a 311 milioni di euro (518 milioni di euro nel 2018).

Nel 2019 si rilevano, inoltre, altre variazioni che determinano un incremento dell’indebitamento finanziario netto per complessivi 77 milioni di euro, in particolare attribuibili all’incremento del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati di copertura (86 milioni di euro, al lordo dell’effetto fiscale), in relazione alla citata riduzione dei tassi di interesse di riferimento rilevata al 31 dicembre 2019.

Nel 2018 le altre variazioni evidenziavano una riduzione complessiva dell’indebitamento finanziario netto di 56 milioni di euro riferibile alla contrazione delle passività finanziarie non correnti (34 milioni di euro), rilevata in contropartita alle riserve di patrimonio netto in relazione alla prima applicazione del principio contabile IFRS 9, proventi finanziari non monetari rilevati nel conto economico (44 milioni di euro) derivanti dall’operazione di “issuer substitution” perfezionata a dicembre 2016, effetti parzialmente compensati una variazione negativa, al lordo dell’effetto fiscale, del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge (20 milioni di euro).

Pertanto le dinamiche sopra descritte evidenziano nel 2019 **una riduzione complessiva dell’indebitamento finanziario netto** di 366 milioni di euro (502 milioni di euro nel 2018).

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO(*)

Milioni di euro	2019		2018	
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO				
Utile/(Perdita) dell'esercizio	-291		**618**	
Rettificato da:				
Ammortamenti	586		571	
Variazione operativa dei fondi comprensiva degli utilizzi diretti dei fondi rischi e oneri	1.434		482	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	29		29	
(Ripristini)/Rettifiche di valore di partecipazioni	2		-1	
Rettifiche/(Ripristini) di valore di attività correnti e non correnti	7		2	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	-428		-12	
Altri (proventi)/oneri non monetari	22		-48	
FFO - Cash Flow Operativo		**1.361**		**1.641**
Variazione del capitale operativo		-15		-30
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie		-48		-83
Flusso finanziario netto da attività di esercizio [a]		**1.298**		**1.528**
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) INVESTIMENTI IN ATTIVITA' NON FINANZIARIE				
Investimenti in attività in concessione	-506		-508	
Investimenti in attività materiali	-19		-21	
Investimenti in altre attività immateriali	-18		-22	
Investimenti operativi		-543		-551
Contributi su attività in concessione		2		-
Investimenti in partecipazioni		-3		-28
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		-		15
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie [b]		**-544**		**-564**
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO				
Dividendi deliberati		-311		-518
Flusso finanziario netto per capitale proprio [c]		-311		-518
Flusso finanziario netto generato/(assorbito) nell'esercizio [a+b+c]		**443**		**446**
ALTRE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO				
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	-86		-20	
(Oneri)/Proventi finanziari portati ad incremento di passività/attività finanziarie	-3		-2	
Altre variazioni di attività e passività finanziarie	12		78	
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto [d]	-77		56	
Decremento/(Incremento) dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio [a+b+c+d]	366		502	
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio	-9.026		-9.528	
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio	-8.660		-9.026	

(*) Per la riconduzione al prospetto di conto economico ufficiale si rimanda al paragrafo “Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati di Autostrade per l’Italia S.p.A. con quelli ufficiali”.

Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati di Autostrade per l’Italia S.p.A. con quelli ufficiali

Si riporta di seguito la riconduzione dei prospetti contabili di conto economico riclassificato, della situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata e del prospetto delle variazioni dell’indebitamento finanziario netto della Società con i corrispondenti prospetti ufficiali.

PROSPETTO DI RICONDUZIONE TRA CONTO ECONOMICO E CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

Milioni di euro	2019				2018			
Riconduzione delle voci	**Prospetto ufficiale**		**Prospetto riclassificato**		**Prospetto ufficiale**		**Prospetto riclassificato**	
	Rif.	Voci di dettaglio / Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio / Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio / Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio / Voci da prospetto
Ricavi da pedaggio		3.404		3.404		3.370		3.370
Ricavi per servizi di costruzione		140				154		
Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni	(a)	122			(a)	136		
Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi	(b)	6			(b)	8		
Ricavi per servizi di costruzione: capitalizzazione degli oneri finanziari	(c)	8			(c)	4		
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	(d)	4			(d)	6		
Altri ricavi	(e)	312			(e)	285		
Altri ricavi operativi			(e+d)	316			(e+d)	292
Totale Ricavi		**3.856**				**3.809**		
TOTALE RICAVI OPERATIVI				**3.720**				**3.662**
Materie prime e materiali		**-192**		**-192**		**-106**		-106
Costi per servizi		**-1.025**		**-1.025**		**-774**		-774
Plusvalenze/(Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		**-**		**-**		**-**		**-**
Altri oneri		**-522**				**-555**		
Oneri concessori	(q)	-450			(q)	-445		
Oneri per godimento beni di terzi		-5		-5		-8		-8
Oneri diversi		-67		-67		-102		-102
Utilizzo del fondo per impegni da convenzione			(g)	345			(g)	341
Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni			(a)	122			(a)	136
			(i)	-			(i)	
COSTI ESTERNI GESTIONALI				-822				-513
ONERI CONCESSORI			(q)	-450			(q)	-445
Costo per il personale	(f)	-414			(f)	-401		
COSTO DEL LAVORO NETTO			(f+b+h)	-383			(g+b+k)	-373
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI				-1.505				-483
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti		-1.505				-483		
(Accantonamenti)/Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		15		15		-402		-402
(Accantonamenti)/Utilizzi dei fondi per rischi e oneri		-1.520		-1.520		-81		-81
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI				-3.160				-1.814
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)				560				1.848
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni		369				361		
Utilizzo del fondo per impegni da convenzione	(g)	344			(g)	341		
Costo per il personale capitalizzato - opere senza benefici economici aggiuntivi	(h)	25			(h)	20		
Ammortamenti	(i)	-586			(i)	**-571**		
Ammortamento immobili, impianti e macchinari		-18				-19		
Ammortamento investimenti immobiliari		-1				-		
Ammortamento diritti concessori immateriali		-546				-533		
Ammortamento altre attività immateriali		-19				-19		
Ammortamento diritto d'uso immobili, impianti e macchinari		-2				-		
(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti		-7				**-2**		
(Rettifiche)/Ripristini valore di attività materiali e immateriali	(j)	-			(j)	-		
(Rettifiche)/Ripristini di valore di altre attività	(k)	-7			(k)	-		
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ALTRI STANZIAMENTI RETTIFICATIVI			(i+j+k)	-593			(i+j+k)	-573
TOTALE COSTI		-3.882				-2.530		
RISULTATO OPERATIVO		-26				1.279		
MARGINE OPERATIVO (EBIT)				-33				1.275
Proventi finanziari		126				151		
Dividendi da società partecipate		22		22		40		40
Ripristini di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	(l)	-			(l)	1		
Altri proventi finanziari	(m)	104			(m)	110		
Oneri finanziari		-547				-548		
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione		-29		-29		-29		-29
Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	(n)	-2			(n)	-		
Altri oneri finanziari	(o)	-516			(o)	-519		
(Perdite)/Utili su cambi	(p)	-			(p)	-		
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI								
Ripristini/(Rettifiche) di valore di partecipazioni			(l+n)	-2			(l+n)	1
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari			(m+o+p)	-412			(m+o+p)	-409
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali			(c)	8			(c)	4
(ONERI)/PROVENTI FINANZIARI		-420				-397		
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		-446		-446		882		882
(Oneri)/proventi fiscali		155		155		-264		-264
Imposte correnti sul reddito		-273				-283		
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		-				7		
Imposte anticipate e differite		428				12		
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		-291		-291		618		618
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate		-		-		-		-
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		-291		-291		618		618

PROSPETTO DI RICONDUZIONE TRA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

Milioni di euro	31/12/2019				31/12/2018			
Riconduzione delle voci	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato	
	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto
Attività non finanziarie non correnti								
Attività materiali	(a)	82		82	(a)	75		75
Attività immateriali	(b)	16.824		16.824	(b)	17.157		17.157
Partecipazioni	(c)	243		243	(c)	242		242
Altre attività non correnti	(d)	-		-	(d)	-		-
Totale attività non finanziarie non correnti (A)				**17.149**				**17.474**
Variazione attività e passività commerciali e altre attività e passività								
Attività commerciali	(e)	514		514	(e)	493		493
Attività per imposte sul reddito correnti	(f)	40		40	(f)	24		24
Altre attività correnti	(g)	110		110	(g)	62		62
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate			(v)	4			(v)	4
Fondo corrente per impegni da convenzione	(h)	-450		-450	(h)	-405		-405
Fondi correnti per accantonamenti	(i)	-2.238		-2.238	(i)	-821		-821
Passività commerciali	(j)	-1.336		-1.336	(j)	-1.294		-1.294
Passività per imposte sul reddito correnti	(k)	-36		-36	(k)	-25		-25
Altre passività correnti	(l)	-205		-205	(l)	-212		-212
Totale variazione attività e passività commerciali e altre attività e passività (B)				**-3.597**				**-2.174**
Capitale investito lordo (C=A+B)				**13.552**				**15.300**
Passività non finanziarie non correnti								
Fondo non corrente per impegni da convenzione	(m)	-2.312		-2.312	(m)	-2.639		-2.639
Fondi non correnti per accantonamenti	(n)	-955		-955	(n)	-928		-928
Passività per imposte differite	(o)	-133		-133	(o)	-580		-580
Altre passività non correnti	(p)	-29		-29	(p)	-27		-27
Totale passività non finanziarie non correnti (D)				**-3.429**				**-4.174**
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)				**10.123**				**11.126**
Totale patrimonio netto (F)		**1.463**		**1.463**		**2.100**		**2.100**
Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta)								
Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) non corrente								
Passività finanziarie non correnti	(q)	9.659		9.659	(q)	10.235		10.235
Attività finanziarie non correnti	(r)	-577		-577	(r)	-634		-634
Totale indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) non corrente (G)				9.082				9.601
Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente								
Passività finanziarie correnti	(s)	**1.040**		**1.040**	(s)	**994**		**994**
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		85		85		49		49
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		860		860		945		945
Altre passività finanziarie correnti		95		95		-		-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(t)	**-1.379**		**-1.379**	(t)	**-1.495**		**-1.495**
Disponibilità liquide		-716		-716		-840		-840
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		-663		-663		-655		-655
Attività finanziarie correnti	(u)	**-83**		**-83**	(u)	**-74**		**-74**
Attività finanziarie correnti per contributi su opere		-25		-25		-22		-22
Depositi vincolati correnti		-25		-25		-21		-21
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		-31		-31		-29		-29
Altre attività finanziarie correnti		-2		-2		-2		-2
Totale indebitamento finanziario netto corrente (H)				**-422**				**-575**
Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H)				**8.660**				**9.026**
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)				**10.123**				**11.126**
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate	(v)	4			(v)	4		
Passività connesse ad attività operative cessate	(w)	-			(w)	-		
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d-r)	**17.726**			(a+b+c+d-r)	**18.108**		
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(e+f+g-t-u+v)	**2.130**			(e+f+g-t-u+v)	**2.152**		
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-m-n-o-p+q)	**13.088**			(-m-n-o-p+q)	**14.409**		
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-h-i-j-k-l+s-w)	**5.305**			(-h-i-j-k-l+s-w)	**3.753**		

RICONDUZIONE DEL PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CON IL RENDICONTO FINANZIARIO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A.

Milioni di euro		2019		2018	
Riconduzione delle voci	Note	Rendiconto finanziario	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto	Rendiconto finanziario	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO					
Utile/(Perdita) dell'esercizio		-291	-291	618	618
Rettificato da:					
Ammortamenti		586	586	571	571
Variazione operativa dei fondi comprensiva degli utilizzi diretti dei fondi rischi e oneri		1.434	1.434	482	482
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione		29	29	29	29
(Ripristini)/Rettifiche di valore di partecipazioni		2	2	-1	-1
Rettifiche/(Ripristini) di valore di attività correnti e non correnti		7	7	2	2
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		-428	-428	-12	-12
Altri (proventi)/oneri non monetari		22	22	-48	-48
FFO - Cash Flow Operativo			**1.361**		**1.641**
Variazione del capitale operativo	(a)		-15		-30
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	(b)		-48		-83
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	(a+b)	-63		-113	
Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)		**1.298**	**1.298**	**1.528**	**1.528**
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE					
Investimenti in attività in concessione		-506	-506	-508	-508
Investimenti in attività materiali		-19	-19	-21	-21
Investimenti in altre attività immateriali		-18	-18	-22	-22
Investimenti operativi			**-543**		**-551**
Contributi su attività in concessione		2	2	-	-
Investimenti in partecipazioni		-3	-3	-28	-28
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		-	-	15	15
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(c)	50		73	
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie (B)	(d)		**-544**		**-564**
Flusso di cassa netto per attività di investimento (C)	(d-c)	**-494**		**-491**	
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO					
Dividendi deliberati	(e)		-311		-518
Dividendi corrisposti	(f)	-311		-518	
Flusso finanziario netto per capitale proprio (D)			**-311**		**-518**
Flusso finanziario netto (assorbito)/generato nell'esercizio (A+B+D)			**443**		**446**
Rimborsi di finanziamenti alla società controllante		-		-1000	
Accensioni di debiti per leasing finanziario		4		-	
Rimborsi di prestiti obbligazionari		-593		-	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine		-125		-122	
Rimborsi di debiti di leasing finanziario		-3		-	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		72		-521	
Flusso di cassa netto per attività finanziaria (E)		**-956**		**-2.161**	
ALTRE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO					
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura			-86		-20
(Oneri)/Proventi finanziari portati ad incremento di passività/attività finanziarie			9		-2
Variazione di passività finanziarie per operazione di "issuer substitution"			-		-
Altre variazioni di attività e passività finanziarie			-		78
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (F)			**-77**		**56**
(Incremento)/Decremento dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio (A+B+D+F)			**366**		**502**
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio			**-9.026**		**-9.528**
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio			**-8.660**		**-9.026**
(Decremento)/Incremento delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio (A+C+E)		**-152**		**-1.124**	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		**1.446**		**2.570**	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		**1.294**		**1.446**	

Note:

a) la "Variazione del capitale operativo" espone la variazione delle voci patrimoniali di natura commerciale direttamente correlate ai business di riferimento della Società (in particolare: rimanenze di magazzino, attività commerciali e passività commerciali);
b) le "Altre Variazioni delle attività e passività non finanziarie" espongono la variazione delle voci patrimoniali di natura non commerciale (in particolare: attività e passività per imposte sul reddito correnti, altre attività e altre passività correnti, fondi correnti per accantonamenti e per impegni da convenzioni);
c) la voce "Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti" è esclusa dal Prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto in quanto non incide sull'indebitamento finanziario netto;
d) il "Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie" esclude le variazioni delle attività e passività finanziarie, di cui alla nota c), che non incidono sull'indebitamento finanziario netto;
e) i "Dividendi deliberati" corrispondono agli importi deliberati dalla Società indipendentemente dall'esercizio di erogazione;
f) i "Dividendi corrisposti" si riferiscono alle somme effettivamente erogate nell'esercizio di riferimento.

2.4

Dati operativi delle società del Gruppo

Milioni di euro	RICAVI OPERATIVI (1)			EBITDA (1)			INVESTIMENTI OPERATIVI (1)		
	2019	2018	Variazione Assouta	2019	2018	Variazione Assouta	2019	2018	Variazione Assouta
Autostrade per l'Italia	3.720	3.662	58	560	1.848	-1.288	543	551	-8
Autostrade Meridionali	92	93	-1	32	30	2	2	8	-6
Tangenziale di Napoli	73	73	-	28	31	-3	4	4	-
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	62	62	-	40	34	6	-	6	-6
Società Autostrada Tirrenica	40	40	-	22	22	-	6	18	-12
Essediesse	28	27	1	2	2	-	-	-	-
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	31	29	2	16	14	2	1	1	-
Giove Clear	14	14	-	-	1	-1	-	-	-
Ad Moving	6	7	-1	-	-	-	-	-	-
Autostrade Tech	95	66	29	10	9	1	3	5	-2
Infoblu (2)	-	1	-1	-	-	-	-	-	-
Elisioni e rettifiche di consolidato	***-78***	***-70***	***-8***	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA	**4.083**	**4.004**	**79**	**710**	**1.991**	**-1.281**	**559**	**593**	**-34**

(1) Gli indicatori alternativi di performance presentati sono definiti nel capitolo "Indicatori alternativi di performance", cui si rimanda.
(2) Si segnala che la società Infoblu contribuisce ai dati operativi del Gruppo del 2018 fino alla data del deconsolidamento (fine aprile 2018), a seguito della cessione della partecipazione da Autostrade per l'Italia a Telepass.

2.5

Andamento gestionale del Gruppo

Traffico

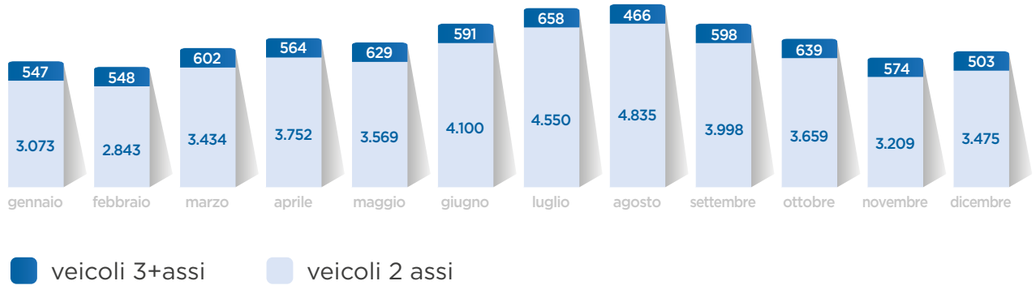
Nel 2019 sulla rete autostradale del Gruppo il traffico si incrementa dello 0,7% rispetto all'anno precedente. In particolare, i chilometri percorsi dai veicoli a "2 assi" sono aumentati dello 0,4% mentre quelli dai veicoli a "3 o più assi" sono cresciuti del 2,9%.

TRAFFICO SULLA RETE DEL GRUPPO IN ITALIA NEL 2019

	Veicoli* km (milioni)				
Tratte autostradali	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3 assi	Veicoli totali	Variazione % su 2018	VTMG 2019*
A1 Milano-Napoli	15.598,5	3.099,0	18.697,5	1,5	63.754
A4 Milano-Brescia	3.325,8	441,3	3.767,2	0,5	110.385
A7 Serravalle-Genova	513,7	82,7	596,4	-1,1	32.679
A8/A9 Milano-Laghi	2.407,7	143,9	2.551,6	-0,4	89.969
A8/26 Diramazione	481,8	31,3	513,1	-0,2	58.574
A10 Genova-Savona	672,0	93,4	765,4	-5,5	46.088
A11 Firenze-Mare	1.451,5	114,7	1.566,2	1,5	52.520
A12 Genova-Sestri	763,6	56,2	819,8	-2,6	46.122
A12 Roma-Civitavecchia	618,4	41,5	659,9	1,6	27.642
A13 Bologna-Padova	1.738,6	339,7	2.078,2	0,2	44.727
A14 Bologna-Taranto	8.964,6	1.597,9	10.562,5	1,1	37.034
A16 Napoli-Canosa	1.231,7	158,7	1.390,4	-0,2	22.108
A23 Udine-Tarvisio	457,6	138,5	596,1	-0,7	16.138
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	1.771,9	298,8	2.070,7	-0,3	23.165
A27 Venezia-Belluno	732,0	61,1	793,1	0,9	26.435
A30 Caserta-Salerno	764,8	122,3	887,1	1,2	43.951
Nodo di Mestre	41,1	6,1	47,2	0,0	-
TOTALE AUTOSTRADE PER L'ITALIA	**41.535,4**	**6.827,0**	**48.362,4**	**0,7**	**46.416**
Autostrade Meridionali	1.674,6	27,3	1.701,9	0,1	90.365
Tangenziale di Napoli	906,5	15,7	922,2	-0,6	125.080
Società Autostrada Tirrenica	277,2	25,2	302,4	-0,4	18.251
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	94,5	20,8	115,4	2,0	9.879
Traforo del Monte Bianco	8,0	3,6	11,6	0,4	5.484
TOTALE GRUPPO	**44.496,3**	**6.919,7**	**51.416,0**	**0,7**	**46.805**

Eventuali apparenti incongruenze nei totali dei km percorsi sono da attribuire agli arrotondamenti.
(*) VTMG = Veicoli teorici medi giornalieri pari a totale km percorsi/lunghezza tratta/n° giorni dell'anno.

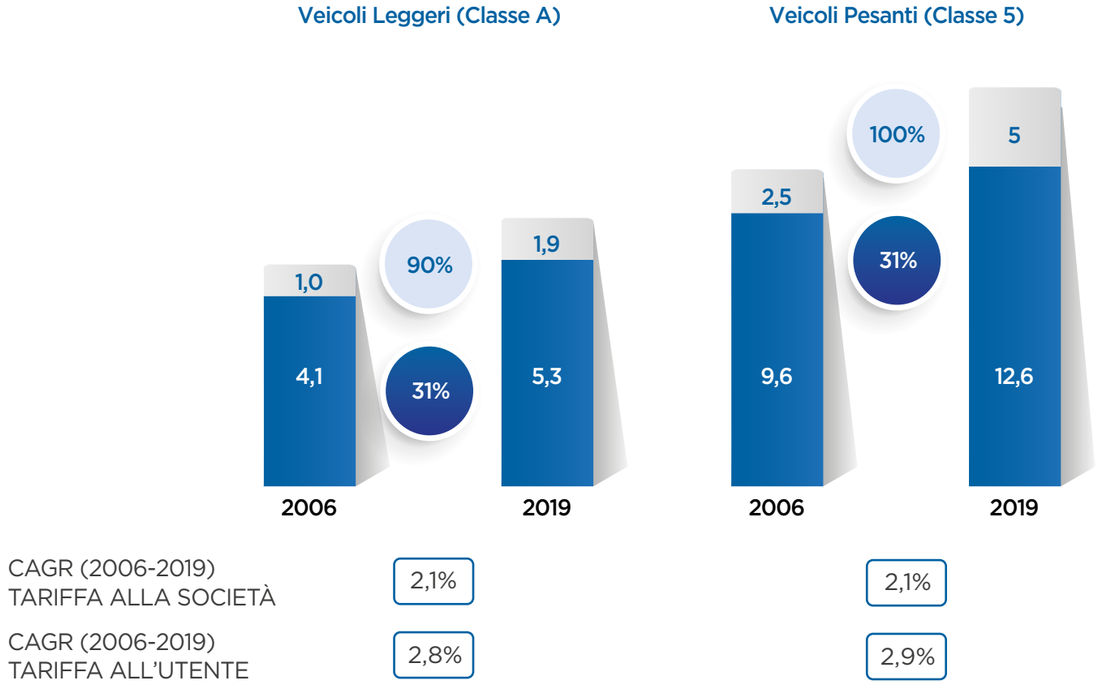
ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO SULLA RETE DEL GRUPPO (Milioni di km percorsi)



Tariffe

Nel 2019 le tariffe di Autostrade per l'Italia sono rimaste invariate rispetto al 2018 in virtù della decisione di Autostrade per l'Italia, su base volontaria, di sospendere l'incremento tariffario (già approvato).

L'adeguamento annuale delle tariffe della società è pari al 70% dell'inflazione reale, registrata nel periodo 1 luglio – 30 giugno dell'anno precedente, a cui si aggiunge una componente di remunerazione per nuovi investimenti. La tariffa finale all'utente è formata da due componenti: la quota di competenza di Autostrade per l'Italia e la quota di competenza dello Stato, che comprende gli importi integrativi di competenza dell'ANAS e l'IVA.

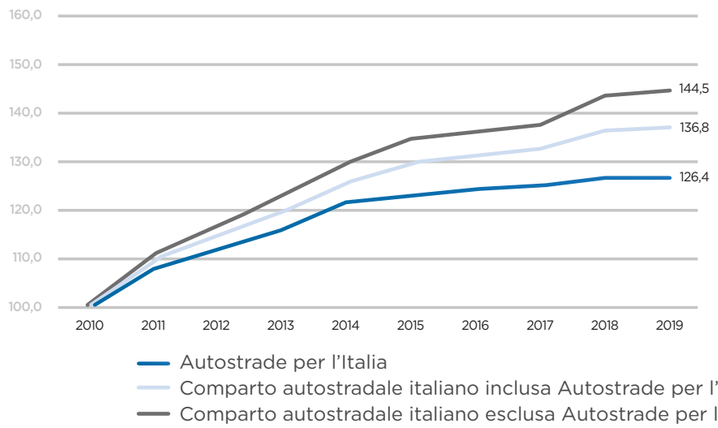


Quota della tariffa finale di competenza ASPI

Quota della tariffa finale di competenza dello Stato (IVA e canoni integrativi ANAS)

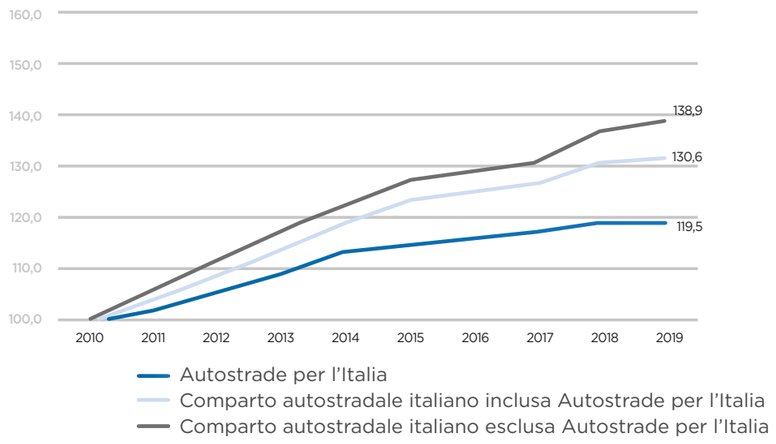
La formula tariffaria di Autostrade per l'Italia fino ad oggi ha garantito adeguamenti mediamente inferiori rispetto alle altre concessionarie autostradali italiane come si evince dai grafici che seguono e riferiti al periodo 2010-2019, dove si evidenzia che l'aumento della tariffa all'utente applicata sulla rete di Autostrade per l'Italia (+26,4%) è stato inferiore rispetto all'aumento medio registrato sulle altre società concessionarie autostradali italiane (+44,5%).

Andamento delle tariffe per le autovetture (Classe A)
Tariffe all'Utente ponderate in base ai km di rete.
Numeri indici base 2010.



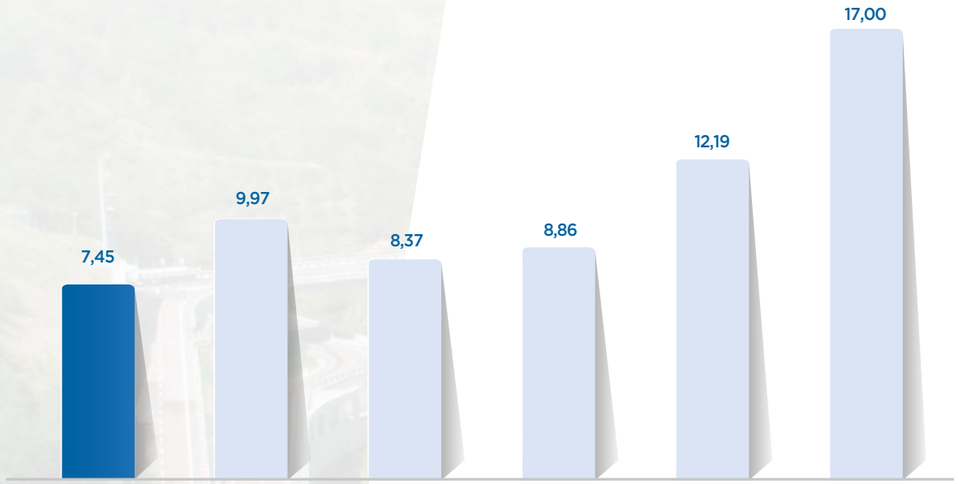
Nello stesso arco temporale, l'incremento tariffario di Autostrade per l'Italia pari al 19,5%, è circa la metà di quello medio registrato dalle altre concessionarie autostradali italiane (38,9%).

Andamento delle tariffe per le autovetture (Classe A)
Tariffe alle Società ponderate in base ai km di rete.
Numeri indici base 2010.



Le tariffe all'utente di Autostrade per l'Italia sono le più basse della media delle tariffe delle Concessionarie autostradali non soltanto Italiane ma anche se confrontate ai principali Paesi Europei con autostrade a pedaggio. Si ricorda altresì che la formula tariffaria oltre a riflettere la componente inflazione, considera anche una componente riconducibile agli investimenti eseguiti.

Tariffe medie all'utente per autovettura nei principali Paesi Europei con autostrade a pedaggio [1]
(2018 - valori in € cent/km di infrastruttura)



(1) Fonte: Autostrade per l'Italia su dati AISCAT.
(2) La tariffa francese è stata stimata sulla base del dato medio disponibile per il 2016 a cui sono stati applicati gli incrementi medi annuali come riportato dalla stampa francese (per il 2017 pari a +0,76% e per il 2018 pari a + 1,50%).

Con riferimento agli incrementi tariffari delle altre concessionarie del Gruppo si rinvia al capitolo 2.12 Eventi significativi in ambito regolatorio.

Investimenti operativi

Nel 2019 gli investimenti operativi di Autostrade per l'Italia e delle altre società controllate ammontano a 559 milioni di euro.

Milioni di euro	2019	2018
Autostrade per l'Italia: Interventi Convenzione 1997	214	216
Autostrade per l'Italia: Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	98	121
Autostrade per l'Italia: altri investimenti (compresi oneri capitalizzati)	194	171
Altre concessionarie (compresi oneri capitalizzati)	11	35
Totale investimenti su infrastrutture in concessione	**517**	**543**
Investimenti in altri beni immateriali	22	27
Investimenti in beni materiali	20	23
Totale investimenti operativi	**559**	**593**

Relativamente agli interventi in grandi opere di Autostrade per l'Italia, nel corso del 2019 sono proseguiti i lavori relativi alla **Convenzione 1997**, di cui:

- il potenziamento alla terza corsia della A1 nel tratto compreso tra Barberino e Firenze Nord dove è in corso lo scavo meccanizzato della nuova Galleria S. Lucia, in variante di tracciato rispetto all'autostrada esistente;
- il potenziamento alla terza corsia della A1 tra Firenze Sud ed Incisa, dove sono in corso i lavori del lotto 1 Nord, ed è in fase di svolgimento la procedura ad evidenza pubblica per affidare i restanti lavori dei lotti 1 sud e 2;
- i lavori di completamento, fuori dall'asse autostradale, di tratte già ampliate ed aperte al traffico, come la Variante di Valico e la A1 nel tratto compreso tra Firenze Nord e Firenze Sud.

Sono inoltre proseguiti gli interventi previsti dal **IV Atto Aggiuntivo 2002** relativi:

- a opere di collegamento alla viabilità ordinaria nel Comune di Fano, connesse ad interventi di ampliamento alla terza corsia dell'A14 realizzati;
- alla realizzazione della maggior parte degli interventi di seconda fase del 'Piano Sicurezza Gallerie', che consistono nell'adeguamento ai requisiti previsti dal D.L. 264/2006 per le gallerie di lunghezza superiore ai 500 metri.
- all'avvio dei lavori di realizzazione della quinta corsia sulla A8 Milano-Varese nel tratto Milano Nord – Interconnessione di Lainate.

In riferimento all'adeguamento del nodo stradale e autostradale di Genova (c.d. "Gronda di Genova"), ad oggi sono state già realizzate gran parte delle attività propedeutiche all'avvio dei lavori (indagini, espropri, spostamento di sottoservizi interferenti, etc.), con una spesa progressiva per l'intervento che ammonta ad oltre 180 milioni di euro, e avviate procedure di gara per oltre 800 milioni (in attesa della formale approvazione dei progetti esecutivi, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per poter procedere all'affidamento dei lavori).

La Gronda ha l'obiettivo di alleggerire il tratto urbano dell'A10 – cioè quello dal casello di Genova Ovest (Porto di Genova) sino all'abitato di Voltri – trasferendo il traffico passante su una nuova infrastruttura che si affianca all'esistente, costituendone di fatto un potenziamento "fuori sede".

Relativamente agli **altri investimenti** di adeguamento e ammodernamento di Autostrade per l'Italia, i lavori del 2019 hanno riguardato prevalentemente:

- la realizzazione della quarta corsia dinamica di A4 in area milanese;
- le viabilità di adduzione del tratto toscano di A1;
- la progettazione e pubblicazione bandi per interventi di potenziamento (terze e quarte corsie) di ampliamenti ritenuti prioritari (come Firenze - Pistoia, Ravenna-Bologna S. Lazzaro e Milano Sud-Lodi).

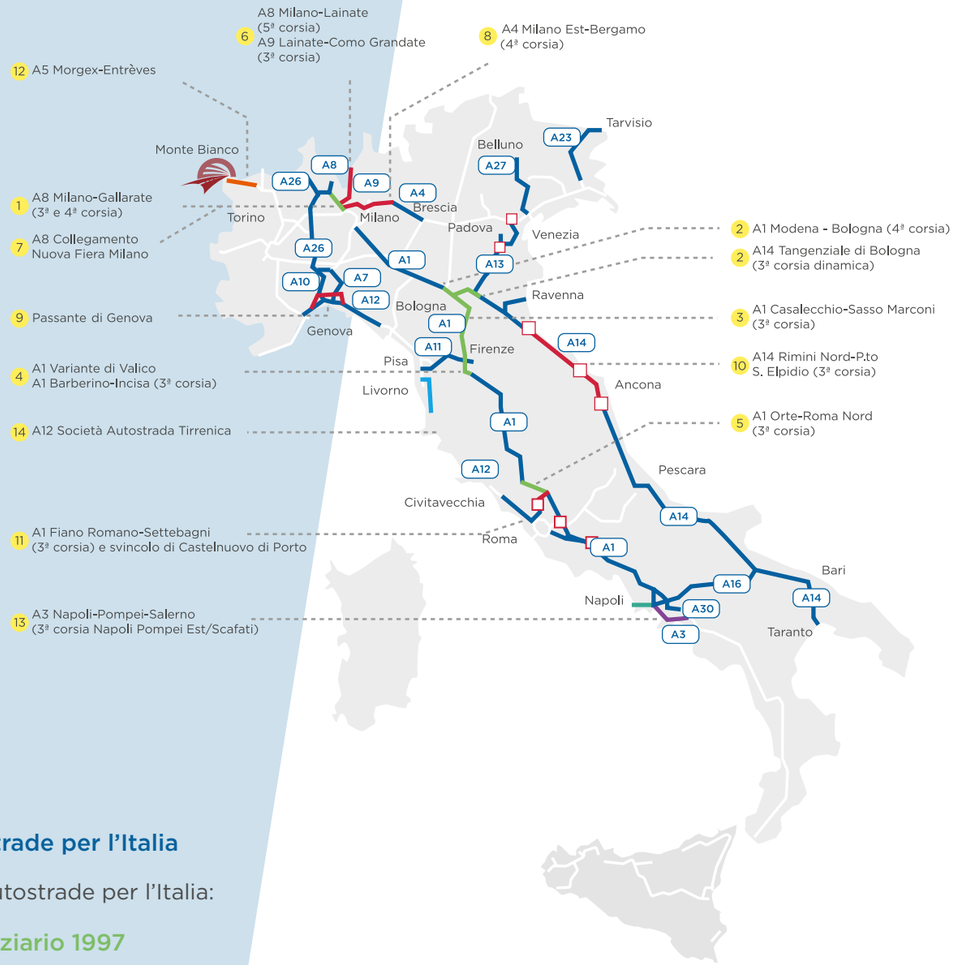
Per quanto riguarda il potenziamento del Nodo di Bologna, è stato recentemente definito con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il nuovo scenario progettuale, anche a seguito del confronto con gli Enti territoriali competenti, ed è stato formalizzato l'atto aggiuntivo che recepisce tale soluzione condivisa.

INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E AMMODERNAMENTO DELLA RETE IN CONCESSIONE

	Tratte autostradali		Stato al 31/12/2019	Km oggetto di intervento	Valore intervento[a]	Km aperti al traffico al 31/12/2019	Avanzamento al 31/12/2019[b]
				(km)	(Milioni di euro)	(km)	(Milioni di euro)
	Autostrade per l'Italia: Interventi Convenzione 1997						
1	A8	3A e 4A corsia Milano-Gallarate	Lavori ultimati	28,7	65	28,7	65
2	A1	4A corsia Modena-Bologna	Lavori ultimati[1]	31,6	178	31,6	146
2	A14	3A corsia Tangenziale Bologna	Lavori ultimati[2]	13,7	59	13,7	59
3	A1	3A corsia Casalecchio-Sasso Marconi	Lavori ultimati	4,1	82	4,1	83
4	A1	Variante di Valico	Lavori ultimati/in corso[3]	58,7	4.336	58,7	4.224
4	A1	3A corsia Barberino-Incisa	Lavori in corso/ultimati[4]	57,2	2.259	24,4	1.637
5	A1	3A corsia Orte-Roma Nord	Lavori ultimati	37,8	191	37,8	191
		Altri interventi	Lavori in corso/ultimati		22	n.a	23
	Totale interventi in Convenzione 1997			**231,8**	**7.192**	**199,0**	**6.429**
	Autostrade per l'Italia: IV Atto Aggiuntivo 2002						
11	A1	3A corsia Fiano R.-Settebagni e Sv. di Castelnuovo di Porto	Lavori ultimati	15,9	138	15,9	128
8	A4	4A corsia Milano Est-Bergamo	Lavori ultimati	33,6	513	33,6	514
6	A8	5A corsia Milano-Lainate	Lavori in corso[5]	4,4	197	2,2	70
6	A9	3A corsia Lainate-Como Grandate	Lavori ultimati	23,2	345	23,2	312
10	A14	3A corsia Rimini Nord-P.to. S. Elpidio	Lavori ultimati	154,7	2.575	154,7	2.297
9	A7/A10/A12/A26	Nodo di Genova (Passante e altri interventi)	Progetto definitivo approvato[6]	39,7	4.323	-	184
7	A8	Collegamento Nuova Fiera di Milano	Lavori ultimati	3,8	87	3,8	86
		Altri interventi	Lavori in corso/ultimati[7]		383	n.a	291
	Totale interventi IV Atto Aggiuntivo 2002			**275,3**	**8.560**	233,4	3.882,7
	Altre concessionarie del Gruppo						
12	A5	RAV, nuovo tratto Morgex-Entreves	Lavori ultimati	12,4	430	12,4	422
13	A3	Autostrade Meridionali, 3A corsia Napoli-Pompei Est/Scafati (c)	Lavori in corso/ultimati	20,0	552	20,0	550
14	A12	Società Autostrada Tirrenica	Lavori in corso/ultimati[8]	18,6	222	18,6	220
	Totale interventi altre concessionarie			**51,0**	**1.204**	51,0	1.192
	Totale interventi in Grandi Opere del Gruppo Autostrade per l'Italia			**558,1**	**16.956**	483,4	11.503

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2019, comprendendo lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale) somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione. Per gli interventi della Convenzione 1997 i valori sono al netto della quota che trova copertura tra gli Ulteriori interventi.
(b) Esclude i costi capitalizzati (oneri finanziari e personale).
(c) Il 31 dicembre 2012 è scaduta la concessione di Autostrade Meridionali e far data dal 1° gennaio 2013, dietro richiesta del Concedente, la Società prosegue nella gestione ordinaria della Concessione, incluso il completamento del piano di investimenti, nelle more del subentro del nuovo Concessionario, previo riconoscimento dei relativi oneri a valore di subentro.

(1) Comprende la realizzazione della Tangenziale di Modena, opera sul territorio richiesta dagli Enti Locali.
(2) Investimento complessivo pari a 247 €/Mln di cui 59 €/Mln inseriti nel Piano Grandi Opere del '97 e 188 €/Mln individuati tra gli Altri Investimenti della Convenzione 1997.
(3) Sono in corso i lavori al di fuori dell'asse autostradale, gli Interventi sul Territorio ed il completamento del nuovo svincolo di Rioveggio.
(4) Sulla Barberino-Firenze Nord i lavori sono in corso; sulla tratta Firenze Sud-Incisa è stato approvato il Progetto Esecutivo del lotto 2B+ 1 Sud ad agosto 2018 e sono attualmente in corso le procedure di affidamento, mentre sono in corso i lavori del lotto 1 N.
(5) Lavori sostanzialmente ultimati sul lotto 1 ed in corso sul lotto 2.
(6) La quota di investimenti realizzati è relativa alla progettazione ed alle attività preliminari (progettazione, indagini, espropri, rimozione interferenze, ecc..) della Gronda di Genova (Passante) ed alla realizzazione del Nodo di San Benigno.
(7) Lavori in corso per lo svincolo di Maddaloni e per il Piano Sicurezza Gallerie; lavori ultimati per la nuova interconnessione A4/A13 presso la stazione di Padova Zona Industriale.
(8) Lavori in corso per le viabilità esterne del lotto 6A Civitavecchia-Tarquinia.



Rete Autostrade per l'Italia

Interventi Autostrade per l'Italia:

Piano Finanziario 1997

IV Atto Aggiuntivo 2002

Inteventi altre concessionarie del Gruppo:

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta

Società Autostradale Tirrenica

Autostrade Meridionali

Tangenziale di Napoli

ANAS e altre concessionarie

Gestione operativa della rete

Gli interventi effettuati da Autostrade per l'Italia e dalle altre concessionarie controllate italiane nel corso del 2019 per manutenzione, sicurezza e viabilità della rete in concessione (esclusi gli interventi su aree di servizio) ammontano a 761 milioni di euro di cui 724 milioni di euro sono stati realizzati da Autostrade per l'Italia.

L'importo complessivamente speso nel 2019 (che non comprende il costo del personale dedicato all'attività di manutenzione) risulta così suddiviso:

- costi di manutenzione per 623[1] milioni di euro;
- investimenti per la sicurezza e la viabilità per 138 milioni di euro (incluse le manutenzioni capitalizzate).

Sicurezza e manutenzione

Nel 2019 sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle concessionarie controllate sono stati registrati complessivamente 14.429 incidenti (-6,22% rispetto al 2018). Il tasso di incidentalità globale scende a 28,0 rispetto al 30,1 del 2018 e il tasso di mortalità sulla rete è pari a 0,27 rispetto allo 0,32 del 2018[2]

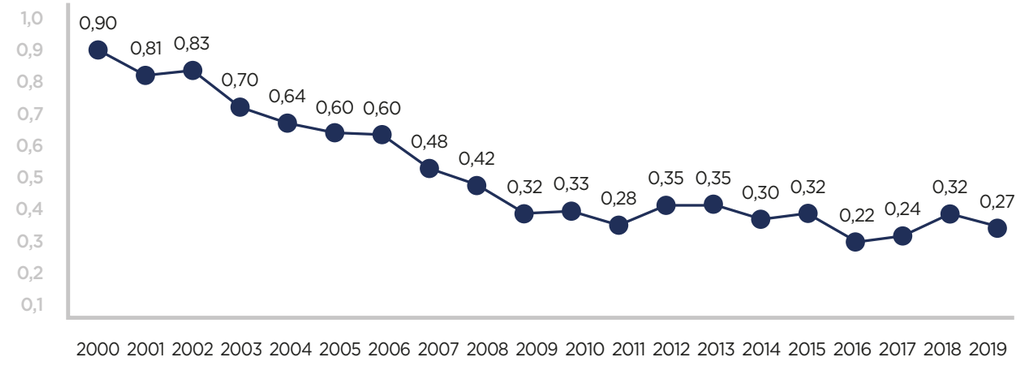
TASSI DI INCIDENTALITÀ DEL GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Milioni di euro	2000	2018	2019(*)
Tasso di incidentalità globale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	60,6	30,1	28,0
Tasso di incidentalità in carreggiata	-	26,1	24,6
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	15,8	7,3	7,3
Tasso di incidentalità mortale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	0,71	0,21	0,23
Tasso di mortalità (n. decessi/100 mln Km percorsi)	0,90	0,32	0,27

(*) Dati 2019 provvisori.

(1) Le manutenzioni di Autostrade per l'Italia includono 226 milioni per oneri correlati alla ricostruzione del viadotto Polcevera. Si fa inoltre, presente, che il valore consolidato delle manutenzioni è pari a 620 milioni di euro per effetto delle scritture di elisioni intercompany.
(2) Il dato del 2018 comprende le 43 vittime dell'evento del 14 agosto sulla A10.

TASSO DI MORTALITÀ DEL GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA



(Dati 2019 provvisori)

L'indice che misura il numero di incidenti nei punti con Incidentalità Superiore alla Media (PISM Index[3] nel 2019 ha registrato un valore di 33,17[4] (37,54 nel 2018), con una riduzione del 44,1% rispetto al 2013, anno di introduzione dell'indicatore. Nel corso del 2019 sono stati attivati circa 190 interventi specifici che si aggiungono agli oltre 2.310 realizzati dal 2002, anno dal quale l'incidentalità in detti punti è stata complessivamente ridotta di circa l'83 %.
Ai risultati evidenziati hanno contribuito l'impiego del sistema di rilevamento della velocità media, oltre che il miglioramento continuo degli standard di qualità della rete e le misure infrastrutturali e gestionali specifiche come l'applicazione del nuovo "Disciplinare per l'installazione, conduzione e rimozione dei cantieri di lavoro sulla rete di Autostrade per l'Italia" e le campagne informative volte a sensibilizzare gli utenti sulla sicurezza.

Monitoraggio della rete

Per mantenere l'infrastruttura, le opere e gli impianti autostradali in condizioni di piena efficienza e preservare in tal modo i migliori standard di sicurezza e qualità del servizio, sono proseguite da parte delle Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia e dalle controllate le ordinarie attività di monitoraggio e manutenzione.
Nel corso del 2019, è proseguita la costante attività di sorveglianza delle opere d'arte maggiori della rete, così come prevista dalla norma, a cui è stato associato dalle direzioni di tronco un ulteriore programma di verifiche straordinarie, svolto da qualificati soggetti esterni quali Proger S.p.A. e Studio Speri, al fine di asseverare ulteriormente lo stato di sicurezza delle infrastrutture.
Dette Società hanno svolto un'attività di Due Diligence con lo scopo di verificare, indipendentemente da SPEA Engineering (controllata da Atlantia), lo stato di sicurezza dei ponti e viadotti in esercizio e valutato ulteriormente l'idoneità dei programmi di manutenzione posti in essere da Autostrade per l'Italia nel prevenire rischi di tipo statico per le strutture stesse.
A Proger e Studio Speri è stata richiesta un'analisi comparativa del quadro delle difettosità presenti su ciascuna opera con quelle registrate nelle ultime relazioni trimestrali di SPEA disponibili, e soprattutto un giudizio di condivisibilità delle azioni e dei programmi di manutenzione definiti da Autostrade per l'Italia per prevenire qualsiasi rischio di natura statica e di sicurezza, in relazione a quanto effettivamente riscontrato. La suddetta due diligence, non ha evidenziato, nei processi di ispezione da parte di SPEA Engineering e di manutenzione da parte di Autostrade per l'Italia, elementi di incertezza sulla solidità del modello per le finalità di sicurezza e di mantenimento in efficienza statica e funzionale delle strutture.
Nell'ultimo trimestre 2019, nell'ottica di una riduzione progressiva dell'impiego di SPEA Engineering, ASPI ha deciso di procedere all'esternalizzazione delle attività di Sorveglianza delle opere, attraverso l'indizione di due gare pubbliche; infatti, per l'anno 2020, nelle more dell'aggiudicazione della gara europea già bandita e la cui conclusione è prevista entro la fine dell'anno corrente, le attività di cui sopra sono state affidate, tramite procedura ad evidenza pubblica, all'ATI (raggruppamento temporaneo di imprese) composto da Proger Spa, Bureau Veritas Nexta s.r.l., Tecno Piemonte spa, Tecno Lab s.r.l.. Sempre in ambito di Sorveglianza delle opere della rete, è stato previsto che, a partire dal 2020, venga svolta un'attività di audit da parte di società esterne accreditate dei processi per la sorveglianza di tutti gli asset della rete. In particolare l'attività consiste nel valutare, in ottica di ottimizzazione dei processi interni, con metodologia campionaria e attraverso l'acquisizione delle opportune evidenze, il funzionamento e l'efficacia del sistema di controllo e di Sorveglianza e Monitoraggio delle opere d'arte e delle altre strutture e/o manufatti svolte dalla Società Esecutrice del servizio di sorveglianza.
Inoltre in tema di gestione della complessa rete infrastrutturale, Autostrade per l'Italia sta sviluppando, in collaborazione con IBM, una nuova piattaforma digitale che integrerà le attività di ispezione, di monitoraggio strumentale e di manutenzione ordinaria e straordinaria, per consentire l'aggregazione in un unico strumento dei processi afferenti alla gestione dell'infrastruttura autostradale nel suo complesso. Il nuovo sistema di Autostrade per l'Italia è stato progettato per dialogare con la banca dati "Ainop", l'interfaccia promossa dal MIT per il monitoraggio dello stato di sicurezza di tutte le infrastrutture italiane. Il nuovo sistema, comprendente un nuovo modello di classificazione delle anomalie e di prioritizzazione degli interventi di manutenzione basato sui migliori standard europei, sarà inizialmente testato su tre viadotti con l'obiettivo di estenderne l'utilizzo su tutte le opere d'arte maggiori della rete entro la fine del 2020.
Ad ulteriore aggiunta, e in ottemperanza a quanto previsto nelle linee guida formalizzate dalla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (DGVCA), sono state avviate specifiche collaborazioni con le principali università italiane ricomprese nell'ordinamento statale, con lo scopo di garantire un controllo terzo e qualificato delle procedure operative adottate dalla Società ai fini dell'accertamento dello stato delle infrastrutture e della definizione dei relativi programmi di manutenzione.

(3) PISM Index: numero di incidenti nei PISM (Punti con Incidentalità Superiore alla Media) per miliardi di km percorsi.
(4) Dati 2019 provvisori in attesa del consolidamento.

Nell'ottica di garantire una sempre crescente sicurezza dell'infrastruttura in gestione, nel 2019 è stata ulteriormente incrementata l'attività di manutenzione strutturale delle opere, con quasi 300 interventi, di cui 84 relativi a ponti e viadotti della rete, eseguiti in maniera distribuita su tutto il territorio nazionale.
A partire dal 2020, infine, i programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria terranno inoltre conto, oltre che degli esiti della normale attività di sorveglianza, anche di specifici piani di assessment che la Società ha deciso di avviare sulle opere d'arte più rilevanti, quali ponti e viadotti, gallerie, siti sensibili sotto il profilo geotecnico o idrogeologico, muri e strutture di sostegno. In particolare tali piani, i cui esiti saranno progressivamente recepiti nella piattaforma digitale descritta, hanno lo scopo di realizzare un nuovo "punto zero" informativo di tutti gli elementi di conoscenza dell'infrastruttura utili alla sua corretta gestione, attraverso il recupero o ricostruzione dei documenti di progetto e la realizzazione di specifiche campagne di indagine strumentale e diagnostica estese a tutte le parti dell'opera.

Pavimentazioni

L'asfalto drenante è stato esteso a tutta la rete di Autostrade per l'Italia, ad esclusione delle zone soggette a criticità per le operazioni invernali, delle gallerie, delle tratte dove sono presenti pavimentazioni ad alta aderenza o quelle nelle quali sono previsti o sono in corso i lavori per le Grandi Opere.

Milioni di euro	2000	2017	2018	2019
Metri quadrati (x 1.000)	11.256	7.286	2.952	7.037
di cui metri quadrati drenanti (x 1.000)	2.319	4.686	1.722	4.668
Metri cubi totali (x 1.000)	586	371	169	425
Copertura complessiva della rete Autostrade per l'Italia con asfalto drenante	18,9%	83,4%	83,8%	83,5%

Iniziative a favore della Sicurezza

Nel corso del 2019 Autostrade per l'Italia ha realizzato, come di consueto, numerose iniziative e campagne a favore della sicurezza:

- il piano per la gestione dell'esodo estivo tramite il potenziamento dell'informazione, la rimozione di tutti i cantieri e una maggiore fluidità ai caselli;
- previsioni di traffico rese fruibili sul sito web di Autostrade per l'Italia, in una sezione dedicata, nelle aree di servizio presso i punti informativi Hi-Point e sull'App My Way di Autostrade per l'Italia;
- il Piano Antineve, realizzato ogni anno congiuntamente alla Polizia Stradale, volto ad enfatizzare l'impegno di Autostrade per l'Italia in termini di uomini e mezzi messi in campo per la gestione delle emergenze, oltre a fornire una serie di consigli utili quando si viaggia in autostrada in presenza di neve. È attiva un'area web dedicata alle operazioni invernali, con un vademecum contenente i consigli di sicurezza per la guida invernale e i dettagli sull'obbligo di dotazioni invernali a bordo;
- applicazione del "Disciplinare per l'installazione, conduzione e rimozione dei cantieri di lavoro sulla rete di Autostrade per l'Italia";
- una campagna di comunicazione integrata, realizzata in collaborazione con la Polizia di Stato, per sensibilizzare gli automobilisti sui comportamenti di guida scorretti maggiormente pericolosi: uso del cellulare al volante, velocità, assunzione di droga e alcool. La campagna è stata programmata dal 19 luglio al 9 agosto nelle principali reti tv (2931 passaggi) e declinata su carta stampata (125 uscite), radio (642 passaggi), web e social (48 milioni di impression) e affissioni nelle aree di servizio. Dal 20 luglio all'8 settembre personale di ASPI e Polizia Stradale hanno organizzato un tour itinerante nelle principali aree di aree di servizio per fornire agli automobilisti servizi di caring (info traffico, consigli di guida sicura, assistenza sanitaria, etc). La campagna ha avuto uno spin off web e social durante l'autunno 2019: a seguito di un casting interno, tre casellanti ASPI sono stati protagonisti di mini-film dedicati alla guida sicura. I video sono stati diffusi sui canali di ASPI e sui principali siti di informazione online.

Viabilità

Il Total Delay4[5] complessivo sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia nel 2019 è stato pari a circa 7,1 milioni di ore, contro i 6,3 milioni di ore del 20185[6].
Con riferimento invece al Total Delay Work, sottoindice del Total Delay che misura le turbative riferite a cantieri di lavoro in autostrada, nel 2019 si registra un valore di circa 641.000[7] ore con un aumento del 10,9% rispetto al 2013, ultimo anno prima dell'introduzione delle nuove misure applicate da Autostrade per l'Italia per migliorare la fluidità in corrispondenza dei cantieri di lavoro. tra cui le principali sono:

- per ciascun cantiere, analisi preventiva degli impatti sul traffico per individuare il miglior periodo dell'anno in cui eseguire i lavori e la configurazione del cantiere che crea minori disagi;
- incremento del numero di squadre e mezzi a lavoro per ridurre le ore di cantiere;
- sospensione dei lavori nelle fasce orarie a maggior traffico;
- potenziamento dell'informazione all'utenza con indicazione delle tratte e delle fasce orarie più critiche con suggerimenti sull'organizzazione del viaggio e su percorsi alternativi anche tramite i canali multimediali di informazione (RTL, ISORADIO, www.autostrade.it, MyWay ecc.).

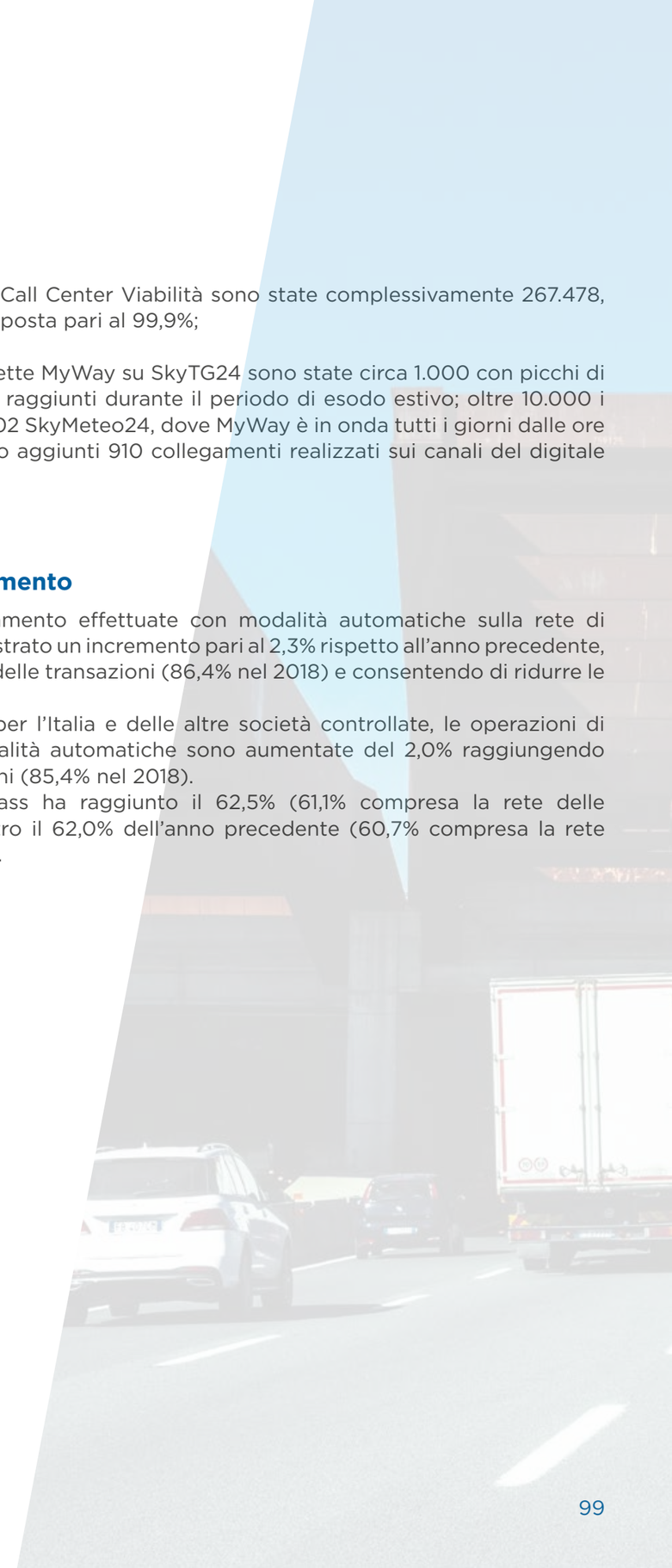
Relativamente all'informazione si segnala:

- sulla rete di Autostrade per l'Italia il numero dei pannelli a messaggio variabile dedicati alla trasmissione di informazioni di viabilità ammonta a 1.844;
- nel corso del 2019 è proseguito l'accordo con l'emittente radio RTL102.5, che si affianca alla tradizionale collaborazione con il canale RAI Isoradio, per eseguire in radio e in radiovisione i 27 collegamenti giornalieri in diretta con gli operatori del gruppo MyWay e Canali di viabilità di Autostrade per l'Italia, a cui si aggiungono ulteriori 106 collegamenti diffusi tramite la Radio DAB Rtl 102.5 Viaradio Autostrade per l'Italia. . Rimangono in radio FM gli interventi straordinari nel caso di turbative ad alto impatto;
- le chiamate pervenute al Call Center Viabilità sono state complessivamente 267.478, con una percentuale di risposta pari al 99,9%;
- al 31 dicembre 2019 le dirette MyWay su SkyTG24 sono state circa 1.000 con picchi di 10 collegamenti al giorno raggiunti durante il periodo di esodo estivo; oltre 10.000 i collegamenti sul canale 502 SkyMeteo24, dove MyWay è in onda tutti i giorni dalle ore 7.10 alle 21.40, a cui vanno aggiunti 910 collegamenti realizzati sui canali del digitale terrestre La7 e La7d.

(5) Total Delay: sommatoria dei differenziali tra il tempo medio di percorrenza rilevato su ogni tratta dell'intera rete nel periodo in esame e il tempo medio di percorrenza a una velocità media caratteristica della tratta, moltiplicati per il numero dei transiti. A partire dal 1° gennaio 2017 è stato introdotto un nuovo algoritmo per il calcolo del Total Delay, in grado di restituire una stima ancora più accurata del "tempo perso" lungo la rete di Autostrade per l'Italia ed una suddivisione nei rispettivi sottoindici (Accident, Traffic e Work) più precisa, specie nel caso di eventi concomitanti lungo la stessa tratta elementare, introducendo criteri di confronto temporale oltre che spaziale. L'algoritmo è stato certificato ai sensi della norma ISO 9001:2015.
(6) L'incremento è riconducibile ad un aumento del numero di incidenti con coinvolgimento di mezzi pesanti che in termini di complessità di risoluzione risultano i più rilevanti.
(7) Nel 2019 , 204.000 ore (pari al 31,8% del totale), sono da ricondursi a riduzioni di carreggiata, in corrispondenza di alcuni viadotti dell'A14 e dell'A16 disposte dall'Autorità Giudiziaria e oltre 263.000 ore (pari al 41% del totale) dipendono dal rilevante piano di manutenzione in essere in area ligure, territorio nel quale le possibilità di ottimizzazione dei cantieri sono limitate per le caratteristiche strutturali della rete autostradale. Tuttavia il piano di cantierizzazione è stato gestito anche attraverso comunicazioni preventive verso gli Enti locali e accompagnato da un piano di agevolazione dei pedaggi.

Esazione e sistemi di pagamento

Nel 2019 le operazioni di pagamento effettuate con modalità automatiche sulla rete di Autostrade per l'Italia hanno registrato un incremento pari al 2,3% rispetto all'anno precedente, raggiungendo l'87,7% del totale delle transazioni (86,4% nel 2018) e consentendo di ridurre le operazioni manuali del 12,7%.
Sulla intera rete di Autostrade per l'Italia e delle altre società controllate, le operazioni di pagamento effettuate con modalità automatiche sono aumentate del 2,0% raggiungendo l'86,5% del totale delle transazioni (85,4% nel 2018).
L'esazione dinamica con Telepass ha raggiunto il 62,5% (61,1% compresa la rete delle concessionarie controllate) contro il 62,0% dell'anno precedente (60,7% compresa la rete delle concessionarie controllate).



OPERAZIONI DI PAGAMENTO PER MODALITA' SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Modalità di pagamento	Numero operazioni 2019	%	Numero operazioni 2018(*)	%	Variazione 2019/2018 (%)
CONTANTI IN PORTA MANUALE	**86.664.534**	**11,0%**	**99.285.923**	**12,76%**	**-12,7%**
Cassa automatica (contanti)	87.982.454	11,2%	83.894.541	10,79%	4,9%
VIAcard C/C	19.242.709	2,5%	20.110.417	2,59%	-4,3%
Telepass	490.739.623	62,5%	482.273.891	62,00%	1,8%
Tessera a scalare	9.074.280	1,2%	10.059.545	1,29%	-9,8%
Carte di credito	52.448.729	6,7%	49.603.603	6,38%	5,7%
FASTpay	28.490.236	3,6%	26.356.096	3,39%	8,1%
TOTALE PAGAMENTI AUTOMATIZZATI	**687.978.031**	**87,7%**	**672.298.093**	**86,44%**	**2,3%**
Altro (RMPP (1), scioperi, violazioni, transiti su piste automatiche self-service VIAcard a pedaggio "zero" nelle stazioni di ASPI dell'area cittadina genovese)	10.063.955	1,3%	6.216.193	0,80%	61,9%
TOTALE GENERALE	**784.706.520**	**100,0%**	**777.800.209**	**100,0%**	**0,9%**

(1) Rapporti mancato pagamento pedaggio.

(*) si evidenzia che dai del 2018 presentano delle riclassifiche rispetto a quanto pubblicato nella Relazione finanziaria annuale 2018.

OPERAZIONI DI PAGAMENTO PER MODALITA' SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA E DELLE CONCESSIONARIE CONTROLLATE(*)

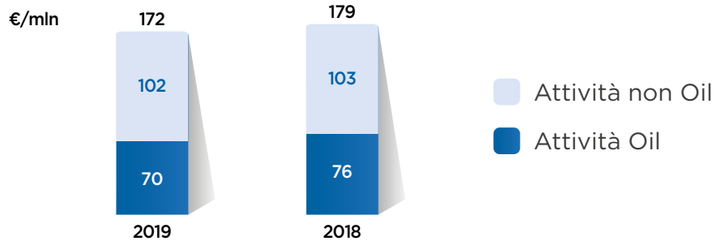
Modalità di pagamento	Numero operazioni 2019	%	Numero operazioni 2018(**)	%	Variazione 2019/2018 (%)
CONTANTI IN PORTA MANUALE	**113.803.215**	**12,0%**	**129.616.445**	**13,8%**	**-12,2%**
Cassa automatica (contanti)	120.397.292	12,7%	115.113.833	12,3%	4,6%
VIAcard C/C	21.578.856	2,3%	22.585.929	2,4%	-4,5%
Telepass	578.098.803	61,1%	570.657.897	60,7%	1,3%
Tessera a scalare	10.325.501	1,1%	11.459.499	1,2%	-9,9%
Carte di credito	57.696.562	6,1%	54.470.968	5,8%	5,9%
FASTpay	30.352.583	3,2%	28.139.770	3,0%	7,9%
TOTALE PAGAMENTI AUTOMATIZZATI	**818.449.597**	**86,5%**	**802.427.896**	**85,4%**	**2,0%**
Altro (RMPP (1), scioperi, violazioni, transiti su piste automatiche self-service VIAcard a pedaggio "zero" nelle stazioni di ASPI dell'area cittadina genovese)	13.949.788	1,5%	7.566.193	0,80%	84,4%
TOTALE GENERALE	**946.202.600**	**100,0%**	**939.610.534**	**100,0%**	**0,7%**

(*) Escluso Traforo del Monte Bianco.
(**) si evidenzia che dai del 2018 presentano delle riclassifiche rispetto a quanto pubblicato nella Relazione finanziaria annuale 2018.

Aree di servizio e pubblicità

Sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle società concessionarie controllate sono presenti 218 aree di servizio, di cui 204 si trovano sulla rete di Autostrade per l'Italia, oltre il parcheggio di Villa Costanza sull'A1 dove è attivo anche un servizio di ristoro.
Secondo quanto previsto dalla Convenzione Unica e, per quanto riguarda i servizi di ristorazione e market, dal provvedimento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Autostrade per l'Italia ha affidato in sub concessione ad Operatori specializzati tutti i servizi presenti nelle Aree (distribuzione carburanti, ristorazione, etc.) sulla base di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie, avvalendosi di Advisor terzi ed indipendenti.
Nel corso del 2019 sono andati a regime i subentri, relativi alla procedure competitive espletate nel 2018, dei nuovi Operatori nei servizi oggetto di rinnovo.
Nel 2019 è proseguito il programma di interventi di riqualificazione delle Aree di Servizio di Autostrade per l'Italia concordato con il Concedente nel 2017. Il piano interessa 60 Aree di Servizio con interventi sia di profonda riqualificazione (c.d. interventi strutturali), sia orientati al comfort e fruibilità degli spazi di sosta per la clientela.
Al 31 dicembre 2019, si registra il completamento di 20 interventi di carattere qualitativo e 12 interventi di carattere strutturale. Sono attualmente in corso o in affidamento i lavori di completamento di 6 interventi strutturali nonché di ulteriori 7 interventi qualitativi previsti. È in corso l'iter approvativo presso gli enti di 15 interventi di carattere strutturale.
Le royalty correnti di competenza di Autostrade per l'Italia, ricevute da parte dei subconcessionari, ammontano a 169 milioni di euro, con un decremento del 3,6% rispetto al 2018 essenzialmente per effetto della riduzione dei volumi dell'Oil (-6,8% rispetto al 2018).
Complessivamente, includendo anche le società controllate, le royalty correnti per attività in Aree di Servizio per il 2019 ammontano a 171,9 milioni di euro, con un decremento del 3,8% rispetto al 2018.

ROYALTY CORRENTI PER SERVIZI IN SUB-CONCESSIONE - AUTOSTRADE PER L'ITALIA E CONTROLLATE



Nell'ambito della gestione e commercializzazione degli asset pubblicitari nelle aree di servizio e della segnaletica di servizio, la società controllata AD Moving ha fatto registrare nel 2019 ricavi operativi per circa 6,2 milioni di euro, in diminuzione di 1 milioni di euro, per l'effetto delle modifiche del contratto con ASPI relativo alla segnaletica di servizio che ha comportato anche un'analoga riduzione dei costi.
Si segnala, infine, che Autostrade per l'Italia ha comunicato al Concedente e agli affidatari delle aree di servizio una serie di iniziative economiche a favore degli operatori del business Oil e Ristoro con l'obiettivo di preservare la base occupazionale del comparto aree di servizio, gli standard di qualità, la sicurezza sanitaria per il consumatore e la regolare apertura di 24 ore al giorno e 7 giorni su 7 sia dei servizi ristoro sia di distribuzione carbolubrificanti, pur in condizioni di pressoché assoluta mancanza di clientela - stante peraltro l'obbligo gravante sugli affidatari medesimi disposto con i provvedimenti emanati dal Governo.

Andamento operativo delle principali società controllate

Autostrade Meridionali

In conformità a quanto stabilito dalla Convenzione, nel dicembre 2012 il Concedente ha disposto che Autostrade Meridionali proseguisse nella gestione dell'autostrada, secondo termini e le modalità previste, e di realizzare un programma di messa in sicurezza della stessa.
Il totale ricavi operativi dell'esercizio 2019, pari a 92 milioni di euro e composto da ricavi da pedaggio per 89 milioni di euro e altri ricavi operativi per 3 milioni di euro, è in lieve diminuzione rispetto al 2018 per circa 1 milioni di euro per effetto del mix del traffico veicolare.
Nel valore dei ricavi è inclusa l'integrazione chilometrica (10 milioni di euro nel 2019) da corrispondere al Concedente, rilevata per pari importo tra i costi operativi.
I costi operativi netti, esclusi gli oneri concessori, sono in diminuzione di circa 2 milioni di euro rispetto al 2018. Tale variazione è essenzialmente dovuta ai minori accantonamenti ai fondi rischi ed oneri, parzialmente compensati da maggiori costi di manutenzione.
L'EBITDA del 2019, pari a 32 milioni di euro, è in aumento di circa 2 milioni di euro rispetto al 2018.

Tangenziale di Napoli

I ricavi operativi totali dell'esercizio 2019, pari a 73 milioni di euro sono in linea rispetto all'anno precedente.
Nel valore dei ricavi è inclusa l'integrazione del canone di concessione da corrispondere al Concedente (5 milioni di euro nel 2019) rilevata per pari importo tra i costi operativi.
I ricavi netti da pedaggio ammontano a 67 milioni di euro e sono in diminuzione di circa 2 milioni di euro rispetto al 2018. Il decremento è dovuto alla lieve contrazione del traffico (-0,6%) ed all'esenzione totale dal pedaggio applicata dalla Società, su invito del Concedente e a fronte di lavori in corso sul Viadotto Capodichino, dal 26 ottobre al 5 novembre 2019 per agevolare gli spostamenti legati alla festività di Ognissanti.
La diminuzione dei ricavi netti da pedaggio è sostanzialmente compensata dalla variazione degli altri ricavi operativi, in aumentano rispetto al 2018 per effetto prevalentemente di sopravvenienze attive legate a contenziosi.
I costi operativi netti, esclusi gli oneri concessori, aumentano di circa 3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, essenzialmente come risultato dei maggiori costi di manutenzione non ricorrente dell'infrastruttura in concessione e di pavimentazioni.
L'EBITDA 2019, pari a 28 milioni di euro, diminuisce di 3 milioni di euro rispetto al 2018.
Nel corso del 2019 sono proseguiti i lavori di ammodernamento e adeguamento dell'autostrada con interventi che hanno riguardato prevalentemente gli adeguamenti sismici dei Viadotti Capodichino e S. Antonio e l'adeguamento delle gallerie al D.lgs. 264/06.

Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco

I ricavi operativi totali dell'esercizio 2019, pari a 62 milioni di euro, sono in linea con l'esercizio precedente e si compongono per la quasi totalità di ricavi da pedaggio.
I costi operativi netti sono in diminuzione di 6 milioni di euro rispetto al 2018. La differenza è legata in prevalenza alla variazione operativa del fondo per ripristino e sostituzione dei beni in concessione.
L'EBITDA 2019, pari a 40 milioni di euro, è in incremento di 6 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta

I ricavi operativi totali dell'esercizio 2019, pari a 31 milioni di euro, sono composti sostanzialmente da ricavi da pedaggio e si incrementano di circa 2 milioni di euro rispetto al 2018. La variazione è imputabile prevalentemente all'incremento tariffario riconosciuto alla Società nel 2019, pari a +6,32%.
L'EBITDA 2019, pari a 16 milioni di euro, è in aumento di 2 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Società Autostrada Tirrenica

I ricavi operativi totali dell'esercizio 2019, pari a 40 milioni di euro e composti da ricavi da pedaggio per 38 milioni di euro e altri ricavi operativi per 2 milioni di euro, sono sostanzialmente invariati rispetto al 2018.
L'EBITDA 2019 è pari a 22 milioni di euro, in linea rispetto al 2018.
Gli investimenti del 2019, pari a 6 milioni di euro, hanno riguardato principalmente il lotto 6A Civitavecchia-Tarquinia.

2.6

Innovazione ricerca e sviluppo

Le attività di innovazione, ricerca e sviluppo, svolte dal Gruppo sono finalizzate alla messa a punto di soluzioni innovative e tecnologicamente avanzate, volte a:

- elevare la qualità del servizio autostradale, ottimizzando le prestazioni della rete, attraverso il suo potenziamento, ammodernamento e manutenzione;
- migliorare la gestione operativa della infrastruttura e l'efficienza del trasporto, grazie alla digitalizzazione degli asset ed allo sviluppo di sistemi informatici dedicati;
- minimizzare gli impatti, attraverso una gestione dell'infrastruttura secondo criteri di sostenibilità nel rispetto degli obiettivi Europei e nazionali.

Tali attività, con durata in alcuni casi pluriennale, sono svolte dalle strutture aziendali interessate, generalmente in sinergia con le Società del Gruppo, talvolta in collaborazione con centri di ricerca e istituti universitari nazionali ed internazionali e, in alcuni casi, con partner industriali. Nel corso del 2019 sono stati svolti numerosi progetti, alcuni dei quali co-finanziati a livello europeo e nazionale, e nel Piano Strategico di Trasformazione (a cui si rimanda per ulteriori dettagli) viene ulteriormente rafforzato l'impegno in ambito digitalizzazione e sviluppo dei sistemi informatici.

Fra i progetti messi in produzione nel corso del 2019 si segnalano:

- nuovi sistemi di esazione Freeflow per l'utilizzo di Telecamere ANPR Vega Smart per video tolling;
- apparati di bordo di nuova generazione (i.e. dual mode) per il mercato nazionale ed Europeo.

Fra le principali attività del 2019, si evidenziano le seguenti:

- evoluzione del portale freeflow con tecnologie innovative (i.e. stereoscopia, machine vision,...), anche al fine della rilevazione della classe per l'attribuzione del pedaggio e per il tracciamento e la gestione dei mezzi in area autostradale;
- sviluppo di un software di riconoscimento automatico delle targhe con tecnologie di deep learning;
- nuovo apparato satellitare tri-standard con prestazioni più elevate;
- sviluppo di Sistemi ITS G5 per l'erogazione di servizi in ambito smart road;
- sviluppo di sistemi hardware e software per le applicazioni di pagamento parcheggi con On Board Unit;
- realizzazione di un sistema per la rilevazione automatica e per il controllo del traffico di una corsia dinamica attraverso tecniche di AID con radar ad alta precisione;
- digitalizzazione della gestione degli asset della rete attraverso l'adozione di tecnologie abilitanti fondamentali per lo sviluppo di approcci innovativi in tema di gestione dei dati e modellizzazione teorica delle informazioni: realizzazione di una nuova piattaforma, basata sulla soluzione Enterprise Asset Management IBM Maximo;
- evoluzione degli standard e delle metodologie per il presidio e il monitoraggio e l'assessment degli asset autostradali ;
- manutenzione predittiva delle pavimentazioni basata su innovativi Pavement Management System grazie a nuovi sistemi di misura e ad algoritmi di intelligenza artificiale: applicazione pilota sulla rete delle Direzioni di Tronco;
- sviluppo di sistemi integrati per la valutazione della resilienza delle reti di trasporto in relazione agli eventi climatici ed ai livelli di performance e di servizio richiesti;
- applicazione degli studi di fluidodinamica e di fire engineering negli interventi di mitigazione agli imbocchi delle coperture foniche in approccio a gallerie naturali nell'ambito degli interventi del piano di risanamento acustico;
- sperimentazione di nuove soluzioni da applicarsi alle pavimentazioni per la riduzione del rumore.

Nell'ambito dei progetti finanziati a livello Europeo, si segnalala partecipazione ai programmi europei per lo sviluppo e l'applicazione di servizi ITS (informativa all'utenza, traffic management, servizi per il trasporto merci e la logistica) necessari al raggiungimento degli obiettivi europei in tema di sicurezza, impatto ambientale del trasporto e mobilità.
Nel 2019 il totale degli investimenti e dei costi sostenuti dal Gruppo per le attività di innovazione, ricerca e sviluppo ammonta a circa 13 milioni , in crescita di 3 milioni rispetto al 2018. Tale importo rappresenta la somma delle risorse complessivamente dedicate alle attività di ricerca e sviluppo inclusi i costi operativi, i costi del personale e gli investimenti.

2.7

Risorse umane

Al 31 dicembre 2019 il Gruppo Autostrade per l'Italia impiega 6.819 risorse a tempo indeterminato e 302 risorse a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 7.121 risorse (in decremento di -168 unità, pari al -2,3%, rispetto alle 7.289 del 31 dicembre 2018).

Il personale a tempo indeterminato del gruppo risulta complessivamente in linea rispetto all'anno precedente, per effetto di dinamiche che si bilanciano nelle seguenti Società:

- Giove Clear (+69 unità), per la stabilizzazione di personale con contratto a tempo determinato;
- Traforo Monte Bianco (+13 unità), per il potenziamento organico esattoriale;
- Autostrade per l'Italia (-51 unità), per il rallentamento del turn over nel comparto esazione, parzialmente compensato da inserimenti nei comparti operativi e tecnici;
- Tangenziale di Napoli (-18 unità) e Società Autostrade Meridionali (-13 unità), principalmente per il rallentamento del turn over nel comparto esazione.

La variazione del personale a tempo determinato del gruppo (-168 unità) è riconducibile prevalentemente alle seguenti Società:

- Autostrade per l'Italia (-66 unità), Società Autostrade Meridionali (-14 unità) e Società Autostrada Tirrenica (-3 unità), per il differente utilizzo di personale esattoriale nei due periodi a confronto;
- Giove Clear (-85 unità) per la sopracitata stabilizzazione di personale con contratto a tempo determinato.

L'organico medio del gruppo (comprensivo del personale interinale) è passato da 6.846 unità medie dell'anno 2018 a 6.733 unità medie dell'anno 2019, evidenziando un decremento complessivo di 113 unità medie (-1,7%). Tale variazione è riconducibile prevalentemente alle seguenti Società:

- Autostrade per l'Italia (-93 unità medie), per il rallentamento del turnover nel comparto esazione, parzialmente compensato da inserimenti nei comparti operativi e tecnici;
- Società Autostrade Meridionali (-16 unità medie) e Tangenziale di Napoli (-13 unità medie), principalmente per il rallentamento del turn over nel comparto esazione;
- Giove Clear (+9 unità medie), per l'incremento del perimetro medio di attività.

Per informazioni sulla dinamica del costo del lavoro si rinvia al capitolo "Andamento economicofinanziario del Gruppo".

ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO DEL GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA

	31.12.2019	31.12.2018	Variazione assoluta	Variazione %
Dirigenti	95	98	-3	-3,1%
Quadri	353	369	-16	-4,3%
Impiegati	2.691	2.683	8	0,3%
Operai	1.513	1.439	74	5,1%
Corpo esattoriale	2.167	2.230	-63	-2,8%
Totale	**6.819**	**6.819**	**0**	**0,0%**

ORGANICO A TEMPO DETERMINATO DEL GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA

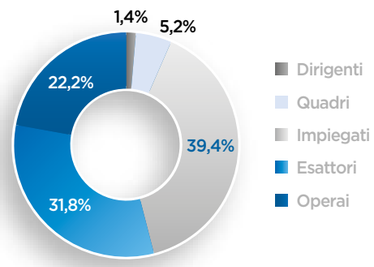
	31.12.2019	31.12.2018	Variazione assoluta	Variazione %
Dirigenti	-	-	-	n.a.
Quadri	-	-	-	n.a.
Impiegati	22	25	-3	-12,0%
Operai	109	192	-83	-43,2%
Corpo esattoriale	171	253	-82	-32,4%
Totale	**302**	**470**	**-168**	**-35,7%**

ORGANICO MEDIO DEL GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA (incluso personale interinale, pari a 1 unità nel 2018 e 0 unità nel 2019)

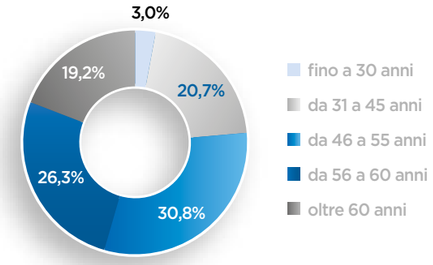
	1.1.2019 31.12.2019	1.1.2018 31.12.2018	Variazione assoluta	Variazione %
Dirigenti	95	97	-2	-2,1%
Quadri	360	369	-9	-2,4%
Impiegati	2.644	2.646	-2	-0,1%
Operai	1.456	1.472	-16	-1,1%
Corpo esattoriale	2.178	2.262	-84	-3,7%
Totale	**6.733**	**6.846**	**-113**	**-1,7%**

Ripartizione organico del Gruppo Autostrade per l'Italia
(a tempo indeterminato)

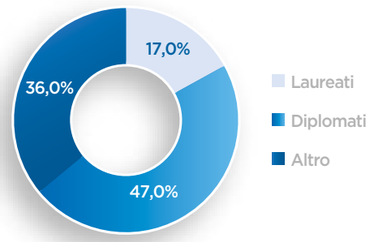
RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO PER QUALIFICA



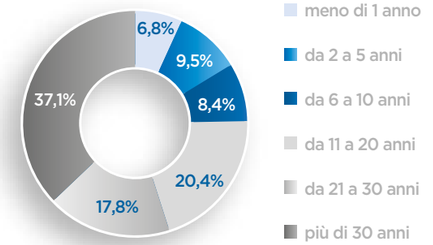
RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO PER ETÀ



RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO PER TITOLO DI STUDIO



RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO PER ANZIANITÀ



Sistemi di gestione e sviluppo delle risorse

Autostrade per l'Italia attribuisce fondamentale importanza alla valorizzazione delle risorse umane, alla loro formazione, motivazione ed incentivazione. Per sostenere l'importante programma di investimenti che l'Azienda ha in programma, è stato avviato a fine 2019 un piano straordinario di assunzioni finalizzato all'inserimento delle varie professionalità necessarie per il nostro business.
L'investimento nel nostro capitale umano passa attraverso crescenti investimenti in percorsi di formazione e sviluppo finalizzati a migliorare sia le competenze tecniche, a garanzia di elevati livelli di qualità e performance, che manageriali anche in un'ottica di ricambio verso posizioni di responsabilità ed avvicendamento interno su ruoli chiave. Nel corso del 2019, è stato pertanto avviato uno strutturato programma di sviluppo delle risorse, in partnership con una delle principali società specializzate nella valutazione del potenziale, volto a valutare la prontezza manageriale per copertura ruoli di responsabilità di circa 150 colleghi under 40, con media seniority. Il programma ha già consentito alle migliori 17 risorse di accedere a posizioni di maggiore responsabilità ed è stato completato con specifiche iniziative di sostegno alla presa in carico dei nuovi ruoli, in particolare attraverso coaching svolti con l'assistenza di selezionati professionisti esterni del settore.

Tra le principali iniziative cha hanno caratterizzato il 2019 si evidenziano:

- la prosecuzione del programma di mappatura delle competenze attraverso il quale viene tracciato, per le risorse neo-inserite nei principali ruoli tecnico-operativi delle Direzioni di Tronco, un percorso formativo standard con certificazione degli interventi svolti;

- l'avvio di un rilevante programma di reskilling destinato agli Esattori e finalizzato a far evolvere tale figura professionale in un "Operatore di Stazione" in possesso delle competenze necessarie per lo svolgimento delle principali attività di manutenzione correttiva sugli impianti di stazione. Il programma, avviato in via sperimentale in una tratta per ciascuna Direzione di Tronco ha interessato nel 2019 circa 292 risorse;

- consolidamento del progetto Academy, finalizzato alla diffusione del know-how tecnico unico e distintivo e sviluppo di sinergie tra mondo accademico, scientifico e professionale Nel 2019 si sono registrate 4.200 ore di formazione, 200 corsi in programmazione con 80 trainer interni con copertura di oltre il 40% del totale della formazione erogata. La qualità dei programmi formativi realizzati all'interno della nostra Academy è stata anche riconosciuta dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri con il quale Autostrade per l'Italia ha siglato un Accordo quadro che ci riconosce il titolo di Provider della formazione specialistica, per il rilascio di crediti formativi a tutti gli ingegneri interessati al mantenimento della propria qualifica nell'Albo di appartenenza.

È proseguito nell'anno 2019 l'impegno nello sviluppo di politiche di Welfare aziendale indirizzate a tutta la popolazione, attraverso la realizzazione di iniziative e servizi che hanno l'obiettivo di offrire un supporto concreto nella gestione della vita lavorativa attraverso il sostegno a quella privata.

Organizzazione

Nel 2019 è intervenuto un riassetto organizzativo generale di Autostrade per l'Italia articolato nei seguenti principali cambiamenti organizzativi:

- la nomina dell'Amministratore Delegato, del Chief Financial Officer, dei Vice Presidenti con Delega Finanza e con Delega Affari Regolatori e Contenzioso;
- l'istituzione di un Direttore Generale Corporate e la collocazione delle Direzioni di Tronco alle dipendenze del Direttore Generale;
- l'istituzione della Direzione Sviluppo Rete focalizzata sulla gestione integrata degli investimenti;
- l'istituzione di una Direzione focalizzata sulla Gronda di Genova;
- l'Istituzione della Direzione Gestione Rete dedicata alla predisposizione di standard per la gestione di viabilità, esazione, ingegneria della manutenzione, impianti e supporto specialistico alle Direzioni di Tronco;

Nel 2019 Autostrade per l'Italia ha supportato le strutture organizzative di competenza, per assicurare la gestione coordinata, efficace e sinergica di attività e processi attraverso:

- l'avvio di un progetto che prevede l'implementazione di un sistema integrato di monitoraggio delle infrastrutture in gestione al fine di rivedere e migliorare i processi ispettivi e manutentivi delle stesse;
- l'avvio di un progetto di Robotic Process Automation su alcuni processi aziendali al fine di ridurre i cicli di lavoro routinario e dedicare le risorse su attività a maggior valore aggiunto;
- l'implementazione del progetto di informatizzazione della Scheda Appalto di lavori in SAP;
- il fine tuning degli assetti organizzativi di alcune Direzioni di business e di staff di Autostrade per l'Italia ed il miglioramento di alcuni processi "core".

Salute e Sicurezza sul luogo di lavoro

Autostrade per l'Italia è costantemente impegnata per garantire il le migliori condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori e di tutti coloro che operano per suo conto, e presta una continua attenzione alla prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali, anche attraverso la diffusione di best practice per accrescere la cultura della sicurezza.
Nel 2019 Autostrade per l'Italia ha adeguato il proprio sistema di gestione alla nuova norma ISO 45001:2018, promuovendo iniziative volte al rafforzamento della leadership sulla sicurezza e della partecipazione dei lavoratori.
È stato dedicato un forte impegno sul piano della formazione, con diversi progetti di informazione e comunicazione che vanno oltre gli obblighi normativi, dedicati a lavoratori e imprese per diffondere le conoscenze e rendere le persone consapevoli in merito agli aspetti di salute e sicurezza connessi alle loro attività, mantenendo alta l'attenzione in ottica di prevenzione.
Tra gli interventi di sensibilizzazione e formazione più significativi del 2019 sono da segnalare:

- l'avvio del progetto "We Care", per sensibilizzare tutto il personale ad una gestione attiva e partecipativa della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e in ambito extra-lavorativo con corsi di formazione innovativi basati su esperienze teatrali, gamification, team building, ecc; tra i corsi organizzati: i Simulatori di Volo, i corsi Vela Safe, Drumtribe, Lego Serious Play;
- i "Safety Days", e "Safety Academy" rispettivamente incontri svolti direttamente dal management con i lavoratori dipendenti delle Direzioni di Tronco e iniziative gratuite di assistenza e formazione per le imprese;
- l'estensione del protocollo di "BBS – Behaviour Based Safety" basato sull'applicazione dei principi dell'analisi del comportamento alla sicurezza sul lavoro, con la finalità di ridurre gli infortuni dovuti a cause comportamentali, a tre nuove Direzioni di Tronco arrivando così a interessare due terzi della rete gestita e 3 cantieri di nuove realizzazioni;
- l'allestimento di uno spettacolo teatrale interamente dedicato al tema della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, che ha visto il coinvolgimento di operai e staff attivi nei principali cantieri, per sensibilizzare e motivare le maestranze impiegate al cambiamento culturale e sradicare comportamenti rischiosi.

Altre importanti iniziative sono state promosse nel 2019 in ambito Sicurezza Stradale, con un impatto rilevante sulla sicurezza dei lavoratori che ogni giorno operano in autostrada.
In particolare:

- si è aperto un confronto con la Polizia Stradale finalizzato alla redazione di Linee Guida ed alla effettuazione di sessioni formative congiunte per disciplinare gli interventi che vedono la presenza sia degli Operatori dell'Esercizio di Autostrade per l'Italia che del personale della Polizia Stradale;

- è in fase di progettazione un Sistema per il monitoraggio della Safety e della Security dei mezzi operativi e dei cantieri di Sviluppo Rete (controllo ingressi uomini e mezzi, tracciamento mezzi, etc..).

Relazioni industriali

Il 2019 ha visto le parti sociali fortemente impegnate nella trattativa per il rinnovo del CCNL per i dipendenti delle società concessionarie di autostrade e trafori, scaduto il 31 dicembre 2018.
Con l'**Accordo di rinnovo del 16 dicembre 2019** si è giunti alla sottoscrizione del nuovo CCNL, i cui punti salienti sono i seguenti:

- una riscrittura della normativa sui contratti a termine, che adegua il testo alle nuove disposizioni di Legge (Decreto Dignità) e definisce in dettaglio le attività stagionali del comparto, ampliando il periodo di utilizzo;

- un protocollo di intesa che sancisce la c.d. "clausola sociale", le garanzie da applicare ai lavoratori in caso di affidamento e/o assegnazione di nuove concessioni;

- l'introduzione del lavoro agile, con la definizione di una specifica normativa che permetterà di sperimentare – nei settori dove ciò risulterà applicabile – il nuovo istituto contrattuale;

- l'estensione di alcune tutele contrattuali per lavoratori etilisti o affetti da ludopatia e per dipendenti con familiari affetti da disturbi specifici di apprendimento in ambito scolastico;

- una nuova disciplina dei permessi per paternità;

- una dichiarazione comune delle parti per la prevenzione e il contrasto delle molestie, della violenza e delle discriminazioni nei luoghi di lavoro;

A livello delle varie unità produttive di Autostrade per l'Italia è proseguito il confronto teso a dare concreta attuazione al nuovo modello di gestione delle stazioni autostradali, anche attraverso l'introduzione della nuova figura professionale di "esattore/operatore di stazione" ed al piano di installazione delle casse automatiche: in tutte le Direzioni di Tronco, con le rappresentanze sindacali aziendali, sono state raggiunte intese attuative del Piano nazionale.

2.8
Corporate Governance e Assetti Societari

Il presente capitolo contiene, tra le altre, le informazioni richieste dal comma 2, lettera b), dell'Articolo 123- bis del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 ("TUF") e, dunque, assolve anche alla funzione di relazione sul governo societario e gli assetti proprietari[1].

2.8.1
Assetti Proprietari di Autostrade per l'Italia S.p.A.

2.8.1.1 Struttura del capitale sociale

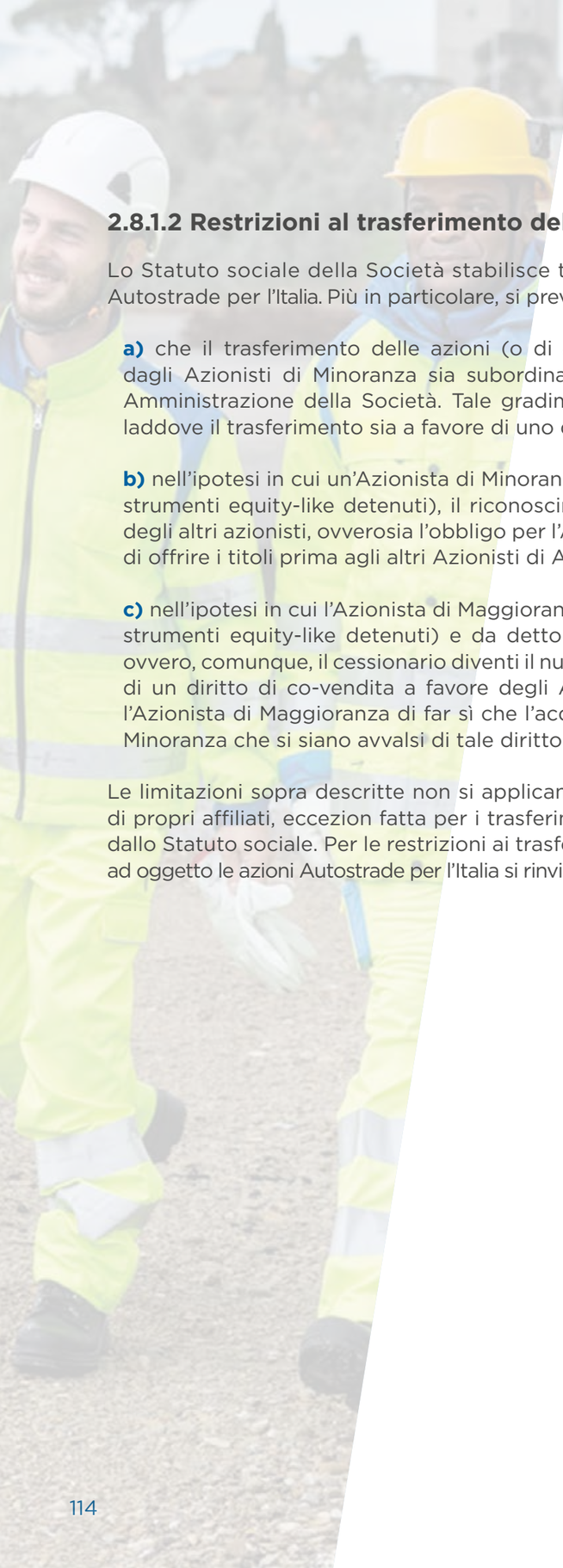
Il capitale sociale di Autostrade per l'Italia è costituito da azioni ordinarie nominative. Le azioni sono indivisibili e ogni azione dà diritto a un voto. I possessori di azioni Autostrade per l'Italia possono votare nelle Assemblee ordinarie e straordinarie della Società e, comunque, esercitare i diritti sociali e patrimoniali loro attribuiti dalla normativa vigente, nel rispetto dei limiti posti da quest'ultima e dallo Statuto della Società.
Alla data del 31 dicembre 2019, il capitale della Società ammonta a Euro 622.027.000 diviso in numero 622.027.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 1,00 ciascuna.
Di seguito è rappresentato l'azionariato di Autostrade per l'Italia alla data della presente Relazione.

Azionista	N. di azioni detenute	Percentuale di capitale sociale detenuta
Atlantia S.p.A.	547.776.698	88,0632%
Appia Investments S.r.l. (*)	43.148.952	6,9368%
Silk Road Fund Ltd	31.101.350	5%

(*) Veicolo societario partecipato da Allianz Group, EDF Invest e DIF.

Autostrade per l'Italia è soggetta al controllo di diritto di Atlantia S.p.A., società con azioni negoziate sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., che esercita sulla Società anche attività di direzione e coordinamento ai sensi degli Artt. 2497 e seguenti del codice civile.
Sul punto si segnala che, in data 19 gennaio 2018, la controllante Atlantia S.p.A. ha adottato un regolamento in materia di esercizio dell'attività di direzione e coordinamento, che definisce gli ambiti e le modalità per l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento nei confronti delle società da questa controllate e non soggette a direzione e coordinamento da parte di altre società del Gruppo Atlantia. Tale regolamento è stato da ultimo modificato con delibera del Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A. del 15 febbraio 2019.

(*) La Società, non avendo emesso azioni ammesse alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione, si avvale della facoltà prevista dal comma 5 dell'Articolo 123-bis del TUF di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, fatte salve quelle previste dal comma 2, lettera b), del medesimo articolo del TUF.



2.8.1.2 Restrizioni al trasferimento delle azioni Autostrade per l'Italia

Lo Statuto sociale della Società stabilisce talune restrizioni al trasferimento delle azioni Autostrade per l'Italia. Più in particolare, si prevede:

a) che il trasferimento delle azioni (o di altri strumenti finanziari equity-like) detenute dagli Azionisti di Minoranza sia subordinato al preventivo gradimento del Consiglio di Amministrazione della Società. Tale gradimento, ad ogni modo, può essere negato solo laddove il trasferimento sia a favore di uno dei cessionari vietati individuati in Statuto;

b) nell'ipotesi in cui un'Azionista di Minoranza intenda trasferire le proprie azioni (o gli altri strumenti equity-like detenuti), il riconoscimento di un diritto di primo acquisto a favore degli altri azionisti, ovverosia l'obbligo per l'Azionista di Minoranza intenzionato alla vendita di offrire i titoli prima agli altri Azionisti di Autostrade per l'Italia; e

c) nell'ipotesi in cui l'Azionista di Maggioranza intenda trasferire le proprie azioni (o gli altri strumenti equity-like detenuti) e da detto trasferimento discenda un change of control ovvero, comunque, il cessionario diventi il nuovo Azionista di Maggioranza, il riconoscimento di un diritto di co-vendita a favore degli Azionisti di Minoranza, ovverosia l'obbligo per l'Azionista di Maggioranza di far sì che l'acquirente acquisti anche i titoli degli Azionisti di Minoranza che si siano avvalsi di tale diritto.

Le limitazioni sopra descritte non si applicano ai trasferimenti fatti dagli Azionisti in favore di propri affiliati, eccezion fatta per i trasferimenti in favore dei cessionari vietati individuati dallo Statuto sociale. Per le restrizioni ai trasferimenti previsti negli accordi parasociali aventi ad oggetto le azioni Autostrade per l'Italia si rinvia a quanto indicato nel successivo Paragrafo 2.8.1.3.

2.8.1.3 Patti parasociali aventi ad oggetto le azioni Autostrade per l'Italia

Patto parasociale sottoscritto, tra gli altri, da Atlantia, Appia e Silk Road

In data 26 luglio 2017, Atlantia S.p.A. ("**Atlantia**"), Appia Investments S.r.l. ("**Appia**") e Silk Road Fund Co., Ltd. ("**Silk Road**") hanno sottoscritto un patto parasociale avente ad oggetto le azioni di Autostrade per l'Italia (il "**Patto**"). Il Patto è stato sottoscritto, oltre che da Atlantia, Appia e Silk Road, anche da Allianz Infrastructure Spain Holdco II S.à.r.l. (inizialmente Allianz Infrastructure Luxembourg I S.à r.l.), Allianz Pensionskasse Aktiengesellschaft, Allianz Pensionskasse Aktiengesellschaft, DIF Infrastructure IV Coöperatief U.A., DIF Infrastructure V Coöperatief U.A. ed Électricité de France S.A., esclusivamente ai fini di specifiche previsioni del Patto, in quanto soci (diretti o indiretti) di Appia. Gli aderenti al Patto hanno apportato tutte le Azioni Autostrade per l'Italia di cui essi sono rispettivamente titolari nel capitale della Società. Dato che, ai sensi degli Articoli 2359, comma 1, del codice civile, e 93 del TUF, Autostrade per l'Italia, con una partecipazione pari al 58,98%, esercita il controllo di diritto su Autostrade Meridionali S.p.A. ("**SAM**"), le cui azioni sono negoziate sul Mercato Telematico Azionario gestito e organizzato da Borsa Italiana S.p.A., gli impegni di cui al Patto si riferiscono ad azioni di una società controllante un'emittente azioni quotate e, come tale, sono rilevanti ai sensi dell' Articolo 122 TUF – e segnatamente, ai sensi dell'Articolo 122, commi 1 e 5, lettere a), b) e d), del TUF. Attraverso la stipula del Patto, Atlantia, Appia e Silk Road hanno inteso stabilire i termini e le condizioni dei loro reciproci rapporti, quali soci di Autostrade per l'Italia. Il Patto è entrato in vigore alla data di sottoscrizione (ossia in data 26 luglio 2017) ed è tacitamente rinnovabile per successivi periodi di tre anni salvo disdetta da comunicarsi, per iscritto, con un preavviso di sei mesi rispetto alla data di ciascuna scadenza.
Posto che il predetto termine di sei mesi è scaduto senza che alcuno degli aderenti abbia esercitato la facoltà di disdetta, alla data di naturale scadenza il Patto sarà automaticamente rinnovato per un ulteriore triennio, vale a dire fino al 26 luglio 2023. Per ulteriori informazioni in merito ai contenuti del Patto si rinvia a quanto contenuto nelle Informazioni Essenziali del Patto medesimo pubblicate ai sensi dell'Articolo 122 del TUF e dell'Articolo 130 del Regolamento CONSOB 14 maggio 1999, n. 11971, e disponibili sul sito di Autostrade Meridionali S.p.A. (www.autostrademeridionali.it) alla sezione Governance / Quotazione Titolo / Patti Parasociali e sul sito istituzionale della CONSOB.

2.8.2

Il sistema di corporate governance di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Il sistema di corporate governance di Autostrade per l'Italia S.p.A. (la "Società" o "Autostrade per l'Italia") è fondato su un complesso di regole in linea con gli indirizzi definiti dagli organi regolatori e con i più elevati standard raccomandati dal mercato, in linea con le previsioni normative e regolamentari ad essa applicabili. La struttura di corporate governance della Società è articolata secondo il modello tradizionale italiano che – fermi i compiti dell'Assemblea degli Azionisti – valorizza il ruolo del Consiglio di Amministrazione quale organo gestorio, mentre la funzione di controllo è demandata al Collegio Sindacale.
Detta struttura di corporate governance – così come l'assetto organizzativo complessivo della Società – è coerente con l'obiettivo di Autostrade per l'Italia di massimizzare l'efficienza gestionale. Gli organi della Società sono l'Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale.

Le attribuzioni e le modalità di funzionamento degli organi sociali sono disciplinate dalla legge, dallo Statuto e dalle deliberazioni assunte dagli organi competenti, a seconda dei casi.

2.8.2.1 L'Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti è l'organo attraverso cui i soci possono partecipare attivamente alla vita societaria, esprimendo la propria volontà con le modalità e sugli argomenti a essi riservati dalla legge e dallo Statuto sociale. L'Assemblea degli Azionisti si riunisce in forma ordinaria e straordinaria. L'Assemblea ordinaria, in particolare, deve essere convocata almeno una volta all'anno entro centoventi giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale, ovvero, in casi particolari, entro centottanta giorni.
Per le validità delle delibere delle assemblee ordinarie e straordinarie valgono le maggioranze di legge. In parziale deroga alla regola che precede, applicabile in via generale, lo Statuto sociale individua talune materie con riferimento alle quali l'Assemblea degli Azionisti può validamente deliberare solo nell'ipotesi in cui le già menzionate maggioranze di legge includano anche il voto di tutti gli Azionisti di Minoranza che detengono, alla data della relativa Assemblea, singolarmente, almeno il 5% del capitale sociale della Società. Una puntuale elencazione di tali materie (e delle relative eccezioni) è contenuta nello Statuto sociale, a cui si rinvia.
Le modalità di convocazione e funzionamento dell'Assemblea e le modalità di esercizio dei diritti previsti a favore degli azionisti sono regolati dalla legge e dallo Statuto.

2.8.2.2 Il Consiglio di Amministrazione

Composizione e durata in carica

Secondo quanto stabilito dallo Statuto sociale, il Consiglio di Amministrazione si compone di non meno di sette e non più di ventitré componenti, nominati dall'Assemblea ordinaria degli Azionisti – che ne determina il numero anche avuto riguardo al numero delle liste presentate (vedi infra) – per un periodo non superiore a tre esercizi. Gli Amministratori sono rieleggibili alla scadenza del mandato.
Il Consiglio di Amministrazione in carica alla data della presente Relazione, nominato dall'Assemblea ordinaria del 22 novembre 2019, e rideterminato (dall'originale composizione di undici membri) in dieci componenti, successivamente alle dimissioni dell'ing. Tommaso Barracco, dall'Assemblea ordinaria del 27 gennaio 2020, è composto dai seguenti dieci membri:

- il Presidente Giuliano Mari;
- l'Amministratore Delegato Roberto Tomasi;
- il Consigliere Elisabetta De Bernardi di Valserra;
- il Consigliere Carlo Bertazzo;
- il Consigliere Massimo Bianchi;
- il Consigliere Cristoph Holzer;
- il Consigliere Hongcheng Li;
- il Consigliere Roberto Pistorelli;
- il Consigliere Nicola Rossi;
- il Consigliere Antonino Turicchi.

Il Consiglio di Amministrazione in carica ha un mandato destinato a scadere in occasione dell'approvazione del bilancio dell'esercizio 2021 da parte dell'Assemblea dei Soci.

Nomina e sostituzione dei componenti del Consiglio di Amministrazione

Lo Statuto sociale prevede che la nomina dell'intero Consiglio di Amministrazione abbia luogo secondo il meccanismo del voto di lista. Le liste possono essere presentate da uno o più Azionisti che rappresentano, singolarmente o congiuntamente con altri Azionisti, almeno il 5% del capitale sociale della Società; ogni Azionista può concorrere alla presentazione di una lista. Le liste vengono messe ai voti e ciascun Azionista, indipendentemente dal numero di Azioni possedute e dall'avere o meno presentato una lista, può votare per una sola lista.
Alla nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione si procede come segue:

a) qualora sia stata presentata una sola lista, tutti i membri del Consiglio di Amministrazione risulteranno eletti dalla stessa;

b) qualora siano state presentate due o più liste:
(i) dalla Lista di Maggioranza saranno tratti – secondo l'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa – tutti gli amministratori meno il numero di amministratori che, ai sensi e secondo il criterio di cui al successivo punto (ii), devono essere tratti dalle Liste di Minoranza. Il numero di amministratori tratti dalla Lista di Maggioranza, ad ogni modo, non potrà essere inferiore al 60% (arrotondato per eccesso) del totale degli amministratori da eleggere;
(ii) i restanti amministratori saranno tratti dalle Liste di Minoranza come segue: (A) da ciascuna Lista di Minoranza A[1] sarà tratto un amministratore, e (B) dalla Lista di Minoranza B[2] che otterrà in Assemblea il maggior numero di voti sarà tratto un amministratore, in ciascun caso, secondo l'ordine progressivo con il quale i candidati sono elencati nella lista stessa. Rispetto a quanto previsto al precedente punto (i), il numero degli amministratori tratti dalle Liste di Minoranza non potrà essere superiore, su base aggregata, al 40% (arrotondato per difetto) degli amministratori da eleggere;

c) ove non sia stata presentata alcuna lista, gli amministratori saranno eletti con delibera assunta dall'Assemblea con le maggioranze di legge, previa presentazione di candidature di soggetti aventi i requisiti richiesti. In caso di parità di voti tra due o più Liste di Minoranza B, si procederà al ballottaggio tra le medesime mediante ulteriore votazione assembleare.

(1) Una lista presentata da un'Azionista di Minoranza che detenga, singolarmente, una partecipazione almeno pari al 5% del capitale sociale della Società.
(2) Una lista presentata da un gruppo di Azionisti che detengano, in aggregato, una partecipazione almeno pari al 5% del capitale sociale della Società.

In linea con quanto precede, qualora nel corso dell'esercizio vengano meno o più Amministratori, il Consiglio di Amministrazione procederà alla sostituzione – mediante cooptazione ai sensi dell'Articolo 2386 del codice civile – dell'Amministratore cessato con un candidato incluso nella medesima lista cui appartiene l'Amministratore cessato; l'Assemblea, chiamata a confermare l'Amministratore cooptato, delibererà – con le maggioranze di legge – rispettando lo stesso criterio. Qualora, per qualsiasi ragione, non fosse possibile procedere alla sostituzione con le modalità ora descritte (e.g. perché non residuano ulteriori candidati nella lista cui apparteneva l'Amministratore cessato) ovvero l'Amministratore cooptato dal Consiglio di Amministrazione non sia confermato dall'Assemblea, ovvero ancora venga a mancare la maggioranza dei componenti del Consiglio di Amministrazione nominati dall'Assemblea, dovrà ritenersi cessato l'intero Consiglio di Amministrazione e dovrà essere convocata una nuova Assemblea per la nomina di un nuovo Consiglio di Amministrazione secondo il meccanismo del voto per liste.

Ruolo, funzioni e organi delegati

Il Consiglio di Amministrazione è investito dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della Società. A tal proposito, il Consiglio di Amministrazione ha la facoltà di compiere tutti gli atti che ritenga opportuni per l'attuazione e il raggiungimento degli scopi sociali, esclusi quelli che la legge e/o lo Statuto riservano all'Assemblea degli Azionisti.
Tenuto conto del proprio ruolo, il Consiglio di Amministrazione si riunisce almeno dieci volte all'anno. Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, con cadenza annuale, aggiorna e approva, con le maggioranze di legge, i piani economici della Società, i quali conterranno, inter alia, informazioni circa le evoluzioni prevedibili della gestione.
Il Consiglio di Amministrazione ha facoltà di nominare un comitato esecutivo, determinandone il numero dei componenti e le norme di funzionamento. Il Consiglio, nei limiti di quanto previsto dall'Articolo 2381 del codice civile, può delegare al comitato esecutivo parte di propri poteri.
Il Consiglio può altresì conferire poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, con le limitazioni che ritenga opportune, al Presidente, al/ai Vice-presidente/i, e agli Amministratori muniti di delega. Il Consiglio, inoltre, può nominare uno o più Direttori Generali determinandone funzioni e poteri. Ferma restando la facoltà per il Consiglio di Amministrazione di delegare i propri poteri, la legge e lo Statuto prevedono talune attribuzioni non suscettibili di delega, eccezion fatta per le deleghe e sub-deleghe di potere necessarie a eseguire, condurre e perfezionare quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione.
Le decisioni in seno al Consiglio di Amministrazione sono prese mediante delibera. Le delibere sono prese con il voto favorevole della maggioranza degli amministratori presenti e, per la validità delle deliberazioni, è necessaria la presenza della maggioranza dei componenti il Consiglio in carica. In parziale deroga alla regola che precede, applicabile in via generale, lo Statuto sociale individua talune materie con riferimento alle quali il Consiglio di Amministrazione può validamente deliberare solo nell'ipotesi in cui le maggioranze di legge comprendano anche il voto favorevole di tutti gli Amministrazioni tratti dalle Liste di Minoranza A.
Una puntuale elencazione di tali materie (e delle relative eccezioni) è contenuta nello Statuto sociale, a cui si rinvia.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione e l'Amministratore Delegato, disgiuntamente tra loro, hanno la rappresentanza della Società. Si segnala, a beneficio di completezza, che:

.a in data 10 luglio 2019, il Consiglio di Amministrazione ha nominato il dott. Gianpiero Giacardi, con decorrenza dal 1 agosto 2019, Direttore Generale Corporate della Società, conferendogli tutti i poteri connessi al ruolo;

.b in data 25 novembre 2019, il Consiglio di Amministrazione ha nominato Amministratore Delegato della Società l'ing. Roberto Tomasi, conferendogli tutti i necessari poteri di ordinaria amministrazione (diversi da quelli riservati alla competenza del Consiglio di Amministrazione o di altri delegati). In occasione della medesima riunione, all'ing. Roberto Tomasi sono stati altresì confermati i poteri allo stesso attribuiti in ragione della sua caricae funzione di Direttore Generale della Società.

Comitato Grandi Opere

In ottemperanza a quanto previsto dallo Statuto, il Consiglio di Amministrazione ha costituito un comitato speciale incaricato di monitorare, inter alia, la realizzazione e il completamento degli appalti.
Ai sensi dell'art. 39 dello Statuto tale comitato è composto da almeno cinque membri incluso il Presidente del Consiglio di Amministrazione, l'Amministratore Delegato e un Amministratore tratto da ciascuna Lista di Minoranza A.

Il Comitato in carica alla data della presente Relazione è composto dai seguenti membri:

- Antonio Turicchi – Presidente del Comitato;
- Carlo Bertazzo;
- Cristoph Holzer;
- Hongcheng Li;
- Roberto Pistorelli;
- Giuliano Mari;
- Roberto Tomasi.

Il Comitato si riunisce almeno una volta ogni dodici mesi e agisce in conformità alle regole approvate di tempo in tempo dal Consiglio di Amministrazione.

Comitato Controllo e Rischi

Il Consiglio di Amministrazione, in occasione della riunione del 13 febbraio 2020 - al fine di rafforzare il sistema di controllo interno della Società e consentire al Consiglio di Amministrazione medesimo di addivenire in maniera più informata e consapevole alle deliberazioni afferenti l'ampia tematica della valutazione e gestione dei rischi - ha deliberato l'istituzione di un Comitato Controllo e Rischi. Detto Comitato avrà il compito di supportare, con un'adeguata attività istruttoria, le pertinenti valutazioni e decisioni del Consiglio di Amministrazione con riguardo sia al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, sia alle relazioni periodiche di carattere finanziario. Si segnala che, tra le altre cose, il Comitato Controllo e Rischi: (i) è composto da Consiglieri non esecutivi, in prevalenza indipendenti, tra cui almeno uno in possesso di un'adeguata esperienza in materia contabile e finanziaria o di gestione dei rischi; (ii) elegge al suo interno il proprio Presidente e si dota di un proprio regolamento di funzionamento; (iii) ha una durata coincidente con quella del Consiglio di Amministrazione in carica.

Il Comitato in carica alla data della presente Relazione è composto dai seguenti membri:

- Massimo Bianchi;
- Hongcheng Li
- Nicola Rossi;
- Elisabetta De Bernardi di Valserra.

Il Comitato, in occasione della prima riunione, ha eletto Presidente il prof. Nicola Rossi e nominato segretario il Responsabile della Direzione Internal Audit.
Il Comitato si riunisce almeno una volta ogni due mesi, su istanza di uno dei suoi membri; dal suo insediamento, il Comitato si è riunito 4 volte; a tutte le riunioni hanno partecipato il Presidente del Collegio Sindacale, il Presidente e l'Amministratore Delegato.

2.8.2.3 Il Collegio Sindacale

Composizione e durata in carica

Il Collegio Sindacale può essere costituito da tre ovvero cinque sindaci effettivi e due supplenti, nominati dall'Assemblea, anche nel rispetto delle prescrizioni della Convenzione Unica sottoscritta dalla Società con ANAS S.p.A., alla quale in data 1 Ottobre 2012 è subentrato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'Assemblea degli Azionisti, all'atto della nomina, determina il numero dei componenti il Collegio Sindacale.
I Sindaci restano in carica per tre esercizi e scadono alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio della loro carica.

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione, nominato dall'Assemblea ordinaria del 20 aprile 2018, è composto dai seguenti cinque membri effettivi e due membri supplenti:

- il Presidente del Collegio Sindacale Giandomenico Genta;
- il Sindaco Effettivo Alberto De Nigro;
- il Sindaco Effettivo Roberto Colussi;
- il Sindaco Effettivo Giulia De Martino;
- il Sindaco Effettivo Antonio Parente (nominato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi della Convenzione Unica, con nota del 22 maggio 2019, così come preso atto dall'Assemblea degli Azionisti del 18 giugno 2019);
- il Sindaco Supplente Francesco Orioli;
- il Sindaco Supplente Mario Venezia.

L'ufficio dei Sindaci di cui al Collegio Sindacale scadrà in occasione dell'approvazione del bilancio dell'esercizio 2020.

Nomina del Collegio Sindacale

La nomina del Collegio Sindacale è effettuata attraverso il meccanismo del voto per liste. Le liste possono essere presentate (i) individualmente, dall'Azionista di Maggioranza, e (ii) individualmente o congiuntamente tra loro, da ciascun Azionista di Minoranza che detenga una partecipazione pari ad almeno il 5% del capitale sociale della Società. Ogni Azionista può concorrere a presentare una sola lista.
Le liste vengono messe ai voti e ciascun Azionista, indipendente dal numero di Azioni possedute e dall'avere o meno presentato una lista, può votare per una sola lista.

Alla nomina dei componenti del Collegio Sindacale si procede come segue:

a) qualora sia stata presentata una sola lista, tutti i sindaci effettivi e supplenti, ad eccezione dei sindaci la cui nomina avviene in conformità a quanto prescritto dalla Convenzione Unica, risulteranno eletti dalla stessa;

b) qualora siano presentate più liste:
(i) dalla lista che avrà ottenuto la maggioranza dei voti espressi in Assemblea saranno tratti – secondo l'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa – tutti i sindaci effettivi e supplenti, ad eccezione dei (A) sindaci che debbano essere nominati o designati ai sensi della Convenzione Unica e (B) dei sindaci che debbano essere tratti dalla lista che è risultata seconda per numero di voti;

(ii) dalla lista che in Assemblea sarà risultata seconda per numero di voti saranno tratti – secondo l'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa – un sindaco effettivo e un sindaco supplente, fermo restando che, se due o più liste dovessero ricevere lo stesso numero di voti, la lista di cui dovranno essere tratti tali sindaco effettivo e sindaco supplente dovrà essere selezionata mediante sorteggio, estraendo le liste in base alla procedura stabilita dal Presidente dell'Assemblea così da assicurare che il sorteggio sia condotto secondo modalità trasparenti e non discriminatorie.

Il meccanismo sopra descritto, come anticipato lascia impregiudicata la designazione e la nomina di un componente il Collegio Sindacale in conformità a quanto prescritto dalla Convenzione Unica. Al Sindaco Effettivo tratto dalla lista che ha ottenuto la maggioranza dei voti espressi in Assemblea e contraddistinto dal numero di ordine progressivo più basso sarà automaticamente attribuita la carica di Presidente del Collegio Sindacale.

Ruolo e funzioni

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società, nonché sul suo corretto funzionamento.

2.8.2.4 Società di Revisione Legale dei conti

L'incarico di revisione legale dei conti è conferito dall'Assemblea degli Azionisti su raccomandazione motivata del Collegio Sindacale.
Il revisore legale dei conti o la società di revisione legale debbono possedere per tutta la durata del loro mandato i requisiti previsti dalla legge e dai regolamenti di tempo in tempo applicabili.
L'Assemblea degli Azionisti in data 24 aprile 2012, su proposta del Collegio Sindacale, ha incaricato Deloitte & Touche S.p.A. della revisione legale dei conti. Il mandato della Società di Revisione scadrà all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2020.
Per maggiori informazioni circa l'attività della Società di Revisione si rinvia al successivo Paragrafo 2.8.3.5.

2.8.3
Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi

2.8.3.1 Premessa

Il Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è rappresentato dall'insieme degli strumenti, delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative aziendali volte a consentire, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, una conduzione dell'impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione.
Il Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di Autostrade per l'Italia si fonda sui seguenti principi generali:

a) deleghe operative: le deleghe operative vengono assegnate tenuto conto della natura, delle dimensioni e dei rischi delle singole categorie di operazioni;

b) strutture organizzative: le strutture organizzative sono articolate in modo da evitare sovrapposizioni funzionali e concentrazione in capo ad un unico soggetto, di attività che presentino un grado elevato di criticità o di rischio;

c) flusso informativo: è previsto, per ciascun processo, un sistema di parametri cui lo stesso deve adeguarsi ed un relativo flusso periodico di informazioni volto a misurarne l'efficienza e l'efficacia;

d) analisi periodiche: sono periodicamente analizzate le conoscenze e le competenze professionali disponibili nell'organizzazione in termini di congruenza rispetto agli obiettivi assegnati;

e) processi operativi: i processi operativi sono definiti prevedendo un adeguato supporto documentale per consentire che siano sempre verificabili in termini di congruità, coerenza e responsabilità;

f) meccanismi di sicurezza: i meccanismi di sicurezza garantiscono un'adeguata protezione dei beni e dei dati dell'organizzazione aziendale, al fine di consentire un accesso ai dati limitato a quanto necessario per svolgere le attività assegnate;

g) monitoraggio dei rischi: i rischi connessi al raggiungimento degli obiettivi sono individuati prevedendone periodicamente un adeguato monitoraggio e aggiornamento. Gli eventi negativi che possono minacciare la continuità operativa dell'organizzazione sono oggetto di apposita attività di valutazione e di adeguamento delle protezioni;

h) supervisione continua: il Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è soggetto ad attività di supervisione continua per valutazioni periodiche e per il costante adeguamento. Per la verifica del funzionamento e dell'idoneità del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, il Consiglio di Amministrazione della Società, fino al 2019, ha approvato, con cadenza annuale, il piano di audit predisposto dal Responsabile della Direzione Internal Audit della controllante Atlantia. Il piano di audit per l'anno 2019 è stato approvato in data 14 febbraio 2019.
In relazione alle modifiche in corso in merito all'assetto organizzativo di Gruppo, al fine di monitorare e migliorare l'efficacia e l'efficienza del proprio sistema di controllo interno e gestione dei rischi, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 12 dicembre 2019, ha deliberato l'istituzione, con decorrenza 17 febbraio 2020, della Direzione Internal Audit di Autostrade per l'Italia, affidandone la responsabilità al neoassunto dott. Diego Maletto, le cui competenze e responsabilità sono descritte nel successivo paragrafo 2.8.3.4.

La Società è costantemente impegnata nel processo di rafforzamento del proprio sistema di controllo interno e di gestione dei rischi. Si segnala a tal proposito, da ultimo, l'attivazione con il supporto di società di consulenza di standing internazionale, di un progetto in materia di governance e gestione manageriali dei rischi finalizzato, tra le altre cose, alla revisione dei criteri di analisi dei rischi aziendali, alla valutazione delle strategie di prioritizzazione degli stessi, nonché alla definizione di criteri di valutazione quali-quantitativi del rischio. I risultati del progetto saranno esaminati dal Consiglio di Amministrazione nel corso dell'esercizio 2020.

Nel nuovo approccio, la gestione dei rischi diventa strumento a supporto del processo decisionale della Società, favorendo la diffusione di una cultura manageriale risk based e la definizione delle necessarie azioni correttive, sin dalla fase di definizione delle strategie aziendali.

Il Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, ruolo svolto dal Collegio Sindacale della società, valuta i risultati esposti dal revisore legale nella eventuale lettera di suggerimenti e nella relazione sulle questioni fondamentali emerse in sede di revisione legale.

2.8.3.2 Principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria

2.8.3.2.1 Premessa

Il sistema di gestione dei rischi non deve essere considerato separatamente dal sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria; entrambi costituiscono, infatti, elementi del medesimo sistema. Nell'ambito del Sistema di controllo interno, in relazione al processo di informativa finanziaria, il gruppo societario facente capo ad Autostrade per l'Italia (il "Gruppo Autostrade") ha implementato e mantiene aggiornato un Sistema di controllo interno sul reporting finanziario basato su un complesso di procedure amministrative e contabili, tali da garantirne l'attendibilità[1], l'accuratezza[2] , l'affidabilità[3] e la tempestività[4] in accordo con le normative che ne regolano la redazione.
La progettazione, l'implementazione e il mantenimento di tale sistema, nonché la sua periodica valutazione, si ispirano alle best practices internazionali in materia, conformandosi all'"Internal Control Integrated Framework" emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta un modello di riferimento, internazionalmente riconosciuto, per la realizzazione, l'analisi e la valutazione del sistema di controllo interno e gestione dei rischi.
In particolare, tale modello prevede cinque componenti (ambiente di controllo, risk assessment, attività di controllo, sistemi informativi e flussi di comunicazione, attività di monitoraggio), che, in relazione alle loro caratteristiche, operano a livello di entità organizzativa e/o a livello di processo operativo/amministrativo.
Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria del Gruppo Autostrade prevede norme, procedure e linee guida in virtù delle quali Autostrade per l'Italia assicura lo scambio di dati e informazioni con le proprie società controllate attuandone il coordinamento. In particolare, tale attività si esplica attraverso la diffusione della normativa sull'applicazione dei principi contabili di riferimento, quali le "Linee guida per la redazione del reporting package in base ai principi contabili internazionali (IFRS) ai fini della predisposizione del bilancio consolidato del Gruppo Atlantia" e delle procedure che regolano la predisposizione del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato, nonché del bilancio semestrale abbreviato, a cui si adeguano le disposizioni operative preparate dalle società controllate.
L'istituzione dei controlli avviene a valle di un processo condotto secondo un approccio topdown risk-based mirato ad individuare le entità organizzative, i processi, le specifiche attività in grado di generare rischi di errore, non intenzionale, o di frode che potrebbero avere effetti rilevanti sull'informativa finanziaria.

(1) Attendibilità (dell'informativa): l'informativa che ha le caratteristiche di correttezza e conformità ai principi contabili generalmente accettati e ha i requisiti chiesti dalle leggi e dai regolamenti applicati.
(2) Accuratezza (dell'informativa): l'informativa che ha le caratteristiche di neutralità e precisione. L'informazione è considerata neutrale se è priva di distorsioni preconcette tese a influenzare il processo decisionale dei suoi utilizzatori al fine di ottenere un predeterminato risultato.
(3)Affidabilità (dell'informativa): l'informativa che ha le caratteristiche di chiarezza e di completezza tali da indurre decisioni di investimento consapevoli da parte degli investitori. L'informativa è considerata chiara se facilita la comprensione di aspetti complessi della realtà aziendale, senza tuttavia divenire eccessiva e superflua.
(4) Tempestività (dell'informativa): l'informativa che rispetta le scadenze previste per la sua pubblicazione.

2.8.3.2.2 Descrizione delle principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria

(A) Fasi del Sistema di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria

Il processo di monitoraggio del Sistema di gestione dei rischi e di controllo interno sul reporting finanziario viene reiterato con una cadenza semestrale in conformità alle disposizioni contenute nell'art. 154-bis, comma 5, del TUF. Il processo si articola nelle seguenti fasi:

(i) *Identificazione dei rischi sull'informativa finanziaria:* l'attività di identificazione dei rischi è effettuata con riferimento al bilancio d'esercizio di Autostrade per l'Italia e al bilancio consolidato del Gruppo Autostrade ed è basata sulla valutazione di aspetti qualitativi e quantitativi che attengono dapprima alla selezione delle società rilevanti da includere nell'ambito dell'analisi e, successivamente, alle classi di transazioni e conti significativi.
Questa attività di selezione prevede:

a) la definizione di criteri quantitativi in relazione al contributo economico e patrimoniale fornito dalle singole entità nell'ultima situazione contabile e delle regole di selezione con soglie minime di rilevanza;

b) la considerazione di elementi qualitativi che possono concorrere alla inclusione di entità o classi di transazioni ulteriori in ragione dei rischi specifici determinati dalla complessità delle implicazioni di natura contabile derivanti dalle transazioni poste in essere dalle suddette entità o anche dalla presenza nei bilanci di quest'ultime di importi particolarmente rilevanti in termini di contribuzione al valore consolidato relativi a voci di bilancio non incluse nei parametri di cui sopra.

Per ogni dato/informazione di bilancio significativa si identificano i processi amministrativo contabili che li originano e si procede altresì ad individuare le "asserzioni" tipiche di bilancio (esistenza e accadimento degli eventi, completezza, valutazione e registrazione, diritti ed obblighi, presentazione e informativa) e i relativi rischi che una o più asserzioni di bilancio non siano correttamente rappresentate, con conseguente impatto sull'informativa stessa.

(ii) *Valutazione dei rischi sull'informativa finanziaria:* i rischi sono valutati in termini di potenziale impatto apprezzato sulla base di parametri quantitativi e qualitativi, assumendo l'assenza di controlli (a livello inerente). La valutazione dei rischi è condotta sia a livello di entità (c.d. entity level) sia a livello di specifico processo (c.d. process level). Nel primo ambito, rientrano i rischi di frode, di non corretto funzionamento dei sistemi informatici o di altri errori non intenzionali. A livello di processo, i rischi connessi all'informativa finanziaria (sottostima, sovrastima delle voci, non accuratezza dell'informativa, etc.) sono analizzati a livello delle attività componenti i processi.

(iii) *Identificazione dei controlli a fronte dei rischi individuati:* a fronte dei rischi precedentemente individuati, vengono identificati i controlli in grado di mitigarli sia a livello di entità che a livello di specifico processo. All'interno dei controlli è individuato, secondo criteri top-down risk-based, il set dei controlli chiave, cioè di quelli giudicati necessari per garantire con ragionevole sicurezza che errori materiali sul financial reporting siano prevenuti o identificati tempestivamente.

(iv) *Valutazione dei controlli a fronte dei rischi individuati:* il processo di analisi e valutazione del Sistema di controllo interno sul reporting finanziario prosegue con la valutazione dei controlli individuati sia in termini di adeguatezza (efficacia del disegno dei controlli) che in termini di effettiva applicazione.

La valutazione di effettiva applicazione si realizza attraverso attività specifiche di test svolte in primo luogo dal management della linea responsabile dell'implementazione dei controlli stessi e, per assicurare una valutazione efficace e un disegno omogeneo del Sistema di controllo, dalla struttura competente a disposizione del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari (il "**Dirigente Preposto**").

Il monitoraggio sull'effettiva applicazione delle procedure amministrativo contabili è effettuata avendo a riguardo l'effettiva operatività dei controlli chiave.

La procedura di verifica viene scelta in base al rischio sottostante: la scelta tiene conto dei punti di forza e di debolezza dell'ambiente di controllo che possono condizionare l'esito delle verifiche svolte, della complessità del controllo, del tipo di controllo (manuale o automatico), del grado di giudizio richiesto nell'effettuare il controllo e del grado di dipendenza del controllo dal funzionamento di altri controlli.

L'attività di monitoraggio, ivi incluse le tecniche di campionamento, è in linea con le *best practice* internazionali. Con riferimento ai controlli automatici individuati, la verifica di adeguatezza ed effettiva applicazione viene estesa al disegno ed alla operatività dei controlli generali IT che supportano le relative applicazioni.

Al termine dell'attività di monitoraggio viene effettuata la valutazione di significatività delle eventuali anomalie o problematiche riscontrate. Il Dirigente Preposto, con cadenza almeno semestrale, porta all'attenzione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale della Società i risultati delle attività svolte e del processo valutativo sopra descritto valutando l'adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili, nonché la loro effettiva applicazione, ai fini del rilascio delle attestazioni previste dall'art. 154-bis del TUF.

(B) Ruoli e Funzioni coinvolte

Il Sistema di controllo interno e gestione dei rischi non può prescindere da una chiara individuazione di ruoli cui siano attribuite le diverse fasi della progettazione, implementazione, monitoraggio e aggiornamento nel tempo del Sistema di controllo interno e gestione dei rischi stesso.
Le componenti del Sistema di controllo interno e gestione dei rischi precedentemente descritte sono tra loro coordinate e interdipendenti e il Sistema, nel suo complesso, coinvolge – con diversi ruoli e secondo logiche di collaborazione e coordinamento – gli organi amministrativi, gli organi di vigilanza e controllo, il management della Società e del Gruppo Atlantia.

2.8.3.2.3 Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Il Dirigente Preposto è responsabile del Sistema di controllo interno sul reporting finanziario. In particolare:

(i) ha la responsabilità di assicurare la predisposizione delle procedure amministrativo contabili rilevanti ai fini della formazione del bilancio di esercizio, del bilancio consolidato e del bilancio consolidato semestrale abbreviato, nonché di ogni altra comunicazione di carattere finanziario relativo ai dati contabili di periodo;

(ii) ottempera al dettato dell'art. 154-bis provvedendo a rilasciare le dichiarazioni in conformità alla normativa vigente.

Il Dirigente Preposto, nello svolgimento di tali funzioni, si avvale principalmente del supporto della Direzione Amministrazione e Pianificazione a cui è attribuita:

- la gestione operativa del Sistema nelle diverse fasi della progettazione, implementazione, monitoraggio e aggiornamento nel tempo del Sistema stesso;
- la verifica del disegno e l'effettiva operatività dei controlli;
- la cura delle necessarie sinergie con la Direzione Internal Audit e il coordinamento di primari esperti esterni in relazione al loro supporto allo svolgimento degli adempimenti e delle attività svolte;
- la funzione di assicurare a livello di Gruppo Autostrade per l'Italia, avvalendosi del supporto delle strutture competenti, l'aggiornamento, l'implementazione ed il monitoraggio, in termini di adeguatezza, e di effettiva applicazione delle procedure rientranti sotto la responsabilità del Dirigente Preposto.

Infine, il Dirigente Preposto si avvale della collaborazione delle altre entità aziendali che svolgono attività di verifica nell'ambito del Sistema di controllo interno e gestione dei rischi, al fine di acquisire tutte le informazioni necessarie per un efficace svolgimento della propria azione ed assicurare l'efficacia e l'efficienza del processo di attestazione. Ai sensi dell'art. 41 dello Statuto sociale, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 154-bis del TUF, il Consiglio di Amministrazione, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, nomina e revoca il Dirigente Preposto. Il Dirigente Preposto è scelto tra soggetti in possesso dei requisiti di professionalità e di un'esperienza almeno triennale in posizione di adeguata responsabilità presso l'area amministrativa e finanziaria, o amministrativa e di controllo di società di capitali quotate, ed in possesso dei requisiti di onorabilità previsti dalla normativa vigente, determinandone la remunerazione e la durata dell'incarico, rinnovabile, e conferendo al medesimo adeguati poteri e mezzi per l'esercizio delle funzioni attribuitegli ai sensi di legge. Il Consiglio di Amministrazione, in occasione della riunione consiliare del 1 agosto 2019, ha nominato il dott. Alberto Marco Milvio, con decorrenza dal 2 settembre 2019, Dirigente Preposto fissando la durata dell'incarico fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021. Nel corso del 2019 è stata eseguita l'attività di aggiornamento del Sistema di controllo interno e gestione dei rischi sotto il profilo amministrativo e contabile, ai fini delle attestazioni che l'Amministratore Delegato ed il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari rendono sulla relazione finanziaria annuale separata e consolidata e sulla relazione finanziaria semestrale consolidata in merito, tra l'altro, all'adeguatezza ed all'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili.

2.8.3.3 Il Tax Compliance Framework

Al fine di aderire al regime di adempimento collaborativo, disciplinato ai sensi del D.lgs. n. 128/2015, nel corso del 2019, Autostrade per l'Italia ha implementato al proprio interno un sistema di rilevazione, gestione e controllo del rischio fiscale, sintetizzato nel Tax Control Framework («TCF»), in coerenza con le linee guida definite nella Strategia Fiscale approvata dal Consiglio di Amministrazione del 7 giugno 2018.

Il citato regime consente di attivare, sulle posizioni fiscali incerte e controverse, un'interlocuzione preventiva con l'autorità fiscale, al fine di addivenire ad una comune valutazione dei fatti sottesi alle scelte di business che racchiudono l'incertezza fiscale, anticipando ed esaurendo i controlli dell'autorità fiscale stessa. Il TCF implementato dalla Società è stato valutato positivamente dall'Agenzia delle Entrate, che ha disposto l'ammissione di Autostrade al Regime di adempimento collaborativo, con provvedimento del 12 novembre 2019. L'efficacia dell'ammissione al Regime retroagisce al periodo di imposta decorrente dal 1° gennaio 2018.

Nel contesto della Corporate governance, il TCF, nel definire le modalità di sana e prudente gestione della variabile fiscale:

(i) si ispira ai principi declinati nel Codice Etico del Gruppo Atlantia, con applicazione del relativo sistema disciplinare e sanzionatorio;

(ii) si inserisce nel quadro del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi in relazione al processo di informativa finanziaria per l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi aziendali e, in tale ambito, interagisce con il sistema dei controlli già in essere a fini dell'informativa finanziaria;

(ii) si affianca al modello di organizzazione e gestione ai fini del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, adottato da Autostrade.

Mediante il TCF, Autostrade per l'Italia persegue l'obiettivo di gestire proattivamente il rischio fiscale, inteso come rischio di incorrere in violazione di norme tributarie o in contrasto con 113 princìpi e finalità dell'ordinamento (c.d. abuso del diritto), assicurandone la tempestiva rilevazione, la corretta misurazione e il controllo.

In particolare, nell'ambito del TCF sono state individuate due aree su cui può insistere il rischio fiscale:

a) processi e adempimenti: nel qual caso il rischio è associato ai processi aziendali, sia in quelli di business, sia in quelli tipici della funzione fiscale;

b) interpretazione della disciplina fiscale: nel qual caso il rischio è correlato (i) all'attività interpretativa tipicamente residente nella funzione fiscale, (ii) all'attività di consulenza a supporto di altre funzioni aziendali con riguardo sia ad operazioni routinarie e di mero adempimento sia ad eventuali operazioni non routinarie.

Rispetto alle due anzidette aree di rischio, il TCF si snoda lungo tre direttrici:

(i) la rilevazione del rischio fiscale, che si sostanzia nell'individuazione delle fonti di rischio, mappando i relativi processi e attività;

(ii) la misurazione del rischio fiscale, attraverso parametri quantitativi e qualitativi;

(iii) la gestione del rischio fiscale, che, come accennato, nell'ambito del regime di adempimento collaborativo, si traduce nella possibilità di avviare, con riferimento ai rischi fiscali significativi, interlocuzioni costanti e preventive con l'Agenzia delle Entrate, finalizzate a individuare una comune valutazione degli elementi costitutivi della fattispecie suscettibile di generare il rischio in questione, con il comune obiettivo di pervenire – ove possibile – a un orientamento condiviso sul trattamento fiscale della fattispecie stessa.

Le linee guida per la gestione del rischio fiscale mediante il TCF, sono state definite in un documento denominato Tax Compliance Model ("TCM"), approvato dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia del 16 gennaio 2020 che, a sua volta, rinvia a due ulteriori documenti posti a presidio delle due diverse aree di rischio indicate in precedenza:

(i) la "Mappa dei rischi fiscali" posta a presidio dei rischi connessi a processi e adempimenti;

(ii) la "Policy per la gestione del rischio interpretativo", posta a presidio dei rischi connessi all'interpretazione della disciplina fiscale.

La governance del TCF ha comportato, inoltre, l'istituzione:

a) del Tax Risk Officer, a cui sono attribuite le seguenti funzioni:

(i) monitorare e aggiornare la mappa dei rischi fiscali;

(ii) effettuare il testing di effettività, efficacia e adeguatezza dei presidi dei rischi di adempimento e dei rischi interpretativi, anche avvalendosi di supporti esterni, e curare l'analisi degli esiti delle verifiche svolte;

(iii) redigere la Relazione annuale da presentare per l'approvazione al Consiglio di Amministrazione, per il tramite dello Steering Commitee Fiscale, e trasmettere la stessa all'Agenzia delle Entrate;

(iv) partecipare, insieme al responsabile della struttura Fiscale, alle interlocuzioni con l'Agenzia delle Entrate sui rischi fiscali significativi;

(v) collaborare con le altre funzioni aziendali di controllo (Dirigente Preposto, Internal Audit) fornendo ogni informazione necessaria per lo svolgimento delle proprie verifiche;

b) dello Steering Committee Fiscale, presieduto dal Direttore Amministrazione e Pianificazione e composto da (i) CFO/Dirigente Preposto, (ii) Risk Officer, (iii) 114 Responsabile Procedimenti Penali e (iv) Responsabile Fiscale, a cui sono attribuite le seguenti funzioni:

(i) garantire il coordinamento tra l'Internal Audit e il Tax Risk Officer, al fine di assicurare l'esistenza ed il funzionamento di un sistema di controllo rischio fiscale efficace, adeguato, integrato ed efficiente;

(ii) validare la relazione annuale circa l'adeguatezza del TCF predisposta dal Tax Risk Officer e inviarla al Consiglio di Amministrazione per l'approvazione;

(iii) valutare la portata dei rischi fiscali e degli interventi correttivi/raccomandazioni proposte dal Tax Risk Officer e dall'Internal Audit, nonché assicurare l'implementazione delle raccomandazioni formulate.

2.8.3.4 Il Responsabile della Direzione di Internal Audit

Come esposto nel paragrafo 2.8.3.1, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia, in occasione della riunione del 12 dicembre 2019, ha deliberato l'istituzione, con decorrenza 17 febbraio 2020, della Direzione Internal Audit, al fine di verificare l'adeguatezza e funzionalità del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi. Tali attività erano precedentemente demandate alla Direzione Internal Audit della Capogruppo Atlantia.

Il Responsabile della Direzione Internal Audit:

a) verifica, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e nel rispetto degli standard Internazionali, l'efficacia del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, inclusa l'affidabilità dei sistemi informativi, compresi i sistemi di rilevazione contabile, attraverso un piano di audit, approvato annualmente dal Consiglio di Amministrazione, basato su un processo strutturato di analisi e prioritizzazione dei principali rischi con un approccio risk based;

b) non è responsabile di alcuna area operativa e dipende gerarchicamente dal Presidente del Consiglio di Amministrazione;

c) ha accesso diretto a tutte le informazioni utili per lo svolgimento dell'incarico;

d) predispone relazioni periodiche contenenti una valutazione sull'idoneità del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;

e) predispone tempestivamente relazioni su eventi di particolare rilevanza;

f) trasmette le relazioni di cui ai punti d) e e) ai Presidenti del Collegio Sindacale, del Comitato Controllo e Rischi e del Consiglio di Amministrazione.

2.8.3.5 La Società di Revisione legale dei conti

La Società di Revisione, incaricata di effettuare la revisione legale della relazione finanziaria annuale separata e consolidata, la periodica verifica della regolare tenuta della contabilità e la revisione limitata della relazione finanziaria semestrale consolidata di Autostrade per l'Italia, con riferimento agli esercizi 2012-2020, è Deloitte & Touche S.p.A. L'incarico è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti in data 24 aprile 2012. Il Collegio Sindacale e la Società di Revisione si scambiano periodicamente informazioni e dati in relazione ai controlli effettuati.

Nella procedura "Incarico al Revisore legale e monitoraggio sui nuovi incarichi al suo network" della capogruppo Atlantia, sono definite le responsabilità aziendali e le modalità operative interne per il conferimento dell'incarico di revisione legale, secondo le disposizioni normative in vigore, nonché i criteri di gestione dei rapporti con il Revisore legale ed i soggetti appartenenti al relativo network.

La procedura si applica a tutte le Società del Gruppo Atlantia rientranti nell'area di consolidamento, ai sensi degli art. 2 e 3 del D.Lgs. n. 38/2005 in conformità agli International Financial Reporting Standard (IFRS), e che sono sottoposte a revisione legale. A tale procedura è soggetto il vertice aziendale ed il personale delle società del Gruppo Atlantia che, nello svolgimento delle specifiche e definite attività lavorative, intrattengono rapporti diretti o indiretti con i Revisori durante lo svolgimento della loro attività di verifica interna.

2.8.3.6 L'Organismo di Vigilanza

Autostrade per l'Italia è dotata di un Organismo di Vigilanza. Lo stesso è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 7 giugno 2018, per il periodo che va dal 1 luglio 2018 al 30 giugno 2021. Successivamente, per effetto di dimissioni, il Consiglio di Amministrazione ha integrato la composizione dell'Organismo di Vigilanza con delibere del 14 settembre 2018 e del 13 febbraio 2020.

L'Organismo di Vigilanza, nel corso del 2019, si è riunito 9 volte ed ha riferito periodicamente al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale (che ha incontrato 4 volte) in ordine alle attività svolte con riferimento sia all'aggiornamento del Modello Organizzativo di Gestione e di Controllo, sia in merito alle attività di monitoraggio, attestando che il Modello Organizzativo di Gestione e Controllo adottato dalla Società risponde, allo stato, a tutti i requisiti normativamente previsti per prevenire la commissione dei reati rilevanti ai fini della normativa di cui al D.lgs. 231/2001.

2.8.4
Il Modello Organizzativo di Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001

Autostrade per l'Italia si è dotata di un Modello Organizzativo di Gestione e Controllo per prevenire la commissione dei reati previsti dal D.Lgs. 231/2001. Nel corso del 2019 l'Organismo di Vigilanza ha continuato a monitorare le modifiche legislative che hanno interessato il D.Lgs. 231/01 nel periodo successivo all'approvazione del precedente aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/01 (avvenuto il 14 dicembre 2017).

Si ricorda che, a seguito dell'emanazione della legge 30 novembre 2017, n. 179, recante "Disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato" (in vigore dal 29 dicembre 2017), nel mese di dicembre 2018, Atlantia ha emesso la Policy Whistleblowing di Gruppo, che disciplina il processo di invio e gestione delle segnalazioni, introducendo una piattaforma digitale che consente a chiunque (dipendenti e collaboratori, fornitori e qualsiasi altro soggetto che abbia avuto od intenda avere rapporti d'affari con la Società) di

segnalare – attraverso un percorso guidato on-line – ipotesi di condotte illecite o irregolarità, violazioni di norme, violazioni del Modello 231, violazioni del Codice Etico, violazioni della Policy Anticorruzione e comunque violazioni di procedure e disposizioni aziendali in genere.

La piattaforma è gestita da un soggetto specializzato, terzo e indipendente rispetto al Gruppo Atlantia. Il sistema consente l'invio di segnalazioni senza l'obbligo di registrarsi né di dichiarare le proprie generalità. Qualora il segnalante scelga di indicare le proprie generalità, ne è garantita la riservatezza. Le segnalazioni sono ricevute dall'Ethics Officer del Gruppo Atlantia o dall'Organismo di Vigilanza 231 della società competente. Inoltre, la piattaforma digitale non sostituisce gli altri canali di segnalazione ma amplia le possibilità di inviare una segnalazione.

L'Organismo di Vigilanza ha chiesto al Responsabile Procedimenti Penali e Procedure Concorsuali di ASPI (struttura competente della Direzione Centrale Legale che ha il compito di supportare l'Organismo di Vigilanza nell'aggiornamento del Modello 231) di predisporre una bozza di aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/01 che recepisca tutti gli aggiornamenti normativi introdotti successivamente alla data dell'ultimo aggiornamento del Modello 231 (14 dicembre 2017) e di sottoporla all'attenzione dell'Organismo di Vigilanza.

A tale riguardo, nel corso del 2019, l'Organismo di Vigilanza ha incontrato il Responsabile Procedimenti Penali e Procedure Concorsuali di ASPI, che ha riferito in merito all'attività in corso per l'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/01, precisando che il testo del Modello 231 aggiornato, sia nella Parte Generale che nelle Parti Speciali, sarà presentato all'Organismo di Vigilanza successivamente alle modifiche che saranno apportate, a seguito della Mappatura dei rischi 231 da parte del Risk Officer, alle procedure organizzative per recepire le novità normative introdotte.

A tale riguardo, l'Organismo di Vigilanza ha incontrato il Risk Officer di ASPI, una prima volta nel primo semestre 2019 e successivamente nel mese di gennaio 2020, per un aggiornamento in merito alla mappatura delle aree a rischio 231, attività preliminare alla predisposizione e all'aggiornamento delle Parti Speciali del Modello 231.

Il Risk Officer, nella riunione tenutasi a gennaio 2020 ha illustrato i risultati emersi a seguito delle attività di «Mappatura delle aree a rischio e presidi di controllo, ai sensi del D.Lgs. 231/2001», evidenziando i principali fattori d'innovazione intervenuti rispetto alla Mappatura 231 effettuata ai fini del precedente aggiornamento del Modello 231 (approvato dal Consiglio di Amministrazione di ASPI del 14 dicembre 2017).

I Componenti dell'Organismo, constatato che la mappatura ha tenuto in considerazione sia i nuovi reati 231 introdotti fino a dicembre 2019 che le modifiche organizzative e procedurali intervenute nel 2019, non hanno formulato osservazioni, ritenendo che la Mappatura effettuata possa essere utilizzata per la predisposizione dell'aggiornamento del Modello 231.

2.8.5

Altre procedure

Per una descrizione del Modello Organizzativo di Gestione e Controllo - che comprende, inter alia, anche il Codice Etico di Gruppo - si rinvia a quanto già descritto nel precedente Paragrafo 2.8.4 nel contesto del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

2.8.5.1 Trattamento delle Informazioni Societarie

Al fine di recepire le prescrizioni di cui Regolamento (UE) n. 596/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio (meglio noto come "**Market Abuse Regulation**" ovvero "**Regolamento MAR**"), il Consiglio di Amministrazione della Società, in occasione della riunione consiliare dell'8 luglio 2016:

a) ha provveduto ad aggiornare la Procedura per l'Informazione Societaria al Mercato che la Società aveva già adottato in ragione dell'ammissione alle negoziazioni delle obbligazioni del Prestito «Retail» denominato "Autostrade TF 2015 – 2023" sul Mercato Obbligazionario Telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A. e, quindi, dell'applicabilità ad Autostrade per l'Italia, quale "emittente quotato" (secondo la definizione di cui al TUF), della disciplina sull'informazione societaria, che includeva, tra gli altri, gli obblighi di cui agli Artt. 114 e 115 del TUF e l'obbligo di istituire il c.d. «Registro Insider»;

b) ha deliberato l'adozione di un codice di comportamento internal dealing, contenente, inter alia, la descrizione degli obblighi informativi e di comportamento inerenti le operazioni aventi ad oggetto le obbligazioni quotate emesse da Autostrade per l'Italia, ovvero gli strumenti finanziari ad esse collegati, effettuate dai Soggetti Rilevanti (così come definiti nel codice di comportamento) e/o dalle persone ad essi strettamente associate, nonché le relative comunicazioni nei confronti della Società, della CONSOB, e del mercato.

La Procedura per l'Informazione Societaria al Mercato è stata da ultimo aggiornata in occasione della riunione consiliare del 13 febbraio 2020. Detto aggiornamento si è reso opportuno al fine di recepire le Linee Guida sulla «gestione delle informazioni privilegiate» emesse dalla CONSOB. Con l'aggiornamento della procedura, tra le altre cose: (i) è stato introdotto il concetto di «informazione rilevante», intendendosi per tale l'informazione relativa a dati, eventi, progetti o circostanze che, in modo continuativo, ripetitivo, periodico, oppure saltuario, occasionale, o imprevisto, riguarda direttamente la Società e che, secondo un ragionevole apprezzamento e sulla base di un giudizio preliminare e presuntivo, possa, in un secondo momento – anche prossimo – , divenire «Informazione Privilegiata»; (ii) sono stati individuati i soggetti responsabili delle varie fasi del processo di valutazione e classificazione delle informazioni riguardanti Autostrade per l'Italia, tra cui l'Organo di Valutazione Informazioni Rilevanti (OVIR), l'Organo di Valutazione Informazioni Privilegiate (OVIP) e i Process Owner (ossia i responsabili delle strutture aziendali di Autostrade per l'Italia e delle società controllate interessati dall'operazione/progetto per cui sono aperte sezioni del Registro Informazioni

Rilevanti o del Registro Insider).

Anche il codice di comportamento internal dealing di cui alla precedente lettera (b) è stato recentemente aggiornato, e segnatamente in occasione della riunione consiliare del 7 novembre 2019; detto aggiornamento si è reso necessario, tra le altre cose, al fine di recepire le ultime modifiche organizzative intervenute (che, fra le altre cose, hanno modificato il perimetro dei c.d. soggetti rilevanti), nonché al fine di allineare il testo del codice di comportamento alle ultime novità legislative (tra cui il D. Lgs. 10 agosto 2018, n. 107 che, fra le altre cose, introduce nel Testo Unico della Finanza sanzioni amministrative specifiche per chi si rende inottemperante alle disposizioni in materia di internal dealing).

2.8.5.2 Policy Anti-corruzione

A fine 2017, Autostrade per l'Italia ha recepito la policy anti-corruzione del Gruppo Atlantia. Con la policy anti-corruzione Autostrade per l'Italia – così come tutte le altre società del Gruppo Atlantia – ha inteso ribadire il proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite. La policy, in tale prospettiva, compendia e integra in un quadro organico le regole di prevenzione e contrasto alla corruzione già vigenti nel Gruppo, in stretta integrazione con il Codice Etico, il Modello di Gestione e Controllo e i compliance program di Gruppo. Il rispetto della Policy è obbligatorio per tutti i suoi "Destinatari": ovvero il "Personale del Gruppo nel mondo e tutti coloro che operano in nome e/o per conto e/o nell'interesse del Gruppo Atlantia o che con questo intrattengono relazioni professionali o di affari".

A gennaio 2018 è stato nominato il Responsabile Anticorruzione di Autostrade per l'Italia (o RAC). La Società, inoltre, nel luglio del 2018 ha volontariamente implementato, quale strumento di assurance, gestione proattiva del rischio corruzione e rafforzamento della cultura della legalità, un Anti Bribery Management Systems (o ABMS): un insieme di attività disegnate ed attuate con approccio integrato e sinergico, finalizzato al miglioramento continuo delle performance e dell'efficacia dell'azione di contenimento dei rischi di corruzione. Ad aprile 2019, l'ABMS adottato dalla Società ha ottenuto da parte dell'Organismo di Certificazione RINA Services S.p.A. la certificazione ISO37001:2016. La Certificazione ha durata triennale e per il mantenimento della stessa sono necessarie attività di verifica annuali, interne ed esterne, sul Sistema e sui processi potenzialmente sensibili.

Successivamente, a settembre 2019, Autostrade per l'Italia, conformemente alla direttiva di Atlantia, ha adottato la versione aggiornata della policy anti-corruzione del Gruppo e, a seguito delle modifiche organizzative intervenute, ha individuato quale Alta Direzione dell'ABMS di Autostrade per l'Italia il Direttore Generale Corporate, dott. Gianpiero Giacardi. Nella riunione del 5 marzo 2020, il Consiglio di Amministrazione (a seguito delle relazioni pervenute dal RAC e dall'Alta Direzione) ha svolto, con esito positivo, l'annuale attività di riesame dell'ABMS di propria competenza. Il 16 aprile 2020, la Società ha ottenuto la conferma dell'efficacia del Sistema Anticorruzione e della validità della certificazione per l'anno in corso.

2.9
Sostenibilità

Premessa

Autostrade per l'Italia S.p.A. non redige una propria Dichiarazione non finanziaria ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs 254/2016 in quanto ricompresa nella dichiarazione consolidata di carattere non finanziario resa da Atlantia S.p.A., società controllante.

La nostra strategia

Centralità del cliente, sicurezza a 360 gradi, innovazione tecnologica e rivoluzione "green", sono le aree di impegno su cui abbiamo già avviato nuove iniziative nel 2019 e rappresentano gli elementi cardine del nuovo Piano Strategico di Trasformazione Autostrade per l'Italia 2020- 2023, presentato nel CDA del 16 gennaio 2020.
Il piano propone una forte accelerazione degli investimenti per l'ammodernamento e il potenziamento della rete autostradale e per la sicurezza stradale e risorse importanti per lo sviluppo di iniziative volte a migliorare l'esperienza di viaggio del cliente, ad esempio con sistemi di infoviabilità predittiva, di semplificazione delle operazioni ai caselli, con la sperimentazione della tecnologia 5G in autostrada e nuove tecnologie di segnalazione e comunicazione.
Un grande impegno è previsto per la digitalizzazione dell'infrastruttura, con nuovi sistemi di controllo in tempo reale delle condizioni di viabilità e l'impiego di sensori, telecamere e droni per la sorveglianza di ponti, viadotti e gallerie.
Il nuovo piano prevede, inoltre, diversi progetti per la tutela ambientale e la mobilità sostenibile, con la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica in area di servizio, un programma di potenziamento delle energie rinnovabili e ulteriori azioni di efficientamento energetico.

Sicurezza e qualità del servizio

Nel corso del 2019, sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle sue controllate il tasso di incidentalità globale è stato pari a 28,0 (30,1 nel 2018), quello di mortalità di 0,27 (0,32 nel 2018).
Nel 2019 Autostrade per l'Italia ha lanciato in collaborazione con la Polizia stradale, una nuova campagna sulla sicurezza stradale #Seisicuro focalizzata sui comportamenti di guida scorretti, mettendo in evidenza i gravi rischi che derivano dall'uso del cellulare al volante, dall'eccesso di velocità e dalla guida sotto l'effetto di alcol o sostanze stupefacenti. La campagna ha raggiunto il grande pubblico attraverso degli spot sulle principali reti TV e a la diffusione attraverso i canali radio, stampa, web, social e Affissioni.
La soddisfazione dei clienti in merito al livello del servizio autostradale viene misurata attraverso indagini di Customer Satisfaction, realizzate periodicamente da istituti specializzati e/o attraverso interviste telefoniche.
Nel 2019 il Customer Satisfaction Index (CSI) di Autostrade per l'Italia è pari a 7,14 in riduzione di circa l'1% rispetto al 2018. Il CSI è elaborato sulla base di interviste rivolte due volte all'anno a un campione di "frequent traveller", ossia clienti che utilizzano l'autostrada almeno una volta mese: pendolari, camionisti, operatori economici.

Customer satisfaction[1]

Customer Satisfaction Frequent Traveller	2017	2018	2019
LIVELLO DI SICUREZZA			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	77	58,5	60,2
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,5	7,33	7,00
INFORMAZIONI DI VIABILITÀ			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	74,5	73,1	73,3
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,29	7,23	7,25
SERVIZIO AI CASELLI			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	78,8	75,7	73,5
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,46	7,21	7,25
SISTEMI DI PAGAMENTO			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	87,0	83,4	82,9
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	8,15	7,94	7,45
GESTIONE DELLA VIABILITÀ			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	58,5	63,5	69,2
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,64	6,83	6,94
AREE DI SERVIZIO			
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	74,8	73,5	72,0
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,27	7,15	7,19
CSI TOTALE FREQUENT TRAVELLER	**7,28**	**7,21**	**7,14**

(1) Valori riferiti alla società Autostrade per l'Italia spa.

Ambiente

La sostenibilità ambientale assume particolare rilevanza nella costruzione e gestione di infrastrutture autostradali - soprattutto nel rispetto dei territori attraversati dalla rete - ed è alla base di una strategia a lungo termine di tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico, architettonico e naturale del Paese.
L'estensione e la complessità della rete autostradale gestita dal gruppo richiedono, infatti, l'adozione di un approccio organico alla gestione ambientale orientato alla prevenzione e al controllo. Il Gruppo, per questo motivo, promuove la tutela ambientale attraverso adeguati strumenti procedurali, gestionali ed organizzativi, a partire dalla formazione e sensibilizzazione delle persone fino allo studio di soluzioni progettuali e tecnologiche innovative volte a fornire performance eccellenti.

PRINCIPALI INDICATORI AMBIENTALI	2019	2018	Var. %
CONSUMI ENERGETICI PER TIPOLOGIA (TJOULE)	**1.117**	**1.120**	**-0,3%**
Benzina	2,2	1,5	41,3%
GPL	9,0	7,1	26,5%
Gasolio/Diesel	312,1	317,6	-1,7%
Energia elettrica	714,5	717,7	-0,4%
Gas naturale/Metano	79,7	76,4	4,4%
EMISSIONI DI CO2 (t)	**89.243**	**91.299**	**-2,3%**
Emissioni dirette	28.175	28.221	-0,2%
Emissioni indirette per il consumo di energia elettrica	61.068	63.078	-3,2%
RIFIUTI PRODOTTI (t)	**28.121**	**21.670**	**29,8%**
% di rifiuti riciclati/recuperati	80,8	47,5	70%
PRELIEVI IDRICI (mc x 1000)	**924**	**865**	**6,8%**

Utilizzo di risorse

Nella gestione delle proprie attività - in particolare nella manutenzione e nell'ammodernamento delle infrastrutture - Autostrade per l'Italia impiega dei materiali il cui impatto sull'ambiente deve essere costantemente monitorato e limitato. I materiali solitamente utilizzati sono: materie da cava, bitumi, ferro e acciaio, cemento. L'ottimizzazione del loro utilizzo è il criterio costante nella gestione delle attività del Gruppo.
Per quanto riguarda i prelievi idrici, nel 2019 sono stati prelevati circa 924 mila metri cubi di acqua, in aumento del 7% rispetto al 2018, dovuto a maggiori attività lungo la rete come ad esempio lavori geotecnici e smaltimento terre.

Energia e clima

L'uso efficiente dell'energia e delle fonti rinnovabili rappresenta ormai un trend delle politiche di sostenibilità di Autostrade per l'Italia.
L'impegno di Autostrade per l'Italia in questo ambito si sviluppa sia con progetti finalizzati all'adozione di fonti energetiche rinnovabili, sia con lo studio e l'implementazione di soluzioni eco-efficienti sul piano dei consumi.
A tale approccio si affiancano le attività sul versante del monitoraggio, gestione e contenimento delle emissioni e più in generale la strategia di lotta ai cambiamenti climatici. Il consumo di energia è determinato dalle esigenze di organizzazione e presidio del servizio autostradale: illuminazione delle gallerie, delle stazioni, degli svincoli e delle aree di servizio, funzionamento di tutti gli impianti, gestione degli automezzi di servizio.
Nel 2019 sono stati consumati un totale di 874 TJoule fra energia elettrica, metano, GPL, gasolio e benzina, con uno scostamento minimo rispetto al 2018 (- 0,3%).
Anche sul fronte delle emissioni di CO2 i dati sono in linea con lo scorso anno (-2%), con un totale di circa 89 mila tonnellate di anidride carbonica.

Per quanto riguarda l'utilizzo di energia rinnovabile, nel 2019 gli impianti fotovoltaici del Gruppo hanno prodotto 12,2 GWh di energia elettrica, di cui circa il 40% consumata in sito. Tale produzione ha consentito ad Autostrade per l'Italia di evitare emissioni di CO_2 pari a 3.760 tonnellate.
Autostrade per l'Italia, inoltre, è attiva anche nel campo della trigenerazione, avendo realizzato a partire dal 2014 tre impianti che consentono annualmente autoproduzioni di energia elettrica e termica nell'ordine dei 6 GWh annui. Nello specifico nel 2019 sono stati prodotti 2,7 GWh di energia elettrica e 3,1 GWh di energia termica al servizio degli impianti delle sedi generali di Roma e Firenze e il centro di elaborazione dati.

Rifiuti

Nel 2019, il totale dei rifiuti prodotti ammonta a circa 28 mila tonnellate con una percentuale di recupero/riciclaggio di circa il 84%.
Il dato complessivo di rifiuti è in aumento del 30% rispetto al 2018 per effetto di un'attività di bonifica su due aree di parcheggio effettuata dalla Direzione di Tronco di Udine.

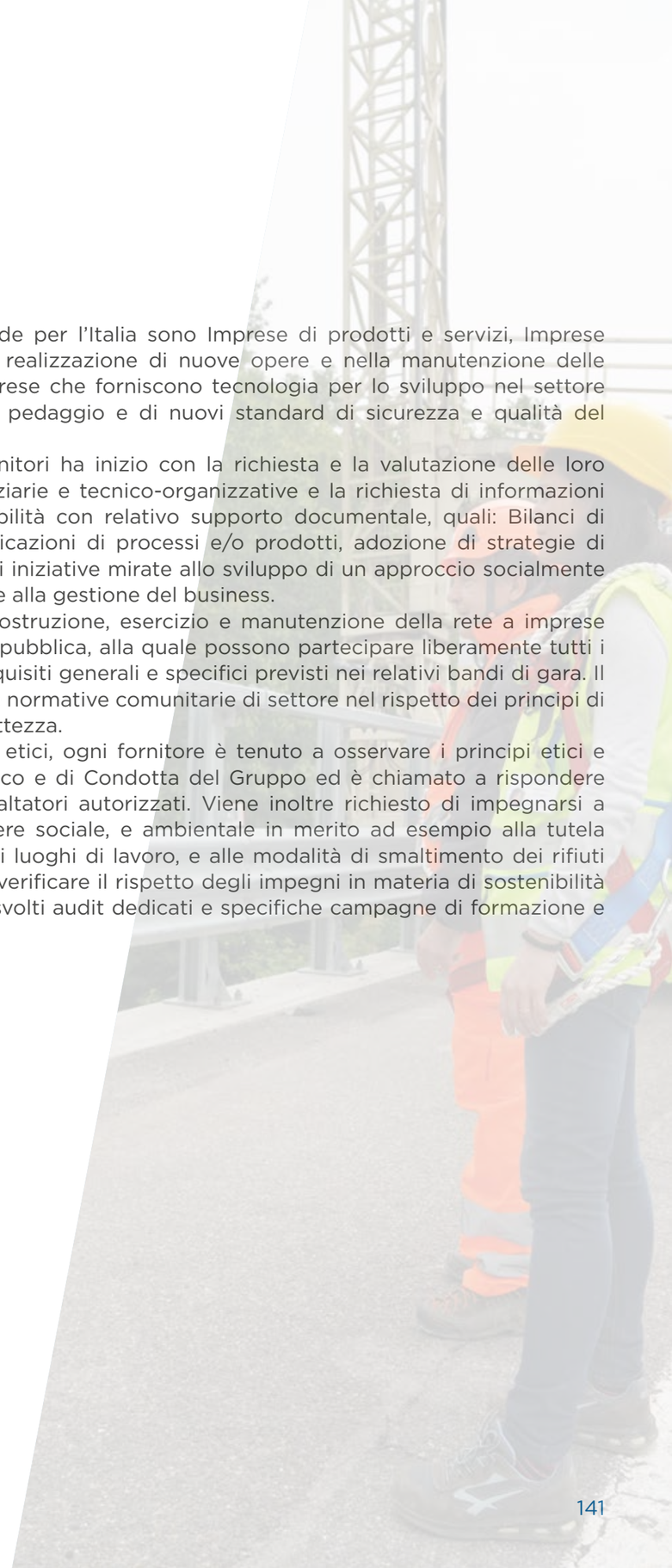
Istituzioni e Comunità

Anche nel 2019 è proseguito l'impegno di Autostrade per l'Italia per la Comunità genovese, in particolare con l'erogazione di nuove tranches di contributi economici a favore delle attività commerciali e le imprese in sofferenza a causa delle modifiche alla viabilità per la realizzazione del nuovo viadotto, e l'attivazione di borse di studio a favore dei ragazzi minorenni, figli di cinque vittime della tragedia del Ponte Morandi. Per maggiori dettagli si rinvia alla Relazione sulla Gestione e al sito web www.autostrade.it sezione Autostrade per Genova.
Il Gruppo Autostrade per l'Italia opera in stretto rapporto con le comunità e in dialogo con le istituzioni centrali e locali, durante tutte le fasi della propria attività. Sono interlocutori indispensabili i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente, dei beni e delle attività culturali e del turismo; gli organi parlamentari – nelle fasi di discussione di nuove proposte normative di settore - le Autorità di vigilanza e controllo; gli organismi tecnici a livello governativo.
Essenziali sono anche i rapporti con gli stakeholder locali, regioni e comuni, nonché le soprintendenze, al fine di garantire una pianificazione dello sviluppo del territorio condivisa.
Nel quadro delle politiche per i territori un ruolo crescente è svolto dalle azioni per la valorizzazione delle eccellenze territoriali, realizzate tramite il progetto "Sei in un paese meraviglioso"[1], che si pone l'obiettivo di stimolare gli automobilisti ad esplorare il territorio italiano e in particolare quelle località che sono solitamente escluse dai circuiti turistici di massa.
Il progetto prevede dei corner informativi in 100 aree di servizio in autostrada, che promuovono diversi itinerari e oltre 1000 località, di cui 42 Siti Unesco.

(1) Per maggiori informazioni sul progetto "Sei in un paese meraviglioso": http://www.autostrade.it/sei-in-un-paese-meraviglioso.

Fornitori

I principali fornitori di Autostrade per l'Italia sono Imprese di prodotti e servizi, Imprese di costruzione impegnate nella realizzazione di nuove opere e nella manutenzione delle infrastrutture in esercizio e Imprese che forniscono tecnologia per lo sviluppo nel settore dell'esazione automatizzata del pedaggio e di nuovi standard di sicurezza e qualità del servizio al cliente.
Il processo di selezione dei fornitori ha inizio con la richiesta e la valutazione delle loro caratteristiche economico-finanziarie e tecnico-organizzative e la richiesta di informazioni specifiche in ambito di sostenibilità con relativo supporto documentale, quali: Bilanci di sostenibilità o ambientali, certificazioni di processi e/o prodotti, adozione di strategie di sostenibilità, implementazione di iniziative mirate allo sviluppo di un approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del business.
L'affidamento delle attività di costruzione, esercizio e manutenzione della rete a imprese esterne avviene attraverso gara pubblica, alla quale possono partecipare liberamente tutti i concorrenti che possiedono i requisiti generali e specifici previsti nei relativi bandi di gara. Il concorso si svolge in linea con le normative comunitarie di settore nel rispetto dei principi di imparzialità, trasparenza e correttezza.
A implementazione dei principi etici, ogni fornitore è tenuto a osservare i principi etici e comportamentali del Codice Etico e di Condotta del Gruppo ed è chiamato a rispondere anche per gli eventuali subappaltatori autorizzati. Viene inoltre richiesto di impegnarsi a rispettare prescrizioni di carattere sociale, e ambientale in merito ad esempio alla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, e alle modalità di smaltimento dei rifiuti e dei residui di lavorazione. Per verificare il rispetto degli impegni in materia di sostenibilità da parte dei fornitori, vengono svolti audit dedicati e specifiche campagne di formazione e sensibilizzazione.



2.10

Presidio dei rischi

Per la natura del proprio business, caratterizzato da processi complessi (es. progettazione e realizzazione di lavori relativi all'infrastruttura stradale, ivi compresi nuovi lavori, manutenzione conservativa e manutenzione evolutiva,) ASPI è esposta a rischi in grado di produrre effetti significativi sui risultati aziendali. In particolare si fa riferimento a rischi di natura finanziaria, rischi legati all'operatività e la continuità del business, e rischi strategici legati all'evoluzione del contesto normativo e regolatorio.
Autostrade per l'Italia ritiene fondamentale mitigare l'esposizione a tali rischi, e pertanto svolge con i Responsabili delle strutture aziendali e la Struttura Risk Officer specifiche attività di analisi, valutazione, gestione e monitoraggio degli stessi. L'attività di Risk Management è un processo continuativo di analisi e valutazione dei rischi generati o subiti derivanti dall'attività d'impresa.
Lo scopo è indirizzare le decisioni della Società in conseguenza della propensione al rischio (documento di Risk Appetite approvato a Maggio 2019).
Nel corso del 2019 il top management della Società ha deciso di avviare un progetto di evoluzione del processo di risk management (supportato da Società specializzata a livello internazionale nella gestione dei rischi aziendali tipici del settore autostradale e sistemi di trasporto) finalizzato:

- all'upgrade del sistema di analisi e valutazione dei rischi, mediante l'adozione di una nuova metodologia di Enterprise Risk Management;
- al miglioramento del grado di consapevolezza dei Risk Owner, mediante l'attuazione di sessioni di coaching manageriale ad hoc.

Di seguito sono riportate le aree di rischio identificate in ASPI nel corso del 2019.

Principali rischi di Autostrade per l'Italia

Rischi strategici legati all'evoluzione del contesto normativo e regolatorio

Il mercato e il business nel quale ASPI è presente, sono interessati da un rapporto regolatorio con il Concedente il cui possibile cambiamento delle regole di funzionamento potrebbe determinare effetti negativi sull'andamento della gestione e sui risultati aziendali.

Rischi strategici	Fattori di rischio	Azioni di mitigazione	Impatti
Regolatorio	- ASPI opera in un contesto fortemente regolamentato dove il rapporto regolatorio con l'Ente Concedente assume un ruolo strategico	- ASPI presidia i rapporti con il Concedente intensificando i rapporti con gli organismi di governo e regolazione - ASPI adotta un approccio di trasparenza, collaborazione e proattività nell'affrontare fonti di instabilità nell'assetto regolatorio - Le funzioni legali della Società analizzano le controversie e i contenziosi in corso, al fine di ridurne il grado di rischio e limitarne pertanto i conseguenti impatti (sia di natura economica che legale)	Il cambiamento delle regole di funzionamento poste alla base del rapporto regolatorio potrebbe avere un impatto significativo sull'operatività, i risultati economici e l'equilibrio finanziario della Società. In particolare, laddove, la Società non sia in grado di conservare la titolarità della Concessione (ovvero al momento del rinnovo/revisione, le condizioni della nuova concessione risultino meno favorevoli di quelle attuali, potrebbero determinarsi effetti negativi sul mantenimento del rapporto concessorio, nonché sul valore di iscrizione delle attività a livello patrimoniale, e sulla situazione economica

Rischi operativi	Fattori di rischio	Azioni di mitigazione	Impatti
Gestione della rete in esercizio/manutenzione (conservativa ed evolutiva) delle infrastrutture	- L'articolazione infrastrutturale degli oltre 3.000 km della rete ASPI e la relativa gestione per il regolare esercizio della circolazione autostradale espongono la Società a circostanze impreviste che possono avere dei risvolti negativi su asset (infrastrutture e mezzi)	- La Società si assicura di adottare soluzioni tecniche e organizzative allocando risorse adeguate al mantenimento della sicurezza di infrastrutture e mezzi nell'ambito della circolazione autostradale - La Società pone massima attenzione sui temi di sicurezza. Nel corso del 2019 ASPI, a seguito di una gara pubblica, ha affidato all'ATI (Associazione Temporanea di Imprese) composto da Proger Spa, Bureau Veritas Nexta Srl, Tecno Piemonte SpA, Tecno Lab Srl le attività di sorveglianza delle principali infrastrutture della rete autostradale in gestione[1] - ISO 9001 - Sistema di Gestione per la Qualità (Progettazione e gestione dei principali servizi per l'esercizio autostradale)	- Il mantenimento delle migliori condizioni di esercizio e di sicurezza dell'asset autostradale, nonché il relativo potenziamento (risanamento, adeguamento e ammodernamento infrastrutture), possono avere un impatto su investimenti e (eventuali) fondi ad hoc

Rischi operativi	Fattori di rischio	Azioni di mitigazione	Impatti
Gestione operativa dei luoghi di lavoro	- La Società, per il business che la caratterizza, è esposta a rischi connessi alla gestione del personale e dei luoghi di lavoro	- La salute e la sicurezza dei luoghi di lavoro sono un obiettivo primario per ASPI. Il sistema di procedure ed istruzioni operative (definite ed adottate ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 81/08) è volto a contenere gli effetti negativi causati dagli incidenti - ISO 39001 - Sistema di Gestione per la Sicurezza Autostradale - BS OHSAS 18001[2] - Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro	- La scelta della Società di garantire le migliori condizioni in assoluto in termini di gestione del personale e sicurezza dei luoghi di lavoro migliorando la performance di riduzione degli infortuni (mediante l'adozione di apparati e software di ultima generazione, erogazione di formazione ed organizzazione di eventi di sensibilizzazione, ecc.), possono avere impatti in termini di investimenti
Attacchi cyber	- La complessità organizzativa della Società e la numerosità degli ambienti da cui è caratterizzata (dati (rif. dati di traffico, informazioni sulla mobilità, bilancio) le persone, gli asset) espongono ASPI al blocco dei propri sistemi e/o attacchi di natura cyber	- La Società ha adottato standard e policy di sicurezza in ambito IT volte a garantire il corretto funzionamento dei sistemi e la sicurezza informatica (rif. piani di sicurezza, e piano di disaster recovery e business continuity) - Presenza di un Security Operation Center (SOC) - ISO 27001 - Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni	- L'esposizione ad attacchi di natura cyber potrebbe compromettere l'operatività del business con potenziale impatto negativo sui risultati della Società
Cambiamento climatico	- Eventi metereologici estremi e disastri naturali espongono la Società al rischio di danni ad asset e infrastrutture, con la conseguente possibilità di prolungata indisponibilità degli asset coinvolt	- La Società monitora il rischio derivante da eventi atmosferici al fine di anticiparli per poter attuare necessari interventi manutentivi laddove necessario - In caso di eventi atmosferici estremi la Società attua, in base alle procedure di emergenza, tutte le operazioni volte a garantire la salvaguardia dell'utenza - ISO 14001 - Sistema di Gestione Ambientale	- Gli effetti derivanti da eventi atmosferici estremi potrebbero avere ripercussioni sugli accantonamenti / costi legati agli interventi manutentivi alla vita utile degli asset, nonché sull'operatività delle tratte autostradali

(1) L'ATI, costituito da alcune delle più importanti società di ingegneria attive nel settore dei monitoraggi e della certificazione di infrastrutture e materiali, svolgerà il proprio incarico fino all'aggiudicazione della gara europea già bandita da ASPI per tale tipologia di attività e la cui conclusione è prevista entro la fine del prossimo anno. Il nuovo raggruppamento opererà in piena sinergia con la nuova piattaforma digitale per il monitoraggio in tempo reale di ponti e viadotti che ASPI sta sviluppando insieme IBM e la cui sperimentazione è iniziata a fine 2019 su alcuni viadotti della rete ASPI (il Bisagno, sull'autostrada A12 in Liguria, il Romano e il Corvi, entrambi sull'autostrada A16 in Puglia), e con l'obiettivo di coprire tutte le 1.943 opere d'arte della rete entro fine 2020.
(2) La Società ha reso la documentazione aziendale in ambito conforme allo standard internazionale ISO 45001 - Occupational health and safety management systems.

Rischi legati all'operatività e alla continuità del business

Autostrade per l'Italia, data la specificità del business ha identificato e gestisce rischi legati all'operatività e alla continuità del business che, se non opportunamente presidiati possono esporre la Società alla business interruption e agli effetti che ne conseguono. Essi includono rischi relativi alla gestione della rete in esercizio (ivi inclusa la manutenzione conservativa ed evolutiva delle infrastrutture), alla gestione di potenziali attacchi di natura cyber, e rischi connessi al cambiamento climatico.

Rischi di natura finanziaria

ASPI è esposta a diversi rischi legati alla gestione finanziaria che, se non opportunamente mitigati possono direttamente influenzarne il risultato. Si rinvia a quanto illustrato nel capitolo dell'"Andamento Economico-Finanziario del Gruppo" e nella nota n. 9.2 "Gestione dei rischi finanziari" inclusa nella sezione 3 "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019".

Rischi di compliance

ASPI è esposta a diversi rischi legati alla violazione di leggi e/o regolamenti (statuti, Codice Etico, Codice di Autodisciplina, ecc.)

Rischi di compliance	Fattori di rischio	Azioni di mitigazione	Impatti
Norme e regolamenti	- La Società è interessata ad un costante adeguamento dovuto alle tanto prolifiche quanto complesse novità normative (es. Codice degli Appalti, GDPR, ecc.)	La Società uniforma i comportamenti secondo l'interpretazione "sostanziale" delle leggi e delle normative di riferimento, assicurando sempre la soluzione più efficiente per la collettività	- La violazione delle norme e dei regolamenti può comportare l'avvio di procedimenti penali, civili e amministrativi (con conseguenti sanzioni), nonché danni patrimoniali, economici e/o reputazionali che possono avere riflessi negativi sull'operatività della Società
Eticità	- Dipendenti/fornitori/ partner della Società potrebbero compiere azioni in violazione dei principi etici di Gruppo (es. corruzione, discriminazione, conflitti di interesse, ecc.)	- Codice Etico di Gruppo Atlantia - Codice di Condotta di Gruppo Atlantia - Policy Anticorruzione del Gruppo Atlantia - Whistleblowing Policy del Gruppo Atlantia - Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D. Lgs. 231/01 - ISO 37001 - Sistema di Gestione per la prevenzione della Corruzione	- Azioni a lesione dei principi etici di Gruppo possono scaturire danni di immagine nei confronti della Società

2.11

Rapporti con parti correlate

Con riferimento ai rapporti con parti correlate, si rinvia alla nota n. 10.5 del Bilancio consolidato e alla nota 9.3 del Bilancio d'esercizio di Autostrade per l'Italia.

2.12

Eventi significativi in ambito regolatorio

Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova

In data 14 agosto 2018 si è verificato, per cause non ancora accertate alla data di approvazione della presente relazione, il tragico crollo di una sezione del viadotto Polcevera sulla A10 Genova- Ventimiglia. Nel seguito sono illustrate alcune implicazioni derivanti dall'evento, in ambito legale e concessorio.

Interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti circa il procedimento di contestazione di grave inadempimento e la eventuale soluzione negoziale dello stesso

Con riferimento al procedimento di grave inadempimento avviato dal MIT con lettera del 16 agosto 2018, Autostrade per l'Italia ha subito fornito le proprie contestazioni e controdeduzioni in data 31 agosto 2018. Sono poi seguite varie comunicazioni tra il MIT e Autostrade per l'Italia, nelle quali ciascuna delle parti ha ribadito le rispettive posizioni. Fra queste, il 3 maggio 2019 Autostrade per l'Italia ha presentato un articolato documento nel quale ha ulteriormente controdedotto rispetto a quanto già rappresentato nella lettera inviata in data 31 agosto 2018, fornendo puntuale riscontro alle richieste di chiarimenti formulate dal MIT, ribadendo la correttezza del proprio operato e reiterando le riserve ed eccezioni già rappresentate in merito al procedimento di contestazione di grave inadempimento avviato dal Concedente. Autostrade per l'Italia si è resa disponibile ad ulteriori approfondimenti che fossero stati richiesti.

Con ricorso al TAR Lazio del 4 giugno 2019, Autostrade per l'Italia ha promosso, a fini puramente cautelativi, un contenzioso contro il MIT avverso la nota del 5 aprile 2019 con la quale il Ministero, nell'ambito della contestazione di grave inadempimento, ha ipotizzato anche la nullità dell'art. 9-bis c.1 della Convenzione Unica, nella parte relativa all'indennizzo.

In data 2 luglio 2019, a seguito di istanza d'accesso, Autostrade per l'Italia ha ricevuto dal Concedente copia del parere reso dal Gruppo di Lavoro Interistituzionale istituito presso il Gabinetto del MIT. Detto parere, da un lato, ritiene sussistente un "grave inadempimento" della Società, e più precisamente afferma una presunta violazione degli obblighi di custodia e

restituzione in capo alla stessa, ma, dall'altro, evidenzia i rischi per il Concedente derivanti da un contenzioso con la Società, nonché l'obbligo di indennizzo/risarcimento a carico dell'erario di "importo particolarmente elevato". Tale parere conclude segnalando l'opportunità di cercare una soluzione negoziale del procedimento di contestazione di grave inadempimento.

Appresi i contenuti del parere del Gruppo di Lavoro Interistituzionale, con lettera del 5 luglio 2019 Autostrade per l'Italia ha contestato le apodittiche affermazioni ivi contenute circa un asserito grave inadempimento della Società, e, nel contempo, ha proposto l'avvio di una interlocuzione con i rappresentanti del MIT, del MEF e della Presidenza del Consiglio dei Ministri, volta a verificare, senza riconoscimento alcuno, la sussistenza dei presupposti per una soluzione negoziale del procedimento di contestazione di grave inadempimento.

A far data da luglio 2019 le interlocuzioni tra le parti sono proseguite senza soluzione di continuità, con numerosi incontri fra i rispettivi rappresentanti, nonché invio di lettere e proposte.

Con lettera del 28 novembre 2019 la Società, all'esito di tali incontri, pur confermando le contestazioni agli addebiti a lei mossi nell'ambito del procedimento, ha inviato al Concedente una prima proposta, finalizzata ad individuare una soluzione concordata. Sempre nella citata lettera del 28 novembre 2019 Autostrade per l'Italia ha manifestato la disponibilità a sviluppare il confronto istituzionale in merito ad una possibile concordata applicazione, secondo principi di ragionevolezza, delle Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

A seguito di anticipazioni riportate da organi di informazione specializzati circa possibili interventi legislativi sulla disciplina convenzionale vigente, Autostrade per l'Italia ha inviato, in data 22 dicembre 2019, una nota al MIT e per conoscenza alla Presidenza del Consiglio dei Ministri segnalando che ove si fosse effettivamente verificata tale evenienza si sarebbero potuti determinare gli effetti risolutivi regolati dalla medesima convenzione.

Il MIT, con lettera del 22 gennaio 2020, ha comunicato ad Autostrade per l'Italia che la proposta di cui alla lettera del 28 novembre 2019 presentava numerosi profili di criticità tali da non poterne consentire l'accoglimento. Pertanto, il MIT, con la medesima lettera convocava la Società al fine di fornire i dovuti chiarimenti e consentire di integrare la proposta.

A seguito di successive interlocuzioni con i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autostrade per l'Italia, con lettera del 5 marzo 2020, ha inviato una nuova proposta con la quale - pur confermando le contestazioni agli addebiti mossi - ha ribadito la propria volontà, condivisa da Atlantia, di individuare una soluzione concordata della controversia.

In particolare, Autostrade per l'Italia ha rappresentato la propria disponibilità:

- ad una riformulazione dell'art. 9 della Convenzione che, da una parte, preveda una chiara definizione dell'inadempimento grave e, dall'altro, ne disciplini le conseguenze in coerenza con le disposizioni contenute in analoghe convenzioni concluse con importanti operatori infrastrutturali italiani;

- ad assumere impegni economici per un importo complessivo di 2.900 milioni di euro, come di seguito dettagliata:

a) 1.500 milioni di euro da destinarsi a: (i) iniziative finalizzate a contribuire allo sviluppo del Paese, consistenti in riduzioni tariffarie da applicarsi sulle tratte autostradali interessate dal piano di interventi previsto nel prossimo quinquennio; (ii) misure a favore dei pendolari, mediante la liberalizzazione dei pedaggi della tratta cittadina di Genova delle autostrade A7, A10 e A12, nonché (iii) ulteriori contributi allo sviluppo infrastrutturale del Paese, da impiegarsi per la realizzazione di progetti di potenziamento della rete autostradale di Autostrade per l'Italia e/o delle sue controllate;

b) iniziative finalizzate ad elevare gli standard manutentivi, ed in particolare con l'impegno a realizzare un piano di manutenzioni evolutive nel periodo 2019-2023 per un importo di 2 miliardi di euro, con un incremento di 700 milioni di euro rispetto al piano economico presentato da Autostrade per l'Italia nel giugno del 2018, incremento interamente a carico della Società;

c) la messa a disposizione del Commissario Straordinario - fermo l'impegno già assunto di sostenere i costi complessivi, inclusivi degli oneri accessori, per la realizzazione del nuovo Ponte sul Polcevera, che ammonta a circa 600 milioni di euro interamente a proprio carico – di ulteriori 100 milioni di euro per eventuali extracosti di costruzione. In tale ambito e con la riconsegna dell'opera ricostruita ad Autostrade per l'Italia, quest'ultima rinuncerà ai ricorsi presentati avverso il c.d. decreto Genova;

- a porre in essere, per il rilancio del Paese, un volume di investimenti di 14,5 miliardi di euro, con un incremento di 4 miliardi di euro rispetto alla proposta di piano finanziario presentata a giugno 2018, confermando, in tale contesto, la propria disponibilità a rivedere il progetto della Gronda di Genova ai fini di una sua ottimizzazione;

- ad assumere ulteriori impegni in termini di condivisione di piani di verifiche e interventi per la risoluzione delle principali tematiche aperte, di esecuzione delle attività di valutazione e controllo delle tratte autostradali;

- a presentare entro il 30 marzo 2020 il piano finanziario redatto secondo il modello dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, confrontandone i contenuti entro il 31 luglio 2020 ai fini di una sua applicazione condivisa, fermo rimanendo che in difetto di accordo Autostrade per l'Italia potrà agire per la tutela dei propri diritti, ma gestirà in continuità la Convenzione, applicando, temporaneamente e con riserva, l'aumento tariffario dell'1,93% prospettato dal Concedente, che la stessa Autostrade per l'Italia ritiene non coerente con i principi applicativi dello stesso modello dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, rettificandolo al volume effettivo di investimenti concordati, fino alla definizione giudiziale del regime tariffario applicabile e della relativa misura.

Nell'ambito delle interlocuzioni in corso Autostrade per l'Italia ha rappresentato al MIT come il momento estremamente complesso per il Paese - dovuto anche all'emergenza sanitaria venutasi a determinare per la diffusione della pandemia di COVID-19 e all'applicazione delle conseguenti misure straordinarie per contenerne la diffusione - abbia aggravato la situazione di grave incertezza già determinatasi a seguito dall'entrata in vigore dell'art 35 del D.L. Milleproroghe. In particolare, Autostrade per l'Italia, nel rappresentare che tale situazione ha contribuito a rendere ancora più complessa la situazione, ha rinnovato la propria disponibilità ad un incontro per trovare una soluzione concordata del procedimento in corso nonché consentire, in questo momento difficilissimo per il Paese, il superamento delle criticità sopra illustrate.

A seguito di ulteriori confronti con i rappresentanti del MIT, Autostrade per l'Italia ha inviato in data 6 aprile 2020 una lettera al Ministro, nella quale sono stati riepilogati i termini rappresentati dal MIT per addivenire alla conclusione del procedimento di contestazione di grave inadempimento, senza pervenire al provvedimento di decadenza della concessione. In sintesi:

- per quanto riguarda gli aspetti di natura economica, la richiesta del Ministero è di rivedere in aumento l'importo di cui alla proposta del 5 marzo 2020 considerando una equilibrata ripartizione dell'intera somma nel periodo concessorio;

- per quanto riguarda la clausola convenzionale che disciplina l'ipotesi di grave inadempimento, la richiesta è di individuare gli "eventi catastrofali" futuri imputabili alla Concessionaria, limitatamente ai quali si applicherebbe quanto previsto dall'Art. 35 del D.L. Milleproroghe in caso di responsabilità accertata della Concessionaria stessa;

- per quanto riguarda infine il modello tariffario di cui alle Delibere dell'Autorità di Regolazione la richiesta è di accettare l'impianto deliberato dall'ART in materia tariffaria, con conseguente rinuncia ai ricorsi presentati in materia.

La Società ha chiesto quindi un incontro per consolidare un testo finale del possibile accordo da sottoporre agli organi deliberanti, facendo nel contempo presente che avrebbe presentato, in largo anticipo rispetto ai termini prorogati, il piano economico finanziario elaborato, pur con tutte le riserve del caso, secondo le modalità richieste dalla Delibera 71/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Pur nell'avverso scenario sopra illustrato, in data 8 aprile 2020 Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente l'aggiornamento del piano economico finanziario per il periodo 2020 – 2024, auspicando la contestuale definizione di un quadro regolamentare e convenzionale certo ed efficace. La Società ha peraltro rappresentato che la presentazione del piano economico finanziario non può costituire accettazione delle previsioni normative, delle Delibere dell'Autorità di Regolazione dei trasporti e dei provvedimenti relativi al nuovo modello tariffario, tutti oggetto di impugnativa avanti l'Autorità Giudiziaria che non si intendono in questa fase rinunciati. Autostrade per l'Italia ha quindi concluso auspicando un leale e costruttivo confronto sul piano economico aggiornato, con una ragionevole applicazione delle delibere dell'Autorità.
Nella medesima giornata dell' 8 aprile 2020 Atlantia ed ASPI hanno inviato ai rappresentanti del Governo una richiesta di attivazione di un tavolo di confronto decisorio.
Con lettera del 21 aprile 2020 il Concedente ha fornito un primo riscontro alla proposta di aggiornamento del piano finanziario, formulando alcune richieste di integrazione.

Ricorsi della Società dinanzi al TAR Liguria avverso i provvedimenti adottati dal Commissario Straordinario ai sensi del decreto legge 109/2018

Tra dicembre 2018 e gennaio 2019 Autostrade per l'Italia ha instaurato un contenzioso avverso i provvedimenti adottati dal Commissario Straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (nel seguito anche Ponte) aventi ad oggetto, in particolare, la: (i) procedura di affidamento dei lavori di demolizione e ricostruzione del viadotto; (ii) procedura di affidamento della direzione lavori e attività connesse; (iii) richiesta del Commissario Straordinario di consegna dei tronchi autostradali funzionalmente connessi ai lavori di ricostruzione del viadotto; (iv) richiesta del Commissario Straordinario delle somme relative alla ricostruzione e demolizione del viadotto. Detti provvedimenti si fondano sul decreto legge 109/2018, del quale la Società ha contestato l'illegittimità comunitaria e costituzionale, sotto molteplici profili.
A seguito dell'udienza del 22 maggio 2019, il TAR Liguria, con quattro ordinanze pubblicate il 6 dicembre 2019, ritenendo rilevanti e non manifestamente infondate le questioni di legittimità costituzionale sollevate da Autostrade per l'Italia, ha sollevato la questione pregiudiziale dinanzi alla Corte Costituzionale.
Il TAR ha rilevato, anzitutto, come con le norme censurate il legislatore sia intervenuto, senza alcuna valida motivazione, nell'ambito del rapporto convenzionale di cui era ed è ancora parte la Società *"incidendo autoritativamente sull'obbligo/diritto di quest'ultima di porre in essere*

qualunque attività relativa alla demolizione e ricostruzione del ponte". Rapporto convenzionale nell'ambito del quale il TAR riconosce che le parti (Concedente e Concessionario) *"si pongono in una situazione di parità negoziale"*.
Inoltre, il TAR ha acclarato che *"l'obbligo di mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse attraverso la manutenzione e riparazione tempestiva delle stesse concerne qualsiasi ipotesi di riparazione attinente, si badi bene, all'intera infrastruttura, non al solo viadotto Polcevera che, rispetto all'estensione del tratto viario in concessione, in se considerata è una minima parte... Sussistendo, quindi, l'obbligo a carico di AUTOSTRADE PER L'ITALIA, deve ritenersi sussistente anche il diritto in capo alla stessa di adempiere all'obbligo medesimo, ciò tenuto conto della particolare rilevanza, anche non patrimoniale (in termini ad es. di credibilità professionale) che l'adempimento di tali prestazioni assume in relazione alla stessa sfera giuridica del soggetto debitore"*.
Il TAR ha rilevato, poi, come le misure escludenti adottate nei confronti di Autostrade per l'Italia siano state adottate in assenza di alcuna idonea e compiuta istruttoria e non si fondino su alcuna presunta responsabilità della Società per il crollo del viadotto del Polcevera, *"non accertata, nemmeno in via latamente indiziaria"*. Le norme censurate si fondano, bensì *"sul solo sospetto"* e *"su un assunto ipotetico e perplesso"* in quanto, come correttamente affermato dal giudice, la sussistenza di una presunta responsabilità della Società *"non [è] stata accertata in alcuna sede, così come non [sono] state escluse eventuali responsabilità di altri soggetti in relazione alla causazione dell'evento"*.
Il TAR ha rilevato, inoltre, la natura *"punitiva"* e sanzionatoria delle norme censurate evidenziando come le stesse incidano sui diritti espressamente riconosciuti alla Società dalla convenzione di concessione e comportino un'ingiustificata restrizione della libertà di iniziativa economica della Società stessa, senza di contro arrecare *"apprezzabili utilità alle attività del Commissario straordinario"* e all'interesse pubblico alla celere ricostruzione dell'infrastruttura.
In assenza di accertamenti atti a dimostrare la responsabilità dell'evento in capo alla Società, le norme sono state ritenute, dunque, non giustificate *"dall'esigenza di tutelare interessi di rango costituzionale"*.
Il TAR ha evidenziato l'irragionevolezza e il difetto di proporzionalità della norma che, *"da un lato priva il debitore dell'obbligo diritto di adempiere alla prestazione dovuta, senza che nel frattempo sia stato accertato, quanto meno in via cautelare e indiziaria e anche solo in via amministrativa, un eventuale inadempimento, e, dall'altro, gli impone di sostenere il pagamento dei costi per le medesime opere, peraltro da altri determinati. Ciò a fortiori, tenendo sempre conto delle garanzie previste dagli artt. 8, 9 e 9bis della Convenzione"*.
In tema di inadempimento, il TAR ha stabilito che, secondo quanto previsto dalla Convenzione, è necessario rispettare le previsioni procedimentali ivi contenute che, in particolare, stabiliscono la necessità di un previo accertamento da parte del Concedente del grave inadempimento del Concessionario, assegnando un termine per adempiere (art. 8) e solo in caso di perdurante inadempimento, la possibilità da parte del Concedente di attivare il procedimento di decadenza dalla Concessione (art. 9), nell'ambito del quale il Concessionario, a seguito delle diffide del Concedente, ha comunque la possibilità di adempiere. *"Quindi"*, secondo il TAR, *"non basta neppure il perdurare dell'inadempimento, ma occorre che il Concedente instauri un procedimento amministrativo (l'invio di una diffida ad adempiere), nell'ambito del quale il Concessionario può esercitare i diritti di cui all'art. 10 della legge 241/90, con ulteriore diffida ad adempiere e solo nel caso di ulteriore inadempimento entro il termine indicato e comunque non inferiore a 60 giorni, è possibile, alle condizioni sopra indicate, l'emissione del provvedimento di decadenza della concessione"*.
Il TAR ha rilevato, infine, come nemmeno presunte esigenze cautelari avrebbero potuto giustificare l'adozione delle norme censurate, in quanto sarebbe stato in ogni caso necessario un accertamento di responsabilità *"operato dagli organi giudiziari a ciò legittimati e previo idoneo processo"* o, quantomeno, *"l'utilizzo di un modulo procedimentale idoneo a garantire il diritto di difesa e un effettivo contraddittorio"*, come impongono i principi costituzionali di cui agli artt. 24 e 111 della Costituzione.
Sotto altro profilo, il TAR ha affermato che *"non è possibile evincere dalle disposizioni contestate la ragione per cui l'interesse pubblico alla più celere ricostruzione dell'infrastruttura, enunciato nel preambolo del d.l. n. 109/2018, sarebbe stato meglio tutelato sottraendo la competenza del ripristino all'attuale concessionaria, anziché consentendo a quest'ultima di provvedervi nell'ambito degli obblighi previsti dalla convenzione unica*".
Successivamente, in data 5 gennaio 2020, le Amministrazioni resistenti – Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Commissario Straordinario per la Ricostruzione - hanno impugnato le ordinanze del TAR Liguria davanti al Consiglio di Stato.
I ricorsi in appello sono stati proposti limitatamente ai capi delle ordinanze che statuiscono sulle questioni pregiudiziali proposte dalle Amministrazioni citate, mentre non vengono svolti rilievi relativamente alla rimessione alla Corte Costituzionale delle questioni di legittimità costituzionale sollevate da Autostrade per l'Italia. Autostrade per l'Italia si è costituita in giudizio dinanzi al Consiglio di Stato con atto depositato in data 17 marzo 2020.
Le ordinanze del TAR Liguria sono state pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale del 1 aprile 2020 e Autostrade per l'Italia ha depositato memoria di costituzione nel giudizio innanzi la Corte Costituzionale.

Decreto legge n. 162 del 30.12.2019 c.d. Decreto Milleproroghe

In data 31 dicembre 2019, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto legge n. 162 del 30.12.2019 c.d. Decreto Milleproroghe, successivamente convertito in legge 28 febbraio 2020 n. 8. Il decreto legge ha introdotto disposizioni che hanno un impatto diretto sulle concessionarie autostradali, modificando le previsioni delle convenzioni vigenti.

In particolare, l'art. 13 ha previsto, per i concessionari il cui periodo regolatorio fosse scaduto alla sua entrata in vigore, il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti secondo le delibere dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti. Nelle specifico, il comma 3, ha stabilito che *"Per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 è perfezionato entro e non oltre il 31 luglio 2020"*.

L'art. 35, invece, ha introdotto una nuova disciplina relativa all'estinzione del rapporto concessorio per inadempimento del Concessionario, prevedendo, fra l'altro: da un lato, nelle more della gara per il riaffidamento delle concessioni, la facoltà di una gestione provvisoria della concessione da parte di Anas; dall'altro, la previsione di criteri di calcolo dell'indennizzo dovuto al concessionario, in caso di estinzione anticipata della concessione per inadempimento dello stesso, che condurrebbero ad un importo notevolmente inferiore rispetto a quanto previsto nella Convenzione Unica. Nello specifico, l'art. 35 ha stabilito che *"In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'articolo 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio, ed è fatta salva la possibilità per ANAS S.p.a., ai fini dello svolgimento delle attività di cui al primo periodo, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinati l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad ANAS S.p.a.. Qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario si applica l'articolo 176, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposto alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato articolo 176, comma 4, lettera a)."*.

Autostrade per l'Italia ha chiesto ad autorevoli studiosi di diritto comunitario e costituzionale, nonché a professionisti di riconosciuta esperienza, pareri in ordine alla legittimità o meno delle disposizioni di cui agli artt. 13 e 35 del Decreto Milleproroghe, nonché in ordine alla validità e vigenza delle clausole convenzionali difformi dalle anzidette disposizioni (che il Decreto Milleproroghe qualifica come "nulle"), con particolare riferimento alla clausola che disciplina la decadenza della concessione per inadempimento del Concessionario e il relativo indennizzo dovuto alla Concessionaria. Tutti i pareri acquisiti dalla Società hanno concordemente confermato che le disposizioni di cui sopra risultano illegittime sotto molteplici profili, in quanto, fra l'altro, in contrasto con i principi comunitari di certezza del diritto (*"pacta sunt servanda"*) e del legittimo affidamento, nonché con i principi costituzionali con riguardo, tra gli altri, agli artt. 3 (ragionevolezza), 41 (libertà di impresa) e 43 (divieto di misure espropriative in assenza di utilità generale e senza indennizzo), nonché 102 e 104 (esercizio della funzione giurisdizionale) della Costituzione.

Relativamente all'art. 13 del Decreto Milleproroghe, le suddette questioni di contrasto con l'ordinamento comunitario e costituzionale sono state sollevate dalla Società nei ricorsi presentati avanti il TAR Lazio avverso i provvedimenti attuativi della medesima norma.

Relativamente all'art. 35 del Decreto Milleproroghe, è stata proposta autonoma azione avanti al TAR Lazio per accertare la validità e vigenza degli articoli 8, 9 e 9bis della Convenzione, più ampiamente descritto nel successivo paragrafo.

In funzione degli sviluppi: (i) delle interlocuzioni con il MIT, il MEF e la Presidenza del Consiglio dei Ministri e (ii) del quadro normativo e/o regolamentare, anche avuto riguardo all'eventuale esito dei ricorsi promossi che interessano le norme contenute nel Decreto Milleproroghe, la Società avrà comunque la facoltà di avvalersi di tutti gli strumenti convenzionali a tutela, come confermato dai pareri resi dai propri consulenti.

Azione di accertamento avanti il TAR Lazio della validità e vigenza degli articoli 8, 9 e 9bis della Convenzione

A seguito della approvazione della legge di conversione del Decreto Milleproroghe, Autostrade per l'Italia ha presentato ricorso avanti il TAR Lazio per l'accertamento - previa disapplicazione dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe o previa rimessione delle questioni interpretative del diritto europeo e delle questioni incidentali di legittimità costituzionale - della validità e vigenza degli artt. 8, 9 e 9bis della Convenzione Unica regolatrice della concessione di Autostrade per l'Italia.
Nel ricorso si chiede al Tribunale di accertare la validità e la vigenza degli art. 8,9 e 9bis, previa disapplicazione dell'art. 35, per contrasto con le norme del Trattato UE (certezza del diritto e del legittimo affidamento), della Carta dei diritti fondamentali dell'UE (diritto della proprietà), nonché con numerose norme costituzionali. In via subordinata rispetto alla istanza di diretta disapplicazione del diritto nazionale contrastante con il diritto UE, nel ricorso si chiede:

- di rimettere alla Corte di Giustizia dell'UE questione pregiudiziale per stabilire se gli articoli del Trattato UE ostino all'applicazione dell'art. 35. ;

- di accertare la validità e vigenza degli art. 8,9 e 9bis, previa sottoposizione di questione di legittimità costituzionale dell'art. 35 con riferimento in particolare all'art. 77 (difetto del requisito di omogeneità), all'art. 3 (certezza del diritto e legittimo affidamento) ed all'art. 43 (diritto e tutela della proprietà).

In data 3 aprile 2020 la Società ha depositato istanza di prelievo del ricorso e di fissazione sollecita dell'udienza di discussione.
Alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria annuale il giudizio è pendente.

Indagine della Procura di Genova

A seguito del già riferito crollo di una sezione del Viadotto Polcevera, è stato incardinato un procedimento penale innanzi al Tribunale di Genova con l'iscrizione nel registro di n. 39, tra dirigenti e funzionari della Direzione Generale di Roma e della Direzione di Tronco competente di Genova, per i reati previsti e puniti dagli artt.: 449-434 c.p. (*"crollo colposo di costruzioni"*); 449-432 c.p. (*"attentato alla sicurezza dei trasporti aggravato dal disastro"*); 589-bis, co. 1, c.p. (*"omicidio stradale colposo"*); 590-bis, co. 1, c.p. ("*lesioni personali stradali gravi o gravissime"*); 589, co. 1, 2 e 3 c.p. (*"omicidio colposo plurimo con violazione della normativa in materia antinfortunistica"*); 590, co. 1, 3 e 4 c.p. (*"lesioni colpose plurime con violazione della normativa in materia antinfortunistica"*). Inoltre, a tre Dirigenti di Autostrade per l'Italia è stata successivamente contestata l'ipotesi di reato di cui agli artt. 110 e 479 del codice penale (*"falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici"*).
Nello stesso procedimento, risulta, altresì, indagata Autostrade per l'Italia ai sensi dell'art. 25- septies del D.Lgs. n. 231/2001, rubricato *"Omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro"*.
Sono stati disposti dal GIP due incidenti probatori.
Il primo, volto ad accertare lo stato dei luoghi e delle cose al momento del crollo, si è concluso con il deposito da parte dei periti del primo elaborato lo scorso 31 luglio, cui è seguita l'udienza del 20 settembre 2019 per l'esame dello stesso.
Avuto, invece, riguardo al secondo incidente probatorio, il cui scopo è quello di accertare le cause che hanno provocato il crollo, in data 9 dicembre 2019 il Gip ha accolto una prima richiesta di proroga del deposito dell'elaborato tecnico avanzata dai periti, disponendone il rinvio al successivo 14 marzo e fissando la relativa udienza di discussione al 22 aprile 2020. Con successiva ordinanza, emessa in seguito all'entrata in vigore del D.L. 8 marzo 2020 n. 11 *"Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria"*, Il GIP ha (i) accolto una nuova richiesta di proroga avanzata dai Periti fissando il termine ultimo per il deposito del loro elaborato al prossimo 14 giugno 2020; (ii) rinviato l'udienza del 22 aprile 2020 a quella già calendarizzata del prossimo 18 maggio 2020 per il solo conferimento dell'incarico e relativo giuramento di un nuovo membro del collegio peritale.

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

Nell'ambito di un secondo procedimento istruito dalla Procura di Genova per una serie di ipotesi di falso in relazione alla materiale predisposizione dei report di sorveglianza aventi ad oggetto alcuni ponti e viadotti della rete di Autostrade per l'Italia, risultano, tra gli altri, indagati quattro dirigenti e un dipendente della stessa Società.
Secondo l'accusa, alcuni report predisposti dai tecnici responsabili dei collaudi, dei controlli e delle progettazioni sarebbero stati redatti impropriamente al fine di far apparire le condizioni manutentive dei viadotti migliori di quelle reali.
I reati contestati sono quelli previsti dagli artt. 81, 110 e 479 c.p. (concorso continuato in "falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici"). Nel mese di settembre 2019, il GIP ha emesso un'ordinanza applicativa di una misura cautelare personale (arresti domiciliari) e di una misura interdittiva (sospensione dall'esercizio dell'attività lavorativa per un periodo di 12 mesi) nei confronti, tra gli altri, di due dei predetti dirigenti di Autostrade per l'Italia.
Avverso le suddette misure, i legali degli indagati hanno proposto riesame, all'esito del quale lamisura degli arresti domiciliari è stata sostituita con quella della sospensione dall'esercizio di un pubblico servizio per la durata di un anno ed il divieto di esercitare attività professionale analoga a quella svolta sempre per la durata di un anno, mentre è stata confermata quella interdittiva che, a seguito del successivo rigetto del ricorso per Cassazione, è divenuta esecutiva.
La Società, una volta avuta contezza dei provvedimenti interdittivi, ha tempestivamente avviato nei confronti dei quattro dirigenti indagati un procedimento disciplinare che ha poi portato al licenziamento di tre di questi ed alla sospensione dell'esercizio dell'attività lavorativa per uno.

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

In data 10 dicembre 2019 la Guardia di Finanza di Genova ha effettuato plurimi accessi presso le sedi di Genova e di Roma di Autostrade per l'Italia e di alcune società del Gruppo, al fine di sequestrare documentazione tecnica (i.e., progetti, relazione di calcolo, certificazioni di collaudo) e organizzativa (i.e. ordini di servizio e articolazioni organizzative succedutesi dal 2013 ad oggi) in merito all'installazione e manutenzione di barriere antirumore modello «Integautos».
Il nuovo filone di inchiesta vede coinvolti in qualità di indagati quattro dirigenti di Autostrade per l'Italia S.p.A., per i reati di cui agli artt. 110 (concorso di persone nel reato), 81 (reato continuato), 356 (frode nelle pubbliche forniture) e 432 (attentato alla sicurezza dei trasporti) c.p.
Secondo il teorema accusatorio, le predette barriere sarebbero pericolose perché a rischio ribaltamento anche in relazione all'azione del vento e viene altresì paventata una frode nell'ambito del rapporto contrattuale con il Concedente.

Procedimento penale incardinato presso il Tribunale di Roma relativo ad alcuni affidamenti di lavori

In tale procedimento sono coinvolti per i reati di "corruzione per atti contrari ai doveri d'ufficio" ex art. 319 c.p. e "abuso d'ufficio" ex art. 323 c.p., il R.U.P. e il Project Manager Investimenti Esercizio, entrambi dipendenti di Autostrade per l'Italia e destinatari di provvedimenti disciplinari, dei lavori di realizzazione dei caselli autostradali di Firenze Nord, S. Giovanni Valdarno, Rosignano e cavalcavia di Capannori.
All'esito della udienza preliminare, in cui Autostrade per l'Italia, già individuata come persona offesa, si è costituita parte civile nei loro confronti, gli imputati sono stati tutti rinviati a giudizio avanti il Tribunale di Roma con udienza, inizialmente fissata al 1 aprile 2020, che è stata rinviata al 3 luglio 2020, a seguito del D.L. 8 marzo 2020 n. 11 "Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria.

Autorità di Regolazione dei Trasporti – Sistemi tariffari

Il 29 marzo 2019 Autostrade per l'Italia – come pure altre società concessionarie autostradali, tra le quali Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Tangenziale di Napoli e Società Autostrada Tirrenica – ha presentato ricorso al TAR Piemonte avverso la delibera n. 16 del 18 febbraio 2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, contestandone la legittimità per eccesso di potere e incompetenza a stabilire i sistemi tariffari con riferimento alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia, oltreché per violazione dei principi comunitari e costituzionali della certezza del diritto e del legittimo affidamento. Inoltre, la Società ha partecipato alla relativa consultazione nell'ambito della quale ha contestato – svolgendo argomentazioni analoghe a quelle esposte nel ricorso – il perimetro di applicazione del sistema tariffario individuato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nonché ha formulato le proprie osservazioni relativamente agli aspetti economico-finanziari.

Con successiva delibera n. 71 del 19 giugno 2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato di "*approvare..... il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Autostrade per l'Italia S.p.A. ...*".
Rispetto alla formula attualmente utilizzata per l'adeguamento annuale delle tariffe di ASPI, nella quale l'incremento della tariffa unitaria media applicata è costituito dal 70% dell'inflazione reale, dalla componente "X" investimenti a remunerazione delle opere già oggetto del IV Atto Aggiuntivo alla Convenzione 1997 e dal parametro "K" che remunera le opere definite successivamente al 2007 ($\Delta T = 70\%\Delta P + X\ Investimenti + K$), il nuovo sistema tariffario introdotto dalla Delibera ART 71/2019, ridefinisce la tariffa unitaria media, calcolandola sviluppando tre distinte componenti: di "Gestione", di "Costruzione" e quella relativa ad eventuali "Oneri Integrativi" ($T = T_g, + T_k, + T_{oi}$).
Più dettagliatamente:

a) la "Componente di Gestione" è finalizzata prevalentemente al recupero dei costi operativi di gestione, stimati con riferimento all'anno cosiddetto "base" ed è annualmente rettificata:
(i) dal 100% dell'inflazione programmata;
(ii) dal predetto indicatore di produttività "X" o parametro di efficienza, quest'ultimo stabilito ogni quinquennio regolatorio dall'ART;
(iii) da penalità/premi riguardanti la qualità del servizio;

b) la "Componente di Costruzione" è finalizzata al recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del Capitale Investito Netto afferenti agli asset reversibili) ed è suddivisa in:
(i) subcomponente relativa agli asset reversibili realizzati/in corso di realizzazione (remunerati al tasso interno di rendimento del sistema tariffario previgente per l'applicazione del cosiddetto meccanismo di salvaguardia);
(ii) subcomponente relativa agli asset reversibili da realizzare (remunerati al WACC definito quinquennalmente dall'ART);

c) la "Componente per Oneri Integrativi" remunera infine oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati.

Autostrade per l'Italia ha quindi presentato ricorso per motivi aggiunti avverso la citata delibera 71/2019 per le medesime motivazioni prima indicate.
Anche altre società concessionarie, tra le quali Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Tangenziale di Napoli e Autostrada Tirrenica, hanno presentato ricorso per motivi aggiunti avverso le specifiche delibere assunte nei loro confronti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. I ricorsi sono tuttora pendenti.

Adeguamenti tariffari 2019

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e del Ministro dell'Economia e delle Finanze (MEF) del 31 dicembre 2018, è stato determinato l'incremento tariffario da applicare sulla rete di Autostrade per l'Italia nella misura dello 0,81% (in luogo dello 0,87% richiesto dalla Società), differendone l'applicazione a decorrere dal 1° luglio 2019, salve diverse determinazioni tra Autostrade per l'Italia e il Concedente. Tale differimento è stato disposto in ragione della disponibilità rappresentata da Autostrade per l'Italia di sterilizzare per un periodo di sei mesi l'incremento tariffario netto all'utente.
L'incremento riconosciuto dello 0,81% tiene conto del recupero – in misura pari allo 0,43% – della percentuale di incremento applicato nel 2018 relativa agli sconti ai pendolari in base al protocollo d'intesa tra MIT, l'AISCAT e le concessionarie.
La disponibilità di sterilizzare l'incremento tariffario è stata rappresentata da Autostrade per l'Italia sul presupposto di attivare tavoli tecnici per la risoluzione delle tematiche rilevanti pendenti. A tal riguardo il Concedente, con lettera del 31 dicembre 2018, ha comunicato che in breve tempo avrebbe fissato specifiche riunioni.
Relativamente all'incremento tariffario non riconosciuto rispetto alla richiesta, pari allo 0,06%, afferente alla componente X investimenti, Autostrade per l'Italia si è riservata di produrre documentazione integrativa finalizzata al residuo riconoscimento. Successivamente, all'esito di ulteriori interlocuzioni tra Autostrade per l'Italia e il MIT e a seguito di specifiche richieste del Concedente, la Società ha manifestato nel corso del 2019, e quindi attuato, il prolungamento temporaneo della sospensione tariffaria, mantenendo dunque invariata la tariffa all'utente, fino al 31 dicembre 2019. A fronte della richiesta del Concedente del 19 dicembre 2019 di prorogare ulteriormente la sospensione dell'incremento tariffario 2019, Autostrade per l'Italia ha rappresentato, con lettera del 27 dicembre 2019, la propria disponibilità a prorogare ulteriormente la sospensione, fermo rimanendo il suo diritto ad applicarlo in qualsiasi momento ed a suo insindacabile giudizio.
Tale disponibilità è stata manifestata sul presupposto di inquadrare la richiesta del Concedente nell'ambito delle interlocuzioni in corso finalizzate all'individuazione di una soluzione negoziale del procedimento di contestazione di grave inadempimento avviato dal Concedente in data 16 agosto 2018 e ribadendo che la sospensione rappresenta una iniziativa volontaria della Società, non ancorata ad alcun obbligo di legge o convenzionale.
Allo stato, anche tenuto conto della situazione di crisi che si è venuta a determinare per il Paese a seguito della diffusione del virus COVID19, Autostrade per l'Italia ha disposto il prolungamento della sospensione dell'applicazione dell'incremento tariffario del 2019 fino al 30 giugno 2020.

Con decreti del MIT e del MEF del 31 dicembre 2018 sono stati disposti per le altre società concessionarie i seguenti incrementi tariffari nel 2019:

a) per la Società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (RAV), nella misura del 6,32%, confermando la proposta di adeguamento avanzata dalla Società. Il Decreto dà atto che RAV con nota del 27 dicembre 2018, nel riscontrare l'istanza del Concedente, ha comunicato la propria disponibilità a sterilizzare gli effetti della variazione tariffaria con decorrenza 1° gennaio 2019 per i residenti/pendolari valdostani dotati di Telepass e aderenti all'iniziativa;

b) per la Società Tangenziale di Napoli, nella misura dell'1,82%, a fronte della richiesta presentata pari all'1,21%. La Società, pur avendo avuto un riconoscimento tariffario superiore alla richiesta, ha presentato ricorso verso il mancato riconoscimento di alcuni investimenti effettuati;

c) per la Società Autostrada Tirrenica, a fronte della richiesta presentata pari al 36,41%, tenuto conto del differenziale tra quanto richiesto dalla società e quanto riconosciuto dal Concedente per gli anni 2014-2018, nella misura pari allo zero per cento, in considerazione della sussistenza della procedura di infrazione n. 2014/4011 della Commissione Europea nei confronti dello Stato Italiano vertente sulla proroga della concessione. La società ha presentato ricorso avverso il decreto di cui sopra;

d) per la Società Autostrade Meridionali, a fronte della richiesta presentata pari 1,20%, nella misura pari a zero per cento, tenuto conto della scadenza della concessione. La società ha presentato ricorso avverso il decreto di cui sopra.

Per la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, che ha un diverso regime convenzionale basato su un accordo bilaterale Italia-Francia, è stato applicato l'incremento pari all'1,78%, risultante dalla media aritmetica dell'inflazione registrata in Italia (1,57%) e in Francia (1,98%), oltre allo 0,95% legato all'incremento straordinario per il Frejus e applicato anche alla Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco.

Adeguamenti tariffari 2020

Relativamente all'incremento tariffario con decorrenza 1 gennaio 2020, con provvedimento del 31 dicembre 2019, il Concedente ha comunicato ad Autostrade per l'Italia che, *"esaminato l'esito dell'istruttoria"* relativa alla richiesta di adeguamento tariffario per il 2020 "ed in considerazione di quanto disposto dall'art.13 del Decreto Legge *"Milleproroghe"* del 31 dicembre2019, *"l'adeguamento tariffario da applicare con decorrenza 1 gennaio 2020 è pari allo 0 per cento"*.

Inoltre - tenuto conto della disponibilità rappresentata da Autostrade per l'Italia con la lettera del 27 dicembre 2019 di prorogare ulteriormente l'iniziativa di sospensione tariffaria per l'anno 2019, fermo il suo diritto di applicare l'incremento in qualsiasi momento ed a suo insindacabile giudizio – il Concedente, con il provvedimento di cui sopra, ha comunicato la non applicazione anche dell'incremento tariffario relativo al 2019.
Relativamente alle disposizioni del D.L. Milleproroghe, tra cui il citato art. 13, ed ai relativi effetti si rinvia allo specifico paragrafo riportato nella presente sezione.
La richiesta di incremento tariffario per l'anno 2020, presentata da Autostrade per l'Italia in data 15 ottobre 2019, era pari all'1,21% (0,84% corrispondente al 70% dell'inflazione e 0,37% per la componente X investimenti) che il Concedente, all'esito dell'istruttoria svolta, ha ridotto dello 0,02% per costi non ammessi relativi agli investimenti, determinando l'incremento complessivo nella misura dell'1,19%.
Autostrade per l'Italia ha presentato ricorso al TAR del Lazio avverso il suddetto provvedimento di sospensione tariffaria del Concedente, contestandone la legittimità sotto molteplici motivi, eccependo in particolare che il provvedimento del Concedente:

- è stato adottato in difformità alla Convenzione e al Decreto Legge 355/2003 e s.m. che prevedono espressamente, per la determinazione degli adeguamenti tariffari annui, l'adozione di un decreto a firma del MIT di concerto con il MEF;

- è contraddittorio rispetto all'esito dell'istruttoria svolta dal Concedente stesso – acquisita in sede di accesso svolto dalla Società – che ha riconosciuto l'incremento tariffario nella misura dell'1,19%;

- modifica, in esecuzione dell'art. 13 del D.L. Milleproroghe, unilateralmente e coattivamente la disciplina regolatoria e contrattuale in contrasto con i principi costituzionali e comunitari della certezza del diritto e del legittimo affidamento.

Nel ricorso vengono sollevate, con riferimento all'art. 13, sia questioni di legittimità costituzionale, con particolare riguardo all'art. 77 della Costituzione (difetto del requisito di omogeneità, sia sotto il profilo contenutistico che finalistico), agli artt. 102 e 104 (interferenza legislativa su fattispecie oggetto di contenzioso pendente), nonché alle norme costituzionali poste a tutela dei richiamati principi del legittimo affidamento e certezza del diritto, sia questioni di contrasto con la normativa comunitaria anch'essa a tutela del principio *pacta sunt servanda*.
Con riferimento alle altre società concessionarie del Gruppo, con provvedimenti di pari data 31 dicembre 2019, il Concedente ha comunicato alle Società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Tangenziale di Napoli e Autostrada Tirrenica, che, in considerazione di quanto disposto dall'art.13 del Decreto Legge "Milleproroghe" del 31 dicembre 2019, *"l'adeguamento tariffario da applicare con decorrenza 1 gennaio 2020 è pari allo 0 per cento"*. Si precisa che, sulla base delle convenzioni vigenti la Società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta aveva presentato una proposta di incremento tariffario del 6,51%, Tangenziale di Napoli dell'1,33%% e Autostrada Tirrenica del 41,03%, tenuto conto del differenziale tra quanto richiesto dalla società e quanto riconosciuto dal Concedente per gli anni 2014-2019. Tutte le società di cui sopra hanno presentato ricorso per l'annullamento dei relativi provvedimenti del Concedente per profili analoghi al ricorso proposto da Autostrade per l'Italia.
Per la società Autostrade Meridionali, che aveva presentato una proposta di incremento del 2,41% tenuto conto del mancato riconoscimento per l'anno 2019, il Concedente, con nota del 31 dicembre 2019, ha trasmesso il decreto assunto in pari data dal MIT e dal MEF che ha disposto che l'incremento è pari allo 0%, tenuto conto che il PEF transitorio – che disciplina il rapporto per il periodo successivo alla scadenza della Convenzione come fissata convenzionalmente al 2012 – non è stato ancora approvato. Anche Autostrade Meridionali ha presentato ricorso avverso il suddetto decreto.
Per la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, che ha un diverso regime convenzionale basato su un accordo bilaterale Italia-Francia, è stato applicato l'incremento pari all'1,54%, corrispondente alla somma tra lo 0,59% (corrispondente alla inflazione media registrata in Italia e in Francia nel periodo 1 settembre 2018 agosto – 31 agosto 2019) e l'ulteriore incremento straordinario dello 0,95% derivante dal principio del parallelismo degli aumenti da accordarsi ai trafori del Frejus e del Monte Bianco richiesto dal Frejus e applicabile anche alla Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, per il quale dovrà essere definita la destinazione dei maggiori introiti.

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

In data 15 giugno 2018 Autostrade per l'Italia ha presentato la proposta di aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario, che il Concedente nonostante i vari solleciti, non ha approvato adducendo, tra l'altro, con nota del 4 dicembre 2018, la sopravvenienza delle competenze regolatorie attribuite all'Autorità di Regolazione dei Trasporti dal DL 109/2018.
In relazione a tale comportamento del Concedente, Autostrade per l'Italia ha introdotto:

- con ricorso Straordinario al Capo dello Stato notificato in data 24 marzo 2019, un giudizio volto all'annullamento del provvedimento del 4 dicembre 2018, con cui il Concedente, prendendo spunto dalla ritenuta modifica del contesto regolatorio, ha determinato nei fatti un arresto sine die del procedimento di approvazione dell'aggiornamento del paino economico finanziario;

- con ricorso, notificato il 14 giugno 2019 davanti al TAR Lazio, un giudizio per l'accertamento dell'illegittimità del silenzio serbato dal Concedente sulla proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia per il periodo regolatorio 2018-2022.

In relazione a tale ultimo giudizio è intervenuta la sentenza del TAR Lazio del 2 dicembre 2019 che ha accolto il ricorso presentato da Autostrade per l'Italia, dichiarando l'obbligo del Concedente di adottare un provvedimento espresso entro 30 giorni.
Tale sentenza è stata impugnata dall'Avvocatura dello Stato al Consiglio di Stato.

Tale sentenza è stata impugnata dall'Avvocatura dello Stato al Consiglio di Stato.
Il Concedente, con successiva lettera del 3 gennaio 2020, ha comunicato ad Autostrade per l'Italia, anche in ottemperanza alla sentenza del TAR di cui sopra, che la proposta di aggiornamento di piano finanziario presentata il 15 giugno 2018 *"non è accoglibile"*. Ciò in quanto, a dire del Concedente: (i) la proposta presentata non recepirebbe la delibera 71/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti; (ii) l'applicazione del nuovo regime introdotto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti rappresenterebbe elemento qualificante ed imprescindibile del rapporto concessorio; (iii) l'art. 13 del D.L Milleproroghe disporrebbe che entro il 30 marzo 2020 i concessionari debbano presentare le nuove proposte di aggiornamento del piano finanziario basate sulle delibere dell'ART annullando quelle già presentate.
Autostrade per l'Italia ha presentato ricorso al TAR del Lazio, contestando, sotto molteplici motivi, la legittimità del provvedimento assunto dal Concedente con la lettera del 3 gennaio 2020 di cui sopra, anche per illegittimità costituzionale e comunitaria del suo presupposto normativo e cioè l'art.13 del Decreto Legge, richiedendone la disapplicazione e in subordine la rimessione della questione pregiudiziale alla Corte di Giustizia per manifesta violazione dei principi comunitari, ovvero alla Corte Costituzionale per manifesta violazione dei principi costituzionali. Il giudizio è in corso.
Successivamente, il Concedente, con nota del 20 marzo 2020, inviata a tutte le concessionarie autostradali, invocando l'art. 103 del decreto legge 17 marzo 2020 che nell'ambito delle misure adottate per fronteggiare l'emergenza derivante dalla diffusione del virus Covid-19 *"ha stabilito la sospensione dei termini nei procedimenti amministrativi ed ha regolato gli effetti degli atti amministrativi in scadenza"* ha comunicato, in ordine all'applicazione dell'art. 13 del DL. 162/2019 che *"il termine del 30 marzo p.v. per la presentazione dei piani economico finanziari deve ritenersi automaticamente posticipato in conformità a quanto previsto dalla sopracitata norma"*.
Relativamente alle disposizioni del D.L. Milleproroghe, tra cui il citato art. 13, ed ai relativi effetti si rinvia allo specifico paragrafo riportato nella presente sezione.

Convenzione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Anas/Autostrade per l'Italia relativa al Nodo di Casalecchio

In esecuzione di quanto disposto con il II° atto aggiuntivo alla Convenzione Unica stipulato in data 22 febbraio 2018 – con il quale è stato inserito il Nodo stradale di Casalecchio, stralcio Nord, tra gli impegni di investimento di Autostrade per l'Italia – in data 18 luglio 2019 è stato comunicato dal Concedente il perfezionamento della sottoscrizione della Convenzione tra il Concedente, l'ANAS ed Autostrade per l'Italia, che disciplina le modalità di corresponsione da parte di quest'ultima ad ANAS dell'importo massimo di circa Euro 155 milioni per la realizzazione del Nodo stradale di Casalecchio stralcio Nord. Tale importo sarà remunerato mediante K della formula di adeguamento tariffario.

Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna

Con riferimento all'accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna, sottoscritto in data 15 aprile 2016 da Autostrade per l'Italia, dal MIT, dalla Regione Emilia-Romagna, dalla Città metropolitana di Bologna e dal Comune di Bologna, a seguito delle interlocuzioni intercorse e degli approfondimenti progettuali voluti dal Ministero è stata individuata e condivisa una soluzione evoluta che è stata recepita nell'atto aggiuntivo all'accordo del 15 aprile 2016 sottoscritto in data 6 novembre 2019.

Normativa in materia di appalti e concessioni

Con legge n. 55 del 14 giugno 2019 è stato prorogato al 31 dicembre 2020 il termine di scadenza del periodo transitorio di adeguamento alla nuova disciplina di cui all'art. 177 del decreto legislativo n. 50/2016 che prevede l'obbligo per i concessionari autostradali in essere di affidare a terzi tramite gara il 60% dei lavori servizi e forniture. In relazione al contenzioso instaurato sulla illegittimità delle Linee Guida interpretative dell'art. 177, in data 27 giugno e 3 luglio 2019 il TAR Lazio ha dichiarato inammissibili i ricorsi presentati da AISCAT e dalle società concessionarie, tra le quali Autostrade per l'Italia, per difetto del requisito di immediata lesività del loro contenuto. La sentenza è stata impugnata al Consiglio di Stato ed il giudizio è tuttora pendente.

Concessione dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno

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

In relazione alla gara bandita nel 2012 dal MIT per l'affidamento della nuova concessione della A3 Napoli - Pompei - Salerno, a seguito del contenzioso definito dinanzi al Consiglio di Stato che ha confermato la legittimità dell'esclusione di entrambi i concorrenti, con nota del 9 luglio 2019 il Ministero ha comunicato ad Autostrade Meridionali che – ai fini del prosieguo dell'iter procedurale finalizzato all'affidamento della concessione – intendeva ricorrere alla procedura di gara negoziata ai sensi dell'art. 59, comma 2, lettera b) e comma 2-bis del D.Lgs. n. 50/2016 (Codice degli Appalti).
All'esito dell'iter di valutazione delle offerte presentate sia da Autostrade Meridionali che dal Consorzio SIS, in data 4 febbraio 2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato che l'affidamento in concessione dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno è stato in via provvisoria aggiudicato con decreto direttoriale n. 23 del 4 febbraio 2020, al Consorzio Stabile SIS. Il Ministero ha, peraltro, precisato che "la disposta aggiudicazione diverrà efficace, ai sensi dell'art. 32, comma 7, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e ss.mm.ii., una volta effettuate le verifiche del possesso dei requisiti di legge in capo all'aggiudicatario, nonché, al recepimento, da parte dell'Aggiudicatario stesso, delle eventuali prescrizioni che i servizi della Commissione Europea effettueranno ai sensi dell'art. 7-nonies della Direttiva 1999/62/CE e ss.mm.ii.

In data 3 marzo 2020 Autostrade Meridionali ha presentato ricorso al TAR Campania avverso il provvedimento di aggiudicazione in favore del Consorzio SIS della procedura di gara chiedendone l'annullamento previa sospensione dell'atto. All'udienza del 25 marzo 2020 il giudice non ha concesso la sospensione cautelare richiesta da Autostrade Meridionali ed ha fissato la discussione della fase cautelare in sede collegiale all'udienza del 22 aprile 2020, all'esito della quale - preso atto della avvenuta presentazione del ricorso incidentale da parte di SIS - che ha chiesto l'esclusione della nostra offerta - ha disposto lo spostamento dell'udienza collegiale in sede cautelare al 13 maggio 2020.

Adozione del piano di economico finanziario di riequilibrio di Autostrade Meridionali

Nell'ambito del contenzioso promosso da Autostrade Meridionali in relazione alla mancata adozione di un piano finanziario per il periodo successivo alla scadenza della concessione, il Consiglio di Stato, con sentenza pubblicata il 30 novembre 2016, ha accolto le ragioni della Società secondo cui l'Amministrazione è tenuta ad adottare un Piano Economico Finanziario di riequilibrio.
Successivamente, in assenza di adozione di un provvedimento di approvazione delle proposte di piano economico finanziario inviate da Autostrade Meridionali al Concedente (da ultimo in data 24 maggio 2019), la Società ha proposto in data 25 ottobre 2019 un nuovo ricorso al TAR Campania per l'accertamento della illegittimità del silenzio serbato dal Ministero sull'istanza di un Piano Economico Finanziario per il periodo 2013-2022.
In tale contesto, in data 30 ottobre 2019 è stata pubblicata la Delibera CIPE n. 38/2019 che ha stabilito la disciplina per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario.
Con successiva lettera del 13 novembre 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiesto ad Autostrade Meridionali di predisporre e trasmettere entro il 25 novembre 2019 un apposito Piano Economico Finanziario transitorio, relativo al periodo 1 ottobre 2013 fino al subentro del nuovo concessionario della A3 Napoli - Salerno, nel rispetto dei criteri stabiliti dalla precitata Delibera CIPE 38/2019.
Quest'ultima introduce una modalità di calcolo della remunerazione del Capitale Investito Netto (CIN), nonché dell'eventuale squilibrio tra ricavi e costi ammessi, nuova e penalizzante per Autostrade Meridionali, non già prevista da alcun precedente atto normativo o regolamentare ed altresì applicabile in modo retroattivo ai rapporti concessori già scaduti.
Autostrade Meridionali, nel contestare i contenuti della delibera, richiamando la disciplina di cui alla Convenzione Unica, con nota inviata al Concedente in data 22 novembre 2019 ha trasmesso il piano economico finanziario per il periodo 2013-2022, redatto nel rispetto dei criteri stabiliti dalla precedente delibera CIPE n. 37/2007 e coerenti con la Convenzione Unica stipulata nel luglio 2009.
Autostrade Meridionali, con successivo ricorso per motivi aggiunti, depositato il 31 dicembre 2019 presso il TAR Campania, ha chiesto l'annullamento del citato provvedimento del Concedente del 13 novembre 2019 e della delibera CIPE in argomento. Attualmente il giudizio pende dinanzi il TAR Lazio dove la società ha riassunto il giudizio inizialmente proposto al TAR Campania dichiaratosi incompetente con ordinanza pubblicata il 29 gennaio 2020. Si è in attesa della discussione dell'udienza cautelare ai fini della fissazione a breve del merito del ricorso.
A fronte di quanto descritto, Autostrade Meridionali ritiene che non vi siano i presupposti per rilevare contabilmente gli effetti della recente Delibera CIPE 38/2019 ciò anche in considerazione che la stessa ha promosso il già citato ricorso al fine di impugnare la nota del MIT e richiedere l'annullamento della stessa delibera.
Si precisa, tuttavia, che qualora tale delibera dovesse essere resa operativa nei confronti della Società con effetto retroattivo al 1 gennaio 2013, ciò avrebbe effetti significativi sulla situazione economica e finanziaria della società Autostrade Meridionali.

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

Con sentenza del 18 settembre 2019 la Corte di Giustizia ha definito il giudizio promosso dalla Commissione Europea che aveva contestato la proroga dal 2028 al 2046, accordata alla Società Autostrada Tirrenica con la Convenzione Unica sottoscritta in data 11 marzo 2009. In particolare la Corte di Giustizia ha respinto il ricorso della Commissione Europea laddove veniva contestata la legittimità della proroga della concessione di SAT relativa alle tratte Cecina - Grosseto e Grosseto - Civitavecchia dell'autostrada A12, confermando quindi la legittimità della proroga al 2046 per tali tratte. La Corte ha invece accolto il ricorso limitatamente alla tratta Cecina-Livorno, la cui scadenza è stata riportata al 2028.
In passato SAT aveva manifestato al MIT la disponibilità a individuare soluzioni condivise che potessero sostenere gli investimenti di interesse collettivo, sviluppando possibili ipotesi di interventi e definendo periodi di concessione tali da trovare un propositivo componimento della questione. Anche alla luce del chiarimento della Corte di Giustizia, SAT ha rinnovato al Ministero la propria disponibilità a trovare una soluzione condivisa.
Successivamente, la legge n. 8 del 28 febbraio 2020, di conversione del c.d. Decreto Milleproroghe, ha introdotto l'art. 1-ter (all'art. 35 del decreto Milleproroghe relativo alle disposizioni in materia di concessioni autostradali) con il quale, da un lato, è stato abrogato l'art. 9 della legge 531 del 1982 che autorizzava SAT a realizzare l'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia, dall'altro, è stato previsto, sulla base della convenzione vigente, esclusivamente la gestione da parte di SAT fino al 31 ottobre 2028 delle tratte autostradali dell'A12 già aperte al traffico (Livorno-Grosseto-Civitavecchia), nonché la revisione con il MIT della convenzione vigente tenendo conto delle normativa in materia di contratti pubblici e in conformità alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
In particolare l'art. 1-ter stabilisce che "L'articolo 9 della legge 12 agosto 1982, n. 531, è abrogato. Conseguentemente, fino al 31 ottobre 2028, la Società Autostrada tirrenica Spa, in forza della convenzione unica stipulata in data 11 marzo 2009, provvede esclusivamente alla gestione

delle sole tratte autostradali relative al collegamento autostradale A12 Livorno- Grosseto-Civitavecchia, aperte al traffico alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Società Autostrada tirrenica Spa procedono alla revisione della predetta convenzione unica tenendo conto delle vigenti disposizioni in materia di contratti pubblici nonché di quanto disposto dal primo periodo del presente comma, in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".
Allo stato non è stata modificata la data di scadenza contenuta nella Convenzione Unica che risulta ad oggi essere fissata al 31 dicembre 2046.

2.13
Altre informazioni

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 nella riunione del 27 aprile 2020, avvalendosi del maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale per l'esame del bilancio d'esercizio da parte dell'Assemblea degli Azionisti, in conformità a quanto previsto dall'articolo 2364, comma 2, del codice civile e dall'art. 24.2 dello Statuto Sociale.

Autostrade per l'Italia non possiede, né direttamente, né tramite società fiduciarie o per interposta persona, azioni proprie e azioni o quote di società controllanti. Inoltre, si evidenzia che non sono state effettuate operazioni nel corso dell'esercizio su azioni proprie e azioni o quote di società controllanti.

Autostrade per l'Italia non ha sedi secondarie.

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

Si segnala che non è previsto l'utilizzo di riserve ai fini della distribuzione di dividendi.

2.14
Eventi successivi al 31 dicembre 2019

Sviluppi nelle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti circa il procedimento di contestazione di grave inadempimento e nella ricerca di una soluzione negoziale dello stesso

Come descritto nel capitolo n. 2.12 "Eventi significativi in ambito regolatorio", cui si rimanda, è proseguita nel corso del 2020 l'interlocuzione con il Concedente e il Governo volta al raggiungimento di un accordo di modifica della Convenzione Unica e di chiusura definitiva del procedimento avviato dal MIT in relazione al crollo di una sezione del viadotto Polcevera del 2018. Nell'ambito di questo confronto Autostrade per l'Italia ha avanzato talune proposte, di cui l'ultima formalizzata con lettera del 5 marzo 2020 che prevedono l'assunzione di un certo ammontare di oneri a proprio carico per misure le cui modalità attuative saranno concordate con il Concedente.

Revisione dei credit rating di Autostrade per l'Italia – Rapporti con gli istituti finanziatori

Nei primi giorni di gennaio 2020, l'approvazione da parte del Governo italiano del Decreto Milleproroghe ha comportato una ulteriore revisione in negativo del *rating* di Autostrade per l'Italia, portato sotto il livello *investment grade* da parte delle tre principali agenzie di *rating* internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's.
Di seguito si riportano i giudizi di *rating* (relativi alle classi di debito senior unsecured) alla data di pubblicazione della presente Relazione Finanziaria Annuale:

- S&P Global BB- (CreditWatch negative)
- Moody's Ba3 (outlook negativo)
- Fitch Ratings BB+ (Rating Watch Negativo)

Tutte le agenzie di *rating* hanno sottolineato come, a loro giudizio, abbia avuto rilevanza decisiva per il *downgrading* l'approvazione dell'art. 35 del citato Decreto Milleproroghe. Il *downgrading* incide negativamente sulla capacità della Società di far ricorso al mercato del credito. La Società continua tuttavia nel dialogo operativo con gli istituti finanziari.

Per una più ampia descrizione dei rischi e delle incertezze derivanti dal *downgrading*, si rinvia al capitolo "Premessa".

Coronavirus-Covid 19

Anche in conformità al "Richiamo di attenzione n. 6/20 del 9-4-2020" di Consob, nella presente sezione si fornisce sintetica rappresentazione degli effetti della emergenza sanitaria causata dal Coronavirus-Covid 19 sull'emittente, e delle azioni remediali attuate o previste dalla Società. Per una descrizione delle incertezze derivanti dall'emergenza sanitaria, si rinvia anche al capitolo "Premessa".

Il diffondersi a livello internazionale dell'epidemia da Coronavirus-Covid 19, e la dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano, ha indotto numerose autorità governative a limitare o sospendere l'operatività di alcuni settori economici, e implementare misure di quarantena o, comunque, restrizione agli spostamenti.
Tali misure, naturalmente, hanno avuto impatti significativi sull'andamento del traffico dell'intera rete.tratta Cecina-Livorno, la cui scadenza è stata riportata al 2028.

Si riporta di seguito una tabella con il traffico settimanale dall'inizio del 2020, comparato rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2019, per la rete gestita da Autostrade per l'Italia:

Dati provvisori Variazione rispetto settimana omologa 2019	Rete gestita da Autostrade per l'Italia
Settimana 2	2,9%
Settimana 3	0,9%
Settimana 4	2,9%
Settimana 5	6,5%
Settimana 6	-0,2%
Settimana 7	-0,5%
Settimana 8	0,0%
Settimana 9	-17,3%
Settimana 10	-23,6%
Settimana 11	-59,9%
Settimana 12	-75,1%
Settimana 13	-80,9%
Settimana 14	-77,0%
Settimana 15	-75,5%
Settimana 16	-79,7%
Settimana 17	-77,0%
Progressivo al 26 aprile 2020	**-35,5%**

In tale contesto, le società del Gruppo hanno tempestivamente avviato un piano di efficientamento dei costi, pur non riducendo le manutenzioni e gli investimenti per la sicurezza delle proprie infrastrutture a beneficio degli utenti, e hanno adottato le misure di mitigazione previste dalle autorità competenti a tutela della salute dei propri lavoratori.
La Società ha conseguentemente aggiornato le proprie previsioni finanziarie, in un orizzonte temporale di 18 mesi, al fine di tener conto degli effetti attesi dal diffondersi dell'epidemia, sulla base anche degli scenari delineati per il proprio settore da autorevoli fonti esterne; tali previsioni aggiornate sono peraltro state oggetto di verifica indipendente da parte di un esperto terzo.

Rimborso prestito obbligazionario

In data 16 marzo 2020 la Società ha provveduto a rimborsare nominali 560 milioni di euro di debito garantito da Atlantia relativo, per 58 milioni di euro a rate di rimborso dei finanziamenti concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e, per 502 milioni di euro all'estinzione di un prestito obbligazionario.

Richiesta erogazione fondi a Cassa Depositi e Prestiti

In data 3 aprile 2020 Autostrade per l'Italia ha presentato una richiesta di erogazione per un importo totale di 200 milioni di euro a valere sul Contratto di Finanziamento stipulato con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. in data 15 dicembre 2017. La richiesta si riferisce all'utilizzo della tranche denominata "Revolving Credit Facility" destinata a coprire i fabbisogni di capitale circolante della Società.

Cassa Depositi e Prestiti con lettera del 24 aprile 2020 ha comunicato che non risultano soddisfatte tutte le condizioni sospensive dell'erogazione della linea revolving (tra cui quelle *"relative all'assenza di Eventi Rilevanti Potenziali"*) rilevando tra l'altro come il decreto Milleproroghe abbia *"[..] definito il quadro normativo di riferimento del settore autostradale espressamente (i) prevedendo che l'eventuale estinzione anticipata delle concessioni autostradali, inclusa la Concessione ASPI, non sia subordinata al previo pagamento dell'indennizzo, (ii) stabilendo nuovi criteri per la determinazione di tale indennizzo in caso di estinzione per inadempimento del concessionario e (iii) disponendo la nullità di eventuali clausole convenzionali difformi."*, e che "tale quadro normativo va considerato anche alla luce della comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20 agosto 2018 con la quale il Ministero ha contestato ad ASPI gravi inadempimenti ai sensi della concessione".

Peraltro, in considerazione *"[..] (i) del perdurare dell'emergenza e della corrispondente necessità di supportare la ripresa, nonché (ii) della necessità, rappresentata da ASPI, di utilizzare l'importo richiesto anche a sostegno del Piano Industriale ... che prevederebbe rilevanti investimenti[..]"*, CDP ha comunicato che la richiesta di erogazione potrà essere valutata solo a valle di un confronto con la Società.

Supporto finanziario della Capogruppo Atlantia

In data 24 aprile 2020 Atlantia ha inviato ad Autostrade per l'Italia una Lettera di Supporto con la quale si impegna a mettere a disposizione della Società, ove necessario e in via residuale rispetto ad altre fonti di finanziamento ottenibili un finanziamento sino ad un ammontare massimo di 900 milioni di euro suddiviso in due tranches erogabili entro il 31 dicembre 2020 e con scadenza 31 dicembre 2021, condizionati al persistere del presupposto della continuità aziendale o all'assenza di fatti e circostanze – non risolvibili con tale supporto finanziario – che possano compromettere la capacità della società di adempiere alle proprie obbligazioni di pagamento.
La linea di credito messa a disposizione da Atlantia sarà regolata da appositi contratti di

finanziamento aventi condizioni di mercato e previsioni standard per operazioni della medesima tipologia.

La Società ha definito e ha in corso di perfezionamento altre operazioni finanziarie a breve termine - anche avvalendosi della normativa di urgenza recentemente emanata per il sostegno alle imprese - volte a consentire, unitamente alle operazioni sopra illustrate, la copertura delle esigenze di finanziamento che possano derivare dalle sensibili diminuzioni di traffico attese per il 2020 a causa dell'emergenza sanitaria dovuta al virus Covid-19.

L'insieme delle azioni sopra illustrate ha la finalità di assicurare la copertura del fabbisogno finanziario allo stato ragionevolmente prevedibili nel 2020 e nel 2021 per effetto delle sensibili riduzioni di traffico causate dal Coronavirus-Covid 19, degli impegni della Società legati alle scadenze contrattualizzate del debito in essere, nonché della esecuzione del programma di investimenti e manutenzioni.

2.15

Evoluzione prevedibile della gestione

Per quanto riguarda l'evoluzione prevedibile della gestione e, più in particolare, i fattori di rischio e incertezza che la caratterizzano, si fa riferimento a quanto riportato nella "Premessa" alla Relazione sulla Gestione e nel capitolo 2.13 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019" dove sono stati posti in evidenza alcuni dei fattori che possono avere un impatto significativo sulla stessa.

Con riferimento nello specifico alle restrizioni agli spostamenti recentemente introdotte per l'insorgere dell'emergenza epidemiologica legata alla diffusione del virus Covid-19, queste hanno determinato una forte riduzione dei volumi di traffico e hanno inciso, e andranno a incidere, sui ricavi attesi per l'esercizio 2020.

L'impatto sui ricavi attesi per l'intero esercizio non è allo stato prevedibile, poiché fortemente dipendente all'evoluzione del contagio, e dall'estensione temporale delle misure introdotte per il suo contenimento e dall'impatto che queste avranno sull'economia del paese.
Assumendo il rilascio delle misure restrittive alla mobilità in essere a partire dal mese di maggio e una graduale ripresa del traffico autostradale a partire dai mesi di maggio e giugno, considerati i dati sino ad ora consuntivati, una preliminare analisi di sensitività, condotta anche con il supporto di primari istituti di ricerca, porterebbe a stimare il calo del traffico complessivo su base annua tra il 25% e il 35% rispetto all'esercizio scorso, con un conseguente impatto sui ricavi da pedaggio di Autostrade per l'Italia stimabile in una riduzione compresa tra 850 e 1.100 milioni di euro (comprese le maggiorazioni tariffarie). Si osserva, tuttavia, che le ipotesi alla base di detta analisi di sensitività possono variare in funzioni degli eventi e sono soggette a fattori di rischio e incertezza tali per cui l'impatto sui ricavi attesi potrà dunque discostarsi, anche significativamente, da quanto ipotizzato.
La Società ha comunque avviato e continuerà nei prossimi mesi ad implementare azioni di contenimento dei costi operativi. Al momento, non è ancora stimabile l'impatto complessivo di tali azioni sulla struttura dei costi e quindi sul risultato operativo dell'azienda.

Questo fenomeno ha inoltre generato evidenti ripercussioni sulla temporanea capacità di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie del Gruppo di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito, nonché, unitamente al mutamento del quadro regolatorio, sulla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie

Con riguardo a tale aspetto, il Consiglio di Amministrazione ha approvato una serie di misure volte ad assicurare il sostentamento del fabbisogno finanziario della Società, fra le quali: (i) il piano di efficientamento dei costi, pur non a discapito della sicurezza; (ii) la ricerca di soluzioni alternative per il finanziamento del circolante, ivi inclusa la richiesta erogazione fondi a Cassa Depositi e Prestiti; (iii) la richiesta di supporto finanziario [a breve e medio

termine] alla Capogruppo Atlantia; (iv) la attivazione delle misure di sostegno finanziario, anche avvalendosi della normativa di urgenza recentemente emanata per il sostegno alle imprese, con particolare riguardo alla garanzia SACE su nuovi finanziamenti che dovessero essere erogati a favore della Società.

Il Consiglio di Amministrazione terrà attentamente monitorata l'implementazione di dette misure e, più in generale, la situazione finanziaria della Società, così da poter assumere, laddove se ne verificassero i presupposti, le più opportune determinazioni correttive.

2.16

Proposta di copertura della perdita di esercizio all'Assemblea di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Signori Azionisti,

a conclusione della presente esposizione, Vi invitiamo a:

(a) approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019, prendendo atto dei documenti corredati ad esso, dal quale risulta una perdita di esercizio di Euro 291.332.648,18;

(b) di coprire detta perdita d'esercizio, pari a Euro 291.332.648,18, mediante utilizzo della riserva utili portati a nuovo di importo complessivo pari a Euro 858.028.020,27.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

03

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2019

Prospetti contabili consolidati

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Migliaia di euro		31/12/2019		31/12/2018	
ATTIVITÀ	**Note**		*di cui verso parti correlate*		*di cui verso parti correlate*
Attività non correnti					
Attività materiali	7.1	**87.730**		**81.953**	
Immobili, impianti e macchinari		85.201		80.667	
Investimenti immobiliari		2.529		1.286	
Attività immateriali	7.2	**17.727.337**		**18.092.536**	
Diritti concessori immateriali		11.586.985		11.952.363	
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.304		6.111.304	
Altre attività immateriali		29.048		28.869	
Partecipazioni	7.3	**82.439**		**83.812**	
Partecipazioni contabilizzate al fair value		1.645		61.379	
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		80.794		22.433	
Attività finanziarie non correnti	7.4	**348.238**		**410.141**	
Attività finanziarie non correnti per contributi		165.463		196.481	
Depositi vincolati non correnti		161.319		192.432	
Altre attività finanziarie non correnti		21.456		21.228	
Attività per imposte anticipate	7.5	**110.338**		**102.946**	
Altre attività non correnti	7.6	**164**		**285**	
Totale attività non correnti		**18.356.246**		**18.771.673**	
Attività correnti					
Attività commerciali	7.7	559.325		533.891	
Rimanenze		60.737		54.491	
Attività contrattuali		4.204		4.204	
Crediti commerciali		494.384	*95.881*	475.196	*91.632*
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	1.619.600		1.791.628	
Disponibilità liquide		954.055		1.139.220	
Mezzi equivalenti		5.125		122	
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		660.420	*660.420*	652.286	*652.286*
Attività finanziarie correnti	7.4	490.922		482.057	
Diritti concessori finanziari correnti		409.584		408.313	
Attività finanziarie correnti per contributi		25.495		22.108	
Depositi vincolati correnti		24.674		21.364	
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		22.798		21.947	
Altre attività finanziarie correnti		8.371		8.325	
Attività per imposte sul reddito correnti	7.9	48.287	*28.065*	32.190	*31.026*
Altre attività correnti	7.10	134.057		78.572	
Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	7.11	4.271		4.274	
Totale attività correnti		**2.856.462**		**2.922.612**	
TOTALE ATTIVITÀ		**21.212.708**		**21.694.285**	

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Migliaia di euro		31/12/2019		31/12/2018	
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ	**Note**		*di cui verso parti correlate*		*di cui verso parti correlate*
Patrimonio netto					
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		**1.864.165**		**2.492.772**	
Capitale emesso		622.027		622.027	
Riserve e utili portati a nuovo		1.524.032		1.262.636	
Utile/(perdita) dell'esercizio		-281.894		608.109	
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		**356.259**		**350.825**	
Capitale emesso e riserve		342.798		336.701	
Utile/(perdita) dell'esercizio		13.461		14.124	
Totale patrimonio netto	7.12	**2.220.424**		**2.843.597**	
Passività non correnti					
Fondo non corrente per impegni da convenzione	7.13	**2.311.749**		**2.639.004**	
Fondi non correnti per accantonamenti	7.14	**1.222.454**		**1.194.114**	
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		89.588		91.356	
Fondi non correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		1.040.913		1.020.513	
Fondi non correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		75.921		64.996	
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		16.032		17.249	
Passività finanziarie non correnti	7.15	**9.682.179**		**10.259.795**	
Prestiti obbligazionari		7.024.847		7.499.827	
Finanziamenti a medio-lungo termine		2.166.407		2.324.205	
Derivati non correnti con fair value negativo		490.925		435.763	
Passività per imposte differite	7.5	**141.009**		**588.563**	
Altre passività non correnti	7.16	**29.149**		**27.904**	
Totale passività non correnti		**13.386.540**		**14.709.380**	
Passività correnti					
Passività commerciali	7.17	**1.360.207**		**1.318.598**	
Debiti commerciali		1.360.207	*288.351*	1.318.598	*278.274*
Fondo corrente per impegni da convenzione	7.13	**448.979**		**405.562**	
Fondi correnti per accantonamenti	7.14	**2.259.287**		**834.901**	
Fondi correnti per benefici per dipendenti		16.588		24.085	
Fondi correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		676.057		693.832	
Fondi correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		2.750		25	
Altri fondi correnti per rischi e oneri		1.563.892		116.959	
Passività finanziarie correnti	7.15	**1.167.908**		1.236.761	
Scoperti di conto corrente		2		2	
Finanziamenti a breve termine		244.999		244.999	
Derivati correnti con fair value negativo		794		575	
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		27.858	*27.860*	7.425	*7.425*
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		863.072		948.787	
Altre passività finanziarie correnti		31.183		34.973	
Passività per imposte sul reddito correnti	7.9	**45.031**	*26.618*	**29.604**	*23.955*
Altre passività correnti	7.18	**324.236**	*18.028*	**315.823**	*16.343*
Passività connesse ad attività operative cessate	7.11	**96**		**59**	
Totale passività correnti		**5.605.744**		**4.141.308**	
TOTALE PASSIVITÀ		**18.992.284**		**18.850.688**	
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		**21.212.708**		**21.694.285**	

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2019	di cui verso parti correlate	2018	di cui verso parti correlate
RICAVI					
Ricavi da pedaggio	8.1	3.690.336		3.657.734	
Ricavi per servizi di costruzione	8.2	151.475		178.305	
Altri ricavi	8.3	389.339	*146.338*	339.598	*122.725*
TOTALE RICAVI		4.231.150		4.175.637	
COSTI					
Materie prime e materiali	8.4	**-227.859**		**-127.189**	
Costi per servizi	8.5	**-1.067.562**	*-313.875*	**-820.585**	*-342.849*
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		**190**		**648**	
Costo per il personale	8.6	**-531.317**	*-22.301*	**-515.756**	*-23.328*
Altri oneri	8.7	**-551.756**		**-585.756**	
Oneri concessori		-473.193		-469.050	
Oneri per godimento beni di terzi		-5.325		-8.435	
Oneri diversi		-73.238		-108.271	
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	8.8	**-1.515.982**		**-501.986**	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		17.649		-406.829	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		-12.629		-7.529	
(Accantonamenti) dei fondi per rischi e oneri		-1.521.002		-87.628	
Utilizzo fondo per impegni da convenzione	8.9	**369.425**		**360.510**	
Ammortamenti		**-633.607**		**-617.817**	
Ammortamento attività materiali		-22.628		-21.293	
Ammortamento diritti concessori immateriali		-589.332		-575.414	
Ammortamento altre attività immateriali		-21.647		-21.110	
(Svalutazioni) Ripristini di valore		**-7.148**		**5.976**	
TOTALE COSTI		**-4.165.616**		**-2.801.955**	
RISULTATO OPERATIVO		**65.534**		**1.373.682**	
Proventi finanziari		**86.876**		**93.322**	
Dividendi da imprese partecipate		-		1.067	
Altri proventi finanziari		86.876		92.255	
Oneri finanziari		**-552.892**		**-554.410**	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		-32.476		-30.567	
Altri oneri finanziari		-520.416	*-15.140*	-523.843	*-54.982*
Utili (Perdite) su cambi		**141**		**-412**	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	8.10	**-465.875**		**-461.500**	
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.3	**-3.335**		**-4.485**	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		**-403.676**		**907.697**	
(Oneri)/Proventi fiscali	8.11	**135.313**		**-285.690**	
Imposte correnti sul reddito		-304.489		-307.133	
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		3.261		6.760	
Imposte anticipate e differite		436.541		14.683	
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		**-268.363**		**622.007**	
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate		**-70**		226	
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		**-268.433**		**622.233**	
di cui:					
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo		**-281.894**		**608.109**	
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi		**13.461**		**14.124**	

Migliaia di euro	Note	2019	2018
Utile/(perdita) base di pertinenza del Gruppo	8.12	**-0,45**	**0,98**
di cui:			
- da attività operative in funzionamento		-0,45	0,98
- da attività operative cessate		-	-
Utile/(perdita) diluita per azione di pertinenza del Gruppo	8.12	**-0,45**	**0,98**
di cui:			
- da attività operative in funzionamento		-0,45	0,98
- da attività operative cessate		-	-

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Migliaia di euro		2019	2018
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	**-268.433**	**622.233**
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-86.078	-20.124
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		10.150	4.832
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro		16	-72
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di partecipazioni in base metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro valutate		-21	-44
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		-825	-
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	**-76.758**	**-15.408**
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		-3.725	71
Effetto fiscale su utili (perdite)da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		895	-18
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	**-2.830**	**53**
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	**43.788**	**-8**
Effetto fiscale su riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(E)	**-**	**-**
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(F=B+C+D+E)	**-35.800**	**-15.363**
di cui relative ad attività operative cessate		-	-
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+F)	**-304.233**	**606.870**
Di cui di pertinenza di Gruppo		-317.666	592.745
Di cui di pertinenza di Terzi		13.433	14.125

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO Migliaia di euro	Capitale emesso	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserva per differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro	Riserva per valutazione di partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro	Altre riserve e utili portati a nuovo	Utile/(Perdita) dell'esercizio al netto dell'acconto sui dividendi	Totale	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
Saldo al 31/12/2017	**622.027**	**-110.199**	**111**	**28**	**1.356.620**	**521.545**	**2.390.132**	**347.660**	**2.737.792**
Effetti dell'applicazione del principio IFRS 9 all'1/1/2018	-	-	-	-	25.528	-	25.528	-	25.528
Saldo all'1/1/2018	**622.027**	**-110.199**	**111**	**28**	**1.382.148**	**521.545**	**2.415.660**	**347.660**	**2.763.320**
Risultato economico complessivo dell'esercizio	**-**	**-15.300**	**-72**	**-44**	**52**	**608.109**	**592.745**	**14.125**	**606.870**
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni									
Saldo dividendi di Autostrade per l'Italia S.p.A. (pari a euro 0,832 per azione)	-	-	-	-	-	-517.526	-517.526	-	-517.526
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	4.019	-4.019	-	-	-
Dividendi di altre società del Gruppo a soci Terzi	-	-	-	-	-	-	-	-7.755	-7.755
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-	-	-157	-	-157	-34	-191
Variazione delle riserve per effetto di operazioni "under common control"	-	-	-	-	2.058	-	2.058	-	2.058
Variazioni del perimetro di consolidamento e altre variazioni minori	-	-	-	-	-8	-	-8	-3.171	-3.179
Saldo 31/12/2018	**622.027**	**-125.499**	**39**	**-16**	**1.388.112**	**608.109**	**2.492.772**	**350.825**	**2.843.597**
Risultato economico complessivo dell'esercizio	**-**	**-32.140**	**16**	**-21**	**-3.627**	**-281.894**	**-317.666**	**13.433**	**-304.233**
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni									
Saldo dividendi di Autostrade per l'Italia S.p.A. (pari a euro 0,50 per azione)	-	-	-	-	-	-311.013	-311.013	-	-311.013
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	297.096	-297.096	-	-	-
Dividendi di altre società del Gruppo a soci Terzi	-	-	-	-	-	-	-	-8.016	-8.016
Piani di compensi basati su azioni e altre variazioni minori	-	-	-	-	72	-	72	17	89
Saldo al 31/12/2019	**622.027**	**-157.639**	**55**	**-37**	**1.681.653**	**-281.894**	**1.864.165**	**356.259**	**2.220.424**

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2019	di cui verso parti correlate	2018	di cui verso parti correlate
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO					
Utile/(perdita) dell'esercizio		**-268.433**		**622.233**	
Rettificato da:					
Ammortamenti		633.607		617.817	
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		1.441.772		504.630	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	8.10	32.476		30.567	
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.3	3.335		4.485	
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti		7.148		-5.976	
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		-190		-648	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	8.11	-436.541		-14.688	
Altri oneri (proventi) non monetari		22.694		-48.534	
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		-59.834	*14.100*	-88.193	*-30.400*
Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]	9.1	**1.376.034**		**1.621.693**	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO					
Investimenti in attività in concessione	7.2	-517.355		-542.734	
Investimenti in attività materiali	7.1	-20.234		-22.552	
Investimenti in altre attività immateriali	7.2	-21.825		-27.268	
Contributi su attività in concessione		1.823		521	
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)		1.271		467	
Investimenti in partecipazioni	7.3	-2.808		-27.716	
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		611		4.301	
Realizzo da disinvestimenti di società consolidate al netto delle disponibiltà liquide e dei mezzi equivalenti ceduti		-		6.202	
Variazione netta delle altre attività non correnti		121		-	
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		53.990		34.133	
Flusso di cassa netto da/(per) attività di investimento [b]	9.1	**-504.406**		**-574.646**	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA					
Dividendi corrisposti		-322.774		-543.432	
Rimborso di capitale a soci terzi		-		-1.800	
Rimborsi di finanziamenti alla controllante		-	-	-1.000.000	
Accensioni di debiti per leasing	7.15	3.994		-	
Rimborsi di prestiti obbligazionari	7.15	-593.334		-	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)	7.15	-128.541		-125.724	
Rimborsi di debiti di leasing	7.15	-2.887		-	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-20.547	*1.486*	-522.513	*-503.208*
Flusso di cassa netto per attività finanziaria [c]	9.1	**-1.064.089**		**-2.193.469**	
Decremento disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio [a+b+c]	9.1	**-192.461**		**-1.146.422**	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		**1.784.201**		**2.930.623**	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		**1.591.740**		**1.784.201**	

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2019	2018
Imposte sul reddito corrisposte		308.184	362.475
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati		45.008	47.108
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti		450.090	488.406
Dividendi incassati	8.10	-	1.067
Utili su cambi incassati		43	200
Perdite su cambi corrisposte		27	47

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

Migliaia di euro	Note	2019	2018
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.784.201	2.930.623
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	1.791.628	2.938.061
Scoperti di conto corrente	7.15	-2	-7
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	7.15	-7.425	-13.954
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connessi ad attività operative cessate	7.11	-	6.523
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.591.740	1.784.201
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	1.619.600	1.791.628
Scoperti di conto corrente	7.15	-2	-2
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	7.15	-27.858	-7.425
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connessi ad attività operative cessate	7.11	-	-

Note illustrative

1

Informazioni generali

Il core business del Gruppo Autostrade per l'Italia (nel seguito anche Gruppo) è rappresentato dalla gestione delle concessioni amministrative rilasciate dalle Autorità competenti, aventi ad oggetto la realizzazione, la gestione, il miglioramento e il mantenimento in pristino di infrastrutture autostradali da parte delle società concessionarie del Gruppo. Per maggiori informazioni sui contratti di concessione del Gruppo si rinvia a quanto riportato nella nota n. 4 "Concessioni".

La Capogruppo è Autostrade per l'Italia S.p.A. (nel seguito Autostrade per l'Italia o Società o Capogruppo), una società per azioni costituita nel 2003, il cui core business è rappresentato dalla gestione della concessione amministrativa autostradale italiana rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (nel seguito anche MIT), che è succeduto all'ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente a partire dall' 1 ottobre 2012.
La sede legale è in Roma, Via Bergamini, 50 e non dispone di sedi secondarie. La durata della Società è fissata fino al 31 dicembre 2050.
L'88,06% del capitale della Società è detenuto da Atlantia S.p.A. (nel seguito anche Atlantia), le cui azioni sono quotate presso il Mercato Telematico Azionario gestito da Borsa Italiana S.p.A. e che esercita l'attività di direzione e coordinamento sulla Società.
Alla data di predisposizione del presente bilancio consolidato, Sintonia S.p.A. è l'azionista che detiene la maggioranza relativa delle azioni di Atlantia. Né Sintonia S.p.A., né la sua controllante diretta Edizione S.r.l., esercitano attività di direzione e coordinamento nei confronti di Atlantia.

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 nella riunione del 27 aprile 2020, avvalendosi del maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale per l'esame del bilancio d'esercizio da parte dell'Assemblea degli Azionisti, in conformità a quanto previsto dall'articolo 2364, comma 2, del codice civile e dall'art. 24.2 dello Statuto Sociale. Il ricorso al maggior termine è appropriato in considerazione delle incertezze delineatesi in relazione all'attività della Società, descritte nella successiva nota n. 2, nonché della situazione di eccezionale gravità determinata dalla pandemia da COVID-19.

2

Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 è redatto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D. Lgs. n. 38/2005 e dell'art. 154-ter del Testo Unico della Finanza, nel presupposto della continuità aziendale della Capogruppo in quanto il Consiglio di Amministrazione della Società ritiene che vi è la ragionevole aspettativa che quest'ultima, nonché il Gruppo, potrà continuare la propria attività operativa di normale funzionamento in un futuro prevedibile, e comunque con un orizzonte temporale di almeno dodici mesi successivi al 31 dicembre 2019. In particolare, ai fini della valutazione del presupposto della continuità aziendale, sono stati esaminati gli elementi di rischio e di incertezza e le valutazioni descritte analiticamente nella successiva sezione "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della presente nota n. 2; ad esito delle valutazioni effettuate, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha ritenuto che, ancorché vi siano elementi di incertezza circa l'evoluzione delle attività della Società e del Gruppo, tali incertezze siano superabili e, pertanto, ha ritenuto appropriato predisporre il presente bilancio consolidato nella prospettiva della continuazione dell'attività.
Il bilancio consolidato è predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board, le interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) nonché ai precedenti International Accounting Standards (IAS) e alle precedenti interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore, omologati dalla Commissione Europea. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni è di seguito definito come gli "IFRS".
Inoltre si è tenuto conto dei provvedimenti emanati dalla Consob (Commissione Nazionale per le Società e la Borsa) in attuazione del comma 3 dell'articolo 9 del D. Lgs. n. 38/2005 in materia di predisposizione degli schemi di bilancio.

Il bilancio consolidato è costituito dai prospetti contabili consolidati (situazione patrimonialefinanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto e rendiconto finanziario) e dalle presenti note illustrative ed è redatto applicando il criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al fair value, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritti nella nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati". La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Nel conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.
Gli IFRS sono applicati coerentemente con le indicazioni fornite nel "Conceptual Framework for Financial Reporting" e non si sono verificate criticità che abbiano comportato il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1, paragrafo 19.

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

ovvero da operazioni o fatti che non si ripetano frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività.

A tal proposito, si evidenzia che:

a) nel corso dell'esercizio 2019 non sono occorsi eventi non ricorrenti e non sono state poste in essere operazioni non ricorrenti, atipiche o inusuali con terzi o con parti correlate che abbiano impatti significativi sui dati economico-finanziari del Gruppo. Pertanto, i prospetti contabili consolidati evidenziano solamente i saldi principali dei rapporti con parti correlate intercorsi negli esercizi a confronto;

b) il bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, così come quello precedente, include gli effetti economici e patrimoniali conseguenti l'evento non ricorrente occorso nell'agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia gestita da Autostrade per l'Italia, i cui effetti sono descritti nella nota n. 6, cui si rinvia.

Tutti i valori sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato. L'euro rappresenta la valuta funzionale della Capogruppo e delle società controllate, nonché quella di presentazione del presente bilancio consolidato.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. Si evidenzia, a tal proposito, che con decorrenza dal 1° gennaio 2019 è entrato in vigore il nuovo principio contabile IFRS 16 - Leasing, che definisce un modello unico di rilevazione dei contratti di leasing per il locatario, eliminando la precedente distinzione tra leasing operativi e finanziari. In sede di prima applicazione, il Gruppo si è avvalso della facoltà concessa dal principio di applicazione retrospettica parziale dello stesso, con la rilevazione nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 1° gennaio 2019 degli effetti derivanti dall'applicazione del principio, senza modifica del conto economico consolidato comparativo dell'esercizio 2018. La descrizione degli elementi salienti del principio IFRS 16 nonché degli impatti derivanti dall'applicazione dello stesso sono illustrati nella successiva nota n. 3, cui si rinvia. Pertanto, i dati dei prospetti contabili consolidati relativi all'esercizio 2019 e i relativi dettagli di nota integrativa non sono comparabili con l'anno precedente con riferimento alla valorizzazione dei diritti d'uso e dei corrispondenti debiti finanziari per leasing, nonché delle correlate componenti economiche.

Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società

In conformità a quanto previsto dal Codice civile e dai principi contabili contenuti negli IFRS (e richiamati dalla Consob nel Documento n. 2 emesso congiuntamente con Banca d'Italia e ISVAP in data 6 febbraio 2009), nella fase di predisposizione del bilancio è necessario effettuare una valutazione della capacità della Società e del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento.
In particolare, il paragrafo 25 dello IAS 1 stabilisce che "un'entità deve redigere il bilancio nella prospettiva della continuazione dell'attività a meno che la direzione aziendale non intenda liquidare l'entità o interromperne l'attività, o non abbia alternative realistiche a ciò. Qualora la direzione aziendale sia a conoscenza, nel fare le proprie valutazioni, di significative incertezze relative ad eventi o condizioni che possano comportare l'insorgere di seri dubbi sulla capacità dell'entità di continuare a operare come un'entità in funzionamento, l'entità deve evidenziare tali incertezze.
Qualora un'entità non rediga il bilancio nella prospettiva della continuazione dell'attività, essa deve indicare tale fatto, unitamente ai criteri in base ai quali ha redatto il bilancio e alla ragione per cui l'entità non è considerata in funzionamento".
Inoltre, il paragrafo 26 dello IAS 1 richiede che "nel determinare se il presupposto della prospettiva della continuazione dell'attività è applicabile, la direzione aziendale tiene conto di tutte le informazioni disponibili sul futuro, che è relativo almeno, ma non limitato, a dodici mesi" dopo la data di riferimento del bilancio. E ancora "..la direzione aziendale può aver bisogno di considerare una vasta gamma di fattori relativi alla redditività attuale e attesa, ai piani di rimborso dei debiti e alle potenziali fonti di finanziamento alternative, prima di ritenere che sussista il presupposto della continuità aziendale".

Pur in presenza di significative incertezze, che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale, il presente bilancio è stato redatto assumendo la prospettiva della continuità aziendale.
Tali incertezze emergono all'esito del congiunto apprezzamento dei fattori di rischio per la continuità aziendale di Autostrade per l'Italia e degli elementi che consentono di mitigare i fattori di rischio individuati.
Nel seguito si rappresentano i fattori di rischio identificati, precisandone l'origine e la natura, nonché le iniziative che la società ha già assunto o sta assumendo per fronteggiare tali fattori di rischio, motivandone la ragionevolezza.
Vengono quindi esplicitate le ragioni alla base della decisione di poter continuare ad adottare il presupposto della continuità aziendale, pur in presenza delle incertezze che permangono all'esito dei fattori mitiganti che sono allo stato configurabili.
Più nello specifico, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha esaminato tutti i fattori di rischio in essere alla data di predisposizione del bilancio, analiticamente descritti nelle note n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" e 10.9 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019" e nella successiva nota n. 6 "Eventi e operazioni societarie".
Gli elementi che richiedono una puntuale valutazione in merito alla capacità della Società

di continuare ad operare in normale funzionamento per un periodo di almeno dodici mesi dalla data di chiusura del presente bilancio possono raggrupparsi e sintetizzarsi nei seguenti punti:

a) i rapporti e i contenziosi in essere tra Autostrade per l'Italia e il Concedente, come più ampiamente esposto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio";

b) l'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto Milleproroghe, e segnatamente dell'art. 35 ivi contenuto (il cui testo è riportato nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio"), che, fra l'altro, modifica la disciplina in caso di "revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio";

c) la recente revisione al ribasso da parte delle agenzie internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's - a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe sopra citato - del *rating* creditizio di Autostrade per l'Italia, portato al di sotto del livello "*investment grade*", e del relativo outlook ("*downgrading*"), che incide sulla capacità della Società di far ricorso al mercato del credito. Al riguardo si osserva che il declassamento sotto il livello *investment grade* potrebbe esporre al rischio che Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, Cassa Depositi e Prestiti possano richiedere protezioni aggiuntive, e, ove tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, ritengano di poter richiedere il rimborso anticipato del debito in essere (pari, al 31 dicembre 2019, a circa euro 2,1 miliardi di euro di cui circa 1,7 miliardi garantiti da Atlantia). L'eventuale inottemperenza a una richiesta di rimborso anticipato che fosse formulata da BEI e CDP, semprechè legittima, potrebbe comportare analoghe richieste di rimborso da parte di altri creditori della Società, ivi inclusi gli obbligazionisti;

d) le restrizioni agli spostamenti recentemente introdotte per l'insorgere dell'emergenza epidemiologica legata alla diffusione del virus Covid-19, che hanno determinato una forte riduzione dei volumi di traffico e hanno inciso, e andranno a incidere, sui ricavi attesi per l'esercizio 2020. Questo fenomeno ha generato evidenti ripercussioni sulla temporanea capacità di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie del Gruppo di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito, nonché, unitamente al mutamento del quadro regolatorio, sulla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie.

In relazione al punto a) precedente (rapporti con il Concedente), il Consiglio di Amministrazione, nella adozione del principio di continuità aziendale, si è fra l'altro basato sui seguenti fatti oggettivi:

1) il procedimento di contestazione alla Società di asserito "grave inadempimento" per il crollo di parte del Viadotto Polcevera è tuttora pendente;

2) nessuna Autorità ha, ad oggi, accertato, tantomeno in via definitiva alcun "grave inadempimento" della Società che possa legittimare un provvedimento di revoca della concessione. Al riguardo, anche il TAR Liguria, nelle quattro ordinanze pubblicate il 6 dicembre 2019, ha rilevato come la presunta responsabilità della Società per il crollo del viadotto del Polcevera sia *"non accertata, nemmeno in via latamente indiziaria"*, non essendo *"stata accertata in alcuna sede, così come non sono state escluse eventuali responsabilità di altri soggetti in relazione alla causazione dell'evento"*;

3) il parere tecnico reso dal Gruppo di Lavoro Interistituzionale istituito presso il Gabinetto del MIT ha evidenziato i rischi di un contenzioso, gli oneri connessi alla revoca e le relative ricadute operative, concludendo che tutto ciò potrebbe *"consigliare una diversa soluzione volta alla rinegoziazione della Convenzione"*;

4) da molti mesi (luglio 2019), la Società ha avviato con il Concedente e il Governo una interlocuzione volta al raggiungimento di un accordo di modifica della Convenzione Unica e di chiusura definitiva del procedimento avviato dal MIT, allo scopo di giungere, nell'interesse pubblico, a una soluzione concordata, così come prospettato nelle comunicazioni al riguardo intervenute.

In sintesi, i fatti oggettivi sopra illustrati, i pareri legali acquisiti dalla Società, nonché i primi (sebbene interlocutori) pronunciamenti ottenuti in sede giudiziale, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione a ritenere ragionevolmente non probabile la prossima adozione da parte del Governo di un provvedimento di revoca della concessione, e ad auspicare invece il raggiungimento di una soluzione negoziale. Nell'ipotesi in cui un provvedimento di questo genere venisse adottato, il Consiglio di Amministrazione ritiene di avere solide ragioni per resistere.

In relazione al punto b) precedente (Decreto Milleproroghe), il Consiglio di Amministrazione, nella adozione del principio di continuità aziendale, si è fra l'altro basato sui numerosi concordi pareri di autorevoli studiosi e costituzionalisti che evidenziano i plurimi profili di incostituzionalità e violazione del diritto comunitario che affliggono le norme di detto Decreto (come ampiamente descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio"). Al riguardo, anche nelle ordinanze di dicembre 2019 del TAR Liguria, chiamato a pronunciarsi per l'annullamento dei provvedimenti attuativi del (pur diverso) Decreto Genova, sono contenute affermazioni che sottolineano il necessario rispetto, da parte del Concedente, dell'attuale schema di Convenzione in essere (art. 9) per pervenire alla decadenza della Concessione, incluso il previo necessario accertamento del grave inadempimento (come descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", cui si rinvia).
La Società ha tempestivamente instaurato un procedimento innanzi al TAR Lazio volto ad accertare la illegittimità delle disposizioni del decreto Milleproroghe (art. 35) e la validità e vigenza degli articoli 8, 9 e 9bis della Convenzione; in data 3 aprile 2020 la Società ha depositato istanza di prelievo del ricorso e di fissazione sollecita dell'udienza di discussione.

In relazione ai punti c) e d) precedenti (*downgrading* ed epidemia da Coronavirus-Covid 19), si segnala anzitutto che, alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria annuale, né Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l'applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali, né hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso anticipato.
Inoltre, avuto riguardo alle ragioni del *downgrading* espressamente esplicitate dalle agenzie di *rating* (i.e. l'approvazione dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe), alla illegittimità comunitaria e costituzionale dell'art. 35, già fatta valere dalla Società nelle competenti sedi giudiziarie, e ai numerosi concordi pareri legali acquisiti sul punto, la Società ritiene di poter continuare nel dialogo con gli istituti finanziari nella ricerca di una soluzione condivisa.
Con riguardo poi alla incertezza relativa alla capacità di Autostrade per l'Italia di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito, nonché alla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie, come più ampiamente descritto alla nota n. 10.9 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019" anche in riferimento all'aggiornamento delle previsioni finanziarie, il Consiglio di Amministrazione ha predisposto una serie di misure volte ad assicurare il sostentamento del fabbisogno finanziario della Società, fra le quali: (i) il piano di efficientamento dei costi, pur non a discapito della sicurezza; (ii) la ricerca di soluzioni alternative per il finanziamento del circolante, ivi inclusa la richiesta erogazione fondi a Cassa Depositi e Prestiti; (iii) la richiesta di supporto finanziario a breve e medio termine alla Capogruppo Atlantia; (iv) la attivazione delle misure di sostegno finanziario, anche avvalendosi della normativa di urgenza recentemente emanata per il sostegno alle imprese, con particolare riguardo alla garanzia SACE su nuovi finanziamenti che dovessero essere erogati a favore della Società. Con riferimento a quanto riportato al punto (iii), e come più ampiamente descritto nella nota n. 10.9 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019", in data 24 aprile 2020 è stata ottenuta la conferma del supporto finanziario residuale sino ad un massimo di 900 milioni di euro, determinata sulla base delle più prudenti stime, effettuate dalla società, di contrazione dei flussi finanziari potenzialmente derivante dall'epidemia.
Il Consiglio di Amministrazione terrà attentamente monitorata l'implementazione di dette misure e, più in generale, la situazione finanziaria della Società.

Gli elementi sopra rappresentati e, in particolare, le azioni intraprese a sostegno del fabbisogno finanziario della Società, nonché la ragionevole possibilità di raggiungere un accordo con il Governo e il MIT (che assicurerebbe un equilibrio strutturale e di lungo periodo e permetterebbe ad Autostrade per l'Italia di stabilizzare la struttura finanziaria, grazie anche a un più agevole accesso al mercato del credito) portano a ritenere tutti i fattori di rischio e incertezza ragionevolmente superabili.
Il Consiglio di Amministrazione ha quindi ritenuto che sussistano tutti i presupposti per provvedere alla redazione del bilancio consolidato e del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 in continuità, mantenendo i criteri di valutazione propri di un'azienda in funzionamento, descritti nelle rispettive note illustrative n. 3.
Si evidenzia come la valutazione effettuata dal Consiglio di Amministrazione sull'esistenza del presupposto della continuità aziendale comporta un giudizio, in un dato momento, sull'esito futuro di eventi o circostanze che sono per loro natura incerti; pertanto, tale determinazione, pur formulata sulla scorta di una attenta ponderazione di tutte le informazioni allo stato disponibili, è suscettibile di essere contraddetta dall'evoluzione dei fatti ove non si verifichino gli eventi ad oggi ragionevolmente previsti ovvero emergano fatti o circostanze con loro incompatibili, oggi non noti o comunque non valutabili nella loro portata.
Il Consiglio di Amministrazione provvederà a svolgere un costante monitoraggio sull'evoluzione dei fattori presi in considerazione, così da poter assumere, laddove se ne verificassero i presupposti, le più opportune determinazioni correttive.

3

Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio precedente, ad eccezione delle modifiche introdotte dall'applicazione, con decorrenza dal 1° gennaio 2019, del nuovo principio contabile IFRS 16 – Leasing (nel seguito IFRS 16), i cui impatti sono presentati nel seguito, e dell'interpretazione IFRIC 23 – Incertezze sui trattamenti delle imposte sul reddito, dalla cui adozione non sono emersi impatti per il Gruppo in quanto l'approccio seguito dalle imprese controllate in ambito fiscale risultava già coerente con l'IFIRC 23. Con riferimento a quest'ultima, si evidenzia che la stessa affronta il tema delle incertezze sul trattamento fiscale da adottare in materia di imposte sul reddito e richiede ad un'entità:

a) di analizzare i trattamenti fiscali incerti assumendo sempre che l'autorità fiscale esamini la posizione di un'entità avendo piena conoscenza di tutte le informazioni rilevanti;

b) nel caso in cui l'entità ritenga non probabile che l'autorità fiscale accetti il trattamento fiscale seguito, è necessario riflettere l'effetto dell'incertezza nella misurazione delle imposte sul reddito, correnti e differite.

Si rinvia, inoltre, a quanto descritto nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della nota n. 2.

Attività materiali

Le attività materiali sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione, nonché degli oneri finanziari sostenuti nel periodo di realizzazione dei beni.
Come consentito dall'IFRS 1, i beni acquisiti attraverso aggregazioni di imprese intervenute prima del 1° gennaio 2004 sono iscritti al valore contabile preesistente, determinato nell'ambito di tali aggregazioni in base ai precedenti principi contabili, quale valore sostitutivo del costo.
Il costo delle attività materiali, determinato come sopra indicato, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio a quote costanti sulla base della vita economico-tecnica stimata. Qualora parti significative delle attività materiali abbiano differenti vite utili, tali componenti sono contabilizzate separatamente. I terreni, sia liberi da costruzione, sia annessi a fabbricati civili e industriali, non sono ammortizzati in quanto beni a vita utile illimitata.
Gli investimenti immobiliari, ossia gli immobili posseduti al fine di conseguire canoni di locazione e/o un apprezzamento degli stessi nel tempo, sono rilevati e valutati al costo, determinato s secondo le stesse modalità indicate per le altre attività materiali. Per tali attività è inoltre indicato il relativo fair value.
Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2019, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività materiali	Aliquota d'ammortamento
Fabbricati	2.5% - 33.33%
Diritti d'uso fabbricati	5% -50%
Impianti e macchinari	10% - 33%
Attrezzature industriali e commerciali	4.5% - 33%
Altri beni	8.6% - 33.33%
Diritti d'uso altri beni	20% -50%

I beni materiali detenuti con contratto di leasing sono inizialmente contabilizzati come attività materiali, in contropartita del relativo debito, a un valore pari al relativo fair value o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti contrattualmente. Il canone corrisposto è scomposto nelle sue componenti di onere finanziario, contabilizzato a conto economico, e di rimborso del capitale, iscritto a riduzione del debito finanziario.
In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività materiali, queste sono sottoposte a una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore, come descritto nel seguito nello specifico paragrafo "Riduzione e ripristino di valore di attività".
Le attività materiali non sono più esposte in bilancio a seguito della loro cessione; l'eventuale utile o perdita (calcolato come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevato nel conto economico dell'esercizio di dismissione.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono le attività identificabili prive di consistenza fisica, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri, nonché l'avviamento, quando acquisito a titolo oneroso. L'identificabilità è definita con riferimento alla possibilità di distinguere l'attività immateriale acquisita rispetto all'avviamento. Tale requisito è soddisfatto, di norma, quando l'attività immateriale: (i) è riconducibile ad un diritto legale o contrattuale oppure (ii) è separabile, ossia può essere ceduta, trasferita, data in affitto o scambiata autonomamente o come parte integrante di altre attività. Il controllo da parte dell'impresa consiste nella capacità di usufruire dei benefici economici futuri derivanti dall'attività e nella possibilità di limitarne l'accesso ad altri.
I costi relativi alle attività di sviluppo interno sono iscritti nell'attivo patrimoniale quando: (i) il costo attribuibile all'attività immateriale è attendibilmente determinabile, (ii) vi è l'intenzione, la disponibilità di risorse finanziarie e la capacità tecnica di rendere l'attività disponibile all'uso o alla vendita, (iii) è dimostrabile che l'attività sia in grado di produrre benefici economici futuri.
Le attività immateriali sono iscritte al costo, che, ad esclusione dei "diritti concessori", è determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali. Per le attività immateriali

rappresentate dai “diritti concessori”, il costo è recuperato attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l’utilizzo delle infrastrutture e può includere una o più delle seguenti fattispecie:

a) il fair value dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai “Ricavi”), al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie e costituite da: (i) le quote coperte sotto forma di contributo, (ii) l’ammontare che sarà incondizionatamente pagato dal concessionario subentrante al momento di scadenza della concessione (cosiddetto “diritto di subentro”) e/o (iii) l’importo minimo dei pedaggi, il volume dei ricavi e/o le specifiche somme eventualmente garantite dal Concedente. In particolare, quali diritti concessori delle attività immateriali, si identificano:

(1) i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione di ampliamento e adeguamento dell’infrastruttura, per i quali non è previsto l’ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali diritti sono inizialmente calcolati e iscritti al fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro (pari al valore attuale degli stessi, al netto della parte coperta da contributi, ed escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione) e hanno come contropartita i “fondi per impegni da convenzioni”, di pari importo, iscritti nel passivo della situazione patrimoniale – finanziaria; il valore iniziale di tali diritti si modifica nel tempo, oltre che per effetto degli ammortamenti, per la rideterminazione, su base periodica, del fair value della parte dei servizi di costruzione non ancora realizzati alla data di chiusura dell’esercizio;
(2) i diritti maturati a fronte di servizi di costruzione e/o miglioria resi, per i quali è previsto l’ottenimento di benefici economici aggiuntivi, rappresentati da incrementi tariffari specifici e/o significativi incrementi attesi del numero degli utenti per effetto degli ampliamenti/adeguamenti dell’infrastruttura;
(3) i diritti da opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio, rappresentati dagli investimenti sostenuti da tali soggetti e devoluti gratuitamente alle società del Gruppo alla scadenza dei relativi contratti;

b) i diritti acquisiti da terzi, nel caso di sostenimento di costi per l’ottenimento di concessioni dal Concedente o da terzi (quest’ultimo caso in relazione all’acquisizione del controllo di una società già titolare di una concessione).

I diritti concessori sono ammortizzati lungo il periodo di durata della relativa concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità di consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine, tenuto conto che le concessioni di cui sono titolari Autostrade per l’Italia e le altre società concessionarie del Gruppo hanno ad oggetto infrastrutture autostradali mature, entrate in esercizio da molti anni e per le quali si evidenziano dinamiche di traffico sostanzialmente contenute in un orizzonte di lungo periodo, gli ammortamenti sono calcolati a quote costanti.
L’ammortamento decorre dal momento in cui i diritti concessori iniziano a produrre i relativi benefici economici.
Le altre attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate invece a partire dal momento in cui le stesse attività sono disponibili per l’uso, in relazione alla vita utile residua.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2019, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività immateriali	Aliquota d'ammortamento
Diritti concessori	Dal momento in cui generano benefici economici per l'impresa, in base agli anni residui di durata della concessione e, ove significative, alle variazioni attese di traffico.
Costi di sviluppo	4.8% - 33.33%
Diritti di brevetto industriali e di utilizzazione di opere	6.4% - 55%
Licenze e diritti simili	7.7% - 33.33%
Altri beni	3.3% - 33.33%

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero integrale del valore di carico delle attività immateriali, queste sono sottoposte a una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore, così come descritto nel paragrafo “Riduzione e ripristino di valore delle attività”.
L’utile o la perdita derivante dall’alienazione di un’attività immateriale è determinato come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore netto contabile del bene ed è rilevato nel conto economico dell’esercizio di cessione.

Aggregazioni aziendali e avviamento

Le operazioni di acquisizione di aziende e rami d’azienda sono contabilizzate attraverso l’utilizzo dell’acquisition method, come previsto dall’IFRS 3; a tal fine le attività acquisite e le passività assunte e identificabili sono rilevate ai rispettivi fair value alla data di acquisizione. Il costo dell’acquisizione è misurato dal totale dei fair value, alla data di scambio, delle attività erogate, delle passività assunte e degli eventuali strumenti di capitale emessi dalle società del Gruppo in cambio del controllo dell’entità acquisita. I costi accessori direttamente attribuibili all’operazione di aggregazione sono rilevati a conto economico quando sostenuti.
L’avviamento è iscritto, in conformità all’IFRS 3, ad un valore pari alla differenza positiva tra:

a) la sommatoria di:
(1) il costo dell’acquisizione, come sopra definito;
(2) il fair value, alla data di acquisizione, di eventuali quote non di controllo già detenute nell’acquisita;
(3) il valore degli interessi di minoranza detenuti da terzi nell’acquisita, valutati, per ciascuna operazione, al fair value oppure in proporzione al valore corrente delle attività nette identificabili dell’acquisita;

b) il fair value netto, alla data di acquisizione, delle attività acquisite e delle passività assunte identificabili.

Alla data di acquisizione l'avviamento emerso è allocato a ciascuna unità generatrice di flussi finanziari sostanzialmente autonomi (Cash Generating Unit – CGU) che ci si attende beneficerà delle sinergie derivanti dall'aggregazione aziendale. Nel caso in cui i benefici attesi riguardino più CGU, l'avviamento è allocato all'insieme di queste.
Nel caso di differenza negativa tra i valori di cui ai punti a) e b) precedenti, questa è iscritta quale provento nel conto economico dell'esercizio di acquisizione.
L'eventuale avviamento relativo a partecipazioni non di controllo è incluso nel valore di carico delle partecipazioni relative a tali società.
Qualora non si disponga di tutte le necessarie informazioni per la determinazione dei fair value delle attività e passività acquisite, questi sono rilevati in via provvisoria nell'esercizio in cui si realizza l'operazione di aggregazione aziendale e rettificati, con effetto retroattivo, non oltre i dodici mesi successivi alla data dell'acquisizione.
Dopo l'iniziale iscrizione, l'avviamento non è ammortizzato ed è decrementato delle eventuali perdite di valore accumulate, determinate con le modalità descritte nel paragrafo "Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)".
L'IFRS 3 non è stato applicato retroattivamente alle acquisizioni effettuate precedentemente al 1° gennaio 2004; conseguentemente, per tali acquisizioni è stato mantenuto il valore dell'avviamento determinato in base ai precedenti principi contabili, pari al valore contabile netto in essere a tale data, previa verifica e rilevazione di eventuali perdite di valore.
Eventuali operazioni di acquisizione o cessione di aziende e/o rami d'azienda tra società sotto il controllo di un'entità comune (cosiddette operazioni "under common control") sono trattate, nel rispetto di quanto stabilito dallo IAS 1 e dallo IAS 8, sulla base della sostanza economica delle stesse, verificando che il corrispettivo della compravendita sia determinato in base al fair value e che si generi valore aggiunto per il complesso delle parti interessate che si concretizzi in significative variazioni misurabili nei flussi di cassa ante e post operazione delle partecipazioni trasferite. In relazione a ciò:

a) qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, tali operazioni di acquisto di aziende e/o rami d'azienda sono rilevate in base all'IFRS 3, ai medesimi criteri precedentemente illustrati per le analoghe operazioni effettuate con soggetti terzi. In tali casi, la società cedente iscrive nel conto economico l'eventuale differenza tra i valori di carico delle attività e passività cedute ed il relativo corrispettivo;

b) negli altri casi, le attività e le passività trasferite sono iscritte dalla cessionaria ai medesimi valori cui le stesse erano iscritte nel bilancio della società cedente prima dell'operazione, con la rilevazione nel patrimonio netto dell'eventuale differenza rispetto al costo dell'acquisizione.
Coerentemente, la società cedente provvede alla rilevazione nel patrimonio netto della differenza tra il valore netto contabile delle attività e passività cedute ed il corrispettivo stabilito. Inoltre, i proventi/oneri rilevati in precedenti esercizi tra le "altre componenti" del conto economico complessivo (relativi, ad esempio, alle riserve da cash flow hedge o da traduzione di attività e passività denominate in valute funzionali diverse dall'euro) e relativi alle attività e passività trasferite sono riclassificati direttamente nel patrimonio netto del Gruppo.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese collegate e in joint venture sono valutate in base al metodo del patrimonio netto, rilevando a conto economico la quota di pertinenza del Gruppo degli utili o delle perdite maturate nell'esercizio, ad eccezione degli effetti relativi ad altre variazioni del patrimonio netto della società partecipata, diverse dalle operazioni con gli azionisti, che sono riflessi direttamente nel conto economico complessivo di Gruppo. Inoltre, con il suddetto metodo sono rilevate, nell'ambito della misurazione del valore della partecipazione, i fair value delle attività e passività detenute dalla partecipata nonché l'eventuale avviamento, determinati con riferimento al momento di acquisizione della partecipazione, e la loro misurazione negli esercizi successivi sulla base dei principi contabili e criteri di valutazione illustrati nella presente nota.
In caso di eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione, l'eccedenza è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la partecipante è impegnata ad adempiere a obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprirne le perdite.
Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate e in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari di capitale definiti dall'IFRS 9, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di regolamento, in quanto rappresentativo del fair value, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.
Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, ad eccezione di quelle che non siano detenute per finalità di trading e per le quali, come consentito dall'IFRS 9, sia stata esercitata la facoltà, al momento di acquisizione, di designazione al fair value con rilevazione delle variazioni dello stesso nel conto economico e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Per queste ultime, al momento del realizzo, gli utili e le perdite cumulati in tale riserva non sono riclassificati nel conto economico.
Le eventuali perdite di valore, identificate come descritto di seguito nella sezione relativa alle "Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)", sono ripristinate nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, costituite prevalentemente da scorte e ricambi per la manutenzione e l'assemblaggio di impianti, sono valutate al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di presumibile realizzo ottenibile dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo di acquisto è determinato attraverso l'applicazione del metodo del costo medio ponderato.

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari comprendono le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti, gli strumenti finanziari derivati e le attività e passività finanziarie (come definite dall'IFRS 9, che includono, tra l'altro, i crediti e debiti commerciali). Gli strumenti finanziari sono rilevati nel momento in cui il Gruppo diviene parte delle clausole contrattuali dello strumento.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti sono iscritti al valore nominale e comprendono i valori che possiedono i requisiti di alta liquidità, disponibilità a vista o a brevissimo termine e un irrilevante rischio di variazione del loro valore.

Strumenti finanziari derivati

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti in bilancio al loro fair value, determinato alla data di chiusura dell'esercizio.
I derivati sono classificati come strumenti di copertura, in accordo con l'IFRS 9, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata.
Per gli strumenti di cash flow hedge che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività (anche prospettiche e altamente probabili) oggetto di copertura, le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico complessivo e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico.
Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione del fair value delle attività e delle passività oggetto di copertura (fair value hedge), le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico dell'esercizio. Coerentemente, anche le relative attività e passività oggetto di copertura sono adeguate al fair value, con impatto a conto economico.
Nel caso in cui sia stipulato uno strumento con la finalità di copertura del rischio di variazione del fair value di una attività le cui variazioni di fair value sono rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo, anche le variazioni del fair value dello strumento di copertura sono rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo.
Per le operazioni in strumenti derivati definibili ai sensi dell'IFRS 9 di "net investment hedge", quale copertura dal rischio di una sfavorevole variazione dei tassi di cambio ai quali sono convertiti gli investimenti netti in gestioni estere, trattandosi di strumenti di "cash flow hedge", la componente di copertura efficace delle variazioni di fair value dei derivati sottoscritti è rilevata nelle altre componenti del conto economico complessivo, compensando pertanto le variazioni della riserva di conversione relative agli investimenti netti nelle gestioni estere.
Le variazioni cumulate di fair value accantonate nella riserva di net investment hedge sono riclassificate dal conto economico complessivo al conto economico al momento della dismissione totale o parziale dell'investimento nella gestione estera.
Le variazioni del fair value dei derivati che non soddisfino le condizioni per essere qualificati ai sensi dell'IFRS 9 come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

Attività finanziarie

La classificazione delle attività finanziarie e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.
L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano rispettate:

a) il modello di gestione dell'attività finanziaria consista nella detenzione della stessa con la finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e

b) l'attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.
I crediti valutati al costo ammortizzato sono inizialmente iscritti al fair value dell'attività sottostante, al netto degli eventuali proventi di transazione direttamente attribuibili; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base della metodologia riportata nel paragrafo "svalutazione delle attività finanziarie". Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.
I crediti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.
Tra le attività finanziarie valutate al costo ammortizzato sono rilevati i seguenti crediti derivanti da attività in concessione:

a) i "diritti di subentro" che saranno incondizionatamente pagati dai concessionari subentranti alla scadenza dell'accordo di concessione;

b) il valore attuale degli eventuali pedaggi minimi garantiti dal Concedente, che rappresenta il diritto incondizionato a ricevere un compenso per l'attività di costruzione a prescindere dall'effettivo utilizzo dell'attività in concessione;

c) le somme dovute da enti pubblici quali contributi o compensazioni assimilabili relativi alla realizzazione delle opere (servizi di costruzione e/o miglioria resi).

L'attività finanziaria è valutata al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla, e l'attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa. L'attività finanziaria può, tuttavia, essere designata

come attività finanziaria al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti. Infine, le eventuali residue attività finanziarie detenute sono classificate come attività detenute per la negoziazione e sono valutate al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico.
Non corso del 2019 non sono state effettuate riclassifiche di strumenti finanziari tra le categorie sopra descritte.

Svalutazione delle attività finanziarie

La valutazione della recuperabilità delle attività finanziarie rappresentative di strumenti di debito valutati al costo ammortizzato è effettuata attraverso la stima delle "expected credit losses" (ECL), sulla base del valore dei flussi di cassa attesi. Tali flussi, tenuto conto della stima della probabilità che la controparte non ottemperi alla propria obbligazione di pagamento, sono determinati in relazione ai tempi di recupero previsti, al presumibile valore di realizzo, alle eventuali garanzie ricevute, nonché ai costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti.
Per i crediti relativi a controparti che non presentano un incremento significativo del rischio, le ECL sono determinate sulla base delle perdite attese nei 12 mesi successivi alla data di bilancio; negli altri casi si provvede alla stima delle perdite attese fino al termine della vita dello strumento finanziario.
Con riferimento ai crediti commerciali e agli altri crediti, per la determinazione della probabilità di non ottemperanza della controparte sono adottati *rating* interni della clientela, oggetto di verifica periodica anche tramite analisi di back-testing.

Passività finanziarie

I debiti sono inizialmente iscritti al fair value della passività sottostante, al netto degli eventuali oneri di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, i debiti sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo, ad eccezione di quelle per le quali viene esercitata l'opzione irrevocabile, al momento di iscrizione, per la valutazione al fair value con rilevazione delle variazioni nel conto economico, per eliminare o ridurre l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione rispetto ad una attività anch'essa valutata al fair value.
Le passività commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali o per i quali non vi siano significative componenti finanziarie, non sono attualizzati.
Qualora si verifichi la modificazione di uno o più elementi di una passività finanziaria in essere (anche attraverso sostituzione con altro strumento), si procede a un'analisi qualitativa e quantitativa al fine di verificare se tale modificazione risulti sostanziale rispetto ai termini contrattuali già in essere. In assenza di modificazioni sostanziali, la differenza tra il valore attuale dei flussi così come modificati (determinato utilizzando il tasso di interesse effettivo dello strumento in essere alla data della modifica) ed il valore contabile dello strumento è iscritta nel conto economico, con conseguente adeguamento del valore della passività finanziaria e rideterminazione del tasso di interesse effettivo dello strumento; qualora si verifichino modificazioni sostanziali, si provvede alla cancellazione dello strumento in essere ed alla contestuale rilevazione del fair value del nuovo strumento, con imputazione nel conto economico della relativa differenza.

Cancellazione degli strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari non sono più esposti in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, il Gruppo non è più coinvolto nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Valutazione del fair value e gerarchia di fair value

Per tutte le transazioni i saldi (finanziari o non finanziari) per cui un principio contabile richieda o consenta la misurazione al fair value e, che rientri nell'ambito di applicazione dell'IFRS 13, il Gruppo applica i seguenti criteri:

a) identificazione della "unit of account", vale a dire il livello al quale un'attività o una passività è aggregata o disaggregata per essere rilevata ai fini IFRS;

b) identificazione del mercato principale (o, in assenza, del mercato maggiormente vantaggioso) nel quale potrebbero avvenire transazioni per l'attività o la passività oggetto di valutazione; in assenza di evidenze contrarie, si presume che il mercato correntemente utilizzato coincida con il mercato principale o, in assenza, con il mercato maggiormente vantaggioso;

c) definizione, per le attività non finanziarie, dell'highest and best use (massimo e miglior utilizzo): in assenza di evidenze contrarie, l'highest and best use coincide con l'uso corrente dell'attività;

d) definizione delle tecniche di valutazione più appropriate per la stima del fair value: tali tecniche massimizzano il ricorso a dati osservabili, che i partecipanti al mercato utilizzerebbero nel determinare il prezzo dell'attività o della passività;

e) determinazione del fair value delle attività, quale prezzo che si percepirebbe per la relativa vendita, e delle passività e degli strumenti di capitale, quale prezzo che si pagherebbe per il relativo trasferimento in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione;

f) inclusione del "non performance risk" nella valutazione delle attività e passività e, in particolare per gli strumenti finanziari, determinazione di un fattore di aggiustamento nella misurazione del fair value per includere, oltre il rischio di controparte (CVA- credit valuation adjustment), il proprio rischio di credito (DVA – debit valuation adjustment).

In base ai dati utilizzati per le valutazioni al fair value, è individuata una gerarchia di fair value in base alla quale classificare le attività e le passività valutate al fair value o per le quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio:

a) livello 1: include i prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività identiche a quelle oggetto di valutazione;

b) livello 2: include dati osservabili, differenti da quelli inclusi nel livello 1, quali ad esempio: (i) prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività simili; (ii) prezzi quotati in mercati non attivi per attività o passività simili o identiche; (iii) altri dati osservabili (curve di tassi di interesse, volatilità implicite, spread creditizi);

c) livello 3: utilizza dati non osservabili, a cui è ammesso ricorrere qualora non siano disponibili dati di input osservabili. I dati non osservabili utilizzati ai fini delle valutazioni del fair value riflettono le ipotesi che assumerebbero i partecipanti al mercato nella fissazione del prezzo per le attività e le passività oggetto di valutazione.

Si rinvia alle note illustrative relative alle singole voci di bilancio per la definizione del livello di gerarchia di fair value in base a cui classificare i singoli strumenti valutati al fair value o per i quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio.
Non sono presenti attività o passività classificabili nel livello 3 della gerarchia di fair value.
Non sono avvenuti nel corso dell'esercizio trasferimenti fra i diversi livelli della gerarchia di fair value.
Il fair value degli strumenti derivati è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e la curva dei credit default swap quotati della controparte e delle società del Gruppo, per includere il rischio di non performance esplicitamente previsto dall'IFRS 13.
Per gli strumenti finanziari a medio-lungo termine, diversi dai derivati, ove non disponibili quotazioni di mercato, il fair value è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e considerando il rischio di controparte nel caso di attività finanziarie e il proprio rischio credito nel caso di passività finanziarie.

Fondi per impegni da convenzioni e per accantonamenti

Il "Fondo per impegni da convenzione" accoglie il valore attuale dei servizi di costruzione ancora da realizzare, definiti nell'accordo di concessione e finalizzati all'ampliamento e/o miglioria delle infrastrutture autostradali della società concessionaria, per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi in termini di specifici aumenti tariffari e/o rilevante incremento del traffico atteso. Tale obbligazione, considerata come parte del corrispettivo dell'accordo di concessione, è rilevata inizialmente per un ammontare pari al fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro (pari al valore attuale degli stessi, al netto della parte coperta da contributi, ed escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione) in contropartita dei diritti concessori per opere senza benefici economici aggiuntivi. Il fair value della passività residua, per i servizi di costruzione ancora da realizzare, è quindi periodicamente rideterminato e le modifiche nella misurazione della stessa (costituite dai cambiamenti nella stima degli esborsi necessari ad estinguere l'obbligazione, dalla variazione del tasso di attualizzazione o dalla variazione nella stima dei tempi di realizzazione) sono specularmente rilevate ad incremento o riduzione della corrispondente attività immateriale. L'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario. I costi sostenuti nell'esercizio, in relazione ai servizi di ampliamento e/o miglioria delle infrastrutture autostradali senza benefici economici aggiuntivi effettivamente realizzati, sono iscritti in base alla loro natura nelle singole voci del conto economico consolidato dell'esercizio; a fronte degli stessi, nella voce del conto economico consolidato "utilizzo fondo per impegni da convenzioni" è rappresentato l'utilizzo del Fondo precedentemente accantonato, quale indiretta rettifica dei costi sostenuti.
I "Fondi per accantonamenti" sono rilevati quando: (i) si è in presenza di una obbligazione attuale (legale o implicita) nei confronti di terzi che derivi da un evento passato, (ii) sia probabile un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione e (iii) possa essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.
Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'entità pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi ad un tasso di sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro e del rischio specifico dell'obbligazione, che a partire dal 2019 sono approssimati facendo riferimento al rendimento dei titoli governativi del paese Italia in cui sarà sostenuto l'esborso per l'estinzione dell'obbligazione. Gli oneri sostenuti nell'esercizio per l'estinzione dell'obbligazione sono portati a diretta riduzione dei fondi precedentemente accantonati.
Il "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione delle infrastrutture in concessione, prevista nelle convenzioni sottoscritte dalle società concessionarie autostradali del Gruppo con i rispettivi Concedenti e finalizzate ad assicurarne la dovuta funzionalità e sicurezza. Gli accantonamenti a tale fondo sono determinati in funzione dell'usura e vetustà dell'infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell'esercizio e, quindi, degli interventi programmati, tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo. L'attualizzazione del fondo è effettuata sulla base dei medesimi criteri già descritti per i "Fondi per accantonamenti".
I costi per manutenzione ordinaria, invece, sono rilevati nel conto economico al momento del relativo sostenimento e, pertanto, non sono inclusi nel fondo.
Il fondo, facendo riferimento ad interventi ciclici di manutenzione, accoglie la stima degli oneri che deriveranno da un singolo ciclo di interventi ed è determinato separatamente per ciascuna categoria di opera infrastrutturale (viadotti, cavalcavia, gallerie, barriere di sicurezza, pavimentazione autostradale). Per ciascuna categoria, sulla base delle specifiche valutazioni di carattere tecnico, delle conoscenze disponibili, della situazione attuale del

traffico autostradale, dei materiali e della tecnologia in essere:

a) è stimata la durata del ciclo dell'intervento di ripristino o sostituzione;

b) è valutato lo stato di conservazione delle opere, raggruppando gli interventi in classi omogenee in relazione al grado di usura dell'infrastruttura e al numero di anni residui fino all'intervento previsto;

c) sono determinati i costi per ciascuna classe omogenea, sulla base degli elementi documentati verificabili alla data e degli interventi comparabili;

d) è determinato il valore complessivo degli interventi con riferimento al relativo ciclo;

e) è calcolato il fondo alla data di riferimento del bilancio, ripartendo gli oneri nel conto economico in relazione agli anni residui fino alla data prevista di intervento, coerentemente con la classe omogenea di usura dell'infrastruttura, attualizzando il valore così ottenuto alla data di valutazione sulla base di un tasso di interesse con "duration" coerente con quella dei flussi finanziari previsti.

Gli effetti, come sopra determinati, sono rilevati nelle seguenti voci del conto economico:

a) "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti", relativamente agli effetti dell'aggiornamento delle stime derivanti dalle valutazioni di carattere tecnico (ammontare degli interventi da realizzare e tempistica prevista degli stessi) e della variazione del tasso di attualizzazione utilizzato rispetto a quello dell'esercizio precedente;

b) "Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti", con riferimento all'effetto del trascorrere del tempo, calcolato sulla base del valore del fondo e del tasso di interesse utilizzato per l'attualizzazione del fondo alla data di bilancio dell'esercizio precedente.

Al momento del sostenimento degli oneri dell'intervento, i costi sono rilevati per natura nelle singole voci del conto economico consolidato dell'esercizio e la voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti" accoglie l'utilizzo del fondo precedentemente accantonato.

Il "Fondo per rinnovo infrastrutture autostradali", coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie il valore attuale della stima degli oneri che dovranno essere sostenuti nel tempo a fronte della obbligazione contrattuale, posta in capo all'azienda dal contratto di concessione, di esecuzione dei necessari interventi di manutenzione straordinaria, ripristino e sostituzione dei beni in concessione. Tali oneri, infatti, non potendo essere iscritti ad incremento del valore dei beni nel momento in cui vengono di volta in volta effettivamente sostenuti, in assenza del necessario requisito contabile (attività immateriali) dei beni a cui sono destinati, vengono accantonati in un fondo in accordo con lo IAS 37, in funzione del grado di utilizzo dell'infrastruttura, in quanto rappresentativi del probabile onere che l'azienda sarà chiamata a sostenere per garantire, nel tempo, il corretto adempimento all'obbligo di mantenimento dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione. Trattandosi di interventi ciclici, il valore del fondo iscritto in bilancio riflette la stima degli oneri che dovranno essere sostenuti nei limiti dell'orizzonte temporale del primo ciclo di interventi di piano, successivo alla data di chiusura del bilancio, calcolati, tenendo conto dei necessari fattori di attualizzazione, analiticamente per singolo intervento. La classificazione degli interventi tra quelli costitutivi il valore del fondo e quelli di costruzione/miglioria a favore del concedente, si basa su una valutazione aziendale dei contenuti essenziali dei progetti inclusi nel Piano investimenti approvato, supportata dalle funzioni tecniche, che presentano le caratteristiche richiamate dai criteri appena esposti. Al momento del sostenimento degli oneri dell'intervento, i costi sono rilevati per natura nelle singole voci del conto economico consolidato dell'esercizio e la voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti" accoglie l'utilizzo del fondo precedentemente accantonato.

Benefici per dipendenti

Le passività relative ai benefici a breve termine garantiti ai dipendenti, erogati nel corso del rapporto di lavoro, sono rilevate per competenza per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.
Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali, se significative, e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici.
Le passività relative ai benefici a medio-lungo termine garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a contributi definiti, sono iscritte per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.
Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti, sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici. La valutazione delle passività è effettuata da attuari indipendenti. L'utile o la perdita derivante dall'effettuazione del calcolo attuariale è interamente iscritto nel conto economico complessivo, nell'esercizio di riferimento.

Attività non correnti possedute per la vendita e attività/passività in dismissione o distribuzione ai soci e/o connesse ad attività operative cessate

Le attività non correnti possedute per la vendita e le attività e passività in dismissione o distribuzione ai soci e/o connesse ad attività operative cessate, per le quali alla data di chiusura dell'esercizio è altamente probabile che il relativo valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita o il trasferimento ai soci anziché attraverso l'utilizzo

continuativo, sono presentate separatamente dalle altre attività e passività della situazione patrimoniale-finanziaria.
Immediatamente prima di essere classificate come destinate alla vendita o distribuzione, ciascuna attività e passività è rilevata in base allo specifico IFRS di riferimento applicabile e successivamente iscritta al minore tra il valore contabile e il fair value, al netto dei relativi costi di vendita. Eventuali perdite sono rilevate immediatamente nel conto economico.
Relativamente all'esposizione nel conto economico, le attività operative dismesse o in corso di dismissione o distribuzione sono classificabili quali "attività operative cessate" qualora soddisfino uno dei seguenti requisiti:

a) rappresentino un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;

b) siano parte di un unico programma coordinato di dismissione di un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;

c) siano imprese controllate acquisite esclusivamente in funzione di una successiva vendita.

Gli effetti economici derivanti dalla gestione e dismissione o distribuzione di tali attività operative, al netto dei relativi effetti fiscali, sono esposti in un'unica voce del conto economico, anche con riferimento ai dati dell'esercizio comparativo.

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (fair value) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti. L'ammontare rilevato riflette il corrispettivo a cui l'entità ha diritto in cambio dei beni trasferiti al cliente e/o dei servizi resi, da rilevare nel momento in cui sono state adempiute le proprie obbligazioni contrattuali.
Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati per competenza sulla base dei criteri specifici di seguito riportati:

a) i ricavi da pedaggio in base ai transiti autostradali;

b) le vendite per cessioni di beni quando i rischi e i benefici significativi legati alla proprietà dei beni stessi sono trasferiti all'acquirente;

c) le prestazioni di servizi in base allo stadio di completamento delle attività, sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti o del rapporto tra costi sostenuti e costi totali stimati, così da attribuire i ricavi e il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali richieste di corrispettivi aggiuntivi nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi determinabili con attendibilità. Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta nel conto economico indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.
La differenza positiva o negativa tra il corrispettivo maturato e l'ammontare degli acconti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti. Nel caso in cui non sia possibile determinare attendibilmente il valore dei ricavi da prestazioni di servizi, questi ultimi sono rilevati fino a concorrenza dei costi sostenuti che si ritiene saranno recuperati;

d) i canoni attivi e le royalty lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti. Tali ricavi comprendono quelli derivanti dalla subconcessione a terzi di aree commerciali all'interno delle infrastrutture autostradali gestite dal Gruppo e, poiché sostanzialmente afferenti a locazioni di porzioni di infrastruttura, sono regolati dall'IFRS 16. Si evidenzia che i ricavi in esame, in relazione agli accordi contrattuali in essere, sono in parte determinati sulla base dei ricavi conseguiti dal subconcessionario; quindi, il loro ammontare varia nel tempo;

e) i proventi per interessi, così come gli oneri per interessi, sono calcolati sul valore delle relative attività e passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo;

f) i dividendi quando sorge il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Le prestazioni di servizi, sopra illustrate, includono anche i servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore dei Concedenti, in applicazione dell'IFRIC 12, e afferenti i contratti di concessione, di cui sono titolari talune imprese del Gruppo. In particolare, tali ricavi rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata e sono valutati al fair value, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti (costituiti principalmente dai costi per materiali e servizi esterni, dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività, dagli oneri finanziari attribuibili, questi ultimi solo nel caso di servizi di costruzione e/o miglioria relativi ad opere per le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi), nonché dell'eventuale margine sui servizi realizzati con strutture interne al Gruppo (in quanto rappresentativo del fair value dei medesimi servizi). La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria è rappresentata dalle attività finanziarie (diritti concessori e/o contributi su opere) o dai diritti concessori delle attività immateriali.

Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati al fair value quando: (i) il loro ammontare è attendibilmente determinabile e vi è la ragionevole certezza che (ii) saranno ricevuti e che (iii) saranno rispettate le condizioni previste per l'ottenimento degli stessi.
I contributi in conto esercizio sono iscritti nel conto economico nell'esercizio di competenza, coerentemente con i costi cui sono commisurati.

I contributi ricevuti a fronte degli investimenti in infrastrutture autostradali sono contabilizzati quali ricavi dei servizi di costruzione, la cui metodologia di determinazione è illustrata nel criterio di valutazione “Ricavi”.
Eventuali contributi ricevuti a fronte di investimenti in attività materiali sono iscritti a riduzione del costo dell’attività cui sono riferiti e concorrono, in riduzione, al calcolo delle relative quote di ammortamento.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono iscritte sulla base di una realistica stima degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alle disposizioni in vigore applicabili a ciascuna impresa del Gruppo.
Le imposte anticipate e differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività (risultante dall’applicazione dei criteri di valutazione descritti nella presente nota n. 3) e il valore fiscale delle stesse (derivante dall’applicazione della normativa tributaria in essere nel paese di riferimento delle società controllate cui sono riferibili tali differenze) e sono iscritte:

a) le prime, solo se è probabile che ci sia un sufficiente reddito imponibile che ne consenta il recupero;

b) le seconde, se esistenti, in ogni caso, salvo che le relative differenze temporanee derivino dalla rilevazione iniziale dell’avviamento.

Le imposte anticipate e differite sono calcolate in base all’aliquota fiscale che si ritiene sarà in vigore al momento di riversamento delle differenze che le hanno generate, tenuto conto dei provvedimenti legislativi emanati entro la fine dell’esercizio. Il valore di carico delle attività per imposte anticipate è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuta probabile l’esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero delle stesse.
Le imposte correnti, anticipate e differite sono imputate nel conto economico ad eccezione di quelle relative a voci rilevate direttamente nel patrimonio netto, per le quali sono imputate nel patrimonio netto anche i relativi effetti fiscali.
Anche per l’esercizio 2019 Atlantia predispone il Consolidato Fiscale Nazionale, cui aderiscono Autostrade per l’Italia e talune imprese da questa controllate di diritto italiano.
I debiti relativi alle imposte sul reddito sono esposti tra le passività per imposte sul reddito correnti della situazione patrimoniale-finanziaria, al netto degli acconti versati, anche per la quota riferibile all’IRES oggetto di consolidamento fiscale da parte di Atlantia. L’eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte sul reddito correnti.

Pagamenti basati su azioni

Il costo delle prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione dei titoli è determinato sulla base del fair value dei diritti concessi, misurato alla data di assegnazione. Il metodo di calcolo per la determinazione del fair value tiene conto, alla data di assegnazione, di tutte le caratteristiche (periodo di maturazione, eventuale prezzo e condizioni di esercizio, ecc.) dei diritti e del titolo oggetto del relativo piano, sulla base di ipotesi attuariali. La valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti. Il costo di tali piani è riconosciuto nel conto economico, con contropartita nel patrimonio netto, lungo il periodo di maturazione dei diritti concessi, sulla base della migliore stima di quelli che diverranno esercitabili.
Il costo di prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite pagamenti basati su azioni e regolati per cassa è invece misurato al fair value delle passività assunte ed è riconosciuto nel conto economico, con contropartita tra le passività, lungo il periodo di maturazione dei diritti concessi sulla base della migliore stima di quelli che diverranno esercitabili. Fino a quando la passività non è estinta, il fair value della passività è rideterminato con riferimento alla data di chiusura di bilancio, rilevando nel conto economico le relative variazioni.

Riduzione e ripristino di valore delle attività

Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi siano indicazioni che il valore contabile di una o più delle attività materiali e immateriali e delle partecipazioni (ad esclusione di quelle eventualmente valutate al fair value) possa aver subito una perdita di valore, si procede ad una verifica della recuperabilità del valore contabile, come descritto nel seguito, per determinare l’importo dell’eventuale svalutazione, rilevata nel conto economico. Per le attività immateriali a vita utile indefinita (es. avviamento, marchi, ecc.) e per quelle in corso di realizzazione, la verifica è effettuata almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si verifichino eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.
Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima del valore recuperabile è compresa nell’ambito della CGU, o dell’insieme delle CGU, a cui l’attività appartiene o è allocata, come nel caso dell’avviamento.
Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell’attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d’uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Qualora quest’ultimo risultasse superiore, l’attività è svalutata fino a concorrenza del valore recuperabile. Nel determinare il valore d’uso, i flussi finanziari futuri attesi ante imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, ante imposte, che rifletta la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell’attività. Nel caso di stima dei flussi finanziari futuri di CGU operative in funzionamento, si utilizzano, invece, flussi finanziari e tassi di attualizzazione al netto delle imposte, che producono risultati sostanzialmente equivalenti a quelli derivanti da una valutazione ante imposte.
Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell’attività svalutata. Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi sia

indicazione che una perdita per riduzione di valore rilevata negli esercizi precedenti possa essersi ridotta, in tutto o in parte, si provvede a verificare la recuperabilità degli importi iscritti nella situazione patrimoniale-finanziaria e determinare l'eventuale importo della svalutazione da ripristinare nel conto economico; tale ripristino non può eccedere, in nessun caso, l'ammontare delle svalutazioni precedentemente effettuate. L'avviamento non è mai ripristinabile.

Stime e valutazioni

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

Conversioni delle partite in valuta

I reporting package di ciascuna impresa consolidata sono redatti utilizzando la valuta funzionale relativa al contesto economico in cui ciascuna impresa opera. Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio di riferimento e le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta e iscritte al costo storico sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione.
Ai fini del consolidamento nei conti del Gruppo, la conversione dei reporting package delle società consolidate con valute funzionali diverse dall'euro avviene applicando ad attività e passività, inclusi l'avviamento e le rettifiche effettuate in sede di consolidamento, il tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio e alle voci di conto economico i cambi medi dell'esercizio (se approssimano i tassi di cambio in essere alla data delle rispettive operazioni) o del periodo oggetto di consolidamento, se inferiore. Le relative differenze cambio sono rilevate direttamente nel conto economico complessivo e riclassificate nel conto economico al momento della perdita del controllo della partecipazione e, quindi, del relativo deconsolidamento.

Utile per azione

L'utile base per azione è calcolato dividendo la quota di risultato economico di pertinenza del Gruppo per la media ponderata delle azioni della Capogruppo in circolazione durante l'esercizio.

L'utile diluito per azione è calcolato dividendo il risultato economico di pertinenza del Gruppo per la suddetta media ponderata, tenendo anche conto degli effetti connessi alla sottoscrizione, esercizio o conversione totale delle potenziali azioni che potrebbero essere emesse in relazione ai diritti in circolazione.

Adozione con decorrenza dal 1° gennaio 2019 del nuovo principio contabile IFRS 16 – Leasing

Il principio (che sostituisce lo IAS 17, l'IFRIC 4, il SIC 15 e il SIC27) fornisce una diversa definizione di locazione ed introduce un criterio di identificazione basato sul controllo di un bene, per distinguere i contratti di locazione dai contratti per la fornitura di servizi, individuando quali discriminanti: l'identificazione del bene, il diritto di sostituzione dello stesso, il diritto ad ottenere sostanzialmente tutti i benefici economici rivenienti dall'uso del bene e, da ultimo, il diritto di dirigere l'uso del bene sottostante il contratto.
Il nuovo principio contabile uniforma il trattamento contabile dei leasing operativi e dei leasing finanziari per il locatario, imponendo allo stesso di esporre nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria le attività derivanti da un contratto di leasing, da rilevare e classificare come diritti d'uso, ovvero nella stessa voce nella quale sarebbero esposte le corrispondenti attività sottostanti se fossero di proprietà, da sottoporre poi ad ammortamento sulla base della durata del diritto d'uso o dell'attività utilizzata. Al momento di rilevazione iniziale, in contropartita al diritto o all'attività rilevata, il locatario provvede all'iscrizione della passività finanziaria derivante dal contratto, per un ammontare pari al valore attuale dei canoni obbligatori minimi dovuti.
L'IFRS 16 chiarisce che un locatario, nell'ambito del contratto di leasing, deve separare contabilmente le componenti relative alla locazione (a cui risultano applicabili le previsioni dell'IFRS 16) da quelle relative ad altri servizi, cui devono essere invece applicate le relative previsioni degli altri IFRS.
I canoni relativi ai contratti di leasing che hanno una durata pari o inferiore a 12 mesi e quelli che hanno per oggetto beni di modico valore, in un'ottica di scarsa significatività per il locatario, possono essere rappresentati contabilmente quali costi dell'esercizio.
Per quanto riguarda il locatore, rimangono invece sostanzialmente applicabili i modelli contabili alternativi del leasing finanziario o del leasing operativo, a seconda delle caratteristiche del contratto, così come già disciplinati dallo IAS 17; conseguentemente, è necessario procedere alla rilevazione del credito finanziario (nel caso di leasing finanziario) o dell'attività materiale (nel caso di un leasing operativo).

Impatti derivanti dall'adozione dell'IFRS 16

Il progetto di identificazione degli impatti derivati dall'adozione del nuovo principio sui saldi contabili del Gruppo è stato delineato in più fasi, tra cui la mappatura dei contratti potenzialmente idonei a contenere un contratto di locazione e l'analisi degli stessi al fine di comprendere le principali clausole rilevanti ai fini dell'applicazione dell'IFRS 16. Ne è emerso che il Gruppo non detiene significativi contratti di leasing in qualità di locatario e che gli stessi sono principalmente riferibili a locazioni operative di immobili.

Inoltre, il Gruppo si è avvalso delle seguenti semplificazioni concesse dal principio in sede di prima adozione:

a) applicazione prospettica modificata, con l'iscrizione nella situazione patrimoniale- finanziaria consolidata al 1° gennaio 2019 degli effetti derivanti dall'applicazione del principio, senza impatti sul patrimonio netto consolidato e senza modifica del conto economico consolidato comparativo dell'esercizio 2018;

b) utilizzo delle informazioni presenti alla data di transizione per la determinazione della durata di ciascun contratto di locazione, con particolare riferimento all'esercizio di opzioni di estensione e di chiusura anticipata;

c) esclusione dalla nuova metodologia di rappresentazione contabile, in un'ottica di scarsa significatività, dei contratti di leasing che hanno una durata residua pari o inferiore a 12 mesi (a partire dalla data del 1° gennaio 2019) e quelli che hanno per oggetto beni di modico valore, relativi essenzialmente a computer, telefoni e altri dispositivi elettronici. Per tali beni i canoni di locazione continuano ad essere rilevati a conto economico, in base alla durata dei rispettivi contratti;

d) esclusione dei costi diretti iniziali dalla misurazione del diritto d'uso al 1° gennaio 2019;

e) esclusione dell'applicazione del nuovo principio contabile dei contratti di locazione con attività sottostante un bene immateriale.

Si precisa che i beni in locazione rilevati in applicazione dell'IFRS 16 sono inclusi nella voce "Immobili, impianti e macchinari" della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata e dettagliati nelle singole voci esposte nella nota n. 7.1, cui si rinvia, in cui sarebbero rappresentati i beni rilevati in applicazione dell'IFRS 16 qualora di proprietà della Società.
In relazione alle attività sviluppate, l'applicazione del nuovo principio ha comportato, con riferimento alla data del 1° gennaio 2019, per i contratti nei quali il Gruppo riveste il ruolo di locatario, l'iscrizione tra "Immobili, impianti e macchinari" del valore dei diritti d'uso relativi alle attività materiali detenute, pari a 8.776 migliaia di euro (di cui 2.159 migliaia di euro attribuibili alla quota corrente), con l'iscrizione del corrispondente importo tra i "Finanziamenti a medio-lungo termine" per la parte non corrente e nella voce "Quota corrente di passività finanziarie a mediolungo termine" per la quota entro l'esercizio, pari al valore attuale dei canoni minimi contrattuali per il residuo periodo di durata dei contratti.
Per quanto riguarda i contratti nei quali le società del Gruppo rivestono il ruolo di locatore, si conferma che gli stessi rappresentano locazioni operative (essenzialmente riconducibili alle subconcessioni per la locazione delle aree destinate ad attività commerciale e di ristoro delle infrastrutture autostradali in concessione), per le quali quindi non si rilevano impatti derivanti dall'introduzione dell'IFRS 16.

Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non ancora omologati

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - nel seguito sono indicati i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi ed alle interpretazioni esistenti già applicabili, non ancora in vigore al 31 dicembre 2019, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio consolidato del Gruppo.

Titolo documento	Data di entrata in vigore del documento IASB	Data di omologazione da parte dell'UE
Modifiche ai principi contabili ed alle interpretazioni esistenti		
Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio e allo IAS 8 – Principi contabili, variazioni nelle stime contabili e correzione di errori	1° gennaio 2020	Novembre 2019
Modifiche all'IFRS 3 –Aggregazioni aziendali	1° gennaio 2020	Non omologato
Modifiche all'IFRS 9 – Strumenti finanziari, allo IAS 39 – Strumenti finanziari: rilevazione e misurazione, e all'IFRS 7 – Strumenti finanziari: informativa	1° gennaio 2020	Gennaio 2020

Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio, e allo IAS 8 – Principi contabili, variazioni nelle stime contabili e correzione di errori

Il 31 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato il documento "Definition of Material (Amendments to IAS 1 and IAS 8)", che ha introdotto una modifica per rendere più specifica la definizione del termine "rilevante" contenuta nei principi IAS 1 e IAS 8. Tale emendamento ha inoltre l'obiettivo di introdurre il concetto di "obscured information", accanto ai concetti di informazione "omessa" o "errata" già presenti nei due principi oggetto di modifica. L'emendamento chiarisce che un'informazione è "obscured" qualora sia stata descritta in modo tale da produrre per i lettori di un bilancio un effetto simile a quello che si sarebbe prodotto qualora tale informazione fosse stata omessa o errata.

Modifiche all'IFRS 3 – Aggregazioni aziendali

In data 22 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato il documento "Definition of a Business (Amendments to IFRS 3)", voto a introdurre alcune modifiche al principio contabile IFRS 3 per meglio chiarire la definizione di business. In particolare, l'emendamento chiarisce che la presenza di un output non è strettamente necessaria per individuare un business se vi

è comunque la presenza di un insieme integrato di attività, processi e beni. Tuttavia, per soddisfare la definizione di business, un insieme integrato di attività, processi e beni deve includere, come minimo, un input e un processo sostanziale che assieme contribuiscono in modo significativo alla capacità di creare output. A tal fine, lo IASB ha sostituito il termine "capacità di creare output" con "capacità di contribuire alla creazione di output" per chiarire che un business può esistere anche senza la presenza di tutti gli input e processi necessari per creare un output.
L'emendamento ha inoltre introdotto un test ("concentration test"), da utilizzare su base opzionale per l'entità, per determinare se un insieme di attività, processi e beni acquistati sia un business. A tal fine, l'emendamento ha aggiunto numerosi esempi illustrativi al principio IFRS 3 al fine di consentire la comprensione dell'applicazione pratica della nuova definizione di business in specifiche fattispecie. Le modifiche si applicano alle business combination e acquisizioni di attività successive al 1° gennaio 2020, ma è consentita un'applicazione anticipata.

Modifiche all'IFRS 9 – Strumenti finanziari, all'o IAS 39 – Strumenti finanziari: rilevazione e misurazione, e all'IFRS 7 – Strumenti finanziari: informativa

Lo IASB, in data 26 settembre 2019, ha pubblicato il documento "Interest Rate Benchmark Reform (Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7)", che modifica alcuni dei requisiti richiesti per l'applicazione dell'hedge accounting, prevedendo deroghe temporanee agli stessi al fine di mitigare l'impatto derivante dall'incertezza della riforma degli IBOR, tutt'ora in corso, sui flussi di cassa futuri, in attesa del suo completamento. L'emendamento, inoltre, richiede alle imprese di fornire informazioni in bilancio in merito alle proprie relazioni di copertura che sono direttamente interessate dalle incertezze generate dalla riforma e a cui applicano le suddette deroghe.
Per tutte le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, sopra illustrati, il Gruppo Autostrade per l'Italia sta valutando gli eventuali impatti, attualmente non ragionevolmente stimabili, derivanti dalla loro applicazione futura.

4
Concessioni

Il core business del Gruppo è rappresentato dalla gestione delle concessioni amministrative autostradali di cui sono titolari le società del Gruppo, aventi ad oggetto, la costruzione e la gestione di infrastrutture autostradali.
Nel seguito si forniscono le informazioni essenziali relative ai contratti di concessione detenuti dalle imprese del Gruppo.
Per ulteriori approfondimenti sugli eventi regolatori dell'esercizio connessi alle concessioni detenute dalle società del Gruppo, si rimanda alla nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessionario".
Le concessioni in vigore stabiliscono, per i concessionari di tratte autostradali, il diritto di riscuotere i pedaggi dall'utenza autostradale aggiornati annualmente in base ad una formula tariffaria prevista nelle singole convenzioni, a fronte dell'obbligo di pagare i canoni concessori, di eseguire gli interventi di ampliamento e ammodernamento della infrastruttura autostradale assentita in concessione e di provvedere alla manutenzione e gestione delle tratte in concessione. Alla scadenza le concessioni non sono oggetto di rinnovo automatico, ma sono assegnate attraverso gara pubblica, così come stabilito dalla vigente normativa; a tal fine, tutte le opere autostradali realizzate (cosiddetti "beni devolvibili") dal concessionario devono essere gratuitamente trasferite in buono stato di manutenzione al Concedente, salvo il caso delle concessioni che prevedano il pagamento, da parte del concessionario subentrante, del valore contabile residuo dei beni devolvibili.

In relazione alle concessioni autostradali detenute dalle società del Gruppo, le uniche variazioni da segnalare rispetto all'anno 2019 sono di seguito riportate:

a) aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario di Autostrade per l'Italia: a seguito della proposta di aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario, presentata da Autostrade per l'Italia il 15 giugno 2018, nonostante i vari solleciti, il Concedente non ha proceduto alla approvazione dello stesso adducendo, tra l'altro, con nota del 4.12.2018, la sopravvenienza delle competenze regolatorie attribuite all'Autorità di Regolazione dei Trasporti dal DL 109/2018. Pertanto, Autostrade per l'Italia, ha presentato due ricorsi amministrativo, uno avverso la suddetta nota del Concedente, l'altro avverso il silenzio serbato dal Concedente stesso sulla proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia per il periodo regolatorio 2018-2022. Con riferimento al secondo di tali ricorsi, il 2 dicembre u.s. è stata pubblicata la sentenza n. 13789 con la quale il TAR Lazio ha parzialmente accolto il ricorso di Autostrade per l'Italia, dichiarando *"l'obbligo di provvedere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo quanto specificato in motivazione, mediante l'adozione di un provvedimento espresso entro trenta giorni dalla comunicazione in via amministrativa ovvero dalla notificazione a cura di parte della presente sentenza".* Il 30 dicembre 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per mezzo dell'Avvocatura dello Stato ha appellato la richiamata sentenza del TAR Lazio sul silenzio serbato dall'amministrazione in merito all'approvazione del Piano Economico Finanziario. Il 3 gennaio 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con provvedimento n. 50/2020 ha comunque provveduto in merito, così come prescritto dal

TAR, pronunciando il mancato accoglimento della proposta presentata da Autostrade per l'Italia in data 15 giugno 2018. Tale determinazione è motivata dal fatto che (i) la proposta non recepisce la delibera ART 16/2019; (ii) l'applicazione del nuovo regime tariffario rappresenta elemento qualificante e imprescindibile del rapporto concessorio, (iii) l'art. 13 del D.L. c.d. "Milleproroghe" dispone la presentazione da parte dei concessionari entro il 30 marzo 2020 delle proposte di aggiornamento del PEF che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. Autostrade per l'Italia sta valutando le eventuali azioni da intraprendere;

b) accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna: con riferimento all'accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna, sottoscritto in data 15 aprile 2016 da Autostrade per l'Italia, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Regione Emilia - Romagna, dalla Città metropolitana di Bologna e dal Comune di Bologna, a seguito delle interlocuzioni intercorse e degli approfondimenti progettuali voluti dal Ministero è stata individuata e condivisa una soluzione evoluta che è stata recepita nell'atto aggiuntivo all'accordo del 15 aprile 2016 sottoscritto in data 6 novembre 2019;

c) consultazione Autorità di Regolazione dei Trasporti: Autostrade per l'Italia, in parallelo ad altre società concessionarie ha presentato, il 29 marzo ricorso al TAR Piemonte avverso la delibera n. 16 del 18 febbraio 2019 dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti con la quale è stata avviata la consultazione per il nuovo sistema tariffario. In particolare Autostrade per l'Italia ha contestato la legittimità per eccesso di potere e incompetenza a stabilire i sistemi tariffari con riferimento alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia, oltreché per violazione dei principi comunitari e costituzionali della certezza del diritto e del legittimo affidamento. La Società ha comunque partecipato alla relativa consultazione nell'ambito della quale ha contestato – muovendo dalle argomentazioni già esposte nel suddetto ricorso – il perimetro di applicazione del sistema tariffario individuato dall'Autorità per la Regolazione dei Trasporti nonché ha formulato le proprie osservazioni relativamente agli aspetti economico-finanziari. Con delibera n. 71 del 19 giugno u.s. l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti ha emanato la delibera conclusiva del procedimento, a sua volta impugnata da Autostrade per l'Italia con ricorso per motivi aggiunti, presentato il 18 settembre 2019.

d) gara per l'affidamento dell'autostrada A3 Napoli Pompei Salerno: è intervenuta la sentenza del Consiglio di Stato n. 01248/2019 che ha confermato la sentenza del TAR Campania di luglio 2018 e dunque l'esclusione della offerta a suo tempo presentata dalla Società nella procedura di gara per l'assegnazione della nuova Concessione della A3 Napoli-Pompei-Salerno. Parimenti, il Consiglio di Stato ha confermato anche l'esclusione della offerta concorrente presentata dal Consorzio SIS. Sta pertanto proseguendo la gestione della concessione da parte della Società nelle more della individuazione del nuovo Concessionario. A seguito della nuova procedura di gara negoziata indetta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'affidamento della concessione delle attività di gestione e manutenzione dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno di km 51,6, i due concorrenti Autostrade Meridionali e Consorzio SIS hanno presentato nei termini le proprie offerte. Nella seduta pubblica del 19 dicembre 2019, la Commissione di gara ha evidenziato che il Consorzio SIS è risultato aggiudicatario del maggior punteggio in graduatoria ed ha conseguentemente disposto la verifica dell'anomalia della offerta presentata dal Consorzio SIS. Autostrade Meridionali ha presentato istanza di accesso agli atti e il Concedente ha comunicato che l'accesso sarà consentito al termine della verifica di anomalia.
Si rinvia, per maggiori informazioni, a quanto descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

Si segnala inoltre che è ancora in corso l'iter per l'aggiornamento dei piani economico–finanziari di Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Società Autostrada Tirrenica e Tangenziale di Napoli.

Con riferimento alla concessione di Autostrade per l'Italia, si evidenzia che è in fase di realizzazione un programma di investimenti in "Grandi Opere" (inclusivo delle opere previste nella Convenzione del 1997, del IV Atto Aggiuntivo 2002 e degli Altri Investimenti), quantificabile in circa 18 miliardi di euro, di cui circa 10,9 miliardi di euro già realizzati al 31 dicembre 2019 (10,4 miliardi di euro al 31 dicembre 2018), riguardante essenzialmente il potenziamento di tratte autostradali già in esercizio.

Società concessionaria	Tratta autostradale	Chilometri in esercizio	Scadenza
Autostrade per l'Italia	A1 Milano – Napoli	803,5	
	A4 Milano – Brescia	93,5	
	A7 Genova – Serravalle	50,0	
	A8/9 Milano – laghi	77,7	
	A8/A26 raccordo	24,0	
	A10 Genova – Savona	45,5	
	A11 Firenze – Pisa Nord	81,7	
	A12 Genova – Sestri Levante	48,7	
	A12 Roma – Civitavecchia	65,4	
	A13 Bologna – Padova	127,3	
	A14 Bologna – Taranto	781,4	
	A16 Napoli – Canosa	172,3	
	A23 Udine – Tarvisio	101,2	
	A26 Genova – Gravellona Toce	244,9	
	A27 Mestre – Belluno	82,2	
	A30 Caserta – Salerno	55,3	
	TOTALE	**2.854,6**	31/12/2038
Autostrade Meridionali[(1)]	A3 Napoli – Salerno	51,6	31/12/2012
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	A5 Aosta – Monte Bianco	32,3	31/12/2032
Tangenziale di Napoli	Tangenziale di Napoli	20,2	31/12/2037
Società Autostrada Tirrenica	A12 Livorno – Civitavecchia	54,8	31/12/2046
Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco	Traforo del Monte Bianco	5,8	31/12/2050

(1) In conformità a quanto stabilito in convenzione, nel dicembre 2012 il Concedente ha chiesto ad Autostrade Meridionali di proseguire dal 1° gennaio 2013 nella gestione.

5

Perimetro di consolidamento

Nel perimetro di consolidamento sono incluse la Capogruppo e le imprese su cui Autostrade per l'Italia, direttamente o indirettamente, esercita il controllo. Il controllo di una impresa si realizza quando il Gruppo è esposto o ha il diritto a rendimenti variabili dall'investimento nell'impresa ed è in grado di influenzare tali rendimenti attraverso l'esercizio del proprio potere decisionale sulla stessa. Le società controllate sono consolidate con il metodo integrale e sono elencate nell'Allegato 1.

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

Il consolidamento dei dati, basato sulla base di specifici "reporting package" predisposti da ciascuna società controllata alla data di chiusura del bilancio e in conformità agli IFRS adottati dal Gruppo, è effettuato in base ai seguenti criteri e metodi:

a) adozione del metodo del consolidamento integrale, con evidenza delle interessenze di terzi nel patrimonio netto, nel risultato netto del conto economico e nel conto economico complessivo, con iscrizione di attività, passività, ricavi e costi delle società controllate, prescindendo dalla relativa percentuale di possesso da parte del Gruppo;

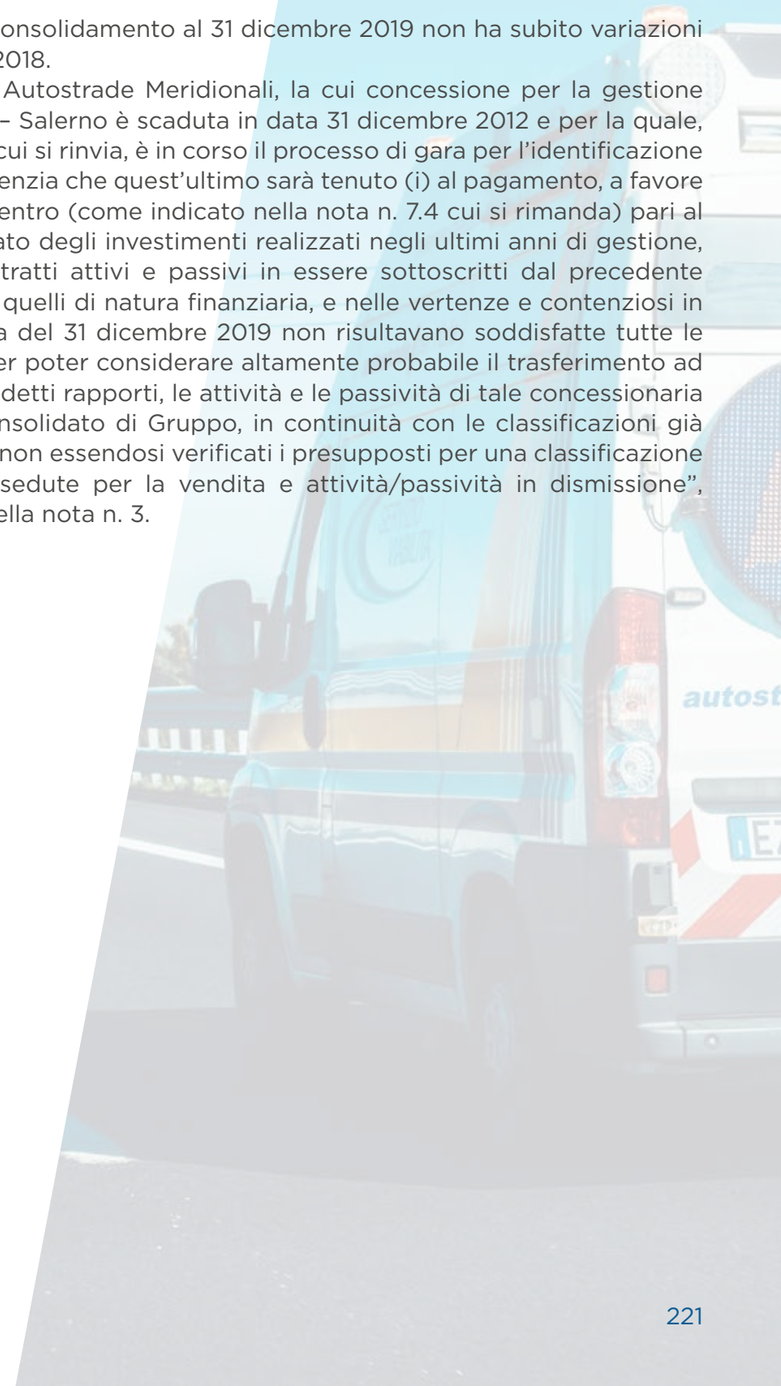
b) eliminazione delle partite derivanti dai rapporti patrimoniali ed economici intercorsi tra le società incluse nel perimetro di consolidamento, ivi incluso lo storno di eventuali utili e perdite non ancora realizzati, rilevando i conseguenti effetti fiscali differiti;

c) eliminazione dei dividendi infragruppo e relativa riattribuzione dei valori elisi alle riserve iniziali di patrimonio netto;

d) eliminazione del valore di carico delle partecipazioni nelle imprese incluse nel perimetro di consolidamento e delle corrispondenti quote di patrimonio netto; attribuzione delle differenze positive o negative emergenti alle relative voci di competenza (attività, passività e patrimonio netto), definite con riferimento al momento di acquisizione della partecipazione, tenendo poi conto delle successive variazioni. Dopo l'acquisizione del controllo, eventuali acquisti di quote dai soci di minoranza, o cessioni a questi di quote che non comportino la perdita del controllo dell'impresa, sono contabilizzate quali operazioni con gli azionisti e i relativi effetti sono riflessi direttamente nel patrimonio netto; ne deriva che eventuali differenze tra il valore della variazione del patrimonio netto di terzi e le disponibilità liquide e mezzi equivalenti scambiate sono rilevate tra le variazioni del patrimonio netto di competenza del Gruppo;

e) conversione dei reporting package delle società consolidate con valute funzionali diverse dall'euro applicando la metodologia illustrata nel principio relativo alla "Conversione delle partite in valuta" della nota n. 3, cui si rinvia.

Si evidenzia che il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2019 non ha subito variazioni rispetto a quello al 31 dicembre 2018.
Con riferimento alla controllata Autostrade Meridionali, la cui concessione per la gestione dell'autostrada Napoli – Pompei – Salerno è scaduta in data 31 dicembre 2012 e per la quale, come illustrato nella nota n. 10.7 cui si rinvia, è in corso il processo di gara per l'identificazione del nuovo concessionario, si evidenzia che quest'ultimo sarà tenuto (i) al pagamento, a favore della società, di un diritto di subentro (come indicato nella nota n. 7.4 cui si rimanda) pari al valore contabile non ammortizzato degli investimenti realizzati negli ultimi anni di gestione, nonché (ii) al subentro nei contratti attivi e passivi in essere sottoscritti dal precedente concessionario, ad esclusione di quelli di natura finanziaria, e nelle vertenze e contenziosi in essere. Tuttavia, poiché alla data del 31 dicembre 2019 non risultavano soddisfatte tutte le condizioni stabilite dall'IFRS 5 per poter considerare altamente probabile il trasferimento ad un nuovo concessionario dei suddetti rapporti, le attività e le passività di tale concessionaria sono classificate, nel biancio consolidato di Gruppo, in continuità con le classificazioni già adottate nei precedenti esercizi, non essendosi verificati i presupposti per una classificazione quali "Attività non correnti possedute per la vendita e attività/passività in dismissione", descritti nel relativo paragrafo della nota n. 3.



6

Eventi e operazioni societarie

6.1

Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova e conseguenti impatti nel bilancio

Con riferimento al tragico crollo, avvenuto il 14 agosto 2018, di una sezione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia, nel seguito si illustrano le evoluzioni afferenti agli aspetti bilancistici dell'esercizio 2019, rinviando all'informativa già fornita nella [nota 6.1] del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.
Per quanto concerne le evoluzioni nel 2019 degli aspetti in ambito legale e concessorio, si rinvia a quanto descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".
Si ricorda che Autostrade per l'Italia, nel convincimento di aver correttamente adempiuto ai propri obblighi concessori e nelle more degli esiti dell'accertamento delle cause del crollo, ha in ogni caso l'obbligazione di ricostruzione del Ponte, in conformità a quanto stabilito nella Convenzione Unica; tale obbligazione è da inquadrare nell'ambito degli importi che devono essere accantonati al "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", in applicazione dei principi contabili e criteri di valutazione applicati, illustrati nella nota n. 3.
In particolare, gli accantonamenti effettuati già a partire dal bilancio dell'esercizio 2018 rispettano i requisiti generali previsti dallo IAS 37 per i fondi per accantonamenti, ovvero:

a) la presenza di una obbligazione attuale legale che derivi da un evento passato;

b) la probabilità di un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione;

c) la possibilità di effettuare una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.

Inoltre, non ricorrono le casistiche previste per l'iscrizione di un'attività immateriale, né come un diritto concessorio senza benefici economici aggiuntivi, né come un diritto concessorio per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi.

Infatti, Autostrade per l'Italia ha l'obbligazione di ricostruzione del Ponte, quale porzione dell'infrastruttura già assentita in concessione, e tale attività di ricostruzione:

a) non fa parte degli specifici obblighi di realizzazione di talune opere assunti in sede di sottoscrizione della Convenzione (opere che non determinano il riconoscimento di un incremento tariffario o altro beneficio);

b) non genera alcun beneficio economico aggiuntivo, in quanto mera ricostruzione/sostituzione dell'infrastruttura preesistente. Eventuali benefici indiretti, quali ad esempio la circostanza che il nuovo ponte comporterà il sostenimento di minori costi di manutenzione nei prossimi esercizi, non possono dar luogo alla rilevazione di un'attività immateriale in quanto non risultano soddisfatti i requisiti stabiliti dal principio contabile IAS 38.

In relazione a ciò, coerentemente con il trattamento contabile applicabile qualora la Società avesse provveduto in via diretta all'esecuzione delle attività di ricostruzione sulla base di quanto stabilito dalla Convenzione Unica (ancorché, per legge, tali attività siano state invece attribuite ad un Commissario straordinario individuato dal Governo), nel conto economico dell'esercizio 2018 erano stati già rilevati una serie di oneri derivanti dall'evento in oggetto, come analiticamente illustrato nella nota n. 6.1 del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, cui si rinvia.
Come illustrato in tale sede, relativamente alle modalità di contabilizzazione dei rischi e oneri connessi ai danni "diretti" e "indiretti", si ricorda che:

a) i c.d. "danni diretti", intendendo come tali quelli direttamente legati come conseguenza diretta e immediata del crollo del viadotto e a prescindere dalla cause dello stesso astrattamente identificabili in relazione all'evento, si possono suddividere in due tipologie: (i) gli oneri connessi alle attività di demolizione e ricostruzione, compresi gli oneri per il ristoro dei danni subiti dalle attività produttive residenti sotto il viadotto, a fronte dei quali la Società ha contabilizzato un accantonamento al "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali"; e (ii) gli oneri derivanti dal ristoro ai parenti delle vittime e ai feriti di somme a titolo d'indennizzo che sono stati contabilizzati negli "Altri fondi correnti per rischi e oneri";

b) relativamente ai c.d. "danni indiretti" astrattamente identificabili in relazione all'evento, per quanto attiene alla determinazione delle probabilità di soccombenza e, di conseguenza, all'identificazione delle fattispecie contabili previste dallo IAS 37 (accantonamento o passività potenziale) alle quali appare ragionevole ricondurre i rischi legali in esame, le valutazioni effettuate si basano e risultano coerenti con un insieme di pareri tecnico-legali espressi da professionisti specializzati nelle tematiche oggetto di indagine, nei quali la vicenda relativa al crollo del viadotto e annessi contenziosi sono stati oggetto di una valutazione analitica volta alla stima della probabilità di soccombenza della Società e del relativo valore atteso dell'esborso in tale ipotesi.

Relativamente ai c.d. "danni indiretti", i pareri acquisiti costituiscono utili, se non decisivi, elementi in base ai quali Autostrade per l'Italia ha valutato la qualificazione della natura dell'accantonamento (passività potenziale), ovvero la misurazione del grado di realizzazione e di avveramento dell'evento di soccombenza nell'ambito dei contenziosi e la possibilità di stimare con ragionevole certezza l'entità della perdita connessa all'eventuale avveramento di tale evento.
I suddetti pareri tecnico-legali hanno evidenziato come, risultando allo stato attuale impossibile una valutazione astratta ex ante, occorrerà misurarsi con le fattispecie concrete che di tempo in tempo potranno concretamente emergere e che, quanto all'individuazione

del soggetto responsabile dell'occasionarsi dell'evento, la Società non è stata individuata come responsabile dell'evento da alcun accertamento giudiziale o stragiudiziale definitivo.
Tenuto conto dunque che:

a) non appare possibile effettuare valutazioni astratte ex ante in merito ai profili di responsabilità della Società in relazione al verificarsi dell'evento, né, di conseguenza, in merito all'an e al quantum degli indennizzi eventualmente dovuti;

b) allo stato attuale si ravvisano ulteriori elementi di incertezza relativamente all'an e al quantum degli eventuali esborsi dovuti da Autostrade per l'Italia in relazione ai contenziosi per effetto delle procedure di valutazione relative alle coperture assicurative connesse al crollo del viadotto, da un punto di vista contabile, non risultano verificate le condizioni di cui al paragrafo 14 dello IAS 37 necessarie per rilevare un accantonamento tra gli "Altri fondi correnti per rischi ed oneri".

Si segnala, inoltre, che l'iniziativa aziendale relativa all'esenzione del pedaggio sull'area genovese ha originato un minor introito di ricavi da pedaggio nel 2018 e 2019 stimabile complessivamente in circa 26 milioni di euro, di cui circa 19 milioni di euro riferibili all'esercizio 2019.

Coerentemente con l'impostazione contabile sopradescritta, nel corso del 2019 Autostrade per l'Italia ha provveduto a:

a) rilevare oneri, pari a 225.338 migliaia di euro, in relazione a quanto richiesto dal Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte, con lettera del 21 dicembre 2018, in esecuzione degli art. 1 commi 5 e 6, 1-bis, 4-bis del Decreto Legge n. 109 convertito con modificazioni nella Legge n. 130 del 16 novembre 2018; tali oneri risultano interamente coperti dal "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" già stanziato al 31 dicembre 2018 e sono neutralizzati nel conto economico del 2019 tramite l'utilizzo indiretto dello stesso Fondo rilevato nella "Variazione operativa dei fondi";

b) liquidare, tramite utilizzo diretto di quanto già stanziato al 31 dicembre 2018 nell'ambito degli "Altri fondi per rischi ed oneri", 50.980 migliaia di euro complessivi in relazione agli indennizzi a favore di alcuni familiari delle vittime colpiti direttamente dal crollo del Ponte, ai contributi a favore degli artigiani e imprenditori colpiti dal crollo e alle consulenze e spese legali correlate all'avvio delle azioni a tutela dei diritti della Società e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati;

c) accantonare nella voce "Altri fondi per rischi ed oneri" ulteriori 12.000 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento delle stime degli oneri da sostenere per ulteriori risarcimenti a favore dei familiari delle vittime.

Inoltre, nel corso del 2019 è intercorso un accordo definito con la compagnia di assicurazione relativamente alla quantificazione del risarcimento spettante alla Capogruppo in relazione alla copertura assicurativa in essere sul Ponte per la responsabilità civile verso terzi, pari a 37.500 migliaia di euro. Tale importo è stato rilevato tra gli "Altri ricavi" del conto economico consolidato del 2019 in quanto riferibile ai costi già accantonati nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2018; lo stesso non era stato rilevato nel bilancio a tale data in quanto non risultavano soddisfatti i requisiti di ragionevole certezza in merito agli importi e alle date di eventuale incasso.
Analogamente, alla data del 31 dicembre 2019 non sono stati rilevati eventuali ulteriori risarcimenti che, in futuro, potrebbero essere riconosciuti ad Autostrade per l'Italia in relazione alle altre coperture assicurative in essere sul Ponte, in assenza dei necessari requisiti stabiliti dagli IFRS.

Alla data del 31 dicembre 2019 risultano stanziati in bilancio, in relazione alle fattispecie descritte, i seguenti fondi:

a) "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" pari a 172.061 migliaia di euro;

b) "Altri fondi correnti per rischi e oneri" pari a 18.238 migliaia di euro.

A seguito del crollo del Ponte, il MIT ha formalmente avanzato nei riguardi della Società talune contestazioni circa asseriti inadempimenti degli obblighi stabiliti dalla Convenzione Unica, come più ampiamente descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", cui si rinvia.
Come descritto in tale nota, nonché nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della precedente nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato", cui si rinvia, la Società, impregiudicato ogni accertamento sulle responsabilità del crollo, ha ritenuto di avviare una negoziazione con il Governo, con il MIT e con il MEF volta alla chiusura delle contestazioni mosse, a fronte della rinuncia da parte della Società a talune impugnative giudiziarie dei provvedimenti di legge adottati dal Governo che presentavano profili di possibile violazione dei diritti di Autostrade per l'Italia.
A seguito di vari incontri intercorsi e corrispondenza reciproca, Autostrade per l'Italia, in data 5 marzo 2020, ha inviato al Ministero una lettera con la quale, ferme restando le contestazioni agli addebiti mossi e confermando la propria volontà di individuare una soluzione concordata e definitiva della controversia, ha declinato nel dettaglio gli elementi già citati nelle precedenti interlocuzioni e proposte, e si è impegnata tra l'altro all'assunzione di un importo complessivo di oneri ad esclusivo carico della Società pari a 2.900 milioni di euro, rappresentati da:

a) un importo pari a 1.500 milioni da destinarsi, sulla base di articolazioni da definire di comune intesa, a contributi allo sviluppo infrastrutturale del Paese, per la realizzazione di progetti di potenziamento della rete autostradale di Autostrade per l'Italia e/o delle sue controllate, ovvero a iniziative di riduzioni tariffarie da applicare all'utenza;

b) un incremento di 700 milioni di euro (totalmente a carico della Società) dell'ammontare delle manutenzioni evolutive del periodo 2019-2023 rispetto a quanto previsto nel PEF inviato a giugno 2018;

c) fermo restando l'impegno già assunto, interamente a carico della Società, di sostenere i costi complessivi (inclusi gli oneri accessori) per la realizzazione del nuovo ponte sul Polcevera, stimato in 600 milioni di euro, la disponibilità a mettere a disposizione del Commissario Straordinario un importo massimo di ulteriori 100 milioni di euro per la copertura degli eventuali extra-costi di ricostruzione;

Con riferimento agli impegni di cui al punto b), si osserva che si tratta di attività di manutenzione di cui la Società ha tenuto conto nel piano programmatico di interventi già in corso, incluso nel proprio piano industriale, da svolgersi in relazione agli impegni assunti all'interno della vigente Convenzione Unica; tali attività di manutenzione sono quindi riflesse nel bilancio nel rispetto dei criteri già precedentemente illustrati nella nota n. 3 e trovano idonea quantificazione nell'ambito della determinazione delle consistenze del "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", che tiene conto degli impegni assunti dalla Società, anche per quanto attiene ai riflessi nell'ambito della stima della durata del prossimo ciclo dell'intervento di ripristino o sostituzione dei vari elementi dell'infrastruttura autostradale.
Con riferimento agli oneri connessi alla demolizione e/o ricostruzione del Ponte, di cui al precedente punto c), come precedentemente indicato nella presente [nota] l'importo degli stessi che presenta gli elementi di probabilità e attendibile quantificazione sono stati considerati nella determinazione dei relativi accantonamenti nell'ambito del "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", già a partire dal bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.
Tenuto conto di quanto descritto nella precedente nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato" circa le incertezze in essere relativamente alla possibile evoluzione delle attività della Società e del Gruppo e la circostanza che, ad esito delle valutazioni condotte dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia, tali incertezze siano state ritenute superabili (ritenendo, pertanto, appropriato predisporre il presente bilancio consolidato nella prospettiva della continuazione dell'attività) nel presupposto della ragionevole possibilità di raggiungere un accordo con il Governo ed il MIT ad esito della negoziazione in corso, nel presente bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2019 si è proceduto all'iscrizione, nell'ambito degli "Altri fondi correnti per rischi ed oneri", di un ammontare di 1.500 milioni di euro, corrispondenti alla migliore stima ad oggi dell'impegno di Autostrade per l'Italia, ancorché, come detto, risultino da declinare le modalità di impiego di tale importo; ciò in quanto risultano rispettati tutti i requisiti previsti dallo IAS 37, ed in particolare la presenza di una specifica obbligazione attuale implicita assunta dalla Società e comunicata alla controparte, derivante dall'evento del crollo del Ponte. Alla data di approvazione del presente bilancio da parte del Consiglio di Amministrazione della Società non risultano in essere ulteriori atti o impegni formali da parte della Società che, in applicazione degli IFRS, debbano essere riflessi in specifiche voci del bilancio.

Tenuto conto che la suddetta negoziazione è ancora in corso, allo stato non è possibile prevedere con precisione il contenuto dell'accordo definitivo che potrà essere raggiunto con il Governo.
Tuttavia, pur in tale contesto di incertezza legato alla negoziazione in corso, allo stato, si ritiene che il suddetto ammontare di 1.500 milioni di euro rappresenti la migliore stima degli oneri a carico di Autostrade per l'Italia da accantonare nel rispetto di quanto stabilito dallo IAS 37 e dei principi contabili adottati, descritti nella nota n. 3.
Al fine di fornire una completa ed esaustiva informativa, si riporta, nel seguito, un dettaglio degli oneri rilevati nelle varie voci del conto economico consolidato dell'esercizio 2019 e dell'esercizio 2018 derivanti dall'evento del crollo del Ponte.

Migliaia di euro	2019	2018
RICAVI		
Ricavi da pedaggio	-	-
Ricavi per servizi di costruzione	-	-
Altri ricavi	38.000	-
TOTALE RICAVI	**38.000**	**-**
COSTI		
Materie prime e materiali	**-114.930**	**-13**
Costi per servizi	**-94.507**	**-13.564**
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali	**-**	**-**
Costo per il personale	**-**	**-**
Altri oneri	**-21.932**	**-34.008**
Oneri concessori	-	-
Oneri per godimento beni di terzi	-71	-6
Oneri diversi	-21.861	-34.002
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	**-1.286.662**	**-454.617**
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	225.338	-397.399
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali	-	-
(Accantonamenti) Utilizzi dei fondi per rischi e oneri	-1.512.000	-57.218
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni	**-**	**-**
Ammortamenti	**-**	**-**
Ammortamento attività materiali	-	-
Ammortamento diritti concessori immateriali	-	-
Ammortamento altre attività immateriali	-	-
(Svalutazioni) Ripristini di valore	**-**	**-**
TOTALE COSTI	**-1.518.031**	**-502.202**
RISULTATO OPERATIVO	**-1.480.031**	**-502.202**
Proventi finanziari	-	-
Dividendi da imprese partecipate	-	-
Altri proventi finanziari	-	-
Oneri finanziari	-	-
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	-	-
Altri oneri finanziari	-	-
Utili (Perdite) su cambi	-	-
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	**-**	**-**
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-	-
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	**-1.480.031**	**-502.202**
Oneri fiscali	475.519	137.030
Imposte correnti sul reddito	23.674	8.140
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	-	-
Imposte anticipate e differite	451.845	128.890
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	**-1.004.512**	**-365.172**
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	-	-
UTILE DELL'ESERCIZIO	**-1.004.512**	**-365.172**
di cui:		
Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	-1.004.512	-365.172
Utile dell'esercizio di pertinenza di Terzi	-	-

7

Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale–finanziaria consolidata

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale–finanziaria consolidata al 31 dicembre 2019. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2018.
Per il dettaglio dei saldi delle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.5 "Rapporti con parti correlate".

7.1

Attività materiali - Migliaia di euro 87.730 (81.953)

Le attività materiali al 31 dicembre 2019 presentano un valore netto pari a 87.730 migliaia di euro, sostanzialmente in linea rispetto al valore netto al 31 dicembre 2018 pari a 81.953 migliaia di euro.
Nella tabella seguente sono esposte le consistenze iniziali e finali delle voci delle attività materiali, con evidenza del costo originario e degli ammortamenti cumulati a fine esercizio.

	31/12/2019			31/12/2018		
Migliaia di euro	**Costo originario**	**Ammortamenti cumulati**	**Valore netto**	**Costo originario**	**Ammortamenti cumulati**	**Valore netto**
Immobili, impianti e macchinari	353.080	-277.847	75.233	343.367	-262.700	80.667
Ditti d'uso di immobili, impianti e macchinari in locazione	12.542	-2.574	9.968	-	-	-
TOTALE IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI	**365.622**	**-280.421**	**85.201**	**343.367**	**-262.700**	**80.667**
Investimenti immobiliari	8.889	-6.360	2.529	5.680	-4.394	1.286
Attività materiali	**374.511**	**-286.781**	**87.730**	**349.047**	**-267.094**	**81.953**

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle diverse categorie di attività materiali, nonché le relative variazioni intercorse nel 2019.

		VARIAZIONI DELL'ESRCIZIO				
Migliaia di euro	**Valore netto al 31/12/2018**	**Investimenti**	**Ammortamenti**	**Decrementi per dismissioni**	**Riclassifiche e altre rettifiche**	**Valore netto al 31/12/2019**
Immobili, impianti e macchinari						
Terreni	2.918	-	-	-	-61	2.857
Fabbricati	23.379	220	-1.286	-	-1.698	20.615
Impianti e macchinari	984	33	-150	-324	9	552
Attrezzature industriali e commerciali	25.029	8.242	-11.605	-97	1.693	23.262
Altri beni	18.038	4.455	-6.453	-	1	16.041
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	10.319	3.289	-	-	-1.702	11.906
TOTALE	**80.667**	**16.239**	**-19.494**	**-421**	**-1.758**	**75.233**
Diritti d'uso Immobili, impianti e macchinari in locazione						
Diritti d'uso di fabbricati in locazione	-	3.995	-1.668	-	5.252	7.579
Diritti d'uso impianti e macchinari in locazione	-	-	-	-	-	-
Diritti d'uso di attrezzature e altri beni in locazione	-	-	-950	-	3.339	2.389
TOTALE	**-**	**3.995**	**-2.618**	**-**	**8.591**	**9.968**
TOTALE IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI	**80.667**	**20.234**	**-22.112**	**-421**	**6.833**	**85.201**
Investimenti immobiliari						
Terreni	130	-	-	-	61	191
Fabbricati	1.156	-	-516	-	1.698	2.338
TOTALE	**1.286**	**-**	**-516**	**-**	**1.759**	**2.529**
Attività materiali	**81.953**	**20.234**	**-22.628**	**-421**	**8.592**	**87.730**

L'incremento del valore netto delle attività materiali rispetto al saldo al 31 dicembre 2018, pari a 5.777 migliaia di euro, è essenzialmente dovuto agli effetti combinati degli investimenti dell'esercizio (20.234 migliaia di euro), della rilevazione dei diritti d'uso correlati alla prima applicazione dell'IFRS 16 "Leasing" (8.776 migliaia di euro) e degli ammortamenti dell'esercizio (22.628 migliaia di euro).

Si evidenzia che la voce "Investimenti immobiliari", pari a 2.529 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e che il fair value di tali attività è stimato complessivamente pari a circa 20 milioni di euro, secondo perizie redatte da esperti indipendenti, basate sulle indicazioni provenienti dal mercato immobiliare ed applicabili alla tipologia di investimenti detenuti.
Nel corso del 2019 non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni.
Si evidenzia, infine, che al 31 dicembre 2019 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali significative che ne limitano la disponibilità.

7.2

Attività immateriali - Migliaia di euro 17.727.337 (18.092.536)

La voce è costituita da:

a) i diritti concessori immateriali pari a 11.586.985 migliaia di euro (11.952.363 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) riconducibili alle seguenti categorie:
(i) i diritti rilevati a fronte dell'impegno alla realizzazione di opere infrastrutturali per le quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi (7.413.112 migliaia di euro);
(ii) i diritti maturati a fronte di servizi di costruzione di opere per le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi (3.975.397 migliaia di euro);
(iii) i diritti su opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio autostradali (107.182 migliaia di euro), devoluti gratuitamente alle concessionarie del Gruppo al termine dei relativi contratti;
(iv) i diritti acquisiti da terzi (pari a 91.294 migliaia di euro), essenzialmente riferibili ai fair value dei diritti concessori iscritti a seguito delle acquisizioni di società concessionarie autostradali, perfezionate in esercizi precedenti;

b) l'avviamento e le altre attività a vita utile indefinita per un valore complessivo pari a 6.111.304 migliaia di euro, invariati rispetto all'esercizio precedente;

c) le altre attività immateriali pari a 29.048 migliaia di euro.

	31/12/2019				31/12/2018			
Migliaia di euro	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto
Diritti concessori immateriali	19.157.749	-7.454.716	-116.048	11.586.985	18.933.795	-6.865.384	-116.048	11.952.363
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.304	-	-	6.111.304	6.111.304	-	-	6.111.304
Altre attività immateriali	309.443	-280.395	-	29.048	287.618	-258.749	-	28.869
Attività immateriali	25.578.496	-7.735.111	-116.048	17.727.337	25.332.717	-7.124.133	-116.048	18.092.536

Nel corso del 2019 le attività immateriali evidenziano un decremento netto pari a 365.199 migliaia di euro. Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle diverse categorie di attività immateriali, nonché le relative variazioni intercorse nel 2019.

		VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO				
Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2018	Incrementi per opere realizzate, acquisizioni e capitalizzazioni	Ammortamenti	Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Riclassifiche e altre rettifiche	Valore netto al 31/12/2019
DIRITTI CONCESSORI IMMATERIALI						
Diritti acquisiti	95.977	-	-4.683	-	-	91.294
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi	7.725.548	-	-386.186	75.573	-1.823	7.413.112
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	4.021.735	147.757	-192.824	-	-1.271	3.975.397
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	109.103	3.718	-5.639	-	-	107.182
TOTALE	**11.952.363**	**151.475**	**-589.332**	**75.573**	**-3.094**	**11.586.985**
AVVIAMENTO E ALTRE ATTIVITÀ A VITA UTILE INDEFINITA						
Avviamento	6.111.234	-	-	-	-	6.111.234
Marchi	70	-	-	-	-	70
TOTALE	**6.111.304**	**-**	**-**	**-**	**-**	**6.111.304**
ALTRE ATTIVITÀ IMMATERIALI						
Costi di sviluppo	13.415	12.192	-12.742	-	479	13.344
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	10.020	4.931	-8.094	-	58	6.915
Concessioni e licenze	2.000	119	-811	-	-	1.308
Attività immateriali in corso e acconti	3.434	4.583	-	-	-536	7.481
TOTALE	**28.869**	**21.825**	**-21.647**	**-**	**1**	**29.048**
ATTIVITÀ IMMATERIALI	**18.092.536**	**173.300**	**-610.979**	**75.573**	**-3.093**	**17.727.337**

Nel corso dell'esercizio non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata delle attività immateriali.
Nel corso del 2019 il Gruppo ha effettuato investimenti in attività in concessione per complessivi 517.355 migliaia di euro (542.734 migliaia di euro nel 2018) in relazione essenzialmente a:

a) l'utilizzo del fondo per impegni da convenzioni per opere realizzate senza benefici economici aggiuntivi e altri fondi pari a 369.425 migliaia di euro;

b) l'incremento dei diritti concessori immateriali per opere realizzate con benefici economici aggiuntivi pari a 147.757 migliaia di euro.

Con riferimento a tali investimenti si evidenzia che, in applicazione dell'IFRIC 12 e come già illustrato nella nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati", nel conto economico dell'esercizio sono rilevati i costi operativi e gli oneri finanziari sostenuti (in base alla rispettiva natura), nonché il fair value dei relativi servizi di costruzione/miglioria eseguiti (classificati nelle voci "Ricavi per servizi di costruzione" e "Utilizzo del fondo per impegni da convenzione").
Nel 2019 sono stati rilevati inoltre nel conto economico consolidato costi per attività

di ricerca e sviluppo per circa 2,4 milioni di euro. Le attività di ricerca e sviluppo sono relative al miglioramento di infrastrutture, servizi offerti, livelli di sicurezza, tutela e valorizzazione dell'ambiente, software e sistemi informatici sviluppati internamente.
La voce "Avviamento e altre attività a vita utile indefinita", pari a 6.111.304 migliaia di euro è costituita essenzialmente dal valore contabile dell'avviamento (non oggetto di ammortamento sistematico, ma soggetto a test di impairment almeno annualmente), relativo al valore rilevato seguito del conferimento in Autostrade per l'Italia del compendio autostradale da parte della ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (ora Atlantia), nell'ambito del progetto di riorganizzazione che ha interessato il Gruppo nel 2003. Tale valore è determinato sulla base dei precedenti principi contabili (in accordo con l'esenzione prevista dall'IFRS 1) e coincide con il valore netto contabile in essere al 1° gennaio 2004, data di transizione agli IFRS del Gruppo Atlantia.

Con riferimento alla recuperabilità dell'avviamento, interamente allocato alla CGU di Autostrade per l'Italia, e dei diritti concessori di tale CGU (considerando la rilevanza complessiva di tali voci), è stato effettuato il relativo test di impairment secondo quanto disciplinato dallo IAS 36. Per le altre società del Gruppo non sono stati riscontrati indicatori di possibili perdite di valore, ad eccezione della controllata Autostrade Meridionali, con riferimento alla quale si rinvia a quanto specificato nel seguito.

Per quanto concerne la metodologia di elaborazione dei test di impairment, si evidenzia che

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

b) per quanto riguarda il test di impairment delle CGU cui è stato allocato un avviamento, si è proceduto all'effettuazione del test relativamente alla CGU di Autostrade per l'Italia.

Si precisa che, in base alla tempistica di diffusione comunicata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, la pandemia COVID-19 è stata considerata un evento successivo (per cui si rinvia alla nota n. 10.9 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019") di tipo "non adjusting" (in relazione alle previsioni dello IAS 10, coerentemente con le posizioni tecniche espresse su tale specifica fattispecie dalle principali professioni contabili) e, in quanto tale, non rappresenta un indicatore di impairment in essere alla chiusura dell'esercizio 2019. Tenuto conto di quanto sopra riportato, i tassi di attualizzazione utilizzati per il test di impairment si basano sulle condizioni e informazioni esistenti al 31 dicembre 2019.

Con riferimento alla CGU Autostrade per l'Italia, per quanto riguarda i flussi relativi alle proiezioni finanziarie, questi sono stati integrati da una stima aggiornata, relativamente all'anno 2020, degli impatti rivenienti da tale emergenza sanitaria, non apportando modifiche per gli anni successivi non essendo possibile al momento valutare tali effetti. Il test e le analisi di sensitività, così elaborati, sono ritenuti idonei a fornire elementi utili anche per la valutazione dei potenziali ulteriori effetti della citata pandemia COVID-19. Coerentemente con quanto illustrato nella nota n. 2 in relazione agli "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" ed in particolare al presupposto di ragionevole aspettativa circa la possibilità di raggiungere un accordo con il Governo, con il MIT e con il MEF ad esito della negoziazione in corso, con effetti positivi anche riguardo ai connessi rischi finanziari, si è proceduto alla stima del valore d'uso utilizzando il piano pluriennale elaborato dalla Società, predisposto in base ai meccanismi regolatori previsti nella Convenzione Unica, che incorpora le proiezioni di traffico, gli investimenti, i ricavi e i costi per l'intero periodo di durata della concessione. L'utilizzo dei flussi del piano pluriennale per un orizzonte temporale pari alla durata della concessione risulta maggiormente appropriato rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (cioè, un periodo limitato di proiezione esplicita con la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche del contratto di concessione autostradale, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita del contratto.

Nella tabella seguente sono illustrati i parametri chiave del piano pluriennale (tasso di crescita del traffico, tasso di crescita delle tariffe e tasso di attualizzazione), sulla base dei quali si è proceduto alla stima dei flussi di cassa.

	Tasso di crescita del traffico (CAGR)	Incremento tariffario medio annuo[1]	Tasso di attualizzazione
Autostrade per l'Italia	1,25%	3,41%	6,02%

[1] Include prevalentemente gli effetti di un incremento tariffario medio annuo pari al 2,05% parametrato all 'esecuzione del signi ficativo ammontare di investimenti previsto nel piano pluriennale della Società, oltre all 'incremento tariffario medio annuo previ sto in Convenzione in relazione all'inflazione (70% del l'inflazione reale) pari all '1,24%.

Con riferimento all'incremento tariffario medio annuo relativo alla remunerazione degli investimenti, si precisa che tale componente sarebbe riconosciuta proporzionalmente qualora gli investimenti previsti siano realizzati parzialmente; in tale caso, andrebbero tuttavia considerati anche gli altri effetti economici e finanziari conseguenti ai mancati investimenti.
Il test di impairment ha confermato la piena recuperabilità dell'avviamento e dei diritti concessori iscritti al 31 dicembre 2019 pur tenendo conto delle previsioni di traffico effettuate sulla base anche di uno studio svolto da consulenti esterni. In aggiunta, si è proceduto a effettuare delle analisi di sensitività sul valore recuperabile, incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione indicato, nonché riducendo dell'1% il tasso medio annuo di crescita del traffico; quest'ultimo scenario è ritenuto, come precedentemente indicato, rappresentativo di un'ipotesi di stress test dei possibili impatti di medio-lungo termine, al momento non compiutamente valutabili, derivanti dall'emergenza sanitaria in corso. I risultati di tutte le analisi di sensitività predisposte, hanno confermato la piena recuperabilità delle attività iscritte in bilancio.
Non sono inoltre state riscontrate indicazioni di possibili ripristini di valore relativamente alle CGU oggetto di svalutazioni in esercizi precedenti.

Con riferimento ad Autostrade Meridionali, si ricorda che la concessione autostradale di cui è titolare tale società è scaduta al 31 dicembre 2012 e che la società sta proseguendo nella gestione dell'infrastruttura nelle more dell'identificazione del nuovo concessionario. Si rileva che il Concedente ha deciso di fare ricorso alla procedura di gara negoziata e che le offerte sono state presentate dai concorrenti in data 14 ottobre 2019. In data 4 febbraio 2020 il Concedente, all'esito dell'iter di valutazione delle offerte ha comunicato che l'affidamento in concessione dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno è stato in via provvisoria aggiudicato al Consorzio Stabile SIS. Autostrade Meridionali, in data 3 marzo 2020, ha avviato ricorso riguardante la contestazione della legittimità dell'aggiudicazione disposta, a seguito dell'emersione di profili di illegittimità. Per maggiori informazioni si rinvia a quanto illustrato nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".
In caso di subentro di un nuovo concessionario, questo sarà tenuto (i) al pagamento, a favore della società, di un indennizzo pari al valore contabile non ammortizzato dei beni reversibili iscritti in bilancio, nonché (ii) al subentro nei contratti attivi e passivi in essere sottoscritti dalla stessa, ad esclusione di quelli di natura finanziaria, e nelle vertenze e contenziosi in essere valore del capitale investito netto di tale CGU, di ammontare non significativo, risulta recuperabile.

7.3

Partecipazioni - Migliaia di euro 82.439 (83.812)

Al 31 dicembre 2019 la voce si decrementa di 1.373 migliaia di euro, essenzialmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

a) la rilevazione del risultato pro-quota di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto, negativo per 4.181 migliaia di euro;
b) gli apporti di capitale per complessivi 2.808 migliaia di euro, relativi essenzialmente all'acquisizione di ulteriori quote di partecipazione in Tangenziali Esterne di Milano.

Si segnala che a partire dall'esercizio 2019 la partecipazione in Tangenziali Esterne di Milano viene valutata in base al metodo del patrimonio netto per effetto della scadenza del diritto di usufrutto sulle azioni concesso fino al 31 dicembre 2018 sul 12,58% della quota partecipativa nella società.

Nella tabella seguente si riportano i saldi di apertura e di chiusura delle partecipazioni detenute dal Gruppo, classificate per categoria, e le relative variazioni verificatesi nel corso del 2019.

		VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO				
Migliaia di euro	31/12/2018	Acquisizioni e apporti di capitale	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto		Cessioni e rimborsi di capitale e altre variazioni	31/12/2019
	Saldo iniziale		Conto economico	Altre componenti del conto economico complessivo		Saldo finale
Partecipazioni contabilizzate al fair value:	61.379	-	-	-	-59.734	1.645
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:						
- società collegate	21.433	2.808	-3.335	-846	-59.734	79.794
- joint venture	1.000	-	-	-	-	1.000
Partecipazioni	**83.812**	**2.808**	**-3.335**	**-846**	**-**	**82.439**

Si precisa che la valutazione in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni nelle imprese collegate e nelle joint venture è effettuata utilizzando le ultime situazioni economico-patrimoniali approvate e rese disponibili dalle rispettive società. Tali dati, in caso di indisponibilità del bilancio al 31 dicembre 2019, sono integrati da apposite stime sulla base delle informazioni a disposizione e rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo.

Sulla base di quanto indicato dallo IAS 36, è stato effettuato il test di impairment in relazione al valore di carico delle partecipazioni in Pavimental ed in Spea Engineering, per le quali si sono manifestati indicatori di possibili perdite di valore. Ai fini dell'elaborazione del test di impairment di tali imprese, che svolgono essenzialmente servizi di supporto alle concessionarie del gruppo Atlantia (nell'ambito dell'attività di investimento e manutenzione di queste ultime), si è ritenuto appropriato procedere alla stima del valore d'uso utilizzando il medesimo periodo esplicito dei piani pluriennali delle società per le quali svolgono la propria attività, ovvero fino al 2044, senza stima del valore terminale. I flussi di cassa stimati del piano pluriennale, al netto delle imposte, sono stati attualizzati al tasso del 6,02%. I test di impairment non hanno evidenziato la necessità di procedere ad un ulteriore rettifica del valore di carico dei tali partecipazioni. Per la stima dei flussi e per la definizione dei parametri del tasso di attualizzazione si è fatto ricorso prevalentemente a fonti esterne pubblicamente disponibili, integrate, ove appropriato, da stime basate anche su dati storici.

Si specifica che, oltre quanto sopra esposto, non esistono indicazioni che i valori di carico delle partecipazioni possano aver subito una riduzione di valore, tenuto anche conto di quanto indicato nella precedente nota 7.2 circa gli impatti derivanti da COVID-19.
Di seguito si riporta la tabella di dettaglio delle principali partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2019, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico. Con riferimento alle partecipazioni detenute dal Gruppo in imprese collegate e joint venture, non si riscontrano partecipazioni in imprese individualmente rilevanti rispetto sia al totale delle attività consolidate, sia alle attività di gestione e alle aree geografiche e, pertanto, non sono presentate le informazioni integrative richieste in tali casi dall'IFRS 12.

	31/12/2019		31/12/2018	
Migliaia di euro	% possesso	Saldo finale	% possesso	Saldo finale
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE AL FAIR VALUE				
Tangenziali Esterne di Milano			26,25%	59.736
Tangenziale Esterna	0,25%	1.162	0,25%	1.162
Uirnet	1,51%	427	1,51%	427
Altre partecipazioni minori	-	56	-	54
TOTALE PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE AL FAIR VALUE		**1.645**		**61.379**
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO IN				
Società collegate				
Tangenziali Esterne di Milano	27,45%	58.420		
Spea Engineering	20,00%	13.224	20,00%	15.544
Pavimental	20,00%	3.791	20,00%	3.607
Pedemontana Veneta (in liquidazione)	29,77%	1.781	29,77%	1.675
Bologna & Fiera Parking	36,81%	2.514	36,81%	544
Altre partecipazioni minori		64	-	63
Joint venture				
Geie del Traforo del Monte Bianco	50,00%	1.000	50,00%	1.000
TOTALE PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO		**80.794**		**22.433**
PARTECIPAZIONI		**82.439**		**83.812**

Si rinvia all'Allegato 1 per l'elenco analitico delle partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2019.

7.4

Attività finanziarie (quota non corrente) Migliaia di euro 348.238 (410.141) (quota corrente) Migliaia di euro 490.922 (482.057)

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

		31/12/2019			31/12/2018		
Migliaia di euro	**Note**	**Valore di bilancio**	**Quota corrente**	**Quota non corrente**	**Valore di bilancio**	**Quota corrente**	**Quota non corrente**
Diritti di subentro		409.584	409.584	-	408.313	408.313	-
Diritti concessori finanziari	(1)	**409.584**	**409.584**	**-**	**408.313**	**408.313**	**-**
Attività finanziarie per contributi su opere	(1)	**190.958**	**25.495**	**165.463**	**218.589**	**22.108**	**196.481**
Depositi vincolati	(1)	**185.993**	**24.674**	**161.319**	**213.796**	**21.364**	**192.432**
Attività per contratti derivati	(2)	20.878	20.878	-	19.862	19.862	-
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine	(1)	23.376	1.920	21.456	23.313	2.085	21.228
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine		**44.254**	**22.798**	**21.456**	**43.175**	**21.947**	**21.228**
Altre attività finanziarie correnti	(1)	**8.371**	**8.371**	**-**	**8.325**	**8.325**	**-**
TOTALE		**839.160**	**490.922**	**348.238**	**892.198**	**482.057**	**410.141**

(1) Tali strumenti finanziari rientrano nel Business Model Hold to collect e come tali sono valutati al costo ammortizzato.
(2) Tali attività includono principalmente strumenti derivati di copertura nel livello 2 della gerarchia del fair value.

I diritti concessori finanziari includono il diritto di subentro (409.584 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) di Autostrade Meridionali, che il concessionario subentrante dovrà riconoscere alla società a fronte degli investimenti realizzati negli ultimi anni di gestione della concessione e non ammortizzati, come previsto dal contratto di concessione. Nel corso del 2019 sono emerse talune novità legislative che potrebbero comportare effetti significativi circa l'ammontare del diritto, descritte nella nota n. 10.7, cui si rinvia.
Le attività finanziarie per contributi su opere pari a 190.958 al 31 dicembre 2019 si riducono di 27.631 migliaia di euro a seguito del rilascio da parte del Concedente di specifici-nulla osta in relazione ad opere di manutenzione su attività in concessione.
I depositi vincolati, pari a 185.993 migliaia di euro, si riducono di 27.803 migliaia di euro a seguito dell'avanzamento dei progetti sulla A1 Milano-Napoli relativi ad alcuni lotti della Variante di Valico e del potenziamento del Nodo di Firenze.

7.5

Attività per imposte anticipate e Passività per imposte differite Attività per imposte anticipate - Migliaia di euro 110.338 (102.946) Passività per imposte differite - Migliaia di euro 141.009 (588.563)

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

Migliaia di euro	**31/12/2019**	**31/12/2018**
Attività per imposte anticipate	1.636.047	1.070.034
Passività per imposte differite compensabili	-1.525.709	-967.088
Attività per imposte anticipate nette	110.338	102.946
Passività per imposte differite	-141.009	-588.563
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite	-30.671	-485.617

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

		VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					
Migliaia di euro	**31/12/2018**	**Accantonamenti**	**Rilasci**	**Accantonamenti (rilasci) su altre componenti del conto economico complessivo**	**Effetto variazione aliquota rilevato nel conto economico e variazione di stime di esercizi precedenti**	**Riclassifiche e altre variazioni**	**31/12/2019**
ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE SU:							
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12 di Autostrade per l'Italia	382.167	447	-20.215	-	10.121	-	372.520
Fondi per accantonamenti	564.327	727.770	-196.591	33	22.849	-	1.118.388
Svalutazioni ed ammortamenti di attività non correnti	14.220	-	-822	-	103	-	13.501
Strumenti finanziari derivati con fair value negativo	44.836	-	-	9.395	-	-	54.231
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	3.095	2.956	-900	-	387	-	5.538
Altre differenze temporanee	61.389	10.052	-1.258	819	869	-2	71.869
TOTALE	**1.070.034**	**741.225**	**-219.786**	**10.247**	**34.329**	**-2**	**1.636.047**
PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE SU:							
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	-1.514.562	-100.075	-	-	-19.389	-	-1.634.026
Altre differenze temporanee	-41.089	-896	1.132	798	1	7.362	-32.692
TOTALE	**-1.555.651**	**-100.971**	**1.132**	**798**	**-19.388**	**7.362**	**-1.666.718**
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite (compensabili e non)	**-485.617**	**640.254**	**-218.654**	**11.045**	**14.941**	**7.360**	**-30.671**

Il saldo delle imposte differite nette pari a 30.671 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, è composto principalmente da:

a) le imposte differite stanziate a partire dal 2003 in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento iscritto da Autostrade per l'Italia pari a 1.634.026 migliaia di euro;
b) le imposte anticipate sulle quote deducibili nei futuri esercizi dei fondi per accantonamenti, pari a 1.118.388 migliaia di euro, in prevalenza riferibili al fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali e al già citato fondo oneri determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate;
c) il saldo residuo delle imposte anticipate di Autostrade per l'Italia registrate in relazione al riconoscimento fiscale dei relativi valori contabili iscritti in applicazione dell'IFRIC 12, pari a 372.520 migliaia di euro.

Il decremento pari a 454.946 migliaia di euro delle imposte differite nette è correlato essenzialmente all'accantonamento iscritto da Autostrade per l'Italia (479.535 migliaia di euro) di imposte anticipate a fronte dello stanziamento del sopra citato fondo oneri verso il MIT.
Si evidenzia infine l'adeguamento della fiscalità anticipata IRES correlata al rigiro delle differenze temporanee di esercizi precedenti da effettuarsi negli esercizi 2020 e 2021, pari a 19.981 migliaia di euro, in relazione all'introduzione di una aliquota IRES maggiorata di 3,5% sui redditi derivanti a attività svolte in base a concessioni autostradali, aeroportuali, portuali e ferroviarie in base all'art.1 commi 716-718 della L.160/2019 (legge di bilancio 2020).

7.6

Altre attività non correnti - Migliaia di euro 164 (285)

Il saldo della voce è in linea con quello al 31 dicembre 2018.

7.7

Attività commerciali - Migliaia di euro 559.325 (533.891)

Al 31 dicembre 2019 le attività commerciali comprendono:

a) le rimanenze pari a 60.737 migliaia di euro (54.491 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), costituite prevalentemente da scorte e ricambi per la manutenzione e l'assemblaggio di impianti;

b) le attività contrattuali per 4.204 migliaia di euro (saldo invariato rispetto al 31 dicembre 2018);

c) i crediti commerciali, pari a 494.384 migliaia di euro (475.196 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), la cui composizione è dettagliata nella tabella che segue.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018
Crediti commerciali verso:		
Clienti autostradali	274.498	268.643
Subconcessionari delle aree di servizio autostradali	74.271	73.882
Clienti diversi	118.387	115.431
Crediti commerciali (saldo lordo)	467.156	457.956
Fondo svalutazione crediti commerciali	(48.083)	(36.909)
Altre attività commerciali	75.311	54.149
Crediti commerciali (saldo netto)	494.384	475.196

I crediti commerciali, al netto del relativo fondo svalutazione, aumentano di 19.188 migliaia di euro, essenzialmente in relazione all'aumento degli acconti versati per lavori per attività in concessione, iscritti tra le altre attività commerciali.

La tabella seguente evidenzia l'anzianità dei crediti verso clienti e degli altri crediti commerciali.

Migliaia di euro	Totale saldo crediti al 31/12/2019	Saldo a scadere	Scaduto da 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti commerciali	467.156	377.214	8.051	18.060	63.831

I crediti commerciali scaduti sono riferibili ai pedaggi autostradali non incassati, alle royalty dovute dai concessionari di aree di servizio e alle prestazioni o forniture di diversa natura.

La tabella seguente evidenzia la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nel 2019, determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati storici relativi alle perdite su crediti, tenendo conto anche dei depositi cauzionali e delle garanzie prestate dai clienti.

Migliaia di euro	31/12/2018	Incrementi	Utilizzi	31/12/2019
Fondo svalutazione crediti	36.909	12.211	-1.037	48.083

Le società del Gruppo monitorano costantemente i crediti commerciali stimando in misura analitica la percentuale di perdita attesa del monte crediti, sulla base di tutte le informazioni in suo possesso.
Per i crediti commerciali riferibili a pedaggi autostradali non incassati, la società concessionarie effettuano una valutazione delle perdite attese basata sull'analisi delle serie storiche relative alla stratificazione delle perdite e degli incassi registrati a seguito dell'emissione dei rapporti di mancato pagamento.
Per i crediti commerciali diversi da quelli riferibili a pedaggi autostradali non incassati, vengono costantemente aggiornate le valutazioni di portafoglio basate sulla ponderazione di un rating cliente calcolato tenendo in considerazione i seguenti parametri:

a) l'analisi dei profili storici degli incassi e delle perdite,

b) l'analisi della situazione dello scaduto sul monte credito analizzato,

c) l'applicazione di un tasso di default in relazione alla segmentazione dei clienti presenti in portafoglio per tipologia di settore industriale di appartenenza.

Si rileva, infine, che il valore di bilancio dei crediti commerciali approssima il relativo fair value.

7.8

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti - Migliaia di euro 1.619.600 (1.791.628)

La voce include le disponibilità liquide e quelle investite con un orizzonte temporale di breve termine e si decrementa di 172.028 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2018.
Per un'analisi dei flussi finanziari che hanno generato la variazione delle disponibilità liquide nette del Gruppo nel corso dell'esercizio 2019 si rinvia alla nota n. 9.1 "Informazioni sul rendiconto finanziario consolidato".

7.9

Attività e passività per imposte sul reddito correnti
Attività per imposte correnti - Migliaia di euro 48.287 (32.190)
Passività per imposte correnti - Migliaia di euro 45.031 (29.604)

La tabella seguente evidenzia la consistenza delle attività e delle passività per imposte correnti a inizio e fine esercizio.

Migliaia di euro	Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti	
	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2018
IRES	28.332	31.525	44.738	26.471
IRAP	16.003	492	293	3.133
Imposte sul reddito delle società estere	3.952	173	-	-
	48.287	**32.190**	**45.031**	**29.604**

Al 31 dicembre 2019 il Gruppo presenta attività nette per imposte sul reddito pari a 3.256 migliaia di euro, in aumento di 670 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 (2.586 migliaia di euro), in relazione sostanzialmente all'eccedenza dell'acconto IRES versato nell'esercizio rispetto alle imposte stanziate al 31 dicembre 2019.

7.10

Altre attività correnti - Migliaia di euro 134.057 (78.572)

La voce è composta da crediti e da altre attività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria, come esposto in dettaglio nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	17.732	18.199	-467
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	29.795	776	29.019
Crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	42.072	7.847	34.225
Crediti verso enti previdenziali	922	599	323
Crediti verso dipendenti	1.729	1.730	-1
Risconti attivi non commerciali	432	461	-29
Acconti a fornitori e altre attività correnti	44.613	52.041	-7.428
Altre attività correnti (saldo lordo)	**137.295**	**81.653**	**55.642**
Fondo svalutazione	-3.238	-3.081	-157
Altre attività correnti (saldo netto)	**134.057**	**78.572**	**55.485**

Il saldo di bilancio si incrementa di 55.485 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018, in relazione principalmente a:

a) l'incremento dei crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito (34.225 migliaia di euro) in relazione all'IVA correlata alle fatture ricevute per le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera;

b) l'aumento dei crediti verso amministrazioni pubbliche (29.019 migliaia di euro), essenzialmente riferibile ad acconti versati al Commissario straordinario per le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera.

Si evidenzia inoltre che il fondo svalutazione, pari a 3.238 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (3.081 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), è essenzialmente correlato alla stima di inesigibilità di parte dei crediti verso gli utenti e verso le assicurazioni per il recupero dei danni subiti all'infrastruttura autostradale gestita da Autostrade per l'Italia.

7.11

Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate - Migliaia di euro 4.271 (4.274)
Passività connesse ad attività operative cessate - Migliaia di euro 96 (59)

La tabella seguente presenta la composizione delle attività e delle passività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate, distinte per natura (commerciale, finanziaria o altra).

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Attività non finanziarie non correnti	4.271	4.271	-
Attività non finanziarie correnti	-	3	-3
Totale attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	**4.271**	**4.274**	**-3**
Passività commerciali e altre passività non finanziarie correnti	76	39	37
Passività finanziarie correnti	20	20	-
Totale passività connesse ad attività operative cessate	**96**	**59**	**37**

Le attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate, al netto delle relative passività, risultano pari a 4.175 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 e comprendono essenzialmente la quota di partecipazione residua del 2% in Strada dei Parchi per 4.271 migliaia di euro, oggetto di un'opzione di acquisto e di vendita con la società Toto Costruzioni Generali, come stabilito nell'ambito degli accordi di cessione della quota di controllo della società perfezionata nel corso del 2011.

7.12

Patrimonio netto - Migliaia di euro 2.220.424 (2.843.597)

Al 31 dicembre 2019 il capitale sociale della capogruppo Autostrade per l'Italia, interamente sottoscritto e versato, è costituito da n. 622.027.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 622.027 migliaia di euro e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2018.
Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 1.864.165 migliaia di euro, si decrementa di 628.607 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018. Le principali variazioni intervenute nell'esercizio, esposte in dettaglio nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, sono relative a:

a) il risultato economico complessivo del 2019 negativo per 317.666 migliaia di euro, composto dalla perdita di esercizio (281.894 migliaia di euro) e dal saldo negativo delle altre componenti

del conto economico complessivo (per 35.772 migliaia di euro), queste ultime ascrivibili, essenzialmente, all'incremento del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap e di Interest Rate Swap forward starting (75.928 migliaia di euro, per la sensibile riduzione dei tassi di interesse di riferimento rilevata nel 2019), parzialmente compensato dalla riclassifica a conto economico della riserva, già iscritta al 31 dicembre 2018, di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap forward starting che non soddisfano quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 in merito al rapporto economico tra il rischio oggetto di copertura e lo strumento di copertura ed alla verifica dei requisiti di efficacia prospettica delle relazioni di copertura essenzialmente a seguito dell'incertezza in ambito regolatorio (43.770 migliaia di euro), come descritto nella nota 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato";

b) la distribuzione del saldo dei dividendi di Autostrade per l'Italia dell'esercizio 2018 (pari a 311.013 migliaia di euro).

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi è pari a 356.259 migliaia di euro, sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2018 (350.825 migliaia di euro), per il sostanziale bilanciamento tra l'utile complessivo dell'esercizio di pertinenza di terzi (13.433 migliaia di euro) e i dividendi erogati da alcune società del Gruppo a soci terzi (8.016 migliaia di euro).
Gli obiettivi di Autostrade per l'Italia nella gestione del capitale sono diretti a creare valore per l'azionista, a salvaguardare la continuità aziendale e a garantire gli interessi degli stakeholder, nonché a consentire l'accesso efficiente a fonti esterne di finanziamento tese a supportare in modo adeguato lo sviluppo delle attività del Gruppo e il rispetto degli impegni sottoscritti nelle convenzioni.

7.13

Fondi per impegni da convenzioni (quota non corrente) Migliaia di euro 2.311.749 (2.639.004) (quota corrente) Migliaia di euro 448.979 (405.562)

Il fondo per impegni da convenzioni accoglie il valore attuale dei servizi di costruzione, finalizzati all'ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture autostradali di Autostrade per l'Italia, per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, in termini di specifici incrementi tariffari e/o rilevante incremento del traffico atteso.
Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio dei fondi per impegni da convenzioni per opere senza benefici economici aggiuntivi, nonché delle movimentazioni dell'esercizio 2019, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

	31/12/2018			VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO			31/12/2019		
Migliaia di euro	**Saldo di bilancio**	***di cui non corrente***	***di cui corrente***	**Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni**	**Accantonamenti finanziari e altre variazioni**	**Utilizzi per opere realizzate**	**Saldo di bilancio**	***di cui non corrente***	***di cui corrente***
Fondi per impegni da convenzioni	**3.044.566**	2.639.004	405.562	**75.573**	**10.014**	**-369.425**	**2.760.728**	2.311.749	448.979

7.14

Fondi per accantonamenti (quota non corrente) - Migliaia di euro 1.222.454 (1.194.114) (quota corrente) - Migliaia di euro 2.259.287 (834.901)

Al 31 dicembre 2019 i fondi per accantonamenti sono pari a 3.481.741 migliaia di euro (2.029.015 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti per natura e la distinzione tra le relative quote correnti e non correnti.

	31/12/2018			31/12/2019		
Migliaia di euro	**Saldo di bilancio**	***di cui non corrente***	***di cui corrente***	**Saldo di bilancio**	***di cui non corrente***	***di cui corrente***
Fondi per benefici per dipendenti	106.176	89.588	16.588	115.441	91.356	24.085
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.716.970	1.040.913	676.057	1.714.345	1.020.513	693.832
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	78.671	75.921	2.750	65.021	64.996	25
Altri fondi per rischi e oneri	1.579.924	16.032	1.563.892	134.208	17.249	116.959
Fondi per accantonamenti	**3.481.741**	**1.222.454**	**2.259.287**	**2.029.015**	**1.194.114**	**834.901**

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze ad inizio e fine esercizio dei fondi per accantonamenti e delle relative movimentazioni dell'esercizio 2019.

	31/12/2018	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					31/12/2019
Migliaia di euro	**Saldo di bilancio**	**Accantonamenti operativi**	**Accantonamenti finanziari**	**Decrementi per utilizzi**	**(Utili) perdite attuariali rilevate nel conto economico complessivo**	**Riclassifiche e altre variazioni**	**Saldo di bilancio**
Fondi per benefici per dipendenti							
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	115.441	903	1.167	-14.886	3.725	-174	-106.176
Totale	**115.441**	**903**	**1.167**	**-14.886**	**3.725**	**-174**	**106.176**
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	**1.714.345**	**646.867**	**20.274**	**-664.516**	**-**	**-**	**1.716.970**
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	**65.021**	**12.802**	**1.021**	**-173**	**-**	**-**	**78.671**
Altri fondi per rischi e oneri							
Fondo contenziosi, rischi e oneri diversi	134.208	1.524.487	-	-78.771	-	-	1.579.924
Totale	**134.208**	**1.524.487**	**-**	**-78.771**	**-**	**-**	**1.579.924**
Fondi per accantonamenti	**2.029.015**	**2.185.059**	**22.462**	**-758.346**	**3.725**	**-174**	**3.481.741**

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI
(quota non corrente) - Migliaia di euro 89.588 (91.356)
(quota corrente) - Migliaia di euro 16.588 (24.085)

Al 31 dicembre 2019 la voce è composta interamente dal trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro come previsto dalla normativa vigente in Italia. La riduzione di 9.265 migliaia di euro è relativa prevalentemente alle liquidazioni e anticipazioni avvenute nell'esercizio. Il modello attuariale di riferimento per la valutazione del TFR è basato su ipotesi sia di tipo demografico, che economico.
Si riepilogano di seguito le principali assunzioni definite ai fini della stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato al 31 dicembre 2019.

Ipotesi finanziarie	
Tasso annuo di attualizzazione(*)	0,37%
Tasso annuo di inflazione	1,20%
Tasso annuo incremento TFR	2,40%
Tasso annuo incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	da 1% a 4%
Duration (anni)	da 5,4 a 13,9

(*) Si precisa che i l tasso annuo di attualizzazione util izzato per la determinazione del valore attuale del l'obbligazione è stato determinato con riferimento alla curva dei rendimenti medi elaborati sulla base dell 'indice IBOXX Corporates AA 7-10 con duration commisurata al la stima della permanenza media nel Gruppo del collettivo oggetto di valutazione.

Ipotesi demografiche	
Mortalità	Dati della Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Età pensionamento	Raggiungimento requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria

Nella tabella seguente è presentata un'analisi di sensitività del TFR alla chiusura dell'esercizio nell'ipotesi di variazione dei singoli tassi utilizzati nelle variazioni attuariali.

ANALISI DI SENSITIVITÀ AL 31/12/2019

	Variazione delle ipotesi					
Migliaia di euro	**Tasso di turnover**		**Tasso di inflazione**		**Tasso di attualizzazione**	
Fondo TFR Gruppo	+1%	-1%	+0,25%	-0,25%	+0,25%	-0,25%
Autostrade per l'Italia	105.720	106.671	107.059	105.305	104.816	107.576

FONDO PER RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI
(quota non corrente) - Migliaia di euro 1.040.913 (1.020.513)
(quota corrente) - Migliaia di euro 676.057 (693.832)

Il fondo accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali in concessione, previste nelle convenzioni sottoscritte dalle società concessionarie autostradali del Gruppo e finalizzate ad assicurarne l'adeguata funzionalità e sicurezza. Il fondo, comprensivo della quota corrente e non corrente, si incrementa di 2.625 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 in relazione ai seguenti effetti combinati:

a) gli accantonamenti dell'esercizio (complessivamente pari a 667.141 migliaia di euro), ivi incluso la stima delle manutenzioni evolutive del periodo 2019-2023, come descritto nella nota n. 6.1 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova e conseguenti impatti sul bilancio", e l'effetto correlato alla diminuzione dei tassi di attualizzazione presi a riferimento al 31 dicembre 2019 rispetto al 31 dicembre 2018;

b) gli utilizzi dell'esercizio (664.516 migliaia di euro), su cui incidono anche i costi per la demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (225.338 migliaia di euro) già commentati nella nota n. 6 "Eventi e operazioni societarie".

FONDO PER RINNOVO INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI
(quota non corrente) - Migliaia di euro 75.921 (64.996)
(quota corrente) - Migliaia di euro 2.750 (25)

Il fondo per rinnovo infrastrutture autostradali, comprensivo della quota corrente e non corrente, è pari complessivamente a 78.671 migliaia di euro (65.021 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere nel tempo a fronte della obbligazione contrattuale, posta in capo alla società Società Italiana Traforo del Monte Bianco (SITMB), di esecuzione di specifici interventi di manutenzione straordinaria al fine di assicurare la funzionalità e la sicurezza dell'infrastruttura autostradale. Rispetto al 31 dicembre 2018 il fondo presenta un incremento pari a 13.651 migliaia di euro, essenzialmente per gli accantonamenti operativi dell'esercizio.

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI
(quota non corrente) - Migliaia di euro 16.032 (17.249)
(quota corrente) - Migliaia di euro 1.563.892 (116.959)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi e oneri ritenuti probabili a fine esercizio, incluse le riserve iscritte da appaltatori per attività non di investimento delle infrastrutture in concessione.

Il saldo complessivo si incrementa di 1.445.716 migliaia di euro per i seguenti effetti combinati:

a) gli accantonamenti dell'esercizio pari a 1.524.487 migliaia di euro, su cui incide il già citato accantonamento a fondo oneri, pari a 1.500.000 migliaia di euro, determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, come illustrato nella nota n. 6, cui si rinvia;

b) gli utilizzi diretti, pari a 78.771 migliaia di euro, in relazione prevalentemente agli indennizzi definiti a favore dei familiari delle vittime colpiti direttamente dal crollo di una sezione del viadotto Polcevera e per le consulenze e spese legali correlate all'avvio delle azioni a tutela dei diritti della Società e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati (complessivamente pari a 48.083 migliaia di euro).

Per maggiori dettagli i principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2019, nonché l'evoluzione intercorsa nell'esercizio, si rinvia alla nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

7.15

Passività finanziarie
(quota non corrente) Migliaia di euro 9.682.179 (10.259.795)
(quota corrente) Migliaia di euro 1.167.908 (1.236.761)

PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE
(quota non corrente) Migliaia di euro 9.682.179 (10.259.795)
(quota corrente) Migliaia di euro 863.072 (948.787)

Al 31 dicembre 2019 le passività finanziarie a medio-lungo termine ammontano complessivamente a 10.545.251 migliaia di euro e sono essenzialmente costituite dai prestiti obbligazionari emessi da Autostrade per l'Italia a partire dal 2015, dai prestiti obbligazionari oggetto dell'operazione di "issuer substitution", perfezionata a fine 2016, e dai finanziamenti bancari.
Si riportano di seguito i prospetti di dettaglio delle passività finanziarie a medio-lungo termine, con evidenza dei seguenti aspetti:

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

		31/12/2019		di cui		Esigibilità	
Migliaia di euro	Note	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	in scadenza tra 13 e 60 mesi	in scadenza oltre 60 mesi
Prestiti obbligazionari	(1) (2) (3)	**7.658.075**	**7.526.401**	**501.554**	**7.024.847**	***3.446.677***	***3.578.170***
Debiti verso istituti di credito	(3)	**2.143.262**	**2.114.486**	**139.807**	**1.974.679**	***466.521***	***1.508.158***
Debiti verso altri finanziatori		**232.401**	**212.626**	**28.202**	**184.424**	***176.543***	***7.881***
Debiti per leasing		**10.157**	**10.157**	**2 .853**	**7.304**	***4.308***	***2.996***
Finanziamenti a medio-lungo termine	(2) (3)	**2.385.820**	**2.337.269**	**170.862**	**2.166.407**	***647.372***	***1.519.035***
Derivati con fair value negativo	(4)		**490.925**	**-**	**490.925**	***206.246***	***284.679***
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine[2]			190.656	190.656	-	-	-
Altre passività finanziarie			-	-	-	-	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine			**190.656**	**190.656**		-	-
TOTALE			**10.545.251**	**863.072**	**9.682.179**	***4.300.295***	***5.381.884***

		31/12/2018		di cui	
Migliaia di euro	Note	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Prestiti obbligazionari	(1) (2) (3)	**8.247.813**	**8.092.981**	**593.154**	**7.499.827**
Debiti verso istituti di credito	(3)	**2.268.408**	**2.231.844**	**124.814**	**2.107.030**
Debiti verso altri finanziatori		**253.271**	**241.861**	**24.686**	**217.175**
Debiti per leasing			**-**	**-**	**-**
Finanziamenti a medio-lungo termine	(2) (3)	**2.521.679**	**2.473.705**	**149.500**	**2.324.205**
Derivati con fair value negativo	(4)		**435.763**	**-**	**435.763**
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine[2]			206.133	206.133	-
Altre passività finanziarie			-	-	**-**
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine			**206.133**	**206.133**	**-**
TOTALE			**11.208.582**	**948.787**	**10.259.795**

(1) Il valore nominale dei prestiti obbligazionari in sterlina inglese e yen sono espressi al tasso di cambio dei relativi Cross Currency Swap ad essi collegati.
(2) Tali strumenti finanziari rientrano nel Business Model Hold to collect e come tali sono valutati al costo ammortizzato.
(3) Per maggiori dettagli relativi alle passività finanziarie coperte con strumenti derivati si rimanda alla nota 9.2.
(4) Tali strumenti si inquadrano nel livello 2 della gerarchia del fair value e includo sia i derivati classificati come strumenti finanziari derivati di copertura che i derivati classificati come non di copertura in base a quanto previsto dall'IFRS9. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella nota 9.2.

b) le tipologie di tassi di interesse di riferimento applicati, scadenze e fair value;

Migliaia di euro	Scadenza	31/12/2019 Valore di bilancio[1]	31/12/2019 Fair Value[2]	31/12/2018 Valore di bilancio[1]	31/12/2018 Fair Value[2]
Prestiti obbligazionari					
tasso fisso quotate	dal 2020 al 2038	7.526.401	7.593.730	8.092.981	7.757.600
		7.526.401	**7.593.730**	**8.092.981**	**7.757.600**
Debiti verso istituti di credito					
tasso fisso	dal 2020 al 2036	1.382.797	1.539.488	1.484.687	1.522.820
tasso variabile	dal 2020 al 2034	731.689	741.978	747.157	701.438
		2.114.486	**2.281.466**	**2.231.844**	**2.224.258**
Debiti verso altri finanziatori					
infruttiferi	[3] dal 2020 al 2028	212.626	212.626	241.861	241.861
		212.626	**212.626**	**241.861**	**241.861**
Debiti per leasing		**10.157**	**10.157**	**-**	**-**
Finanziamentia medio-lungo termine		**2.337.269**	**2.504.249**	**2.473.705**	**2.466.119**
Derivati con fair value negativo		**490.925**	**490.925**	**435.763**	**435.763**
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		190.656	190.656	206.133	206.133
Altre passività finanziarie		-	-	-	
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		**190.656**	**190.656**	**206.133**	**206.133**
TOTALE		**10.545.251**	**10.779.560**	**11.208.582**	**10.865.615**

[1] I valori delle passività finanziarie a medio-lungo termine riportati in tabella includono sia la quota non corrente che quella corrente.
[2] Il fair value indicato rientra nel livello 2 della gerarchia del fair value ad esclusione dei debiti per leasing il cui fair value rientra nel livello 3 della gerarchia.
[3] La voce include principalmente i debiti di Autostrade per l'Italia nonchè il debito verso il Fondo Centrale di Garanzia apportato da Società Autostrada Tirrenica.

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

Migliaia di euro	31/12/2019 Valore nominale	31/12/2019 Valore di bilancio	31/12/2019 Tasso di interesse contrattuale medio fino al 31/12/2019	31/12/2019 Tasso di interesse effettivo al 31/12/2019	31/12/2018 Valore nominale	31/12/2018 Valore di bilancio
Euro (EUR)	9.134.562	9.011.817	3,20%	3,27%	9.870.316	9.724.732
Sterlina (GBP)	750.000	643.684	5,99%	2,20%	750.000	637.230
Jen (JPY)	149.176	208.169	5,30%	3,39%	149.176	204.724
Totale	**10.033.738**	**9.863.670**	**3,45%**		**10.769.492**	**10.566.686**

d) la movimentazione nell'esercizio dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio lungo termine espressi in valore di bilancio.

Migliaia di euro	Valore di bilancio al 31/12/2018	Nuove accensioni	Rimborsi	Effetti prima applicazione IFRS16	Differenze di cambio e altri movimenti	Valore di bilancio al 31/12/2019
Prestiti obbligazionari	8.092.981	-	-593.334	-	26.754	7.526.401
Debiti verso istituti di credito	2.231.844	-	-125.144	-	7.786	2.114.486
Debiti verso altri finanziatori	241.861	-	-3.397	-	-25.838	212.626
Debiti per leasing	-	3.994	-2.887	8.776	274	10.157
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.473.705	3.994	-131.428	8.776	-17.778	2.337.269
Totale	**10.566.686**	**3.994**	**-724.762**	**8.776**	**8.976**	**9.863.670**

Si evidenzia che, a fronte di talune passività finanziarie attuali e prospettiche, il Gruppo ha posto in essere strumenti derivati di tipo Interest Rate Swap (IRS) e di Cross Currency Swap (CCIRS). Il valore di mercato (fair value) al 31 dicembre 2019 di tali strumenti finanziari è rilevato nelle voci di bilancio "Derivati con fair value negativo". Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari detenuti dal Gruppo si rinvia a quanto indicato nella nota n. 9.2 "Gestione dei rischi finanziari".

PRESTITI OBBLIGAZIONARI
(quota non corrente) Migliaia di euro 7.024.847 (7.499.827)
(quota corrente) Migliaia di euro 501.554 (593.154)

La voce "Prestiti obbligazionari" è composta dalle emissioni obbligazionarie di Autostrade per l'Italia, relative a:

a) i prestiti obbligazionari trasferiti da Atlantia ad Autostrade per l'Italia a seguito dell'operazione di "issuer substitution" effettuata a dicembre 2016 (complessivamente pari a 3.809.126 migliaia di euro al 31 dicembre 2019);

b) i prestiti obbligazionari (2.975.485 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) collocati a investitori istituzionali nell'ambito dell'Euro Medium Term Note Programme costituito ad ottobre 2014 (autorizzato per un valore complessivo pari a 7 miliardi di euro);

c) le emissioni obbligazionarie destinate a investitori privati (complessivamente pari a 741.790 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

Al 31 dicembre 2019 il saldo si decrementa di 566.580 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2018 essenzialmente in relazione al rimborso avvenuto a febbraio 2019 del prestito obbligazionario di importo nominale pari a 593.334 migliaia di euro, garantito da Atlantia e avente cedola del 4,5%.

Limitatamente al private placement in JPY (di importo pari a 20.000.000 migliaia di JPY, per un controvalore di 164.015 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), si richiede il rispetto di una soglia minima definita contrattualmente dei seguenti covenant finanziari (da calcolarsi su base annuale successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e civilistico, con riferimento a dati consolidati):

a) indice di copertura degli oneri finanziari;

b) rapporto tra FFO consolidato e totale net debt alla scadenza di ogni anno fiscale;

c) Patrimonio Netto di Autostrade per l'Italia.

Il mancato rispetto dei covenant costituirebbe un evento di default. Si precisa che con riferimento al 31 dicembre 2019 i suddetti covenant risultano rispettati.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE
(quota non corrente) Migliaia di euro 2.166.407 (2.324.205)
(quota corrente) Migliaia di euro 170.863 (149.500)

La voce, comprensiva sia della quota corrente che di quella non corrente, è composta prevalentemente dai finanziamenti bancari del Gruppo (iscritti in bilancio per 2.114.486 migliaia di euro).
La diminuzione dei finanziamenti a medio-lungo termine pari a 117.358 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 è essenzialmente riconducibile a:

a) i rimborsi dei finanziamenti concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e da Cassa Depositi e Prestiti (125.144 migliaia di euro);

b) l'iscrizione, in relazione alla prima applicazione dell'IFRS 16, dei debiti per leasing (10.157 migliaia di euro);

I contratti di finanziamento prevedono il rispetto di una soglia minima del parametro finanziario dato dal rapporto tra "cash flow operativo disponibile per il servizio del debito" e "servizio del debito" (DSCR). Il mancato rispetto del suddetto covenant, alle rispettive date di calcolo, potrebbe configurare un evento di default e comportare l'obbligo di rimborsare anticipatamente gli importi in linea capitale, gli interessi e le ulteriori somme previste nei contratti stessi.
Si precisa che con riferimento al 31 dicembre 2019 il suddetto covenant risulta rispettato.

Si segnala che, a dicembre 2019, la Società ha sottoscritto la modifica dell'accordo c.d. di Standstill in essere con la Banca Europea Investimenti in base alla quale è stata estesa la scadenza da marzo 2020 a settembre 2021 e sono stati ridotti i livelli minimi di *rating* portandoli al livello BBB- (investment grade).
Il declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere protezioni aggiuntive. Ove tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere (pari, al 31 dicembre 2019, a circa euro 2,1 miliardi, di cui circa 1,7 miliardi garantiti da Atlantia). Allo stato, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l'applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali, né hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

Avuto riguardo alle ragioni del *downgrading* espressamente esplicitate dalle agenzie di rating (i.e. l'approvazione dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe), alla illegittimità comunitaria e costituzionale dell'art. 35, già fatta valere dalla Società nelle competenti sedi giudiziarie, e ai numerosi concordi pareri legali acquisiti sul punto, la Società ritiene di poter continuare nel dialogo con gli istituti finanziari nella ricerca di una soluzione condivisa.

Per quanto attiene i prestiti non soggetti a rimborso anticipato in conseguenza del *downgrading*, oltre al rispetto del covenant di cui sopra la società sarà tenuta a dimostrare, finchè il rating rimarrà sotto il livello *investment grade*, il superamento di una soglia minima definita contrattualmente per i seguenti covenant finanziari addizionali (su base consolidata):

a) indice di copertura degli oneri finanziari

b) rapporto tra FFO e Indebitamento finanziario netto alla scadenza di ogni anno fiscale.

Qualora non fossero rispettati questi ultimi parametri la Società dovrebbe produrre idonea garanzia bancaria autonoma.
Si precisa che con riferimento al 31 dicembre 2019 i suddetti covenant risultano rispettati.

DERIVATI CON FAIR VALUE NEGATIVO
(quota non corrente) Migliaia di euro 490.925 (435.763)
(quota corrente) Migliaia di euro - (-)

La voce accoglie al 31 dicembre 2019 gli strumenti finanziari derivati stipulati con alcuni istituti di credito allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse e di cambio di talune passività finanziarie a medio-lungo termine, anche a fronte di operazioni di finanziamento prospettiche che saranno assunte dalla Società entro il 2021.
L'incremento complessivo della voce rispetto al saldo al 31 dicembre 2018, pari a 55.162 migliaia di euro, è correlato essenzialmente all'effetto combinato di:

a) l'incremento del fair value negativo, 100.572 migliaia di euro, dei derivati di Interest Rate Swap e di Interest Rate Swap Forward Starting in essere al 31 dicembre 2019, essenzialmente a seguito della diminuzione della curva dei tassi di interesse al 31 dicembre 2019 rispetto al 31 dicembre 2018;

b) la riduzione del fair value negativo per 45.410 migliaia di euro dei Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterlina e yen, derivante dalla variazione del fair value (11.589 migliaia di euro in relazione all'effetto combinato della variazione della curva dei tassi in valuta e in euro), a seguito dell'operazione di issuer substitution di fine 2016, rilevato tra i proventi finanziari e dall'effetto cambio positivo (33.821 migliaia di euro) connesso principalmente all'apprezzamento della sterlina rispetto all'euro.

Si segnala che, in relazione ai derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, al 31 dicembre 2019 risulta iscritto un fair value negativo complessivamente pari a 173.558 migliaia di euro per un importo nozionale complessivamente pari a 2.350 milioni di euro di durata media residua ponderata di 6 anni e dieci mesi a un tasso fisso medio ponderato pari a circa l'1,12%, connessi a passività finanziarie prospettiche che saranno assunte entro il 2021 a copertura dei fabbisogni finanziari.

Al 31 dicembre 2019, in considerazione dell'incertezza in ambito regolatorio descritta nella nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato", si è provveduto ad una revisione del trattamento contabile per l'intero portafoglio derivati, come descritto nella nota "Gestione dei Rischi Finanziari".
A seguito di tale revisione taluni derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, il cui fair value ammonta a 67.426 migliaia di euro sono stati riclassificati completamente a Conto Economico in quanto non risultavano soddisfatti i requisiti previsti dal Principio IFRS 9 in merito al (i) rapporto economico tra il rischio oggetto di copertura e lo strumento di copertura ed alla (ii) verifica dei requisiti di efficacia prospettica delle relazioni di copertura.

ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE (quota non corrente) Migliaia di euro - (-) (quota corrente) Migliaia di euro 190.655 (206.133)

Il saldo della voce, comprensivo sia della quota corrente sia di quella non corrente, si decrementa di 15.478 migliaia di euro essenzialmente per la diminuzione dei ratei passivi sui prestiti obbligazionari (23.030 migliaia di euro).

PASSIVITÀ FINANZIARIE A BREVE TERMINE - Migliaia di euro 304.836 (287.974)

La composizione delle passività finanziarie a breve termine è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018
Scoperti di conto corrente	2	2
Finanziamenti a breve termine	244.999	244.999
Derivati correnti con fair value negativo (1)	794	575
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	27.858	7.425
Altre passività finanziarie correnti	31.183	34.973
Passività finanziarie a breve termine	**304.836**	**287.974**

(1) Tali passività includono strumenti derivati di non hedge accounting che rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

La voce pari 304.836 migliaia di euro si incrementa di 16.862 migliaia di euro essenzialmente a seguito dell'aumento dei rapporti passivi di conto corrente con la controllante (24.025 migliaia di euro).

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA IN ACCORDO CON LA RACCOMANDAZIONE DELL'ESMA DEL 20 MARZO 2013

La tabella seguente evidenzia l'ammontare della posizione finanziaria netta con il dettaglio delle posizioni di debito e credito verso parti correlate, come richiesto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e in conformità alla Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority – ESMA del 20 marzo 2013 (che non prevede la deduzione dall'indebitamento finanziario delle attività finanziarie non correnti).

Milioni di euro	31/12/2019	*di cui verso parti correlate*	31/12/2018	*di cui verso parti correlate*
Disponibilità liquide	-954		-1.139	
Mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente		*-660*	-652	*-652*
con saldo positivo verso parti correlate	-665			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse			-	
ad attività operative cessate	-			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (A)	**-1.619**		**-1.791**	
Attività finanziarie correnti (1) (B)	**-491**		**-482**	
Scoperti di conto corrente bancari	-		-	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	863	-	949	*1*
Altri debiti finanziari	305	*28*	287	*7*
Passività finanziarie correnti (C)	**1.168**		**1.236**	
Posizione finanziaria netta corrente (D=A+B+C)	**-942**		**-1.037**	
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.166		2.324	
Prestiti obbligazionari	7.025		7.500	
Altri debiti finanziari non correnti	491		436	
Passività finanziarie non correnti (E)	**9.682**		**10.260**	
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto come da raccomandazione ESMA (F=D+E)	**8.740**		**9.223**	
Attività finanziarie non correnti (G)	**-348**		**-410**	
Indebitamento finanziario netto (H=F+G)	**8.392**		**8.813**	

(1) Include le attività finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate.

7.16

Altre passività non correnti - Migliaia di euro 29.149 (27.904)

Al 31 dicembre 2019 il saldo della voce è pari a 29.149 migliaia di euro e risulta sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2018 (27.904 migliaia di euro). La composizione è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018
Risconti passivi non commerciali	24.615	23.946
Debiti verso il personale	4.055	3.479
Debiti per espropri	405	405
Altri debiti	74	74
Altre passività non correnti	**29.149**	**27.904**

7.17

Passività commerciali - Migliaia di euro 1.360.207 (1.318.598)

La composizione delle passività commerciali è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018
Debiti verso fornitori	615.841	538.435
Debiti per rapporti di interconnessione	660.178	693.712
Pedaggi in corso di regolazione	83.461	85.574
Ratei e risconti passivi e altre passività commerciali	727	877
Passività commerciali	**1.360.207**	**1.318.598**

Le passività commerciali, pari a 1.360.207 migliaia di euro, presentano un incremento pari a 41.609 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 (1.318.598 migliaia di euro), principalmente per l'incremento dei debiti verso fornitori, in relazione alla dinamica manutenzioni eseguite nell'ultimo trimestre degli esercizi a confronto, parzialmente compensato dal decremento dei debiti verso le società interconnesse, correlato alla diminuzione dei ricavi da pedaggio delle stesse società.

7.18

Altre passività correnti - Migliaia di euro 324.236 (315.823)

La composizione delle altre passività correnti è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	18.453	11.896
Debiti verso il personale	49.243	32.935
Debiti per canoni	86.827	85.883
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	25.796	21.618
Debiti per espropri	1.684	7.113
Debiti verso Amministrazioni Pubbliche	23	19
Altri debiti	142.210	156.359
Altre passività correnti	**324.236**	**315.823**

Il saldo della voce al 31 dicembre 2019 è sostanzialmente in linea con quello dell'esercizio precedente. Tuttavia si segnalano le seguenti variazioni:

a) l'aumento del debito verso il personale, pari a 16.308 migliaia di euro;

b) la riduzione degli altri debiti diversi in relazione alla liquidazione del debito nei confronti di S.A.T.A.P. S.p.A. e Intesa San Paolo S.p.A. connesso all'acquisizione delle azioni della società Tangenziali Esterne di Milano.

8

Informazioni sulle voci del conto economico consolidato

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico consolidato. Le componenti negative di conto economico sono indicate con il segno "-" nei titoli e nelle tabelle delle note, mentre i valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi all'esercizio 2018.
Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico consolidato derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.5 "Rapporti con parti correlate".

8.1

Ricavi da pedaggio - Migliaia di euro 3.690.336 (3.657.734)

I Ricavi da pedaggio sono pari a 3.690.336 migliaia di euro e presentano un incremento complessivo di 32.602 migliaia di euro rispetto al 2018 (3.657.734 migliaia di euro) principalmente in relazione alla crescita del traffico pari a +0,7% e all'effetto derivante dal mix positivo di traffico.

8.2

Ricavi per servizi di costruzione - Migliaia di euro 151.475 (178.305)

Il dettaglio dei ricavi per servizi di costruzione è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione - opere con benefici economici aggiuntivi	147.757	171.651	-23.894
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	3.718	6.654	-2.936
Ricavi per servizi di costruzione	**151.475**	**178.305**	**-26.830**

I ricavi per servizi di costruzione sono costituiti essenzialmente dagli interventi relativi a opere con benefici economici aggiuntivi e sono rappresentativi del fair value del corrispettivo spettante per le attività di ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture in concessione effettuate nell'esercizio.
I ricavi per servizi di costruzione eseguiti nell'esercizio si decrementano rispetto al 2018 di 26.830 migliaia di euro essenzialmente per la riduzione dei ricavi per servizi di costruzione in opere con benefici economici aggiuntivi, per effetto dei minori lavori svolti nell'esercizio da Autostrade per l'Italia.
Nel 2019, il Gruppo ha eseguito ulteriori servizi di costruzione per opere che non comportano benefici economici aggiuntivi, per complessivi 369.425 migliaia di euro, al netto dei contributi, a fronte dei quali sono stati utilizzati i "Fondi per impegni da convenzione" appositamente stanziati.
Tali utilizzi dei fondi sono classificati a riduzione dei costi operativi dell'esercizio e commentati nella nota n. 8.9 "Utilizzo del fondo impegni da convenzioni". Per un dettaglio completo degli investimenti complessivi in attività in concessione nell'esercizio, si rinvia alla precedente nota n. 7.2 "Attività immateriali".

8.3

Altri ricavi - Migliaia di euro 389.339 (339.598)

Il dettaglio degli altri ricavi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Ricavi da subconcessionari	171.828	178.564	-6.736
Ricavi per manutenzioni	19.409	15.778	3.631
Altri ricavi da gestione autostradale	22.075	24.383	-2.308
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	58.795	38.304	20.491
Rimborsi	21.870	21.381	489
Risarcimento danni e indennizzi	52.895	18.335	34.560
Ricavi da pubblicità	1.906	3.292	-1.386
Altri proventi	40.561	39.561	1.000
Altri ricavi	**389.339**	**339.598**	**49.741**

Gli altri ricavi ammontano a 389.339 migliaia di euro, con un incremento di 49.741 migliaia di euro rispetto al 2018, principalmente in relazione all'accordo definito con la compagnia assicurativa per la responsabilità civile terzi in relazione al crollo di una sezione del viadotto Polcevera (37.500 migliaia di euro).

8.4

Materie prime e materiali - Migliaia di euro -227.859 (-127.189)

La voce include gli acquisti di materiali e le variazioni delle rimanenze di materie prime e materiali di consumo.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Materiale da costruzione	-8.457	-9.163	706
Materiale elettrico ed elettronico	-49.147	-36.717	-12.430
Carbolubrificanti e combustibili	-10.981	-10.830	-151
Altre materie prime e materiali di consumo	-165.708	-73.534	-92.174
Acquisti di materiali	**-234.293**	**-130.244**	**-104.049**
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	**6.246**	**2.438**	**3.808**
Costi per materie prime capitalizzati	**188**	**617**	**-429**
Materie prime e materiali	**-227.859**	**-127.189**	**-100.670**

La voce registra un incremento pari a 100.670 migliaia di euro, riconducibile principalmente ai maggiori costi per altre materie prime e materiali di consumo (92.174 migliaia di euro), prevalentemente in relazione agli gli oneri sostenuti per l'acquisizione delle proprietà degli immobili civili e di quelle oggetto di attività di impresa, come richiesto dal Commissario straordinario, coerentemente con quanto previsto negli art. 1-bis, art. 4-bis del decreto Legge n. 109, convertito con modificazioni nella legge n. 130 del 16 novembre 2018. Tali oneri, pari a 114.913 migliaia di euro, sono interamente coperti dall'utilizzo del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali per il ripristino del viadotto Polcevera, già accantonato al 31 dicembre 2018 in relazione a quanto comunicato dal Commissario con lettera del 21 dicembre 2018 in esecuzione del citato decreto, e rilevato nella voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti").

8.5

Costi per servizi - Migliaia di euro -1.067.562 (-820.585)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-761.933	-517.937	-243.996
Prestazioni professionali	-153.276	-160.697	7.421
Trasporti e simili	-23.898	-22.887	-1.011
Utenze	-39.007	-34.468	-4.539
Assicurazioni	-20.342	-12.987	-7.355
Compensi collegio sindacale	-685	-673	-12
Prestazioni diverse	-68.421	-70.936	2.515
Costi per servizi	**-1.067.562**	**-820.585**	**-246.977**

L'incremento dei costi per servizi, pari a 246.977 migliaia di euro, è attribuibile essenzialmente all'aumento delle prestazioni edili correlate sostanzialmente all'aumento delle manutenzioni dell'infrastruttura autostradale. Si evidenzia che nella voce "costi per servizi edili e simili" sono inclusi i costi correlati allo stato avanzamento dei lavori in relazione alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (88.624 migliaia di euro, tali oneri sono interamente coperti dall'utilizzo del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali per il ripristino del viadotto Polcevera, accantonato al 31 dicembre 2018 in relazione a quanto comunicato dal Commissario straordinario con lettera del 21 dicembre 2018 in esecuzione del citato decreto per l'art. 1, commi 5 e 6, e rilevato nella voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti").

8.6

Costo per il personale - Migliaia di euro -531.317 (-515.756)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Salari e stipendi	-361.730	-358.097	-3.633
Oneri sociali	-108.968	-107.456	-1.512
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	-21.607	-21.976	369
Compensi ad amministratori	-1.282	-3.814	2.532
Altri costi del personale	-39.365	-25.805	-13.560
Costo per il personale lordo	**-532.952**	**-517.148**	**-15.804**
Costo del lavoro capitalizzato per attività non in concessione	1.635	1.392	243
Costo per il personale	**-531.317**	**-515.756**	**-15.561**

Il costo per il personale è pari a 531.317 migliaia di euro con un incremento di 15.561 migliaia di euro rispetto al 2018 (515.756 migliaia di euro), originato essenzialmente dal maggior fair value rilevato per la valutazione dei piani di compensi basati su azioni e dai maggiori incentivi all'esodo rilevati.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio (suddivisa per livello di inquadramento e comprensiva del personale interinale).

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Dirigenti	95	97	-2
Quadri e impiegati	3.004	3.015	-11
Esattori	2.178	2.262	-84
Operai	1.456	1.472	-16
Totale	**6.733**	**6.846**	**-113**

In relazione ai piani di compensi basati su azioni e regolati con azioni o per cassa che coinvolgono alcuni amministratori e dipendenti delle società del Gruppo, si rimanda a quanto descritto nella nota n. 10.6 "Informativa sui piani di compensi basati su azioni".

8.7

Altri oneri - Migliaia di euro -551.756 (-585.756)

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Oneri concessori	**-473.193**	**-469.050**	**-4.143**
Oneri per godimento beni di terzi	**-5.325**	**-8.435**	**3.110**
Contributi e liberalità	-25.449	-45.771	20.322
Imposte indi rette e tasse	-11.342	-10.116	-1.226
Altri oneri diversi	-36.447	-52.384	15.937
Oneri diversi	**-73.238**	**-108.271**	**35.033**
Altri oneri	**-551.756**	**-585.756**	**34.000**

Il decremento degli altri oneri, pari a 34.000 migliaia di euro, è originato essenzialmente da minori oneri sostenuti in relazione al crollo di una sezione del viadotto Polcevera rispetto al 2018.i.

8.8

Variazione operativa dei fondi per accantonamenti - Migliaia di euro -1.515.982 (-501.986)

La voce è costituita dalle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti, ad esclusione di quelli per benefici per dipendenti (classificate nel costo per il personale), stanziati dalle società del Gruppo per poter adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l'impiego di risorse economiche negli esercizi successivi.
L'ammontare della voce, negativo per 1.515.982 migliaia di euro nel 2019, è essenzialmente riconducibile a:

a) la variazione operativa positiva del fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali (17.649 migliaia di euro). Escludendo l'utilizzo del fondo (225.338 migliaia di euro) correlato alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera, già commentato nella precedente nota n. 6 "Eventi e operazioni societarie dell'esercizio", la variazione operativa risulta negativa per 207.689 migliaia di euro in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino sulla rete autostradale previsti nel nuovo piano strategico di Autostrade per l'Italia, come commentato nella sezione 1 della Relazione sulla gestione, e all'effetto correlato alla diminuzione dei tassi di attualizzazione presi a riferimento al 31 dicembre 2019 rispetto al 31 dicembre 2018;

b) l'accantonamento dei fondi per rischi e oneri, pari a 1.521.002 migliaia di euro per il 2019 (87.628 migliaia di euro per il 2018), in relazione essenzialmente allo stanziamento a fondo oneri pari a 1.500.000 migliaia di euro determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, come già commentato nota n. 6 "Eventi e operazioni societarie dell'esercizio", cui si rimanda.

8.9

Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni - Migliaia di euro 369.425 (360.510)

La voce accoglie l'utilizzo del fondo per impegni da convenzioni per opere senza benefici economici aggiuntivi realizzate nell'esercizio, al netto dei contributi maturati (rilevati nei ricavi per servizi di costruzione, come illustrato nella precedente nota n. 8.2 "Ricavi per servizi da costruzioni"). La voce costituisce la rettifica indiretta dei costi operativi per attività di costruzione, classificati per natura e sostenuti nell'esercizio da Autostrade per l'Italia, che presenta tale tipologia di impegno previsto nella rispettiva concessione. L'ammontare della voce è sostanzialmente in linea con quello del 2018.

8.10

Proventi (Oneri) finanziari - Migliaia di euro -465.875 (-461.500)
Proventi finanziari - Migliaia di euro 86.876 (93.322)
Oneri finanziari - Migliaia di euro -552.892 (-554.410)
Utili (perdite) su cambi - Migliaia di euro 141 (-412)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2019	2018	VARIAZIONE
Dividendi da imprese partecipate			
Proventi finanziari rilevati ad incremento delle attività	**-**	**1.067**	**-1.067**
finanziarie	952	952	-
Proventi da operazioni di finanza derivata	57.580	62.505	-4.925
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	1.352	1.485	-133
Proventi finanziari diversi	26.992	27.313	-321
Altri proventi finanziari	**86.876**	**92.255**	**-5.379**
TOTALE PROVENTI FINANZIARI (A)	**86.876**	**93.322**	**-6.446**
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi			
per accantonamenti e per impegni da convenzione	**-32.476**	**-30.567**	**-1.909**
Oneri su finanziamenti a medio-lungo termine	-70.052	-109.108	39.056
Oneri da operazioni di finanza derivata	-168.006	-104.700	-63.306
Oneri su prestiti obbligazionari	-260.309	-287.780	27.471
Oneri per interessi passivi rilevati ad incremento			
delle passività finanziarie	-3.596	-3.417	-179
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	-723	-935	212
Oneri finanziari diversi	-17.730	-17.903	173
Altri oneri finanziari	**-520.416**	**-523.843**	**3.427**
TOTALE ONERI FINANZIARI (B)	**-552.892**	**-554.410**	**1.518**
Utili su cambi	34.752	15.670	19.082
Perdite su cambi	-34.611	-16.082	-18.529
Utili (perdite) su cambi (c)	**141**	**-412**	**553**
Proventi (oneri) finanziari (a+b+c)	**-465.875**	**-461.500**	**-4.375**

Gli “Altri oneri finanziari”, al netto degli “Altri proventi finanziari”, sono pari a 433.540 migliaia di euro e si incrementano di 1.952 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 (431.588 migliaia di euro), essenzialmente per i seguenti effetti combinati:

a) la rilevazione di oneri finanziari nel 2019 pari 60.312 migliaia di euro, connessi alla riclassifica a conto economico della riserva, già iscritta al 31 dicembre 2018, di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap forward starting che non soddisfano quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 in merito al rapporto economico tra il rischio oggetto di copertura e lo strumento di copertura ed alla verifica dei requisiti di efficacia prospettica delle relazioni di copertura essenzialmente a seguito dell’incertezza in ambito regolatorio (43.770 migliaia di euro), come descritto nella nota 2 “Forma e contenuto del bilancio consolidato”, e alla variazione del fair value negativo degli stessi per l’esercizio 2019 (16.542 migliaia di euro); si segnala che il venir meno del requisito dell’alta probabilità è direttamente correlato alle incertezze descritte nella nota n. 2 “Forma e contenuto del bilancio consolidato”, cui si rinvia.

b) la minore esposizione debitoria nei due esercizi a confronto.

La voce “Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione” è pari a 32.476 migliaia di euro nel 2019 (30.567 migliaia di euro nel 2018).

8.11

(Oneri)/Proventi fiscali - Migliaia di euro 135.313 (-285.690)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali netti nei due esercizi a confronto.

Migliaia di euro	2019	2018	VARIAZIONE
IRES	-256.280	-244.093	-12.187
IRAP	-50.326	-65.477	15.151
Beneficio imposte correnti da perdite fiscali	2.117	2.437	-320
Imposte correnti sul reddito	**-304.489**	**-307.133**	**2.644**
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	4.990	6.997	-2.007
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	-1.729	-237	-1.492
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	**3.261**	**6.760**	**-3.499**
Accantonamenti	741.225	235.090	506.135
Rilasci	-219.786	-120.731	-99.055
Variazione di stime di esercizi precedenti	34.329	-1.942	36.271
Imposte anticipate	**555.768**	**112.417**	**443.351**
Accantonament	-100.971	-99.642	-1.329
Rilasci	1.132	1.908	-776
Variazione di stime di esercizi precedenti	-19.388	-	-19.388
Imposte differite	**-119.227**	**-97.734**	**-21.493**
Imposte anticipate e differite	**436.541**	**14.683**	**421.858**
(Oneri) Proventi fiscali	**135.313**	**-285.690**	**421.003**

La voce registra un valore positivo pari a 135.313 migliaia di euro nel 2019 (oneri pari a 285.690 migliaia di euro nel 2018). La voce include, per 479.535 migliaia di euro, lo stanziamento delle imposte anticipate relative al già citato accantonamento determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate. Escludendo tali impatti, la voce registra un valore negativo pari a 344.222 migliaia di euro, la cui variazione rispetto all’esercizio 2018 pari a 58.532 migliaia di euro rispetto al 2018 è sostanzialmente in linea con l’aumento del risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento al netto del sopracitato accantonamento. Si segnala, inoltre, che l’introduzione di una aliquota IRES maggiorata di 3,5% sui redditi da attività svolte in base a concessioni autostradali, aeroportuali, portuali e ferroviarie in base all’art.1 commi 716-718 della L.160/2019 (legge di bilancio 2020) ha comportato maggiori oneri fiscali netti nel 2019 pari a 12.298 migliaia di euro.

Nella tabella seguente è riportata la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'imposta IRES negli esercizi a confronto.

	2019			2018		
	Imponibile			Imponibile		
Migliaia di euro		**Imposte**	**Incidenza**		**Imposte**	**Incidenza**
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	**-403.676**			**907.697**		
Imposta teorica calcolata con l'aliquota IRES della capogruppo		-111.012	27,5%		217.846	24,0%
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	2.449.311	673.560	-166,9%	824.298	199.414	22,0%
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi	-351.960	-96.789	24,0%	-355.438	-85.340	-9,4%
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	-773.742	-212.779	52,7%	-422.042	-100.279	-11,0%
Differenze permanenti	1.589	1.182	-0,3%	48.172	10.015	1,1%
Irap		**50.326**			**65.477**	
Totale		**304.489**	**-75,43%**		**307.133**	**33,84%**

8.12

Utile per azione

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base e dell'utile diluito per azione per i due esercizi oggetto di comparazione. Si evidenzia che in assenza di opzioni e/o strumenti finanziari convertibili in azioni della Capogruppo, l'utile diluito per azione coincide con l'utile base per azione.

	2019	2018
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	**622.027.000**	**622.027.000**
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	-281.894	608.109
Utile/(perdita) per azione (euro)	**-0,45**	**0,98**
Utile/(perdita) da attività operative in funzionamento di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	-281.824	607.951
Utile/(perdita) base per azione da attività operative in funzionamento (euro)	**-0,45**	**0,98**
Utile/(perdita) da attività operative cessate di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	-70	158
Utile/(perdita) base per azione da attività operative cessate (euro)	**-0,00**	**0,00**

9

Altre informazioni finanziarie

9.1

Informazioni sul rendiconto finanziario consolidato

Si commenta di seguito la gestione finanziaria consolidata del 2019, a confronto con quella del 2018, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione "Prospetti contabili consolidati".
La dinamica finanziaria del 2019 evidenzia un decremento delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 192.461 migliaia di euro (1.146.422 migliaia di euro nel 2018).

Il flusso di cassa generato nel 2019 dalle attività di esercizio è pari a 1.376.034 migliaia di euro, in diminuzione di 245.659 migliaia di euro rispetto al valore del 2018 (1.621.693 migliaia di euro) in relazione prevalentemente agli utilizzi di quota parte dei fondi accantonati al 31 dicembre 2018 in relazione al crollo di una sezione del viadotto Polcevera (276.318 migliaia di euro).

Il flusso finanziario assorbito dalle attività di investimento è pari a 504.406 migliaia di euro con una riduzione di 70.240 migliaia di euro rispetto all'ammontare del 2018, pari a 574.646 migliaia di euro, prevalentemente per l'effetto dei minori investimenti in attività in concessione al netto dei contributi (25.379 migliaia di euro) e dei minori investimenti in partecipazioni (24.908 migliaia di euro).

Il flusso di cassa assorbito dalle attività finanziaria nel 2019 è pari a 1.064.089 migliaia di euro con una diminuzione pari a 1.129.380 migliaia di euro rispetto al 2018 (pari 2.193.469 migliaia di euro); in particolare, si evidenzia che sul flusso del 2019 incidono il rimborso avvenuto a febbraio 2019 del prestito obbligazionario (593.334 migliaia di euro) e i dividendi corrisposti (322.774 migliaia di euro).
Nella tabella seguente si riportano i flussi finanziari netti complessivi delle attività operative cessate che includono il contributo delle società francesi (Ecomouv e Tech Solutions Integrators), per i due esercizi a confronto. Tali flussi sono inclusi nel rendiconto finanziario consolidato nell'ambito dei flussi attività di esercizio, di investimento e di finanziamento.

FLUSSI DI CASSA CONNESSI DA ATTIVITÀ OPERATIVE CESSATE

Migliaia di euro	2019	2018
Flusso di cassa netto da attività di esercizio	-	-5
Flusso di cassa netto per attività di investimento	-	-
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria	-	-4

9.2

Gestione dei rischi finanziari
Obiettivi e politica di gestione dei rischi finanziari del Gruppo Autostrade per l'Italia

Il Gruppo, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative, risulta esposto:

a) al rischio di mercato, principalmente di variazione dei tassi di interesse e di cambio connessi alle attività finanziarie erogate e alle passività finanziarie assunte;

b) al rischio di liquidità, con riferimento alla disponibilità di risorse finanziarie adeguate a far fronte alla propria attività operativa e al rimborso delle passività assunte;

c) al rischio di credito, connesso sia ai normali rapporti commerciali, sia alla possibilità di default di una controparte finanziaria.

La strategia del Gruppo per la gestione dei rischi finanziari è conforme e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia nell'ambito delle proiezioni di medio-lungo periodo aggiornate annualmente, tenuto conto dell'attività di direzione e coordinamento esercitata da quest'ultima su Autostrade per l'Italia.

Rischio di mercato

La strategia seguita per tale tipologia di rischio mira alla mitigazione dei rischi di tasso e di cambio e alla ottimizzazione del costo del debito così come definito nella Policy Finanziaria approvata dal Consiglio di Amministrazione della controllante Atlantia.

La gestione di tali rischi è effettuata nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato.
Gli obiettivi principali indicati dalla policy sono i seguenti:

a) perseguire la difesa dello scenario del piano a lungo termine dagli effetti causati dall'esposizione ai rischi di variazione dei tassi di cambio e di interesse, individuandola combinazione ottimale tra tasso fisso e tasso variabile;

b) perseguire una potenziale riduzione del costo del debito del Gruppo nell'ambito dei limiti di rischio definiti dal Consiglio di Amministrazione;

c) gestire le operazioni in strumenti finanziari derivati, tenendo conto degli impatti economici e patrimoniali che le stesse possono avere anche in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Al 31 dicembre 2019 le operazioni del portafoglio derivati del Gruppo, dettagliate nel seguito, sono classificate, in applicazione dell'IFRS 9, come di non hedge come meglio descritto nel seguito.

Si rinvia alla nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati" per i dettagli relativi ai criteri di determinazione del fair value degli strumenti finanziari derivati.

La vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2019 è pari a circa 5 annie 6 mesi. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel 2019 è stato pari al 3,4%. Le attività di monitoraggio sono rivolte a valutare, su base continuativa, il merito di credito delle controparti e il livello di concentrazione dei rischi.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio connesso all'incertezza derivante dall'andamento dei tassi di interesse può presentare una duplice manifestazione:

a) rischio di cash flow: è collegato ad attività o passività finanziarie con flussi finanziari indicizzati ad un tasso di interesse di mercato. Con l'obiettivo di ridurre l'ammontare di indebitamento finanziario a tasso variabile, la Società ha posto in essere contratti derivati di Interest Rate Swap (IRS) che sono stati riclassificati di non hedge nel corso dell'esercizio;

b) rischio di fair value: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a tasso fisso a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di mercato. Al 31 dicembre 2019 non risultano in essere contratti derivati classificati come di fair value hedge.

Con riferimento agli strumenti derivati posti in essere in relazione del rischio di cash flow, si precisa che le scadenze dei derivati e delle relative passività finanziarie sottostanti esistenti sono le medesime, con lo stesso nozionale di riferimento. Tuttavia per effetto dell'incertezza regolatoria di cui alla nota n. 2 "Forma e contenuto del Bilancio Consolidato" tali strumenti sono stati riclassificati di non hedge. La riserva di cash flow hedge è stata sospesa e verrà rilasciata al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura.

Con riferimento agli Interest Rate Swap Swap Forward Starting stipulati in esercizi precedenti si evidenzia, che la Società ha valutato non idonee al mantenimento del trattamento di Hedge Accounting di cui all'IFRS 9 alcuni di essi, riclassificando dal conto economico complessivo al conto economico dell'esercizio un fair value al 31 dicembre 2019 negativo per 67.426 migliaia di Euro. Ai sensi di quanto disciplinato nel principio IFRS 9, la Società ha provveduto alla c.d cessazione delle suddette relazioni di copertura con conseguente modifica del trattamento contabile dei medesimi strumenti derivati da 'cash flow hedge' a 'non hedge'. La cessazione di tali relazioni di copertura al 31 dicembre 2019 è ritenuta opportuna in quanto, a fronte delle mutate caratteristiche del rischio oggetto di copertura, le analisi svolte in ottemperanza a quanto previsto dal Principio IFRS 9 in merito al rapporto economico tra il rischio oggetto di copertura e lo strumento di copertura ed alla verifica dei requisiti di efficacia prospettica delle relazioni di copertura non consentono di ritenere tali strumenti idonei al mantenimento della contabilizzazione in Hedge Accounting.

Si precisa infine che taluni Interest Rate Swap Forward Starting diversi da quelli sopra citati, per effetto dell'incertezza regolatoria di cui alla nota n. 2 "Forma e contenuto del Bilancio Consolidato" sono stati anch'essi riclassificati di non hedge; tuttavia ritendo possibile l'emissione del debito prospettico sottostante connesso a tali strumenti, l'ammontare di Riserva di Cash Flow Hedge è stata sospesa a Patrimonio Netto e il conto economico è o sarà accreditato (addebitato) al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, l'indebitamento finanziario fruttifero è espresso per il 97% a tasso fisso.

Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di cambio è suddivisa in:

a) esposizione al rischio di cambio economico, rappresentata dai flussi di incasso e pagamento in divise diverse da quella funzionale della singola società;

b) esposizione al rischio di cambio traslativo, riconducibile all'investimento netto di capitale effettuato in società partecipate in valute diverse da quella funzionale del Gruppo;

c) esposizione al rischio di cambio transattivo, derivante da operazioni di deposito e/o finanziamento in divise diverse da quella funzionale della singola società.

Il rischio di tasso di cambio deriva principalmente dalla presenza di attività e passività finanziarie denominate in valuta diversa da quella di conto della Società. I derivati di tipo Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterline e yen oggetto di "issuer substitution" a fine 2016, pur essendo da un punto di vista gestionale a copertura dei rischi connessi alle oscillazioni di cambio, non rispettano tutti i requisiti formali per la qualificazione di copertura ex IFRS 9 e sono stati classificati come di non hedge.

L'indebitamento finanziario a medio-lungo termine del Gruppo è espresso per il 9% in valute diverse dall'euro (sterlina e yen). Tenuto conto dei derivati di Cross Currency Swap connessi ai bond in valuta l'indebitamento finanziario netto del Gruppo non risulta di fatto esposto al rischio di oscillazione dei tassi di cambio.

Nella tabella seguente sono riepilogati tutti i contratti derivati in essere al 31 dicembre 2019 (in confronto con la situazione al 31 dicembre 2018) con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

MIGLIAIA DI EURO		31/12/2019		31/12/2018	
Tipologia	**Rischio coperto**	**Fair value positivo/(negativo)**	**Nozionale di riferimento**	**Fair value positivo/(negativo)**	**Nozionale di riferimento**
DERIVATI DI CASH FLOW HEDGE (1)					
Interest Rate Swap	Tassi di interesse			-162.335	3.133.721
		0	**0**	**-162.335**	**3.133.721**
DERIVATI DI NON HEDGE ACCOUNTING (1)					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	-228.018	899.176	-273.428	899.176
Derivati incorporati nei finanziamenti	Tassi di interesse	-794	245.000	-575	245.000
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-89.349	760.465	-	-
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	-173.558	2.350.000	-	-
		-491.719	**4.254.641**	**-274.003**	**1.144.176**
	TOTALE	**-491.719**	**4.254.641**	**-436.338**	**4.277.897**
	di cui				
	con fair value positivo			**-**	
	con fair value negativo	**-491.719**		**-436.338**	

(1) Il fair value dei derivati è espresso escludendo i relativi ratei maturati alla data di bilancio.

Le tabelle seguenti evidenziano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018.
Gli importi nelle tabelle seguenti includono il pagamento degli interessi ed escludono l'impatto di eventuali accordi di compensazione. La distribuzione sulle scadenze e effettuata in base alla durata residua contrattuale o alla prima data in cui può essere richiesto il rimborso delle passività, a meno che non sia disponibile una stima migliore. Per le passività con piano di ammortamento definito si fa riferimento alla scadenza di ciascuna rata.

Migliaia di euro	31/12/19					
	Valore di bilancio	**Totale flussi contrattuali**	**Entro l'esercizio**	**Da 1 anno a 2 anni**	**Da 3 anni a 5 anni**	**Più di 5 anni**
PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE						
Prestiti obbligazionari (A)	**7.526.401**	**-8.846.146**	**-737.583**	**-1.288.841**	**-2.826.093**	**-3.993.629**
Finanziamenti a medio-lungo termine (1)						
Totale debiti verso istituti di credito	2.114.486	-2.671.653	-202.213	-192.567	-486.216	-1.790.658
Totale debiti verso altri finanziatori e debiti per leasing	222.783	-	-	-	-	-
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	**2.337.269**	**-2.671.653**	**-202.213**	**-192.567**	**-486.216**	**-1.790.658**
Totale passività finanziarie non derivate (C) = (A)+(B)	**9.863.670**	**-11.517.799**	**-939.796**	**-1.481.407**	**-3.312.310**	**-5.784.287**
Derivati (2)						
Interest rate swap (3)	262.907	-363.669	-43.200	-51.519	-141.708	-127.242
Cross Currency Swap (4)	228.018	-241.339	-12.400	-12.378	-181.795	-34.766
Totale derivati	**490.925**	**-605.008**	**-55.600**	**-63.897**	**-323.503**	**-162.008**

(1) I flussi futuri relativi agli interessi sui finanziamenti a medio-lungo termine a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza.
(2) Al 31 dicembre 2019, i flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura, in essere e prospettiche a copertura dei fabbisogni fino al 2021.
(3) I flussi futuri relativi ai differenziali degli interest rate swap (IRS) sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.
(4) I flussi futuri attesi dei differenziali cross currency swap sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.

Migliaia di euro	31/12/18					
	Valore di bilancio	**Totale flussi contrattuali**	**Entro l'esercizio**	**Da 1 anno a 2 anni**	**Da 3 anni a 5 anni**	**Più di 5 anni**
PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE (1)						
Prestiti obbligazionari (A)	**8.092.981**	**-9.674.654**	**-854.685**	**-736.379**	**-2.952.223**	**-5.131.367**
Finanziamenti a medio-lungo termine (1)						
Totale debiti verso istituti di credito	2.231.844	-2.850.929	-191.117	-204.365	-521.972	-1.933.475
Totale debiti verso altri finanziatori	241.861	-	-	-	-	-
di cui verso Atlantia	-	-	-	-	-	-
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	**2.473.705**	**-2.850.929**	**-191.117**	**-204.365**	**-521.972**	**-1.933.475**
Totale passività finanziarie non derivate (C) = (A)+(B)	**10.566.686**	**-12.525.583**	**-1.045.802**	**-940.744**	**-3.474.195**	**-7.064.842**
Derivati (2) (3)						
Interest rate swap (3)	162.335	-295.714	-34.334	-39.754	-109.828	-111.798
Cross Currency Swap (4)	273.428	-297.382	-14.188	-14.334	-223.373	-45.487
Totale derivati	**435.763**	**-593.096**	**-48.522**	**-54.088**	**-333.201**	**-157.285**

(1) I flussi futuri relativi agli interessi sui finanziamenti a medio-lungo termine a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza.
(2) Al 31 dicembre 2018, i flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie coperte, in essere e prospettiche e probabili a copertura dei fabbisogni fino al 2021.
(3) I flussi futuri relativi ai differenziali degli interest rate swap (IRS) sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.
(4) I flussi futuri attesi dei differenziali cross currency swap sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.

La tabella seguente presenta la distribuzione dei cash flow attesi associati ai derivati di copertura dei flussi finanziari, nonché gli esercizi in cui si prevede che tali flussi influenzeranno il conto economico.

	31/12/2019						31/12/2018					
Migliaia di euro	**Valore**	**Flussi attesi (1)**	**Entro l'esercizio**	**Da 1 anno a 2 anni**	**Da 3 anni a 5 anni**	**Oltre 5 anni**	**Valore**	**Flussi attesi (1)**	**Entro l'esercizio**	**Da 1 anno a 2 anni**	**Da 3 anni a 5 anni**	**Oltre 5 anni**
Interest rate swap												
Derivati con fair value positivo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Derivati con fair value negativo	-	-	-	-	-	-	-162.335	-172.355	-31.109	-37.625	-84.027	-19.594
TOTALE DERIVATI DI CASH FLOW HEDGE	**-**						**-162.335**					
Ratei passivi da cash flow hedge							-10.020					
Ratei attivi da cash flow hedge	-						-					
TOTALE (PASSIVITÀ)/ATTIVITÀ PER CONTRATTI DERIVATI DI CASH FLOW HEDGE	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-172.355**	**-172.355**	**-31.109**	**-37.625**	**-84.027**	**-19.594**
Interest rate swap												
Oneri da cash flow hedge		-						-177.583	-32.715	-41.271	-77.960	-25.637
Proventi da cash flow hedge		-						15.248				15.248
TOTALE (PASSIVITÀ)/ATTIVITÀ PER CONTRATTI DERIVATI DI CASH FLOW HEDGE		**-**	**-**	**-**	**-**	**-**		**-162.335**	**-32.715**	**-41.271**	**-77.960**	**-10.389**

(1) I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

Analisi di sensitività

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul conto economico nel 2019 e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2019 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui il Gruppo è esposto. In particolare l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi per gli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dell'1% (100 bps) all'inizio dell'anno, mentre per ciò che concerne gli impatti nelle altre componenti del conto economico complessivo derivanti dalla variazione del fair value, lo spostamento di 100 bps della curva è stato ipotizzato alla data di valutazione. In base all'analisi sopra descritta, risulta che:

a) in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa e sfavorevole variazione dell' 1% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 241.789 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale, essenzialmente attribuibile ai derivati riclassificati come di non hedge accounting;

b) per quanto concerne il rischio di variazione dei tassi di cambio, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 17.467 migliaia di euro, , riconducibile alla variazione del fair value negativo dei derivati di tipo Cross Currency Swap in sterline e in yen, che, come detto, sono rilevati quali strumenti di non hedge.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta l'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza.
I principali fattori che contribuiscono al rischio di liquidità della Società sono, da un lato, la generazione/assorbimento di risorse finanziarie da parte delle attività operative e di investimento, dall'altro le scadenze dei debiti finanziari e degli impieghi di liquidità.
Al 31 dicembre 2019 il Gruppo dispone di una riserva di liquidità stimata in 2.947 milioni di euro, composta da:

a) 1.592 milioni di euro riconducibili a investimenti in attività finanziarie e disponibilità liquide con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine (959 milioni di euro), alle disponibilità liquide nette di Autostrade per l'Italia (633 milioni di euro) essenzialmente a seguito dell'attività di tesoreria centralizzata svolta dalla stessa Autostrade per l'Italia;

b) 1.355 milioni di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate. Nell'ambito di queste linee si ritiene opportuno evidenziare che 1.300 milioni di euro sono costituite da due linee in essere con Cassa Depositi e Prestiti su cui la banca sta effettuando la valutazione di non sussistenza di elementi ostativi all'erogabilità.

Al 31 dicembre 2019 il Gruppo dispone di linee di finanziamento con una vita media residua ponderata di circa cinque anni e cinque mesi e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa due anni e tre mesi.

Nella tabella che segue è riportato il dettaglio delle linee di credito committed, con indicazione delle quote utilizzate e non.

MIGLIAIA DI EURO				31/12/2019		
Società Beneficiaria	**Linee di credito**	**Scadenza del periodo di utilizzo**	**Scadenza finale**	**Disponibili**	**di cui utilizzate**	**di cui non utilizzate**
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine Cassa Depositi e Prestiti	31/12/2021	13/12/2027	1.100	400	500
Autostrade per l'Italia	Linea Revolving Cassa Depositi e Prestiti	02/10/2022	31/12/2022	600		600
Autostrade Meridionali	Finanziamento a breve termine Banco di Napoli	31/12/2020	31/12/2020	300	245	55
			Linee di credito	**2.000**	**645**	**1.355**

Con riferimento alla situazione finanziaria di Autostrade per l'Italia, si fa presente che, come descritto in altre sezioni della presente nota integrativa, risultano in essere talune criticità ed incertezze, fra le quali:

a) il diffondersi a livello internazionale dell'epidemia da Coronavirus-Covid 19 e della dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano, come descritto nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato" e nella nota n. 10.9 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019", le cui misure di contenimento hanno avuto ripercussioni sul comparto autostradale, con impatti significativi in termini di minori ricavi da pedaggio e minori ricavi da royalties aree di servizio, nonché un grave pregiudizio alla possibilità di generare sufficienti flussi di cassa dalla riscossione delle tariffe;

b) la revisione al ribasso da parte delle agenzie internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's del rating creditizio di Autostrade per l'Italia e del relativo outlook ("*downgrading*"), come descritto nella nota n. 10.9 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019", che trova la sua motivazione nell'art. 35 del Decreto Milleproroghe, e rischia di precludere o rendere più difficoltoso il ricorso al mercato del credito (anche bancario).

In tale contesto, il Consiglio di Amministrazione ha predisposto misure aggiuntive per preservare la disponibilità di cassa, come evidenziato nella successiva nota n. 10.9 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019" cui si rinvia.

Rischio di credito

Il Gruppo gestisce il rischio di credito utilizzando essenzialmente controparti con elevato standing creditizio e non presenta concentrazioni rilevanti di rischio di credito così come definito dalla Policy Finanziaria.
Anche il rischio di credito originato da posizioni aperte su operazioni in strumenti finanziari derivati può essere considerato di entità marginale in quanto le controparti utilizzate sono primari istituti di credito. Non sono previsti accordi di marginazione che prevedano lo scambio di cash collateral in caso di superamento di una soglia predefinita di fair value.
Sono oggetto di svalutazione individuale invece le posizioni creditorie, se singolarmente significative, per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale.
L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie e delle cauzioni ricevute dai clienti. A fronte di crediti che non sono oggetto di svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione. Per un dettaglio del fondo svalutazione relativo ai crediti commerciali, si rinvia alla nota n. 7.7 "Attività commerciali".

10
Altre informazioni

10.1
Informazioni per area geografica e settori operativi

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei ricavi e delle attività non correnti del Gruppo Autostrade per l'Italia ripartite per area geografica.

	Ricavi (*)		Attività non correnti (**)	
Milioni di euro	**2019**	**2018**	**31/12/2019**	**31/12/2018**
Italia	4.219	4.168	17.897	18.259
Polonia	2	1	-	-
Francia	3	1	-	-
Altri paesi europei	3	3	-	-
Subtotale Europa	4.227	4.173	17.897	18.259
Cile	4	2	-	-
Totale	4.231	4.175	17.897	18.259

(*) I ricavi non includono i proventi derivanti da attività operative cessate.
(**) In accordo all'IFRS 8, le attività non correnti non includono le attività finanziarie non correnti e le attività per imposte anticipate.

Si evidenzia che nell'ambito del Gruppo Autostrade per l'Italia, oltre al settore "attività autostradali italiane" (che include la gestione delle concessioni autostradali detenute dalle società italiane), non risultano in essere ulteriori settori operativi che superano le soglie di significatività stabilite dall'IFRS 8, pertanto, l'informativa specifica prevista dallo stesso principio non è presentata.
Con riferimento ai ricavi, si riporta di seguito la disaggregazione degli stessi circa la rilevazione puntuale (at a point in time), ovvero progressiva o in un arco temporale (over time), come richiesto dall'IFRS 15.

	2019				2018			
Dati in €/mln	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi
	At a point in time	Over the time			At a point in time	Over the time		
Ricavi netti da pedaggio	3.690	-	-	3.690	3.658	-	-	3.658
Ricavi per servizi di costruzione	-	151	-	151	-	178	-	178
Altri ricavi	124	13	253	389	95	13	231	339
Totale Ricavi	**3.814**	**164**	**253**	**4.231**	**3.753**	**191**	**231**	**4.175**

10.2

Informativa sulle interessenze di soci Terzi in imprese consolidate

Nel seguito, coerentemente con quanto previsto dall'IFRS 12, è esposto l'elenco delle principali partecipazioni consolidate con interessenze di soci Terzi al 31 dicembre 2019 (con il rispettivo dato di confronto al 31 dicembre 2018). Per l'elenco completo delle partecipazioni del Gruppo al 31 dicembre 2018 si rimanda all'Allegato 1 "Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia".

		31/12/2019		31/12/2018	
Partecipazioni consolidate con interessenze di Terzi	**Paese**	**Interessenza del Gruppo**	**Interessenze di Terzi**	**Interessenza del Gruppo**	**Interessenze di Terzi**
Autostrade Meridionali S.p.A.	Italia	58,98%	41,02%	58,98%	41,02%
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	Italia	51,00%	49,00%	51,00%	49,00%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	Italia	24,46%	75,54%	24,46%	75,54%
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	Italia	99,99%	0,01%	99,99%	0,01%

Ai fini della rappresentazione dei dati economico-finanziari richiesti dall'IFRS 12 non si rilevano imprese consolidate ritenute rilevanti per il Gruppo Autostrade per l'Italia con una percentuale di possesso detenuta da soci Terzi.

10.3

Garanzie

Al 31 dicembre 2019 il Gruppo ha in essere alcune garanzie personali rilasciate a terzi. Tra queste si segnala per rilevanza:

a) la garanzia bancaria di Tangenziale di Napoli (23.591 migliaia di euro) a beneficio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come previsto dagli impegni assunti dalla società nella convenzione;

b) le fideiussioni rilasciate a beneficio di alcune società, a seguito delle conseguenze indirette del crollo di una sezione del viadotto Polcevera avvenuto in data 14 agosto 2018, a garanzia delle pretese che hanno dato causa al ricorso per sequestro conservativo ante causam, promosso dalle società Spinelli S.r.l, Terminal Rinfuse Genova S.r.l. e Centro Servizi Derna S.r.l. e quantificabili complessivamente in Euro 9.600 migliaia.

Risultano inoltre costituite in pegno, a beneficio dei rispettivi finanziatori, le azioni delle società partecipate Tangenziale Esterna e Bologna & Fiera Parking.

10.4

Riserve

Al 31 dicembre 2019 risultano riserve iscritte dagli appaltatori nei confronti di società del Gruppo in relazione a:

a) attività di investimento, per circa 908 milioni di euro (1.003 milioni di euro al 31 dicembre 2018). Sulla base delle evidenze pregresse, solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori e, in tal caso, la stessa è rilevata patrimonialmente ad incremento dei diritti concessori immateriali;

b) attività non di investimento per circa 35 milioni di euro, il cui presunto onere futuro è coperto dal fondo per rischi e oneri già iscritto in bilancio.

10.5

Rapporti con parti correlate

Sono di seguito descritti i principali rapporti intrattenuti dal Gruppo Autostrade per l'Italia con le proprie parti correlate, identificate secondo i criteri definiti dalla procedura emanata dalla controllante Atlantia per le operazioni con parti correlate, in attuazione di quanto previsto dall'art. 2391 bis c.c. e dal Regolamento adottato dalla Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (Consob) con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche. Tale procedura, disponibile sul sito www.atlantia.it, stabilisce i criteri per l'individuazione delle parti correlate, per la distinzione fra le operazioni di maggiore e di minore rilevanza per la disciplina procedurale applicabile alle dette operazioni di maggiore e di minore rilevanza, nonché per le eventuali comunicazioni obbligatorie agli organi competenti.
Nella tabella seguente sono riportati i saldi economici e patrimoniali rilevanti, di natura commerciale e finanziaria, derivanti dai rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con parti correlate, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e ai dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia.

Milioni di euro

Principali rapporti commerciali con parti correlate

	Attività commerciali e di altra natura					**Passività** commerciali e di altra natura						**Proventi** commerciali e di altra natura		**Oneri** commerciali e di altra natura				
	Crediti commerciali	Attività per imposte sul reddito correnti	Altre attività commerciali e di altra natura	Attività connesse ad attività operative cessate	**Totale**	Debiti commerciali	Passività per imposte sul reddito correnti	Altre passività correnti	Altre passività non correnti	Passività connesse ad attività operative cessate	**Totale**	Altri ricavi	**Totale**	Materie prime, materiali di consumo utilizzati	Costi per servizi	Costi per il personale	Altri oneri	**Totale**
al 31/12/2019																		
Sintonia	-	6,3	-	-	6,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Atlantia	5,2	21,8	-	-	27,0	2,3	26,6	-	-	-	28,9	4,1	4,1	-	0,7	-	-	0,7
Totale	**5,2**	**28,1**	**-**	**-**	**33,3**	**2,3**	**26,6**	**-**	**-**	**-**	**28,9**	**4,1**	**4,1**	**-**	**0,7**	**-**	**-**	**0,7**
Pavimental	0,8	-	-	-	0,8	131,2	-	5,5	-	-	136,7	0,3	0,3	-	239,2	-	0,1	239,3
Spea Engineering	16,3	-	-	-	16,3	70,5	-	-	-	-	70,5	0,6	0,6	-	60,6	-	-	60,6
Totale imprese collegate	17,1	-	-	-	17,1	201,7	-	5,5	-	-	207,2	0,9	0,9	-	299,8	-	0,1	299,9
Gruppo Abertis	3,1	-	-	-	3,1	63,7	-	-	-	-	63,7	9,0	9,0	-	0,2	-	-	0,2
Autogrill	31,3	-	-	-	31,3	2,7	-	-	-	-	2,7	75,3	75,3	0,5	1,0	-	0,1	1,6
Infoblu (*)	0,8	-	-	-	0,8	0,8	-	-	-	-	0,8	0,5	0,5	-	0,6	-	-	0,6
AB Concessoes	2,5	-	-	-	2,5	-	-	1,5	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-
Autostrade Brasil	0,2	-	-	-	0,2	-	-	0,2	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-
Autostrade dell'Atlantico	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-
Autostrade Holding do Sur	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-
Electronic Transaction Consultants	3,4	-	-	-	3,4	0,9	-	-	-	-	0,9	-	-	-	-	-	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	1,5	-	-	-	1,5	0,8	-	-	-	-	0,8	0,8	0,8	-	-	-	-	-
Gruppo Stalexport	1,7	-	-	-	1,7	-	-	-	-	-	-	2,4	2,4	-	-	-	-	-
Azzurra Aeroporti	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-
Sociedad Gestion Vial	1,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	1,3	1,3	-	-	-	-	-
Aeroporto Bologna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-			
Telepass	26,6	-	-	-	26,6	11,5	-	-	-	-	11,5	51,6	51,6	0,2	10,4	-	0,3	10,9
Telepass Pay	0,6	-	-	-	0,6	0,4	-	-	-	-	0,4	0,5	0,5	-	0,4	-	-	0,4
Altre imprese consociate	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-
Totale imprese consociate	**73,0**	**-**	**-**	**-**	**73,0**	**80,8**	**-**	**1,9**	**-**	**-**	**82,7**	**141,8**	**141,8**	**0,7**	**12,6**	**-**	**0,4**	**13,7**
SAT Lavori (in liquidazione)	0,6	-	-	-	0,6	3,6	-	-	-	-	3,6	0,1	0,1	-	0,8	-	0,1	0,9
Totale altre imprese	**0,6**	**-**	**-**	**-**	**0,6**	**3,6**	**-**	**-**	**-**	**-**	**3,6**	**0,1**	**0,1**	**-**	**0,8**	**-**	**0,1**	**0,9**
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	-	-	5,9	-	-	5,9	-	-	-	-	16,1	-	16,1
Fondo pensione CAPIDI	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-	-	1,1	-	-	-	-	1,9	-	1,9
Totale fondi pensione	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**7,0**	**-**	**-**	**7,0**	**-**	**-**	**-**	**-**	**18,0**	**-**	**18,0**
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	-	-	-	3,6	1,3	-	4,9	-	-	-	-	4,3	-	4,3
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**3,6**	**1,3**	**-**	**4,9**	**-**	**-**	**-**	**-**	**4,3**	**-**	**4,3**
TOTALE	**95,9**	**28,1**	**-**	**-**	**124,00**	**288,4**	**26,6**	**18,0**	**1,3**	**-**	**334,3**	**146,9**	**146,9**	**0,7**	**313,9**	**22,3**	**0,6**	**337,5**

Principali rapporti commerciali con parti correlate

	Attività commerciali e di altra natura					**Passività** commerciali e di altra natura						**Proventi** commerciali e di altra natura		**Oneri** commerciali e di altra natura				
	Crediti commerciali	Attività per imposte sul reddito correnti	Altre attività commerciali e di altra natura	Attività connesse ad attività operative cessate	**Totale**	Debiti commerciali	Passività per imposte sul reddito correnti	Altre passività correnti	Altre passività non correnti	Passività connesse ad attività operative cessate	**Totale**	Altri ricavi	**Totale**	Materie prime, materiali di consumo utilizzati	Costi per servizi	Costi per il personale	Altri oneri	**Totale**
al 31/12/2018																		
Sintonia	-	6,3	-	-	6,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Atlantia	2,8	24,7	-	-	27,5	5,4	24,0	-	-	-	29,4	3,1	3,1	-	0,5	-	0,2	0,7
Totale imprese controllanti	**2,8**	**31,0**	**-**	**-**	**33,8**	**5,4**	**24,0**	**-**	**-**	**-**	**29,4**	**3,1**	**3,1**	**-**	**0,5**	**-**	**0,2**	**0,7**
Bologna and Fiera Parking	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pavimental	1,1	-	-	-	1,1	105,0	-	6,4	-	-	111,4	0,7	0,7	-	234,8	-	0,4	235,2
Società Infrastrutture Toscane (in liquidazione)	-	-	1,5	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spea Engineering	18,2	-	-	-	18,2	73,8	-	-	-	-	73,8	0,8	0,8	-	84,8	-	0,1	84,9
Totale imprese collegate	**19,4**	**-**	**1,5**	**-**	**20,9**	**178,8**	**-**	**6,4**	**-**	**-**	**185,2**	**1,5**	**1,5**	**-**	**319,6**	**-**	**0,5**	**320,1**
Gruppo Abertis	1,3	-	-	-	1,3	70,1	-	-	-	-	70,1	2,7	2,7	-	0,4	-	-	0,4
Autogrill	31,2	-	-	-	31,2	3,4	-	-	-	-	3,4	75,0	75,0	2,1	0,8	-	0,3	3,2
Infoblu (*)	0,3	-	-	-	0,3	0,7	-	-	-	-	0,7	0,6	0,6		0,7	-	-	0,7
AB Concessoes	2,0	-	-	-	2,0	-	-	1,3	-	-	1,3	-	-	-	-	-	-	-
Autostrade Brasil	0,2	-	-	-	0,2	-	-	0,2	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-
Autostrade dell'Atlantico	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2	-	-	-	-	-
Autostrade Holding do Sur	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-
Autostrade Indian Infrastructure	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-	0,1
Electronic Transaction Consultants	4,7	-	-	-	4,7	0,9	-	-	-	-	0,9	0,4	0,4	-	-	-	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	0,8	-	-	-	0,8	0,4	-	-	-	-	0,4	0,4	0,4	-	-	-	-	-
Gruppo Stalexport	0,6	-	-	-	0,6	-	-	-	-	-	-	0,8	0,8	-		-	-	-
Sociedad Gestion Vial	0,3	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	1,6	1,6	-	-	-	-	-
Aeroporto Bologna	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-
Telepass	24,6	-	-	-	24,6	8,1	-	-	-	-	8,1	37,6	37,6	-	10,7	-	0,3	11,0
Telepass Pay	0,9	-	-	-	0,9	-	-	-	-	-	-	0,5	0,5	-	-	-	-	-
Totale Imprese consociate	**67,2**	**-**	**-**	**-**	**67,2**	**83,6**	**-**	**1,7**	**-**	**-**	**85,3**	**119,9**	**119,9**	**2,1**	**12,7**	**-**	**0,6**	**15,4**
SAT Lavori (in liquidazione)	2,2	-	-	-	2,2	10,5	-	-	-	-	10,5	-	-	-	10,0	-	0,1	10,1
Totale altre imprese	**2,2**	**-**	**-**	**-**	**2,2**	**10,5**	**-**	**-**	**-**	**-**	**10,5**	**-**	**-**	**-**	**10,0**	**-**	**0,1**	**10,1**
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	-	-	5,9	-	-	5,9	-	-	-	-	16,4	-	16,4
Fondo pensione CAPIDI	-	-	-	-	-	-	-	0,9	-	-	0,9	-	-	-	-	2,3	-	2,3
Totale fondi pensione	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**6,8**	**-**	**-**	**6,8**	**-**	**-**	**-**	**-**	**18,7**	**-**	**18,7**
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	-	-	-	1,4	1,7	-	3,1	-	-	-	-	4,6		4,6
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**1,4**	**1,7**	**-**	**3,1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**4,6**	**-**	**4,6**
TOTALE	**91,6**	**31,0**	**1,5**	**-**	**124,1**	**278,3**	**24,0**	**16,3**	**1,7**	**-**	**320,3**	**124,5**	**124,5**	**2,1**	**342,8**	**23,3**	**1,4**	**369,6**

(*) Società deconsolidata nel corso del 2018.
(1) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia" si intende l'insieme di amministratori ,sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche della Società. Si evidenzia che i costi indicati per ciascun periodo includono l'ammontare per competenza per emolumenti, retribuzionidalavoro dipendente,benefici nonmonetari,bonus edaltri incentivi (incluso il fair value dei piani di compensi basati su azioni) per incarichi degli stessi in Autostrade per l'Italia e nelle relative società controllate.

Si segnala che, oltre ai dati indicati in tabella, il bilancio consolidato include anche gli oneri contributivi del 2019 a favore di amministratori, sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche pari a 1,2 milioni di euro (0,7 milioni di euro nel 2018) e passività verso gli stessi al 31 dicembre 2019 pari a 1,7 milioni di euro (1 milione di euro al 31 dicembre 2018).

PRINCIPALI RAPPORTI FINANZIARI CON PARTI CORRELATE

Migliaia di euro	Attività				Passività				Proventi		Oneri	
	Attività finanziarie				Passività finanziarie				Proventi finanziari		Oneri finanziari	
	Attività finanziarie correnti per contributi su opere	Rapporti di contocorrente consaldo positivo	Altre attività finanziarie correnti	Totale	Finanziamenti a medio-lungo termine	Rapporti di conto corrente con saldo negativo	Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	Totale	Altri proventi finanziari	Totale	Altri oneri finanziari	Totale
	31/12/2019								2019			
Atlantia	-	-	-	-	2,3	24,5	0,8	27,6	-	-	5,8	5,8
Totale imprese controllanti	**-**	**-**	**-**	**-**	**2,3**	**24,5**	**0,8**	**27,6**	**-**	**-**	**5,8**	**5,8**
Pavimental	-	95,3	-	95,3	-	-	-	-	0,8	0,8	-	-
Pedemontana Veneta (in liquidazione)	-	-	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Spea Engineering	-	-	1,3	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese collegate	**-**	**95,3**	**1,5**	**96,8**	**-**	**-**	**-**	**-**	**0,8**	**0,8**	**-**	**-**
Autogrill	0,5	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	-	565,1	-	565,1	-	3,4	-	3,4	-	-	9,3	9,3
Totale imprese consociate	**0,5**	**565,1**	**-**	**565,6**	**-**	**3,4**	**-**	**3,4**	**-**	**-**	**9,3**	**9,3**
TOTALE	**0,5**	**660,4**	**1,5**	**662,4**	**2,3**	**27,9**	**0,8**	**31,0**	**0,8**	**0,8**	**15,1**	**15,1**
	31/12/2018								2018			
Atlantia	-	-	-	-	-	0,4	0,7	1,1	1,4	1,4	45,9	45,9
Totale imprese controllanti	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**0,4**	**0,7**	**1,1**	**1,4**	**1,4**	**45,9**	**45,9**
Pavimental	-	127,4	-	127,4	-	-	-	-	0,8	0,8	-	-
Pedemontana Veneta (in liquidazione)	-	-	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Spea Engineering	-	-	1,3	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese collegate	**-**	**127,4**	**1,5**	**128,9**	**-**	**-**	**-**	**-**	**0,8**	**0,8**	**-**	**-**
Autogrill	0,5	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Autostrade dell'Atlantico	-	-	-	-	-	7,0	-	7,0	-	-	-	-
Telepass	-	524,9	-	524,9	-	-	-	-	0,1	0,1	9,1	9,1
Totale imprese consociate	**0,5**	**524,9**	**-**	**525,4**	**-**	**7,0**	**-**	**7,0**	**0,1**	**0,1**	**9,1**	**9,1**
TOTALE	**0,5**	**652,3**	**1,5**	**654,3**	**-**	**7,4**	**0,7**	**8,1**	**2,3**	**2,3**	**55,0**	**55,0**

Si evidenzia che le transazioni con parti correlate non includono operazioni atipiche o inusuali e sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti.

Di seguito si descrivono i principali rapporti intrattenuti dal Gruppo con le proprie parti correlate.

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con imprese controllanti

Con riferimento alla partecipazione al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da Atlantia, cui aderiscono Autostrade per l'Italia e alcune sue controllate italiane, si evidenzia che al 31 dicembre 2019 il Gruppo registra posizioni di credito e di debito di natura tributaria verso Atlantia rispettivamente per 21,8 milioni di euro e 26,6 milioni di euro.
Al 31 dicembre 2019 il saldo attivo del Gruppo verso la controllante Sintonia, che nel corso del 2012 ha incorporato Schemaventotto, è pari a 6,3 milioni di euro, per crediti relativi a rimborsi fiscali richiesti da Schemaventotto in relazione alle imposte sul reddito corrisposte nel periodo in cui la stessa predisponeva il Consolidato Fiscale Nazionale.
Con riferimento ai rapporti di natura finanziaria si evidenzia che, al 31 dicembre 2019, il conto corrente di corrispondenza del Gruppo verso la controllante Atlantia presenta un saldo a debito pari a 24,5 milioni di euro. Infine, si segnala che il saldo degli oneri finanziari al 31 dicembre 2019 nei confronti della controllante Atlantia ammonta a 5,8 milioni di euro, in diminuzione di 40,1 rispetto all'esercizio 2018 (45,9 milioni di euro), essenzialmente per effetto del rimborso del finanziamento infragruppo concesso da Atlantia ad Autostrade per l'Italia, pari a 1.000 milioni di euro, avvenuto nel mese di novembre 2018, e corrispondente al prestito obbligazionario retail emesso dalla stessa nel 2012 con scadenza 2018.

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con altre parti correlate

Nei confronti delle collegate Pavimental e Spea Engineering, si segnalano al 31 dicembre 2019 posizioni di debito di natura commerciale complessive rispettivamente pari a 131,2 milioni di euro e 70,5 milioni di euro. Le posizioni debitorie sono essenzialmente riconducibili alle attività di manutenzione e agli investimenti su infrastrutture autostradali svolte dalle stesse società verso le concessionarie del Gruppo. Inoltre, si evidenziano oneri del Gruppo nei confronti di Pavimental e Spea Engineering rispettivamente per complessivi 239,2 milioni di euro e 60,6 milioni di euro, riferibili alle suddette attività espletate.

Nei confronti della consociata Telepass si segnalano al 31 dicembre 2019 posizioni di credito di natura commerciale pari a 26,6 milioni di euro, prevalentemente in relazione alla surroga dei crediti del Gruppo, afferenti i pedaggi derivanti dai sistemi di pagamento Viacard e Telepass.

Per quanto attiene i rapporti intercorsi tra le società concessionarie del Gruppo Autostrade per l'Italia e il gruppo Autogrill (considerata parte correlata in quanto sotto il comune controllo di Edizione S.r.l.), si segnala che al 31 dicembre 2019 sono in essere n. 98 affidamenti di servizi di ristoro sulle aree di servizio situate lungo la rete autostradale del Gruppo. Nel corso del 2019 i proventi del Gruppo, a fronte dei rapporti economici con Autogrill, ammontano complessivamente a 75,3 milioni di euro, di cui 62,6 milioni di euro per royalty relative alla gestione delle aree di servizio. I proventi correnti derivano da rapporti contrattuali stipulati nel corso di vari anni, di cui una parte consistente ad esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie. Al 31 dicembre 2019 il saldo delle attività commerciali verso Autogrill ammonta a 31,3 milioni di euro.

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenzia, nell'ambito delle attività di tesoreria centralizzata svolte da Autostrade per l'Italia per il Gruppo Atlantia, che al 31 dicembre 2019 il saldo attivo di conto corrente infragruppo nei confronti di Pavimental è pari a 95,3 milioni di euro, mentre nei confronti di Telepass è pari a 565,1 milioni di euro.

10.6

Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del Gruppo e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché ad incentivare la valorizzazione del Gruppo e l'efficienza gestionale del management, sono stati definiti negli anni passati alcuni piani di incentivazione basati su azioni Atlantia, regolati tramite azioni o per cassa, e correlati al conseguimento di obiettivi aziendali prefissati.
Nell'ambito di tali piani, sono stati identificati tra i beneficiari anche taluni amministratori e dipendenti di Autostrade per l'Italia o distaccati presso la stessa, ovvero delle sue imprese controllate.

Nel corso del 2019 non sono intervenute variazioni ai piani di incentivazione già in essere nel Gruppo al 31 dicembre 2018 che interessano i suddetti amministratori e dipendenti della Società e/o delle sue controllate.

Le caratteristiche di ciascun piano sono dettagliate in specifici documenti informativi redatti ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento Consob n. 11971/1999 e s.m.i. e nella Relazione sulla Remunerazione di Atlantia redatta ai sensi dell'art.123 ter del TUF. Tali documenti, a cui si rimanda, sono pubblicati nella sezione "Remunerazione" del sito www.atlantia.it.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione regolati con azioni in essere al 31 dicembre 2019, con evidenza dei diritti complessivamente attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia a tale data e delle relative variazioni (in termini di nuove assegnazioni, esercizi, conversioni o decadenza) intercorse nell'esercizio 2019. Inoltre, sono indicati i fair value unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo. I valori esposti tengono infine conto delle modifiche apportate ai piani così come originariamente approvati dall'Assemblea degli Azionisti di Atlantia, resesi necessarie per mantenere invariati i contenuti sostanziali ed economici degli stessi, stante il diminuito valore intrinseco delle singole azioni per effetto degli aumenti gratuiti di capitale deliberati dalle Assemblee degli Azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e del 24 aprile 2012.

Migliaia di euro	Numero diritti assegnati (***)	Scadenza vesting	Scadenza esercizio / assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
PIANO DI STOCK OPTION 2011									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2019									
assegnazione del 13/05/11	279.860	13/05/14	14/05/17	14,78	3,48	6,0	2,60%	25,2%	4,09%
assegnazione del 14/10/11	13.991	13/05/14	14/05/17	14,78	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
assegnazioni del 14/06/12	14.692	13/05/14	14/05/17	14,78	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
	345.887	14/06/15	14/06/18	9,66	2,21	6,0	1,39%	28,0%	5,05%
assegnazione dell'08/11/13	1.592.367	08/11/16	09/11/19	16,02	2,65	6,0	0,86%	29,5%	5,62%
assegnazione del 13/05/14	173.762	N/A(**)	14/05/17	N/A	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)
assegnazione del 15/06/15	52.359	N/A(**)	14/06/18	N/A	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)
assegnazione dell'08/11/16	526.965	N/A(**)	09/11/19	N/A	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)
diritti esercitati	-2.573.344								
diritti decaduti	-335.021								
TOTALE	**91.518**								
Variazioni dei diritti nel 2019									
diritti esercitati	-91.518								
diritti decaduti	-								
Diritti in essere al 31 dicembre 2019	-								

(*) Trattasi di diritti assegnati in relazione ad aumenti gratuiti di capitale sociale di Atlantia, che pertanto non rappresentano un'assegnazione di nuovi benefici.
(**) Trattasi di "phantom stock option" assegnate in sostituzione di taluni diritti condizionati compresi nelle assegnazioni del 2011 e 2012, che pertanto non rappresentano un'assegnazione di nuovi benefici.
(***) Trattasi di diritti assegnati ai beneficiari dell'intero Gruppo Atlantia e non solo a quelli di Autostrade per l'Italia.

Piano di stock option 2011

Descrizione

Il piano di stock option 2011, così come deliberato dall'Assemblea degli Azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e modificato dalle Assemblee degli Azionisti di Atlantia del 30 aprile 2013 e del 16 aprile 2014, prevede l'assegnazione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2011, 2012 e 2013), di massime n. 2.500.000 opzioni, ciascuna delle quali attribuisce ai beneficiari il diritto di acquistare n. 1 azione ordinaria di Atlantia S.p.A., dalla stessa già posseduta, con regolamento per consegna fisica o, a scelta del beneficiario, per corresponsione dell'importo derivante dalla cessione sul mercato azionario telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., dedotto il complessivo ammontare del prezzo di esercizio; quest'ultimo corrisponde alla media aritmetica del prezzo ufficiale delle azioni ordinarie di Atlantia nel mese antecedente alla data in cui il Consiglio di Amministrazione di Atlantia individua il beneficiario e il numero delle opzioni allo stesso offerte.
Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle opzioni ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un FFO cumulato degli ultimi tre esercizi precedenti lo scadere del periodo di vesting, rettificato di alcune poste specifiche (somma del cash flow operativo alternativamente – in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano - del Gruppo Atlantia o di alcune società dello stesso), superiore ad un importo predeterminato, salvo diversa determinazione del Consiglio di Amministrazione di Atlantia, che ha anche la facoltà di assegnare ulteriori obiettivi ai beneficiari. Le opzioni maturate sono esercitabili, in parte, a decorrere dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di vesting e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il massimo numero di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico (che potrebbe comportare l'assegnazione di talune opzioni "aggiuntive") che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del prezzo di esercizio, nonché dei dividendi distribuiti, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

Variazioni dei diritti nel 2019

Nel corso del 2019, con riferimento al terzo ciclo di assegnazione, sono stati esercitati la totalità dei diritti residui in essere al 31 dicembre 2018, pari a n. 91.518, di cui n. 44.722 diritti relativi alle opzioni "phantom".
Pertanto, alla data del 31 dicembre 2019 tutti i diritti relativi a tale piano risultano estinti.
Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione regolati per cassa del Gruppo Autostrade, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti di Autostrade per l'Italia e delle sue controllate a tale data e delle relative variazioni (in termini di nuove assegnazioni e di esercizi, conversioni o decadenza dei diritti e trasferimenti/distacchi da/in altre società del Gruppo Atlantia) intercorse nel 2019. Inoltre, sono indicati in tabella i fair value unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo.

Migliaia di euro	Numero diritti assegnati	Scadenza vesting	Scadenza esercizio / assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
PIANO DI STOCK OPTION 2014									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2019									
assegnazione del 09/05/2014	1.566.736	09/05/17	09/05/20	N/A (*)	2,88	3,0 - 6,0	1,10%	28,9%	5,47%
deconsolidamento società	-125.222								
assegnazione dell'08/05/15	1.436.941	08/05/18	08/05/21	N/A (*)	2,59	3,0 - 6,0	1,01%	25,8%	5,32%
assegnazione del 10/06/16	1.617.292	10/06/19	10/06/22	N/A (*)	1,89	3,0 - 6,0	0,61%	25,3%	4,94%
trasferimenti/distacchi	-423.798								
esercizi	-1.232.662								
diritti decaduti	-694.112								
TOTALE	**2.145.175**								
Variazioni dei diritti nel 2019									
esercizi	-732.297								
trasferimenti/distacchi	-106.714								
diritti decaduti	-12.193								
Diritti in essere al 31 dicembre 2019	**1.293.970**								
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2017									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2019									
assegnazione del 12/05/2017	882.917	15/06/20	01/07/23	N/A (*)	2,37	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
assegnazione del 03/08/2018	732.785	15/06/21	01/07/24	N/A (***)	2,91	5,91	2,35%	21,9%	4,12%
trasferimenti/distacchi	21.827								
diritti decaduti	-46.339								
TOTALE	**1.591.190**								
Variazioni dei diritti nel 2019									
assegnazione del 07/06/2019	-561.821	15/06/22	01/07/25	N/A (*)	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
trasferimenti/distacchi	-161.639								
diritti decaduti	-203.398								
Diritti in essere al 31 dicembre 2019	**1.787.974**								
PIANO DI PHANTOM STOCK GRANT 2017									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2019									
assegnazione del 12/05/2017	79.305	15/06/20	01/07/23	N/A	23,18	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
assegnazione del 03/08/2018	73.007	15/06/21	01/07/24	N/A	24,5	5,91	2,35%	21,9%	4,12%
trasferimenti/distacchi	2.296								
diritti decaduti	-4.682								
TOTALE	**149.926**								
Variazioni dei diritti nel primo semestre 2018									
assegnazione del 07/06/2019	57.540	15/06/22	01/07/25	N/A (*)	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
trasferimenti/distacchi	-16.961								
diritti decaduti	-14.462								
Diritti in essere al 31 dicembre 2019	**176.043**								

(*) Trattandosi di piani regolati per cassa, tramite corresponsione di un importo lordo in denaro, il Piano di Phantom Stock Option 2014 e il Piano di Phantom Stock Option 2017 non comportano un prezzo di esercizio. Tuttavia, il Regolamento di tali piani indica un "prezzo di esercizio" (pari alla media aritmetica del valore delle azioni Atlantia in un periodo determinato) quale parametro di calcolo dell'importo lordo che sarà corrisposto ai beneficiari.

Piano di phantom stock option 2014

Descrizione

In data 16 aprile 2014 l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha approvato il piano di incentivazione denominato "Piano di Phantom Stock Option 2014", successivamente approvato anche dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia del 13 giugno 2014, per quanto di propria competenza. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2014, 2015 e 2016), di "phantom stock option", ovvero di opzioni che conferiscono il diritto alla corresponsione di un importo lordo in denaro calcolato sulla base dell'incremento di valore delle azioni ordinarie di Atlantia nel triennio di riferimento.
Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle opzioni ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un obiettivo minimo di performance economico/finanziaria ("gate") relativo al Gruppo Atlantia, alla Società o a una o più società controllate, stabilito per ciascun ciclo di attribuzione in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano. Le opzioni maturate sono esercitabili a decorrere, in parte, dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di vesting e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero massimo di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente, del valore obiettivo e del prezzo di esercizio, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

Variazioni dei diritti nel 2019

In data 10 giugno 2019 è scaduto il periodo di vesting relativo al terzo ciclo del piano in oggetto. Inoltre, nel corso del 2019 sono state esercitate n. 732.297 opzioni "phantom".
I fair value unitari alla data del 31 dicembre 2019 del secondo e terzo ciclo sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 1,83 ed euro 2,03, in luogo dei fair value unitari alla data di assegnazione.

Piano di phantom stock option 2017

Descrizione

In data 21 aprile 2017 l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha approvato il nuovo piano di incentivazione denominato "Piano di Phantom Stock Option 2017", successivamente approvato anche dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia dell'8 giugno 2017 per quanto di propria competenza. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2017, 2018 e 2019), ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia investiti di particolari cariche, di "phantom stock option", ovvero di opzioni che conferiscono il diritto alla corresponsione di un importo lordo in denaro calcolato sulla base dell'eventuale incremento di valore delle azioni ordinarie Atlantia nel periodo di riferimento.
Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare, solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (che termina il 15 giugno 2020 per le opzioni attribuite nel 2017, il 15 giugno 2021 per le opzioni attribuite nel corso del 2018 ed il 15 giugno 2022 per le opzioni attribuite nel corso del 2019), degli obiettivi minimi (1 o più) di performance economico/finanziaria ("gate") stabilito in relazione all'attività dei singoli beneficiari del Piano e relativo alternativamente, al Gruppo Atlantia, alla Società o a una o più delle controllate. Le opzioni maturate sono esercitabili, in parte, a decorrere dal 1° luglio immediatamente successivo alla scadenza del periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno di esercizio e comunque nei tre anni a decorrere dal 1° luglio dell'anno di scadenza del periodo di vesting (fatto salvo quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding per amministratori esecutivi e dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente, del valore obiettivo e del prezzo di esercizio, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

Variazioni dei diritti nel 2019

Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 7 giugno 2019 ha identificato gli assegnatari del terzo ciclo del piano in oggetto, successivamente approvato anche dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia del 10 luglio 2019 per quanto di propria competenza, assegnando complessivamente n. 561.821 opzioni "phantom", con maturazione nel periodo 7 giugno 2019 – 15 giugno 2022 ed esercitabili nel periodo 1° luglio 2022 – 1° luglio 2025.
I fair value unitari alla data del 31 dicembre 2019 dei diritti residui relativi al primo, secondo e terzo ciclo sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 2,54, euro 2,35 ed euro 2,41, in luogo del fair value unitario alla data di assegnazione.

Piano di phantom stock grant 2017

Descrizione

In data 21 aprile 2017 l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha approvato, infine, il nuovo piano di incentivazione denominato "Piano di Phantom Stock Grant 2017", successivamente approvato anche dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia dell'8 giugno 2017 per quanto di propria competenza. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2017, 2018 e 2019), ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia investiti di particolari cariche, di "phantom stock grant", ovvero di diritti ("grant") alla corresponsione di un importo lordo in denaro calcolato sulla base del valore delle azioni ordinarie Atlantia nel periodo antecedente a quello di assegnazione del beneficio.
I diritti attribuiti maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare, solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (che

termina il 15 giugno 2020 per i grant attribuiti nel 2017, il 15 giugno 2021 per i grant attribuiti nel corso del 2018 ed il 15 giugno 2022 per i grant attribuiti nel corso del 2019), degli obiettivi minimi (1 o più) di performance economico/finanziaria ("gate") stabiliti in relazione all'attività dei singoli beneficiari del Piano e relativo alternativamente, al Gruppo Atlantia, alla Società o a una o più delle controllate.
I grant maturati sono convertibili, in parte, a decorrere dal 1° luglio immediatamente successivo alla scadenza del periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno di esercizio e comunque nei tre anni a decorrere dal 1° luglio dell'anno di scadenza del periodo di vesting (fatto salvo quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding per amministratori esecutivi e dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di grant esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del valore iniziale delle azioni, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

Variazioni dei diritti nel 2019

In data 7 giugno 2019 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha identificato i beneficiari del terzo ciclo del piano in oggetto (successivamente approvato, per quanto di propria competenza, anche dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia del 10 luglio 2019 e delle sue controllate successivamente), assegnando complessivamente n. 57.540 diritti, con maturazione nel periodo 7 giugno 2019 – 15 giugno 2022 ed esercitabili nel periodo 1° luglio 2022 – 1° luglio 2025.
I fair value unitari alla data del 31 dicembre 2019 relativi ai diritti residui del primo, secondo e terzo ciclo sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 23,14, euro 21,60 ed euro 20,54, in luogo del fair value unitario alla data di assegnazione.

Si riepilogano di seguito i prezzi ufficiali delle azioni ordinarie Atlantia alle date o nei diversi periodi di interesse ai fini dei piani sopra indicati:

a) prezzo al 31 dicembre 2019: euro 20,80;

b) prezzo al 7 giugno 2019 (data di assegnazione dei nuovi diritti, come illustrato): euro 22,92;

c) prezzo medio ponderato dell'esercizio 2019: euro 22,11;

d) prezzo medio ponderato del periodo 7 giugno 2019 – 31 dicembre 2019: euro 22,32.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nell'esercizio 2019 è stato rilevato un onere per costo del lavoro, pari a 7.245 migliaia di euro, corrispondente al valore maturato nell'esercizio del fair value dei diritti attribuiti, di cui 100 migliaia di euro iscritti a incremento delle riserve di patrimonio netto, mentre i debiti relativi al fair value delle opzioni "phantom" in essere al 31 dicembre 2019 sono iscritti nelle altre passività correnti e non correnti, in relazione alla presumibile data di esercizio.

10.7

Eventi significativi in ambito legale e concessorio

Di seguito si riporta una descrizione dei principali contenziosi in essere e degli eventi regolatori di rilievo per le società concessionarie del Gruppo, intercorsi sino alla data di approvazione del presente bilancio consolidato.

Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova

In data 14 agosto 2018 si è verificato, per cause non ancora accertate alla data di approvazione della presente relazione, il tragico crollo di una sezione del viadotto Polcevera sulla A10 Genova- Ventimiglia. Nel seguito sono illustrate alcune implicazioni derivanti dall'evento, in ambito legale e concessorio.

Interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti circa il procedimento di contestazione di grave inadempimento e la eventuale soluzione negoziale dello stesso

Con riferimento al procedimento di grave inadempimento avviato dal MIT con lettera del 16 agosto 2018, Autostrade per l'Italia ha subito fornito le proprie contestazioni e controdeduzioni in data 31 agosto 2018. Sono poi seguite varie comunicazioni tra il MIT e Autostrade per l'Italia, nelle quali ciascuna delle parti ha ribadito le rispettive posizioni. Fra queste, il 3 maggio 2019 Autostrade per l'Italia ha presentato un articolato documento nel quale ha ulteriormente controdedotto rispetto a quanto già rappresentato nella lettera inviata in data 31 agosto 2018, fornendo puntuale riscontro alle richieste di chiarimenti formulate dal MIT, ribadendo la correttezza del proprio operato e reiterando le riserve ed eccezioni già rappresentate in merito al procedimento di contestazione di grave inadempimento avviato dal Concedente. Autostrade per l'Italia si è resa disponibile ad ulteriori approfondimenti che fossero stati richiesti.

Con ricorso al TAR Lazio del 4 giugno 2019, Autostrade per l'Italia ha promosso, a fini puramente cautelativi, un contenzioso contro il MIT avverso la nota del 5 aprile 2019 con la quale il Ministero, nell'ambito della contestazione di grave inadempimento, ha ipotizzato anche la nullità dell'art. 9- bis c.1 della Convenzione Unica, nella parte relativa all'indennizzo.

In data 2 luglio 2019, a seguito di istanza d'accesso, Autostrade per l'Italia ha ricevuto dal Concedente copia del parere reso dal Gruppo di Lavoro Interistituzionale istituito presso il Gabinetto del MIT. Detto parere, da un lato, ritiene sussistente un "grave inadempimento" della Società, e più precisamente afferma una presunta violazione degli obblighi di custodia e restituzione in capo alla stessa, ma, dall'altro, evidenzia i rischi per il Concedente derivanti da un contenzioso con la Società, nonché l'obbligo di indennizzo/risarcimento a carico dell'erario di "importo particolarmente elevato". Tale parere conclude segnalando l'opportunità di cercare una soluzione negoziale del procedimento di contestazione di grave inadempimento.

Appresi i contenuti del parere del Gruppo di Lavoro Interistituzionale, con lettera del 5 luglio 2019 Autostrade per l'Italia ha contestato le apodittiche affermazioni ivi contenute circa un asserito grave inadempimento della Società, e, nel contempo, ha proposto l'avvio di una interlocuzione con i rappresentanti del MIT, del MEF e della Presidenza del Consiglio dei Ministri, volta a verificare, senza riconoscimento alcuno, la sussistenza dei presupposti per una soluzione negoziale del procedimento di contestazione di grave inadempimento.

A far data da luglio 2019 le interlocuzioni tra le parti sono proseguite senza soluzione di continuità, con numerosi incontri fra i rispettivi rappresentanti, nonché invio di lettere e proposte.

Con lettera del 28 novembre 2019 la Società, all'esito di tali incontri, pur confermando le contestazioni agli addebiti a lei mossi nell'ambito del procedimento, ha inviato al Concedente una prima proposta, finalizzata ad individuare una soluzione concordata. Sempre nella citata lettera del 28 novembre 2019 Autostrade per l'Italia ha manifestato la disponibilità a sviluppare il confronto istituzionale in merito ad una possibile concordata applicazione, secondo principi di ragionevolezza, delle Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
A seguito di anticipazioni riportate da organi di informazione specializzati circa possibili interventi legislativi sulla disciplina convenzionale vigente, Autostrade per l'Italia ha inviato, in data 22 dicembre 2019, una nota al MIT e per conoscenza alla Presidenza del Consiglio dei Ministri segnalando che ove si fosse effettivamente verificata tale evenienza si sarebbero potuti determinare gli effetti risolutivi regolati dalla medesima convenzione.

Il MIT, con lettera del 22 gennaio 2020, ha comunicato ad Autostrade per l'Italia che la proposta di cui alla lettera del 28 novembre 2019 presentava numerosi profili di criticità tali da non poterne consentire l'accoglimento. Pertanto, il MIT, con la medesima lettera convocava la Società al fine di fornire i dovuti chiarimenti e consentire di integrare la proposta.
A seguito di successive interlocuzioni con i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autostrade per l'Italia, con lettera del 5 marzo 2020, ha inviato una nuova proposta con la quale - pur confermando le contestazioni agli addebiti mossi - ha ribadito la propria volontà, condivisa da Atlantia, di individuare una soluzione concordata della controversia. In particolare, Autostrade per l'Italia ha rappresentato la propria disponibilità:

- ad una riformulazione dell'art. 9 della Convenzione che, da una parte, preveda una chiara definizione dell'inadempimento grave e, dall'altro, ne disciplini le conseguenze in coerenza con le disposizioni contenute in analoghe convenzioni concluse con importanti operatori infrastrutturali italiani;
- ad assumere impegni economici per un importo complessivo di 2.900 milioni di euro, come di seguito dettagliata:

a) 1.500 milioni di euro da destinarsi a: (i) iniziative finalizzate a contribuire allo sviluppo del Paese, consistenti in riduzioni tariffarie da applicarsi sulle tratte autostradali interessate dal piano di interventi previsto nel prossimo quinquennio; (ii) misure a favore dei pendolari, mediante la liberalizzazione dei pedaggi della tratta cittadina di Genova delle autostrade A7, A10 e A12, nonché (iii) ulteriori contributi allo sviluppo infrastrutturale del Paese, da impiegarsi per la realizzazione di progetti di potenziamento della rete autostradale di Autostrade per l'Italia e/o delle sue controllate;

b) iniziative finalizzate ad elevare gli standard manutentivi, ed in particolare con l'impegno a realizzare un piano di manutenzioni evolutive nel periodo 2019-2023 per un importo di 2 miliardi di euro, con un incremento di 700 milioni di euro rispetto al piano economico presentato da Autostrade per l'Italia nel giugno del 2018, incremento interamente a carico della Società;

c) la messa a disposizione del Commissario Straordinario - fermo l'impegno già assunto di sostenere i costi complessivi, inclusivi degli oneri accessori, per la realizzazione del nuovo Ponte sul Polcevera, che ammonta a circa 600 milioni di euro interamente a proprio carico – di ulteriori 100 milioni di euro per eventuali extracosti di costruzione. In tale ambito e con la riconsegna dell'opera ricostruita ad Autostrade per l'Italia, quest'ultima rinuncerà ai ricorsi presentati avverso il c.d. decreto Genova;

- a porre in essere, per il rilancio del Paese, un volume di investimenti di 14,5 miliardi di euro, con un incremento di 4 miliardi di euro rispetto alla proposta di piano finanziario presentata a giugno 2018, confermando, in tale contesto, la propria disponibilità a rivedere il progetto della Gronda di Genova ai fini di una sua ottimizzazione;
- ad assumere ulteriori impegni in termini di condivisione di piani di verifiche e interventi per la risoluzione delle principali tematiche aperte, di esecuzione delle attività di valutazione e controllo delle tratte autostradali;
- a presentare entro il 30 marzo 2020 il piano finanziario redatto secondo il modello dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, confrontandone i contenuti entro il 31 luglio 2020 ai fini di una sua applicazione condivisa, fermo rimanendo che in difetto di accordo Autostrade per l'Italia potrà agire per la tutela dei propri diritti, ma gestirà in continuità la Convenzione, applicando, temporaneamente e con riserva, l'aumento tariffario dell'1,93% prospettato dal Concedente, che la stessa Autostrade per l'Italia ritiene non coerente con i principi applicativi dello stesso modello dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, rettificandolo al volume effettivo di investimenti concordati, fino alla definizione giudiziale del regime tariffario applicabile e della relativa misura.

Nell'ambito delle interlocuzioni in corso Autostrade per l'Italia ha rappresentato al MIT come il momento estremamente complesso per il Paese - dovuto anche all'emergenza sanitaria venutasi a determinare per la diffusione della pandemia di COVID-19 e all'applicazione delle conseguenti misure straordinarie per contenerne la diffusione - abbia aggravato la situazione di grave incertezza già determinatasi a seguito dall'entrata in vigore dell'art 35 del D.L. Milleproroghe. In particolare, Autostrade per l'Italia, nel rappresentare che tale situazione ha contribuito a rendere ancora più complessa la situazione, ha rinnovato la propria disponibilità ad un incontro per trovare una soluzione concordata del procedimento in corso nonché consentire, in questo momento difficilissimo per il Paese, il superamento delle criticità sopra illustrate.

A seguito di ulteriori confronti con i rappresentanti del MIT, Autostrade per l'Italia ha inviato in data 6 aprile 2020 una lettera al Ministro, nella quale sono stati riepilogati i termini rappresentati dal MIT per addivenire alla conclusione del procedimento di contestazione di grave inadempimento, senza pervenire al provvedimento di decadenza della concessione. In sintesi:

- per quanto riguarda gli aspetti di natura economica, la richiesta del Ministero è di rivedere in aumento l'importo di cui alla proposta del 5 marzo 2020 considerando una equilibrata ripartizione dell'intera somma nel periodo concessorio;
- per quanto riguarda la clausola convenzionale che disciplina l'ipotesi di grave inadempimento, la richiesta è di individuare gli "eventi catastrofali" futuri imputabili alla Concessionaria, limitatamente ai quali si applicherebbe quanto previsto dall'Art. 35 del D.L. Milleproroghe in caso di responsabilità accertata della Concessionaria stessa;
- per quanto riguarda infine il modello tariffario di cui alle Delibere dell'Autorità di Regolazione la richiesta è di accettare l'impianto deliberato dall'ART in materia tariffaria, con conseguente rinuncia ai ricorsi presentati in materia.

La Società ha chiesto quindi un incontro per consolidare un testo finale del possibile accordo da sottoporre agli organi deliberanti, facendo nel contempo presente che avrebbe presentato, in largo anticipo rispetto ai termini prorogati, il piano economico finanziario elaborato, pur con tutte le riserve del caso, secondo le modalità richieste dalla Delibera 71/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Pur nell'avverso scenario sopra illustrato, in data 8 aprile 2020 Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente l'aggiornamento del piano economico finanziario per il periodo 2020 – 2024, auspicando la contestuale definizione di un quadro regolamentare e convenzionale certo ed efficace. La Società ha peraltro rappresentato che la presentazione del piano economico finanziario non può costituire accettazione delle previsioni normative, delle Delibere dell'Autorità di Regolazione dei trasporti e dei provvedimenti relativi al nuovo modello tariffario, tutti oggetto di impugnativa avanti l'Autorità Giudiziaria che non si intendono in questa fase rinunciati. Autostrade per l'Italia ha quindi concluso auspicando un leale e costruttivo confronto sul piano economico aggiornato, con una ragionevole applicazione delle delibere dell'Autorità. Nella medesima giornata dell' 8 aprile 2020 Atlantia ed ASPI hanno inviato ai rappresentanti del Governo una richiesta di attivazione di un tavolo di confronto decisorio.

Con lettera del 21 aprile 2020 il Concedente ha fornito un primo riscontro alla proposta di aggiornamento del piano finanziario, formulando alcune richieste di integrazione.

Ricorsi della Società dinanzi al TAR Liguria avverso i provvedimenti adottati dal Commissario Straordinario ai sensi del decreto legge 109/2018

Tra dicembre 2018 e gennaio 2019 Autostrade per l'Italia ha instaurato un contenzioso avverso i provvedimenti adottati dal Commissario Straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (nel seguito anche Ponte) aventi ad oggetto, in particolare, la: (i) procedura di affidamento dei lavori di demolizione e ricostruzione del viadotto; (ii) procedura di affidamento della direzione lavori e attività connesse; (iii) richiesta del Commissario Straordinario di consegna dei tronchi autostradali funzionalmente connessi ai lavori di ricostruzione del viadotto; (iv) richiesta del Commissario Straordinario delle somme relative alla ricostruzione e demolizione del viadotto. Detti provvedimenti si fondano sul decreto legge 109/2018, del quale la Società ha contestato l'illegittimità comunitaria e costituzionale, sotto molteplici profili.

A seguito dell'udienza del 22 maggio 2019, il TAR Liguria, con quattro ordinanze pubblicate il 6 dicembre 2019, ritenendo rilevanti e non manifestamente infondate le questioni di legittimità costituzionale sollevate da Autostrade per l'Italia, ha sollevato la questione pregiudiziale dinanzi alla Corte Costituzionale.

Il TAR ha rilevato, anzitutto, come con le norme censurate il legislatore sia intervenuto, senza alcuna valida motivazione, nell'ambito del rapporto convenzionale di cui era ed è ancora parte la Società *"incidendo autoritativamente sull'obbligo/diritto di quest'ultima di porre in essere qualunque attività relativa alla demolizione e ricostruzione del ponte". Rapporto convenzionale nell'ambito del quale il TAR riconosce che le parti (Concedente e Concessionario) "si pongono in una situazione di parità negoziale"*.

Inoltre, il TAR ha acclarato che *"l'obbligo di mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse attraverso la manutenzione e riparazione tempestiva delle stesse concerne qualsiasi ipotesi di riparazione attinente, si badi bene, all'intera infrastruttura, non al solo viadotto Polcevera che, rispetto all'estensione del tratto viario in concessione, in se considerata è una minima parte… Sussistendo, quindi, l'obbligo a carico di AUTOSTRADE PER L'ITALIA, deve ritenersi sussistente anche il diritto in capo alla stessa di adempiere all'obbligo medesimo, ciò tenuto conto della particolare rilevanza, anche non patrimoniale (in termini ad es. di credibilità professionale) che l'adempimento di tali prestazioni assume in relazione alla stessa sfera giuridica del soggetto debitore"*.

Il TAR ha rilevato, poi, come le misure escludenti adottate nei confronti di Autostrade per l'Italia siano state adottate in assenza di alcuna idonea e compiuta istruttoria e non si fondino su alcuna presunta responsabilità della Società per il crollo del viadotto del Polcevera, *"non accertata, nemmeno in via latamente indiziaria"*. Le norme censurate si fondano, bensì *"sul solo sospetto"* e *"su un assunto ipotetico e perplesso"* in quanto, come correttamente affermato dal giudice, la sussistenza di una presunta responsabilità della Società *"non [è] stata accertata in alcuna sede, così come non [sono] state escluse eventuali responsabilità di altri soggetti in relazione alla causazione dell'evento"*.

Il TAR ha rilevato, inoltre, la natura *"punitiva"* e sanzionatoria delle norme censurate evidenziando come le stesse incidano sui diritti espressamente riconosciuti alla Società dalla convenzione di concessione e comportino un'ingiustificata restrizione della libertà di iniziativa economica della Società stessa, senza di contro arrecare *"apprezzabili utilità alle attività del Commissario straordinario"* e all'interesse pubblico alla celere ricostruzione dell'infrastruttura.

In assenza di accertamenti atti a dimostrare la responsabilità dell'evento in capo alla Società, le norme sono state ritenute, dunque, non giustificate *"dall'esigenza di tutelare interessi di rango costituzionale"*.

Il TAR ha evidenziato l'irragionevolezza e il difetto di proporzionalità della norma che, *"da un lato priva il debitore dell'obbligo diritto di adempiere alla prestazione dovuta, senza che nel frattempo sia stato accertato, quanto meno in via cautelare e indiziaria e anche solo in via amministrativa, un eventuale inadempimento, e, dall'altro, gli impone di sostenere il pagamento dei costi per le medesime opere, peraltro da altri determinati. Ciò a fortiori, tenendo sempre conto delle garanzie previste dagli artt. 8, 9 e 9bis della Convenzione"*.

In tema di inadempimento, il TAR ha stabilito che, secondo quanto previsto dalla Convenzione, è necessario rispettare le previsioni procedimentali ivi contenute che, in particolare, stabiliscono la necessità di un previo accertamento da parte del Concedente del grave inadempimento del Concessionario, assegnando un termine per adempiere (art. 8) e solo in caso di perdurante inadempimento, la possibilità da parte del Concedente di attivare il procedimento di decadenza dalla Concessione (art. 9), nell'ambito del quale il Concessionario, a seguito delle diffide del Concedente, ha comunque la possibilità di adempiere. *"Quindi"*, secondo il TAR, *"non basta neppure il perdurare dell'inadempimento, ma occorre che il Concedente instauri un procedimento amministrativo (l'invio di una diffida ad adempiere), nell'ambito del quale il Concessionario può esercitare i diritti di cui all'art. 10 della legge 241/90, con ulteriore diffida ad adempiere e solo nel caso di ulteriore inadempimento entro il termine indicato e comunque non inferiore a 60 giorni, è possibile, alle condizioni sopra indicate, l'emissione del provvedimento di decadenza della concessione"*.

Il TAR ha rilevato, infine, come nemmeno presunte esigenze cautelari avrebbero potuto giustificare l'adozione delle norme censurate, in quanto sarebbe stato in ogni caso necessario un accertamento di responsabilità *"operato dagli organi giudiziari a ciò legittimati e previo idoneo processo"* o, quantomeno, *"l'utilizzo di un modulo procedimentale idoneo a garantire il diritto di difesa e un effettivo contraddittorio"*, come impongono i principi costituzionali di cui agli artt. 24 e 111 della Costituzione.

Sotto altro profilo, il TAR ha affermato che *"non è possibile evincere dalle disposizioni contestate la ragione per cui l'interesse pubblico alla più celere ricostruzione dell'infrastruttura, enunciato nel preambolo del d.l. n. 109/2018, sarebbe stato meglio tutelato sottraendo la competenza del ripristino all'attuale concessionaria, anziché consentendo a quest'ultima di provvedervi nell'ambito degli obblighi previsti dalla convenzione unica"*.

Successivamente, in data 5 gennaio 2020, le Amministrazioni resistenti – Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Commissario Straordinario per la Ricostruzione - hanno impugnato le ordinanze del TAR Liguria davanti al Consiglio di Stato. I ricorsi in appello sono stati proposti limitatamente ai capi delle ordinanze che statuiscono sulle questioni pregiudiziali proposte dalle Amministrazioni citate, mentre non vengono svolti rilievi relativamente alla rimessione alla Corte Costituzionale delle questioni di legittimità costituzionale sollevate da Autostrade per l'Italia. Autostrade per l'Italia si è

costituita in giudizio dinanzi al Consiglio di Stato con atto depositato in data 17 marzo 2020. Le ordinanze del TAR Liguria sono state pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale del 1 aprile 2020 e Autostrade per l'Italia ha depositato memoria di costituzione nel giudizio innanzi la Corte Costituzionale.

Decreto legge n. 162 del 30.12.2019 c.d. Decreto Milleproroghe

In data 31 dicembre 2019, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto legge n. 162 del 30.12.2019 c.d. Decreto Milleproroghe, successivamente convertito in legge 28 febbraio 2020 n. 8. Il decreto legge ha introdotto disposizioni che hanno un impatto diretto sulle concessionarie autostradali, modificando le previsioni delle convenzioni vigenti.
In particolare, l'art. 13 ha previsto, per i concessionari il cui periodo regolatorio fosse scaduto alla sua entrata in vigore, il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti secondo le delibere dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti. Nello specifico, il comma 3, ha stabilito che *"Per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.*
Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 è perfezionato entro e non oltre il 31 luglio 2020".

L'art. 35, invece, ha introdotto una nuova disciplina relativa all'estinzione del rapporto concessorio per inadempimento del Concessionario, prevedendo, fra l'altro: da un lato, nelle more della gara per il riaffidamento delle concessioni, la facoltà di una gestione provvisoria della concessione da parte di Anas; dall'altro, la previsione di criteri di calcolo dell'indennizzo dovuto al concessionario, in caso di estinzione anticipata della concessione per inadempimento dello stesso, che condurrebbero ad un importo notevolmente inferiore rispetto a quanto previsto nella Convenzione Unica. Nello specifico, l'art. 35 ha stabilito che *"In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'articolo 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio, ed è fatta salva la possibilità per ANAS S.p.a., ai fini dello svolgimento delle attività di cui al primo periodo, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinati l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad ANAS S.p.a.. Qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario si applica l'articolo 176, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposto alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato articolo 176, comma 4, lettera a)."*.

Autostrade per l'Italia ha chiesto ad autorevoli studiosi di diritto comunitario e costituzionale, nonché a professionisti di riconosciuta esperienza, pareri in ordine alla legittimità o meno delle disposizioni di cui agli artt. 13 e 35 del Decreto Milleproroghe, nonché in ordine alla validità e vigenza delle clausole convenzionali difformi dalle anzidette disposizioni (che il Decreto Milleproroghe qualifica come "nulle"), con particolare riferimento alla clausola che disciplina la decadenza della concessione per inadempimento del Concessionario e il relativo indennizzo dovuto alla Concessionaria. Tutti i pareri acquisiti dalla Società hanno concordemente confermato che le disposizioni di cui sopra risultano illegittime sotto molteplici profili, in quanto, fra l'altro, in contrasto con i principi comunitari di certezza del diritto ("pacta sunt servanda") e del legittimo affidamento, nonché con i principi costituzionali con riguardo, tra gli altri, agli artt. 3 (ragionevolezza), 41 (libertà di impresa) e 43 (divieto di misure espropriative in assenza di utilità generale e senza indennizzo), nonché 102 e 104 (esercizio della funzione giurisdizionale) della Costituzione.

Relativamente all'art. 13 del Decreto Milleproroghe, le suddette questioni di contrasto con l'ordinamento comunitario e costituzionale sono state sollevate dalla Società nei ricorsi presentati avanti il TAR Lazio avverso i provvedimenti attuativi della medesima norma.

Relativamente all'art. 35 del Decreto Milleproroghe, è stata proposta autonoma azione avanti al TAR Lazio per accertare la validità e vigenza degli articoli 8, 9 e 9bis della Convenzione, più ampiamente descritto nel successivo paragrafo.

In funzione degli sviluppi: (i) delle interlocuzioni con il MIT, il MEF e la Presidenza del Consiglio dei Ministri e (ii) del quadro normativo e/o regolamentare, anche avuto riguardo all'eventuale esito dei ricorsi promossi che interessano le norme contenute nel Decreto Milleproroghe,

la Società avrà comunque la facoltà di avvalersi di tutti gli strumenti convenzionali a tutela, come confermato dai pareri resi dai propri consulenti.

Azione di accertamento avanti il TAR Lazio della validità e vigenza degli articoli 8, 9 e 9bis della Convenzione

A seguito della approvazione della legge di conversione del Decreto Milleproroghe, Autostrade per l'Italia ha presentato ricorso avanti il TAR Lazio per l'accertamento - previa disapplicazione dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe o previa rimessione delle questioni interpretative del diritto europeo e delle questioni incidentali di legittimità costituzionale - della validità e vigenza degli artt. 8, 9 e 9bis della Convenzione Unica regolatrice della concessione di Autostrade per l'Italia.
Nel ricorso si chiede al Tribunale di accertare la validità e la vigenza degli art. 8,9 e 9bis, previa disapplicazione dell'art. 35, per contrasto con le norme del Trattato UE (certezza del diritto e del legittimo affidamento), della Carta dei diritti fondamentali dell'UE (diritto della proprietà), nonché con numerose norme costituzionali. In via subordinata rispetto alla istanza di diretta disapplicazione del diritto nazionale contrastante con il diritto UE, nel ricorso si chiede:

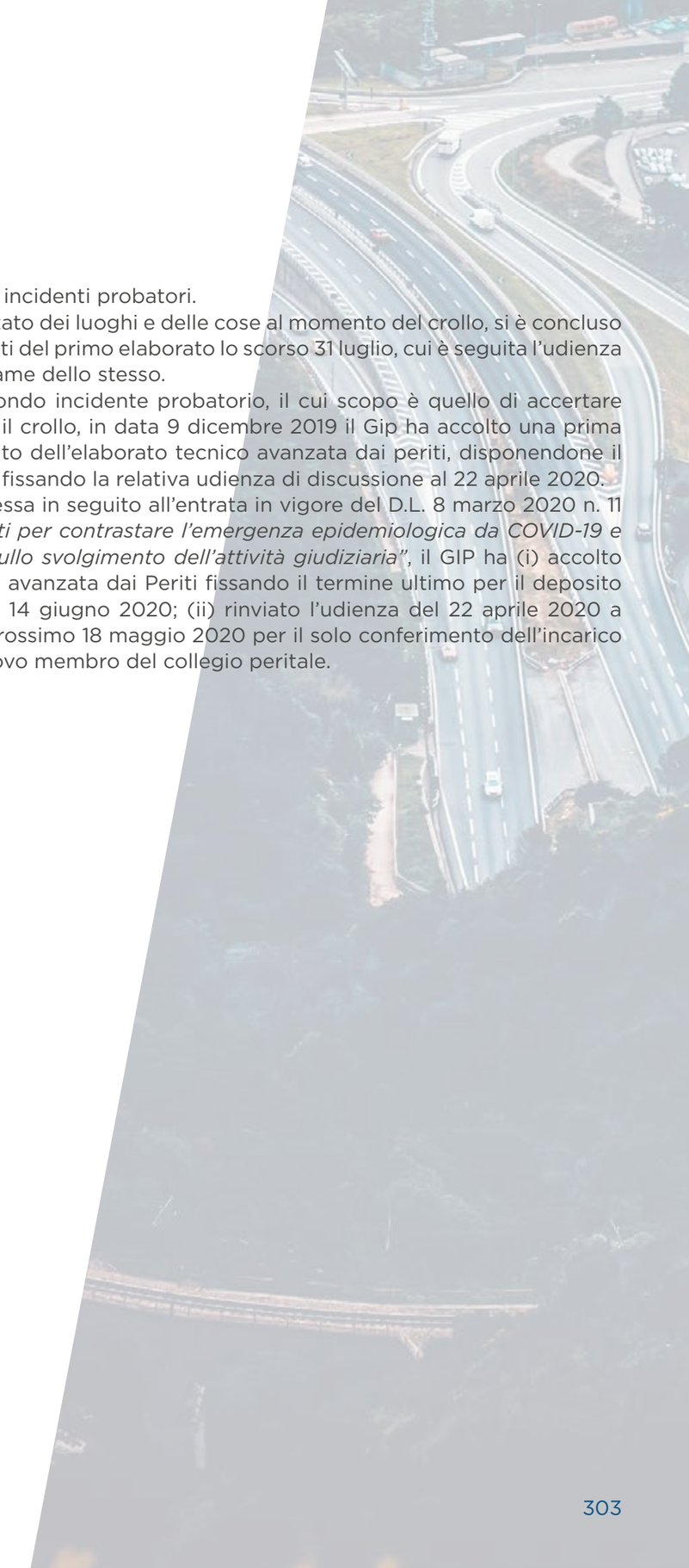
- di rimettere alla Corte di Giustizia dell'UE questione pregiudiziale per stabilire se gli articoli del Trattato UE ostino all'applicazione dell'art. 35.;
- di accertare la validità e vigenza degli art. 8,9 e 9bis, previa sottoposizione di questione di legittimità costituzionale dell'art. 35 con riferimento in particolare all'art. 77 (difetto del requisito di omogeneità), all'art. 3 (certezza del diritto e legittimo affidamento) ed all'art. 43 (diritto e tutela della proprietà).

In data 3 aprile 2020 la Società ha depositato istanza di prelievo del ricorso e di fissazione sollecita dell'udienza di discussione.
Alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria annuale il giudizio è pendente.

Indagine della Procura di Genova

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

Sono stati disposti dal GIP due incidenti probatori.
Il primo, volto ad accertare lo stato dei luoghi e delle cose al momento del crollo, si è concluso con il deposito da parte dei periti del primo elaborato lo scorso 31 luglio, cui è seguita l'udienza del 20 settembre 2019 per l'esame dello stesso.
Avuto, invece, riguardo al secondo incidente probatorio, il cui scopo è quello di accertare le cause che hanno provocato il crollo, in data 9 dicembre 2019 il Gip ha accolto una prima richiesta di proroga del deposito dell'elaborato tecnico avanzata dai periti, disponendone il rinvio al successivo 14 marzo e fissando la relativa udienza di discussione al 22 aprile 2020.
Con successiva ordinanza, emessa in seguito all'entrata in vigore del D.L. 8 marzo 2020 n. 11 *"Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria"*, il GIP ha (i) accolto una nuova richiesta di proroga avanzata dai Periti fissando il termine ultimo per il deposito del loro elaborato al prossimo 14 giugno 2020; (ii) rinviato l'udienza del 22 aprile 2020 a quella già calendarizzata del prossimo 18 maggio 2020 per il solo conferimento dell'incarico e relativo giuramento di un nuovo membro del collegio peritale.



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

Nell'ambito di un secondo procedimento istruito dalla Procura di Genova per una serie di ipotesi di falso in relazione alla materiale predisposizione dei report di sorveglianza aventi ad oggetto alcuni ponti e viadotti della rete di Autostrade per l'Italia, risultano, tra gli altri, indagati quattro dirigenti e un dipendente della stessa Società.
Secondo l'accusa, alcuni report predisposti dai tecnici responsabili dei collaudi, dei controlli e delle progettazioni sarebbero stati redatti impropriamente al fine di far apparire le condizioni manutentive dei viadotti migliori di quelle reali.
I reati contestati sono quelli previsti dagli artt. 81, 110 e 479 c.p. (concorso continuato in "falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici").
Nel mese di settembre 2019, il GIP ha emesso un'ordinanza applicativa di una misura cautelare personale (arresti domiciliari) e di una misura interdittiva (sospensione dall'esercizio dell'attività lavorativa per un periodo di 12 mesi) nei confronti, tra gli altri, di due dei predetti dirigenti di Autostrade per l'Italia.
Avverso le suddette misure, i legali degli indagati hanno proposto riesame, all'esito del quale la misura degli arresti domiciliari è stata sostituita con quella della sospensione dall'esercizio di un pubblico servizio per la durata di un anno ed il divieto di esercitare attività professionale analoga a quella svolta sempre per la durata di un anno, mentre è stata confermata quella interdittiva che, a seguito del successivo rigetto del ricorso per Cassazione, è divenuta esecutiva.
La Società, una volta avuta contezza dei provvedimenti interdittivi, ha tempestivamente avviato nei confronti dei quattro dirigenti indagati un procedimento disciplinare che ha poi portato al licenziamento di tre di questi ed alla sospensione dell'esercizio dell'attività lavorativa per uno.

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

In data 10 dicembre 2019 la Guardia di Finanza di Genova ha effettuato plurimi accessi presso le sedi di Genova e di Roma di Autostrade per l'Italia e di alcune società del Gruppo, al fine di sequestrare documentazione tecnica (i.e., progetti, relazione di calcolo, certificazioni di collaudo) e organizzativa (i.e. ordini di servizio e articolazioni organizzative succedutesi dal 2013 ad oggi) in merito all'installazione e manutenzione di barriere antirumore modello «Integautos». Il nuovo filone di inchiesta vede coinvolti in qualità di indagati quattro dirigenti di Autostrade per l'Italia S.p.A., per i reati di cui agli artt. 110 (concorso di persone nel reato), 81 (reato continuato), 356 (frode nelle pubbliche forniture) e 432 (attentato alla sicurezza dei trasporti) c.p.
Secondo il teorema accusatorio, le predette barriere sarebbero pericolose perché a rischio ribaltamento anche in relazione all'azione del vento e viene altresì paventata una frode nell'ambito del rapporto contrattuale con il Concedente.

Procedimento penale incardinato presso il Tribunale di Roma relativo ad alcuni affidamenti di lavori

In tale procedimento sono coinvolti per i reati di "corruzione per atti contrari ai doveri d'ufficio" ex art. 319 c.p. e "abuso d'ufficio" ex art. 323 c.p., il R.U.P. e il Project Manager Investimenti Esercizio, entrambi dipendenti di Autostrade per l'Italia e destinatari di provvedimenti disciplinari, dei lavori di realizzazione dei caselli autostradali di Firenze Nord, S. Giovanni Valdarno, Rosignano e cavalcavia di Capannori.
All'esito della udienza preliminare, in cui Autostrade per l'Italia, già individuata come persona offesa, si è costituita parte civile nei loro confronti, gli imputati sono stati tutti rinviati a giudizio avanti il Tribunale di Roma con udienza, inizialmente fissata al 1 aprile 2020, che è stata rinviata al 3 luglio 2020, a seguito del D.L. 8 marzo 2020 n. 11 "Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria.

Autorità di Regolazione dei Trasporti – Sistemi tariffari

Il 29 marzo 2019 Autostrade per l'Italia – come pure altre società concessionarie autostradali, tra le quali Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Tangenziale di Napoli e Società Autostrada Tirrenica – ha presentato ricorso al TAR Piemonte avverso la delibera n. 16 del 18 febbraio 2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, contestandone la legittimità per eccesso di potere e incompetenza a stabilire i sistemi tariffari con riferimento alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia, oltreché per violazione dei principi comunitari e costituzionali della certezza del diritto e del legittimo affidamento. Inoltre, la Società ha partecipato alla relativa consultazione nell'ambito della quale ha contestato – svolgendo argomentazioni analoghe a quelle esposte nel ricorso – il perimetro di applicazione del sistema tariffario individuato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nonché ha formulato le proprie osservazioni relativamente agli aspetti economico-finanziari.
Con successiva delibera n. 71 del 19 giugno 2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato di *"approvare..... il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Autostrade per l'Italia S.p.A. ..."*.
Rispetto alla formula attualmente utilizzata per l'adeguamento annuale delle tariffe di ASPI, nella quale l'incremento della tariffa unitaria media applicata è costituito dal 70% dell'inflazione reale, dalla componente "X" investimenti a remunerazione delle opere già oggetto del IV Atto Aggiuntivo alla Convenzione 1997 e dal parametro "K" che remunera le opere definite successivamente al 2007 ($\Delta T = 70\%\Delta P + X\ Investimenti + K$), il nuovo sistema tariffario introdotto dalla Delibera ART 71/2019, ridefinisce la tariffa unitaria media, calcolandola sviluppando tre distinte componenti: di "Gestione", di "Costruzione" e quella relativa ad eventuali "Oneri Integrativi" ($T = T_g, + T_k, + T_{oi}$).

Più dettagliatamente:

a) la "Componente di Gestione" è finalizzata prevalentemente al recupero dei costi operativi di gestione, stimati con riferimento all'anno cosiddetto "base" ed è annualmente rettificata:
(i) dal 100% dell'inflazione programmata;
(ii) dal predetto indicatore di produttività "X" o parametro di efficienza, quest'ultimo stabilito ogni quinquennio regolatorio dall'ART;
(iii) da penalità/premi riguardanti la qualità del servizio;

b) la "Componente di Costruzione" è finalizzata al recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del Capitale Investito Netto afferenti agli asset reversibili) ed è suddivisa in:
(i) subcomponente relativa agli asset reversibili realizzati/in corso di realizzazione (remunerati al tasso interno di rendimento del sistema tariffario previgente per l'applicazione del cosiddetto meccanismo di salvaguardia);
(ii) subcomponente relativa agli asset reversibili da realizzare (remunerati al WACC definito quinquennalmente dall'ART);

c) la "Componente per Oneri Integrativi" remunera infine oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati.

Autostrade per l'Italia ha quindi presentato ricorso per motivi aggiunti avverso la citata delibera 71/2019 per le medesime motivazioni prima indicate.
Anche altre società concessionarie, tra le quali Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Tangenziale di Napoli e Autostrada Tirrenica, hanno presentato ricorso per motivi aggiunti avverso le specifiche delibere assunte nei loro confronti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. I ricorsi sono tuttora pendenti.

Adeguamenti tariffari 2019

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e del Ministro dell'Economia e delle Finanze (MEF) del 31 dicembre 2018, è stato determinato l'incremento tariffario da applicare sulla rete di Autostrade per l'Italia nella misura dello 0,81% (in luogo dello 0,87% richiesto dalla Società), differendone l'applicazione a decorrere dal 1° luglio 2019, salve diverse determinazioni tra Autostrade per l'Italia e il Concedente. Tale differimento è stato disposto in ragione della disponibilità rappresentata da Autostrade per l'Italia di sterilizzare per un periodo di sei mesi l'incremento tariffario netto all'utente.
L'incremento riconosciuto dello 0,81% tiene conto del recupero – in misura pari allo 0,43% – della percentuale di incremento applicato nel 2018 relativa agli sconti ai pendolari in base al protocollo d'intesa tra MIT, l'AISCAT e le concessionarie.
La disponibilità di sterilizzare l'incremento tariffario è stata rappresentata da Autostrade per l'Italia sul presupposto di attivare tavoli tecnici per la risoluzione delle tematiche rilevanti pendenti. A tal riguardo il Concedente, con lettera del 31 dicembre 2018, ha comunicato che in breve tempo avrebbe fissato specifiche riunioni.
Relativamente all'incremento tariffario non riconosciuto rispetto alla richiesta, pari allo 0,06%, afferente alla componente X investimenti, Autostrade per l'Italia si è riservata di produrre documentazione integrativa finalizzata al residuo riconoscimento.
Successivamente, all'esito di ulteriori interlocuzioni tra Autostrade per l'Italia e il MIT e a seguito di specifiche richieste del Concedente, la Società ha manifestato nel corso del 2019, e quindi attuato, il prolungamento temporaneo della sospensione tariffaria, mantenendo dunque invariata la tariffa all'utente, fino al 31 dicembre 2019.
A fronte della richiesta del Concedente del 19 dicembre 2019 di prorogare ulteriormente la sospensione dell'incremento tariffario 2019, Autostrade per l'Italia ha rappresentato, con lettera del 27 dicembre 2019, la propria disponibilità a prorogare ulteriormente la sospensione, fermo rimanendo il suo diritto ad applicarlo in qualsiasi momento ed a suo insindacabile giudizio. Tale disponibilità è stata manifestata sul presupposto di inquadrare la richiesta del Concedente nell'ambito delle interlocuzioni in corso finalizzate all'individuazione di una soluzione negoziale del procedimento di contestazione di grave inadempimento avviato dal Concedente in data 16 agosto 2018 e ribadendo che la sospensione rappresenta una iniziativa volontaria della Società, non ancorata ad alcun obbligo di legge o convenzionale.
Allo stato, anche tenuto conto della situazione di crisi che si è venuta a determinare per il Paese a seguito della diffusione del virus COVID19, Autostrade per l'Italia ha disposto il prolungamento della sospensione dell'applicazione dell'incremento tariffario del 2019 fino al 30 giugno 2020. Con decreti del MIT e del MEF del 31 dicembre 2018 sono stati disposti per le altre società concessionarie i seguenti incrementi tariffari nel 2019:

a) per la Società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (RAV), nella misura del 6,32%, confermando la proposta di adeguamento avanzata dalla Società. Il Decreto dà atto che RAV con nota del 27 dicembre 2018, nel riscontrare l'istanza del Concedente, ha comunicato la propria disponibilità a sterilizzare gli effetti della variazione tariffaria con decorrenza 1° gennaio 2019 per i residenti/pendolari valdostani dotati di Telepass e aderenti all'iniziativa;

b) per la Società Tangenziale di Napoli, nella misura dell'1,82%, a fronte della richiesta presentata pari all'1,21%. La Società, pur avendo avuto un riconoscimento tariffario superiore alla richiesta, ha presentato ricorso verso il mancato riconoscimento di alcuni investimenti effettuati;

c) per la Società Autostrada Tirrenica, a fronte della richiesta presentata pari al 36,41%, tenuto conto del differenziale tra quanto richiesto dalla società e quanto riconosciuto dal Concedente per gli anni 2014-2018, nella misura pari allo zero per cento, in considerazione della sussistenza della procedura di infrazione n. 2014/4011 della Commissione Europea nei confronti dello Stato Italiano vertente sulla proroga della concessione. La società ha presentato ricorso avverso il decreto di cui sopra;

d) per la Società Autostrade Meridionali, a fronte della richiesta presentata pari 1,20%, nella misura pari a zero per cento, tenuto conto della scadenza della concessione. La società ha presentato ricorso avverso il decreto di cui sopra.

Per la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, che ha un diverso regime convenzionale basato su un accordo bilaterale Italia-Francia, è stato applicato l'incremento pari all'1,78%, risultante dalla media aritmetica dell'inflazione registrata in Italia (1,57%) e in Francia (1,98%), oltre allo 0,95% legato all'incremento straordinario per il Frejus e applicato anche alla Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco.

Adeguamenti tariffari 2020

Relativamente all'incremento tariffario con decorrenza 1 gennaio 2020, con provvedimento del 31 dicembre 2019, il Concedente ha comunicato ad Autostrade per l'Italia che, *"esaminato l'esito dell'istruttoria"* relativa alla richiesta di adeguamento tariffario per il 2020 "ed in considerazione di quanto disposto dall'art.13 del Decreto Legge *"Milleproroghe"* del 31 dicembre2019, *"l'adeguamento tariffario da applicare con decorrenza 1 gennaio 2020 è pari allo 0 per cento"*.
Inoltre - tenuto conto della disponibilità rappresentata da Autostrade per l'Italia con la lettera del 27 dicembre 2019 di prorogare ulteriormente l'iniziativa di sospensione tariffaria per l'anno 2019, fermo il suo diritto di applicare l'incremento in qualsiasi momento ed a suo insindacabile giudizio – il Concedente, con il provvedimento di cui sopra, ha comunicato la non applicazione anche dell'incremento tariffario relativo al 2019.
Relativamente alle disposizioni del D.L. Milleproroghe, tra cui il citato art. 13, ed ai relativi effetti si rinvia allo specifico paragrafo riportato nella presente sezione.
La richiesta di incremento tariffario per l'anno 2020, presentata da Autostrade per l'Italia in data 15 ottobre 2019, era pari all'1,21% (0,84% corrispondente al 70% dell'inflazione e 0,37% per la componente X investimenti) che il Concedente, all'esito dell'istruttoria svolta, ha ridotto dello 0,02% per costi non ammessi relativi agli investimenti, determinando l'incremento complessivo nella misura dell'1,19%.
Autostrade per l'Italia ha presentato ricorso al TAR del Lazio avverso il suddetto provvedimento di sospensione tariffaria del Concedente, contestandone la legittimità sotto molteplici motivi, eccependo in particolare che il provvedimento del Concedente:

- è stato adottato in difformità alla Convenzione e al Decreto Legge 355/2003 e s.m. che prevedono espressamente, per la determinazione degli adeguamenti tariffari annui, l'adozione di un decreto a firma del MIT di concerto con il MEF;
- è contraddittorio rispetto all'esito dell'istruttoria svolta dal Concedente stesso – acquisita in sede di accesso svolto dalla Società – che ha riconosciuto l'incremento tariffario nella misura dell'1,19%;
- modifica, in esecuzione dell'art. 13 del D.L. Milleproroghe, unilateralmente e coattivamente la disciplina regolatoria e contrattuale in contrasto con i principi costituzionali e comunitari della certezza del diritto e del legittimo affidamento.

Nel ricorso vengono sollevate, con riferimento all'art. 13, sia questioni di legittimità costituzionale, con particolare riguardo all'art. 77 della Costituzione (difetto del requisito di omogeneità, sia sotto il profilo contenutistico che finalistico), agli artt. 102 e 104 (interferenza legislativa su fattispecie oggetto di contenzioso pendente), nonché alle norme costituzionali poste a tutela dei richiamati principi del legittimo affidamento e certezza del diritto, sia questioni di contrasto con la normativa comunitaria anch'essa a tutela del principio *pacta sunt servanda*.
Con riferimento alle altre società concessionarie del Gruppo, con provvedimenti di pari data 31 dicembre 2019, il Concedente ha comunicato alle Società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Tangenziale di Napoli e Autostrada Tirrenica, che, in considerazione di quanto disposto dall'art.13 del Decreto Legge "Milleproroghe" del 31 dicembre 2019, *"l'adeguamento tariffario da applicare con decorrenza 1 gennaio 2020 è pari allo 0 per cento"*. Si precisa che, sulla base delle convenzioni vigenti la Società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta aveva presentato una proposta di incremento tariffario del 6,51%, Tangenziale di Napoli dell'1,33%% e Autostrada Tirrenica del 41,03%, tenuto conto del differenziale tra quanto richiesto dalla società e quanto riconosciuto dal Concedente per gli anni 2014-2019. Tutte le società di cui sopra hanno presentato ricorso per l'annullamento dei relativi provvedimenti del Concedente per profili analoghi al ricorso proposto da Autostrade per l'Italia.
Per la società Autostrade Meridionali, che aveva presentato una proposta di incremento del 2,41% tenuto conto del mancato riconoscimento per l'anno 2019, il Concedente, con nota del 31 dicembre 2019, ha trasmesso il decreto assunto in pari data dal MIT e dal MEF che ha disposto che l'incremento è pari allo 0%, tenuto conto che il PEF transitorio – che disciplina il rapporto per il periodo successivo alla scadenza della Convenzione come fissata convenzionalmente al 2012 – non è stato ancora approvato. Anche Autostrade Meridionali ha presentato ricorso avverso il suddetto decreto.
Per la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, che ha un diverso regime convenzionale basato su un accordo bilaterale Italia-Francia, è stato applicato l'incremento pari all'1,54%, corrispondente alla somma tra lo 0,59% (corrispondente alla inflazione media registrata in Italia e in Francia nel periodo 1 settembre 2018 agosto – 31 agosto 2019) e l'ulteriore incremento straordinario dello 0,95% derivante dal principio del parallelismo degli aumenti da accordarsi ai trafori del Frejus e del Monte Bianco richiesto dal Frejus e applicabile anche alla Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, per il quale dovrà essere definita la destinazione dei maggiori introiti.

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

In data 15 giugno 2018 Autostrade per l'Italia ha presentato la proposta di aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario, che il Concedente nonostante i vari solleciti, non ha approvato adducendo, tra l'altro, con nota del 4 dicembre 2018, la sopravvenienza delle competenze regolatorie attribuite all'Autorità di Regolazione dei Trasporti dal DL 109/2018.
In relazione a tale comportamento del Concedente, Autostrade per l'Italia ha introdotto:

- con ricorso Straordinario al Capo dello Stato notificato in data 24 marzo 2019, un giudizio

volto all'annullamento del provvedimento del 4 dicembre 2018, con cui il Concedente, prendendo spunto dalla ritenuta modifica del contesto regolatorio, ha determinato nei fatti un arresto sine die del procedimento di approvazione dell'aggiornamento del paino economico finanziario;

- con ricorso, notificato il 14 giugno 2019 davanti al TAR Lazio, un giudizio per l'accertamento dell'illegittimità del silenzio serbato dal Concedente sulla proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia per il periodo regolatorio 2018-2022.

In relazione a tale ultimo giudizio è intervenuta la sentenza del TAR Lazio del 2 dicembre 2019 che ha accolto il ricorso presentato da Autostrade per l'Italia, dichiarando l'obbligo del Concedente di adottare un provvedimento espresso entro 30 giorni.
Tale sentenza è stata impugnata dall'Avvocatura dello Stato al Consiglio di Stato.
Il Concedente, con successiva lettera del 3 gennaio 2020, ha comunicato ad Autostrade per l'Italia, anche in ottemperanza alla sentenza del TAR di cui sopra, che la proposta di aggiornamento di piano finanziario presentata il 15 giugno 2018 *"non è accoglibile"*. Ciò in quanto, a dire del Concedente: (i) la proposta presentata non recepirebbe la delibera 71/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti; (ii) l'applicazione del nuovo regime introdotto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti rappresenterebbe elemento qualificante ed imprescindibile del rapporto concessorio; (iii) l'art. 13 del D.L Milleproroghe disporrebbe che entro il 30 marzo 2020 i concessionari debbano presentare le nuove proposte di aggiornamento del piano finanziario basate sulle delibere dell'ART annullando quelle già presentate.
Autostrade per l'Italia ha presentato ricorso al TAR del Lazio, contestando, sotto molteplici motivi, la legittimità del provvedimento assunto dal Concedente con la lettera del 3 gennaio 2020 di cui sopra, anche per illegittimità costituzionale e comunitaria del suo presupposto normativo e cioè l'art.13 del Decreto Legge, richiedendone la disapplicazione e in subordine la rimessione della questione pregiudiziale alla Corte di Giustizia per manifesta violazione dei principi comunitari, ovvero alla Corte Costituzionale per manifesta violazione dei principi costituzionali. Il giudizio è in corso.
Successivamente, il Concedente, con nota del 20 marzo 2020, inviata a tutte le concessionarie autostradali, invocando l'art. 103 del decreto legge 17 marzo 2020 che nell'ambito delle misure adottate per fronteggiare l'emergenza derivante dalla diffusione del virus Covid-19 *"ha stabilito la sospensione dei termini nei procedimenti amministrativi ed ha regolato gli effetti degli atti amministrativi in scadenza"* ha comunicato, in ordine all'applicazione dell'art. 13 del DL. 162/2019 che *"il termine del 30 marzo p.v. per la presentazione dei piani economico finanziari deve ritenersi automaticamente posticipato in conformità a quanto previsto dalla sopracitata norma"*.
Relativamente alle disposizioni del D.L. Milleproroghe, tra cui il citato art. 13, ed ai relativi effetti si rinvia allo specifico paragrafo riportato nella presente sezione.

Convenzione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Anas/Autostrade per l'Italia relativa al Nodo di Casalecchio

In esecuzione di quanto disposto con il II° atto aggiuntivo alla Convenzione Unica stipulato in data 22 febbraio 2018 – con il quale è stato inserito il Nodo stradale di Casalecchio, stralcio Nord, tra gli impegni di investimento di Autostrade per l'Italia – in data 18 luglio 2019 è stato comunicato dal Concedente il perfezionamento della sottoscrizione della Convenzione tra il Concedente, l'ANAS ed Autostrade per l'Italia, che disciplina le modalità di corresponsione da parte di quest'ultima ad ANAS dell'importo massimo di circa Euro 155 milioni per la realizzazione del Nodo stradale di Casalecchio stralcio Nord. Tale importo sarà remunerato mediante K della formula di adeguamento tariffario.

Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna

Con riferimento all'accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna, sottoscritto in data 15 aprile 2016 da Autostrade per l'Italia, dal MIT, dalla Regione Emilia-Romagna, dalla Città metropolitana di Bologna e dal Comune di Bologna, a seguito delle interlocuzioni intercorse e degli approfondimenti progettuali voluti dal Ministero è stata individuata e condivisa una soluzione evoluta che è stata recepita nell'atto aggiuntivo all'accordo del 15 aprile 2016 sottoscritto in data 6 novembre 2019.

Normativa in materia di appalti e concessioni

Con legge n. 55 del 14 giugno 2019 è stato prorogato al 31 dicembre 2020 il termine di scadenza del periodo transitorio di adeguamento alla nuova disciplina di cui all'art. 177 del decreto legislativo n. 50/2016 che prevede l'obbligo per i concessionari autostradali in essere di affidare a terzi tramite gara il 60% dei lavori servizi e forniture. In relazione al contenzioso instaurato sulla illegittimità delle Linee Guida interpretative dell'art. 177, in data 27 giugno e 3 luglio 2019 il TAR Lazio ha dichiarato inammissibili i ricorsi presentati da AISCAT e dalle società concessionarie, tra le quali Autostrade per l'Italia, per difetto del requisito di immediata lesività del loro contenuto. La sentenza è stataimpugnata al Consiglio di Stato ed il giudizio è tuttora pendente.

Concessione dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno

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

In relazione alla gara bandita nel 2012 dal MIT per l'affidamento della nuova concessione della A3 Napoli - Pompei - Salerno, a seguito del contenzioso definito dinanzi al Consiglio di Stato che ha confermato la legittimità dell'esclusione di entrambi i concorrenti, con nota del 9 luglio 2019 il Ministero ha comunicato ad Autostrade Meridionali che – ai fini del prosieguo dell'iter procedurale finalizzato all'affidamento della concessione – intendeva ricorrere alla procedura di gara negoziata ai sensi dell'art. 59, comma 2, lettera b) e comma 2-bis del D.Lgs. n. 50/2016 (Codice degli Appalti).
All'esito dell'iter di valutazione delle offerte presentate sia da Autostrade Meridionali che dal Consorzio SIS, in data 4 febbraio 2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato che l'affidamento in concessione dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno è stato in via provvisoria aggiudicato con decreto direttoriale n. 23 del 4 febbraio 2020, al Consorzio Stabile SIS.
Il Ministero ha, peraltro, precisato che "la disposta aggiudicazione diverrà efficace, ai sensi dell'art. 32, comma 7, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e ss.mm.ii., una volta

effettuate le verifiche del possesso dei requisiti di legge in capo all'aggiudicatario, nonché, al recepimento, da parte dell'Aggiudicatario stesso, delle eventuali prescrizioni che i servizi della Commissione Europea effettueranno ai sensi dell'art. 7-nonies della Direttiva 1999/62/CE e ss.mm.ii.
In data 3 marzo 2020 Autostrade Meridionali ha presentato ricorso al TAR Campania avverso il provvedimento di aggiudicazione in favore del Consorzio SIS della procedura di gara chiedendone l'annullamento previa sospensione dell'atto. All'udienza del 25 marzo 2020 il giudice non ha concesso la sospensione cautelare richiesta da Autostrade Meridionali ed ha fissato la discussione della fase cautelare in sede collegiale all'udienza del 22 aprile 2020, all'esito della quale - preso atto della avvenuta presentazione del ricorso incidentale da parte di SIS - che ha chiesto l'esclusione della nostra offerta - ha disposto lo spostamento dell'udienza collegiale in sede cautelare al 13 maggio 2020.

Adozione del piano di economico finanziario di riequilibrio di Autostrade Meridionali

Nell'ambito del contenzioso promosso da Autostrade Meridionali in relazione alla mancata adozione di un piano finanziario per il periodo successivo alla scadenza della concessione, il Consiglio di Stato, con sentenza pubblicata il 30 novembre 2016, ha accolto le ragioni della Società secondo cui l'Amministrazione è tenuta ad adottare un Piano Economico Finanziario di riequilibrio.
Successivamente, in assenza di adozione di un provvedimento di approvazione delle proposte di piano economico finanziario inviate da Autostrade Meridionali al Concedente (da ultimo in data 24 maggio 2019), la Società ha proposto in data 25 ottobre 2019 un nuovo ricorso al TAR Campania per l'accertamento della illegittimità del silenzio serbato dal Ministero sull'istanza di un Piano Economico Finanziario per il periodo 2013-2022.
In tale contesto, in data 30 ottobre 2019 è stata pubblicata la Delibera CIPE n. 38/2019 che ha stabilito la disciplina per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario.
Con successiva lettera del 13 novembre 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiesto ad Autostrade Meridionali di predisporre e trasmettere entro il 25 novembre 2019 un apposito Piano Economico Finanziario transitorio, relativo al periodo 1 ottobre 2013 fino al subentro del nuovo concessionario della A3 Napoli - Salerno, nel rispetto dei criteri stabiliti dalla precitata Delibera CIPE 38/2019.
Quest'ultima introduce una modalità di calcolo della remunerazione del Capitale Investito Netto (CIN), nonché dell'eventuale squilibrio tra ricavi e costi ammessi, nuova e penalizzante per Autostrade Meridionali, non già prevista da alcun precedente atto normativo o regolamentare ed altresì applicabile in modo retroattivo ai rapporti concessori già scaduti.
Autostrade Meridionali, nel contestare i contenuti della delibera, richiamando la disciplina di cui alla Convenzione Unica, con nota inviata al Concedente in data 22 novembre 2019 ha trasmesso il piano economico finanziario per il periodo 2013-2022, redatto nel rispetto dei criteri stabiliti dalla precedente delibera CIPE n. 37/2007 e coerenti con la Convenzione Unica stipulata nel luglio 2009.
Autostrade Meridionali, con successivo ricorso per motivi aggiunti, depositato il 31 dicembre 2019 presso il TAR Campania, ha chiesto l'annullamento del citato provvedimento del Concedente del 13 novembre 2019 e della delibera CIPE in argomento. Attualmente il giudizio pende dinanzi il TAR Lazio dove la società ha riassunto il giudizio inizialmente proposto al TAR Campania dichiaratosi incompetente con ordinanza pubblicata il 29 gennaio 2020. Si è in attesa della discussione dell'udienza cautelare ai fini della fissazione a breve del merito del ricorso.
A fronte di quanto descritto, Autostrade Meridionali ritiene che non vi siano i presupposti per rilevare contabilmente gli effetti della recente Delibera CIPE 38/2019 ciò anche in considerazione che la stessa ha promosso il già citato ricorso al fine di impugnare la nota del MIT e richiedere l'annullamento della stessa delibera.
Si precisa, tuttavia, che qualora tale delibera dovesse essere resa operativa nei confronti della Società con effetto retroattivo al 1 gennaio 2013, ciò avrebbe effetti significativi sulla situazione economica e finanziaria della società Autostrade Meridionali.

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

Con sentenza del 18 settembre 2019 la Corte di Giustizia ha definito il giudizio promosso dalla Commissione Europea che aveva contestato la proroga dal 2028 al 2046, accordata alla Società Autostrada Tirrenica con la Convenzione Unica sottoscritta in data 11 marzo 2009. In particolare la Corte di Giustizia ha respinto il ricorso della Commissione Europea laddove veniva contestata la legittimità della proroga della concessione di SAT relativa alle tratte Cecina - Grosseto e Grosseto - Civitavecchia dell'autostrada A12, confermando quindi la legittimità della proroga al 2046 per tali tratte. La Corte ha invece accolto il ricorso limitatamente alla tratta Cecina-Livorno, la cui scadenza è stata riportata al 2028.
In passato SAT aveva manifestato al MIT la disponibilità a individuare soluzioni condivise che potessero sostenere gli investimenti di interesse collettivo, sviluppando possibili ipotesi di interventi e definendo periodi di concessione tali da trovare un propositivo componimento della questione. Anche alla luce del chiarimento della Corte di Giustizia, SAT ha rinnovato al Ministero la propria disponibilità a trovare una soluzione condivisa.
Successivamente, la legge n. 8 del 28 febbraio 2020, di conversione del c.d. Decreto Milleproroghe, ha introdotto l'art. 1-ter (all'art. 35 del decreto Milleproroghe relativo alle disposizioni in materia di concessioni autostradali) con il quale, da un lato, è stato abrogato l'art. 9 della legge 531 del 1982 che autorizzava SAT a realizzare l'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia, dall'altro, è stato previsto, sulla base della convenzione vigente, esclusivamente la gestione da parte di SAT fino al 31 ottobre 2028 delle tratte autostradali dell'A12 già aperte al traffico (Livorno-Grosseto-Civitavecchia), nonché la revisione con il MIT della convenzione vigente tenendo conto delle normativa in materia di contratti pubblici e in conformità alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
In particolare l'art. 1-ter stabilisce che "L'articolo 9 della legge 12 agosto 1982, n. 531, è abrogato. Conseguentemente, fino al 31 ottobre 2028, la Società Autostrada tirrenica Spa, in forza della convenzione unica stipulata in data 11 marzo 2009, provvede esclusivamente alla gestione delle sole tratte autostradali relative al collegamento autostradale A12 Livorno-Grosseto-Civitavecchia, aperte al traffico alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Società Autostrada tirrenica Spa procedono alla revisione della predetta convenzione unica tenendo conto delle vigenti disposizioni in materia di contratti pubblici nonché di quanto disposto dal primo periodo del presente comma, in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".
Allo stato non è stata modificata la data di scadenza contenuta nella Convenzione Unica che risulta ad oggi essere fissata al 31 dicembre 2046.

Contenziosi relativi al Decreto MIT-MISE del 7 agosto 2015 e a procedure competitive servizi oil e ristoro in area di servizio

Con riferimento ai ricorsi amministrativi promossi dinanzi al Tar Lazio aventi ad oggetto l'impugnativa del decreto interministeriale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero dello Sviluppo Economico del 7 agosto 2015 e di procedure competitive, promossi da alcune compagnie petrolifere e da alcuni gestori delle aree di servizio, sono ancora pendenti due ricorsi:

a) il primo promosso dai gestori dell'area di servizio Agogna Est, in merito al quale il Tar Lazio ha disposto la cancellazione dal ruolo; l'eventuale fissazione dell'udienza di discussione avrebbe dovuto essere richiesta dal ricorrente entro il termine massimo di un anno dalla data di cancellazione della causa;

b) il secondo promosso dal gestore dell'area di servizio Aglio Ovest per la riforma della sentenza del Tar Lazio n. 9779 del 15 settembre 2016 con la quale il ricorso del gestore era stato dichiarato inammissibile; per tale procedimento si resta in attesa di fissazione dell'udienza di merito.

Ai contenziosi di cui sopra si aggiungono, per completezza, cinque ricorsi promossi da gestori di singole Aree di servizio, aventi ad oggetto l'annullamento del suddetto Decreto MIT-MISE, nonché un ricorso promosso da associazioni di categoria dei gestori; in merito a tali procedimenti i ricorrenti non hanno ancora chiesto la fissazione dell'udienza di merito.

Con riferimento ai ricorsi amministrativi relativi alle procedure competitive per l'affidamento dei servizi oil e ristoro presso le aree di servizio, è stato presentato un ricorso con sospensiva da parte di Tamoil Italia S.p.A. – risultato seconda in graduatoria – in relazione alla procedura di affidamento del servizio oil presso l'area di servizio Novate Nord. La sospensiva è stata accolta dal TAR Lombardia e il 4 aprile 2019 si è tenuta l'udienza di discussione. È quindi intervenuta sentenza di merito che ha accolto il ricorso annullando il provvedimento impugnato. Avverso tale sentenza ha proposto appello EG Italia S.p.a., prima in graduatoria, chiedendo l'annullamento della sentenza TAR, previa sospensiva. Autostrade per l'Italia si è ritualmente costituita nel procedimento instaurato, al pari di Tamoil, che ha proposto appello incidentale. In sede di udienza cautelare, l'appellante ha formulato istanza di abbinamento al merito, che il Collegio ha accolto, fissando l'udienza per la discussione al 23 aprile 2020; a valle di tale udienza, il Giudice adito ha trattenuto la causa in decisione. Nel frattempo, il servizio è esercitato in regime di proroga dalla stessa EG Italia, precedente affidatario.

Sinistro del 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga dell'autostrada A16 Napoli-Canosa

Processo penale

In relazione all'incidente stradale occorso il 28 luglio 2013 all'altezza del Viadotto Acqualonga ad un pullman che percorreva l'A/16 Napoli/Canosa, si è concluso il giudizio di primo grado avanti al Tribunale monocratico di Avellino a carico di 12 dirigenti, ex dirigenti e dipendenti di Autostrade per l'Italia per i reati di cooperazione colposa in omicidio colposo plurimo e disastro colposo innominato.

Più nello specifico, all'udienza dell'11 gennaio 2019, il Giudice ha disposto l'assoluzione di coloro che all'epoca dei fatti ricoprivano il ruolo di Amministratore Delegato, Condirettore Generale Operations & Maintenance, Responsabile della Struttura "Pavimentazioni e Barriere di Sicurezza", Responsabile dell'Unità Operativa "Barriere di Sicurezza, Laboratori & RD" di Autostrade per l'Italia e dei due Coordinatori del Centro Esercizio del VI Tronco di Cassino ai sensi dell'art. 530, co. 1, c.p.p., *"per non aver commesso il fatto"* e la condanna dei Direttori e dei Responsabili dell'Area Esercizio del VI Tronco di Cassino succedutisi nel tempo.

Avverso detta sentenza la locale Procura e i difensori degli imputati condannati hanno proposto appello, la cui prima udienza di trattazione, inizialmente prevista per il 24 marzo 2020, è stata rinviata al 1° ottobre 2020, a seguito del D.L. 8 marzo 2020 n. 11 recante *"Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria"*.

Processo civile

In aggiunta al processo penale, sono state promosse dagli aventi diritto non costituiti parte civile nel giudizio penale alcune azioni civili tutte rivolte all'ottenimento del risarcimento danni poi oggetto di riunione da parte del Tribunale civile di Avellino.

Il legale di Autostrade per l'Italia ha provveduto ad impugnare la sentenza con cui il Tribunale di Avellino aveva dichiarato la responsabilità concorrente e paritaria (50% ciascuno) in capo ad Autostrade per l'Italia e al sig. Gennaro Lametta, titolare dell'agenzia che aveva noleggiato il bus assicurato con la compagnia Reale Mutua. Con ogni probabilità il giudizio sarà riunito con quello proposto dal sig. Lametta, che ha parimenti impugnato la sentenza di condanna al risarcimento.

La prima udienza di trattazione prevista già prevista per il 17 marzo 2020 è stata rinviata al 20 ottobre 2020 a seguito del citato D.L. 8 marzo 2020 n. 11.

Indagine della Procura di Avellino sugli ancoranti delle barriere New Jersey installate su 12 viadotti dell'A16

In data 2 maggio 2019, è stato notificato un avviso di garanzia a carico di 3 dirigenti di Autostrade per l'Italia, per il reato previsto dagli artt. 110 e 434 c.p. (*«crollo di costruzioni o altri disastri dolosi»*) con contestuale decreto di sequestro preventivo disposto dal Gip di Avellino delle barriere *New Jersey bordo ponte* installate su 12 viadotti dell'A16 le cui modifiche al sistema di ancoraggio, intervenute successivamente all'incidente del luglio 2013 avvenuto sul viadotto Acqualonga, inficerebbero, secondo i consulenti tecnici della locale Procura della Repubblica, la capacita di contenimento complessiva delle stesse barriere.

Dal mese di luglio 2019, le Direzioni di Tronco hanno ritenuto di avviare, su base volontaria, una campagna di verifiche integrative su tutta la rete, ad eccezione dei viadotti della A16 già in sequestro, finalizzata a sottoporre a specifici approfondimenti tecnici il sistema di ancoraggio delle barriere di sicurezza ivi installate i cui esiti hanno, poi, evidenziato un quadro rassicurante sul complessivo funzionamento delle stesse barriere.

Successivamente, tra il settembre ed il novembre 2019, il GIP di Avellino ha disposto ulteriori sequestri preventivi delle barriere N. J. bordo ponte installate su alcuni viadotti dell'A14,dell'A16 e dell'A1, mentre la locale Procura ha iscritto nel registro degli indagati anche l'attuale Direttore del VII Tronco di Pescara, il suo predecessore ed i tre Direttori del V Tronco succedutisi dal 2014 ad oggi.

Autostrade per l'Italia ha così ritenuto di anticipare gli interventi del già previsto piano di riqualifica delle barriere N. J. bordo ponte dell'intera rete a quei dispositivi dell'A14 A16 e A1 in sequestro sottoponendo all'esame del competente Ufficio Ispettivo del MIT la relativa progettazione e il cronoprogramma dei lavori per una opportuna validazione.

Conseguentemente sono state presentate alla Procura di Avellino una serie di istanze di dissequestro provvisorio delle barriere, successivamente accolte dall'Autorità Giudiziaria, finalizzate all'attuazione del cronoprogramma degli interventi di riqualifica delle barriere secondo le modalità e le tempistiche già condivise con l'Ufficio Ispettivo del MIT.

Le indagini sono ancora in pieno corso.

Indagine della Procura di Prato sull'infortunio mortale di un operaio di Pavimental

A seguito dell'infortunio mortale occorso, in data 27 agosto 2014, ad un operaio di Pavimental – società cui erano stati affidati in appalto da Autostrade per l'Italia i lavori per l'ampliamento di una tratta di corsia dell'A1 – durante lo svolgimento di alcuni lavori all'interno del cantiere, è stato incardinato presso la Procura di Prato un procedimento penale a carico, tra gli altri, del R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) di Autostrade per l'Italia, per l'ipotesi di omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme in materia di salute e sicurezza del lavoro.

La fase dibattimentale è in pieno corso; l'udienza calendarizzata il 5.05.2020 per l'esame dei testi citati dal PM, è stata rinviata ad altra data per l'entrata in vigore dell'art. 36 del D.L. 8 aprile n. 23 recante *"Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali"*, che ha disposto l'ulteriore sospensione delle udienze penali sino all'11 maggio 2020.

Richiesta di risarcimento dal Ministero dell'Ambiente

Il procedimento penale incardinato avanti il Tribunale di Firenze per presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico (reati previsti e puniti dall'art. 260 «traffico organizzato di rifiuti» in relazione all'art. 186, comma 5 «utilizzo delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti anziché come rifiuti» del Testo Unico Ambientale ("TUA") n. 152/06; 256 comma 1, lett. a) e b) «gestione non autorizzata di rifiuti» e terzo comma «discarica abusiva» del TUA), si è concluso in primo grado con l'assoluzione del Condirettore Generale Sviluppo Rete e del Project Manager di Autostrade per l'Italia con la formula piena «perché il fatto non sussiste».
Avverso la suddetta sentenza la Procura di Firenze ha presentato ricorso c.d. "per saltum" innanzi la Corte di Cassazione che sarà trattato all'udienza fissata per il prossimo 9 giugno 2020.

Indagine della Procura di Ancona sulla caduta del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 Bologna-Taranto

A seguito della caduta, avvenuta in data 9 marzo 2017, del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 al km 235+794, che ha causato la morte del conducente e di un passeggero di un autoveicolo e il ferimento di tre operai di una ditta subappaltatrice della Pavimental S.p.A., cui Autostrade per l'Italia aveva in precedenza affidato l'esecuzione dei lavori di ampliamento della terza corsia lungo l'A14 Bologna-Bari-Taranto nel tratto Rimini Nord–Porto Sant'Elpidio, è stato incardinato un procedimento penale per i reati previsti e puniti dagli artt. 113, 434, co. 2 e 449 c.p. ("cooperazione in crollo colposo"), 113 e 589, ultimo comma c.p. ("cooperazione in omicidio colposo plurimo"), 113 e 589-bis, co. 1 e ultimo, c.p. ("cooperazione in omicidio stradale"), a carico del Committente, dei 3 RUP succedutisi nel tempo, del Direttore e del Responsabile Esercizio del VII Tronco di Pescara e del Responsabile della Struttura "Gestione Gare e Appalti" di Autostrade per l'Italia S.p.A., nonché a carico della Società ai sensi all'art. 25-septies del D. Lgs. n. 231/2001 ("omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro").

In data 7 ottobre 2019 il GIP ha emesso il decreto di archiviazione per 4 dirigenti di Autostrade per l'Italia: il Committente, il Direttore e il Responsabile Esercizio del VII Tronco di Pescara e il Responsabile della Struttura "Gestione Gare e Appalti".

Il procedimento penale in esame è quindi proseguito a carico esclusivamente dei 3 RUP di ASPI e della stessa Società ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001.

Nel corso della prima udienza preliminare tenutasi il 9 dicembre u.s. il GUP ha calendarizzato la prossima udienza per il 23 aprile 2020, anche al fine di definire le questioni preliminari sulla costituzione delle parti civili ed iniziare le rispettive discussioni.

Nel corso dell'udienza preliminare tenutasi il 9 dicembre u.s. le parti si sono costituite e il GUP ha calendarizzato l'udienza del 23 aprile 2020, anche al fine di definire le questioni preliminari legate alla costituzione delle parti civili ed iniziare le rispettive discussioni.

In seguito all'entrata in vigore del D.L. 8 marzo 2020 n. 11 *"Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziari"*, l'udienza è stata rinviata al prossimo 15 ottobre 2020.

Procedimenti Autostrade per l'Italia c/Craft S.r.l.
Nuovo procedimento dinanzi alla Corte di Cassazione

Con sentenza n. 21405 del 14 agosto 2019 la Corte di Cassazione, in accoglimento dei motivi di ricorso di Autostrade per l'Italia, ha annullato la sentenza della Corte di Appello di Roma del 2018 ritenendo che il giudizio contraffattivo nella stessa reso si sia basato su criteri errati e ha rinviato alla Corte di Appello di Roma affinché, in diversa composizione, decida sulla contraffazione applicando il principio di diritto dalla stessa formulato. La Cassazione ha ritenuto assorbito il ricorso incidentale formulato da Craft.

Per effetto della sentenza della Corte di Cassazione sono divenute improcedibili tutte le azioni che avevano a presupposto e titolo esecutivo la sentenza d'Appello cassata.

Autostrade per l'Italia ha riassunto il giudizio dinanzi alla Corte di Appello di Roma che, all'udienza del 19 febbraio 2020, ha trattenuto la causa in decisione.

Contenziosi tributari in materia di TOSAP e COSAP

Nel corso degli ultimi anni i Comuni e le Province hanno notificato ad Autostrade per l'Italia numerosi atti tributari richiedenti il pagamento di importi a titolo di Tassa per l'Occupazione di Spazi ed Aree Pubbliche ("TOSAP") e di Canone per l'Occupazione di Spazi ed Aree Pubbliche ("COSAP"), a fronte di presunte occupazioni abusive di aree facenti parte del demanio comunale/provinciale effettuate mediante infrastrutture autostradali (quali ponti, viadotti, sottopassi ecc.). L'attività di accertamento degli Enti locali si è ulteriormente intensificata in seguito ad alcune pronunce della Corte di Cassazione negative per la Società, di cui, tuttavia, non si condividono le motivazioni. Gli atti tributari notificati, pertanto, sono stati tutti ritualmente impugnati e le somme oggetto di accertamento sono state opportunamente accantonate in bilancio tra gli "Altri fondi correnti per rischi e oneri". Nonostante le succitate pronunce della Cassazione, diversi giudici di merito hanno accolto i ricorsi esperiti dalla Società, disattendendo l'orientamento espresso dalla Suprema Corte.

10.8

Legge 4 agosto 2017, n. 124 - Legge annuale per il mercato e la concorrenza

La legge 4 agosto 2017, n. 124 ha introdotto all'articolo 1, commi da 125 a 129, alcune misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche.
Per il Gruppo, la disciplina si traduce in un obbligo di pubblicazione delle erogazioni ricevute nella nota integrativa del bilancio (comma 126) da:

a) le pubbliche amministrazioni e i soggetti di cui all'articolo 2-bis del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33;

b) le società controllate, di diritto o di fatto, direttamente o indirettamente, da pubbliche amministrazioni, comprese le società con azioni quotate in mercati regolamentati e le loro partecipate;

c) le società a partecipazione pubblica, comprese quelle che emettono azioni quotate in mercati e dagli altri soggetti.

La disciplina è accompagnata da un severo sistema sanzionatorio correlato all'inosservanza dell'obbligo di pubblicazione che si traduce nella restituzione delle somme ai soggetti eroganti (comma 125).

Sulla base delle analisi effettuate è emerso che, a giudizio delle società del Gruppo, l'unica tipologia di erogazioni ricevuta per la quale si applicano gli obblighi di informativa è rappresentata dai contributi a fronte degli investimenti autostradali.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contributi incassati per le "Attività finanziarie per contributi su opere".

Migliaia di euro

Ente erogatore	Importo contributo incassato	Descrizione
Anas SpA ovvero Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	27.630	Svincolo quota di depositi vincolati a fronte delle erogazioni effettuate dagli istituti bancari in relazione ai finanziamenti stipulati per l'attivazione dei contributi previsti dalle leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997 - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Provincia di Ravenna	1.270	Trasformazione da sistema "chiuso" a sistema "aperto" di una parte (circa 14 km) della diramazione autostradale di Ravenna (A/14 DIR) dell'autostrada Bologna – Bari – Taranto (A/14) - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca	575	Contributo su Progetto Pon-01503 Calabria legato ai sistemi integrati per il monitoraggio, l'early warning e la mitigazione del rischio idrogeologico lungo le grandi vie di comunicazione
Ferrovie Nord Milano SpA	256	IV Corsia din. Fiorenza-S.S. Giovanni L1 - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Comune di Cesena	198	Contributo per installazione di barriere antirumore - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca	59	Contributo per la partecipazione al Progetto Easy Rider per la mobilità sostenibile
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	5	Contributo per la partecipazione al Progetto 2014-EU-TM-0317-S "EU EIP" per lo sviluppo e l'armonizzazione dei sistemi ITS in Europa
TOTALE	**29.993**	

10.9

Eventi successivi al 31 dicembre 2019

Sviluppi nelle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti circa il procedimento di contestazione di grave inadempimento e nella ricerca di una soluzione negoziale dello stesso

Come descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", cui si rimanda, è proseguita nel corso del 2020 l'interlocuzione con il Concedente e il Governo volta al raggiungimento di un accordo di modifica della Convenzione Unica e di chiusura definitiva del procedimento avviato dal MIT in relazione al crollo di una sezione del viadotto Polcevera del 2018.
Nell'ambito di questo confronto Autostrade per l'Italia ha avanzato talune proposte, di cui l'ultima formalizzata con lettera del 5 marzo 2020 che prevedono l'assunzione di un certo ammontare di oneri a proprio carico per misure le cui modalità attuative saranno concordate con il Concedente.

Revisione dei credit rating di Autostrade per l'Italia – Rapporti con gli istituti finanziatori

Nei primi giorni di gennaio 2020, l'approvazione da parte del Governo italiano del Decreto Milleproroghe ha comportato una ulteriore revisione in negativo del rating di Autostrade per l'Italia, portato sotto il livello *investment grade* da parte delle tre principali agenzie di rating internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's.

Di seguito si riportano i giudizi di rating (relativi alle classi di debito senior unsecured) alla data di pubblicazione della presente Relazione Finanziaria Annuale:
- S&P Global BB- (CreditWatch negative)
- Moody's Ba3 (outlook negativo)
- Fitch Ratings BB+ (Rating Watch Negativo)

Tutte le agenzie di *rating* hanno sottolineato come, a loro giudizio, abbia avuto rilevanza decisiva per il *downgrading* l'approvazione dell'art. 35 del citato Decreto Milleproroghe.
Il *downgrading* incide negativamente sulla capacità della Società di far ricorso al mercato del credito. La Società continua tuttavia nel dialogo operativo con gli istituti finanziari.

Per una più ampia descrizione dei rischi e delle incertezze derivanti dal *downgrading,* si rinvia al paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato".

Coronavirus-Covid 19

Anche in conformità al "Richiamo di attenzione n. 6/20 del 9-4-2020" di Consob, nella presente sezione si fornisce sintetica rappresentazione degli effetti della emergenza sanitaria causata dal Coronavirus-Covid 19 sull'emittente, e delle azioni remediali attuate o previste dalla Società. Per una descrizione delle incertezze derivanti dall'emergenza sanitaria, si rinvia anche al paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato".

Il diffondersi a livello internazionale dell'epidemia da Coronavirus-Covid 19, e la dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano, ha indotto numerose autorità governative a limitare o sospendere l'operatività di alcuni settori economici, e implementare misure di quarantena o, comunque, restrizione agli spostamenti.
Tali misure, naturalmente, hanno avuto impatti significativi sull'andamento del traffico dell'intera rete.

Si riporta di seguito una tabella con il traffico settimanale dall'inizio del 2020, comparato rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2019, per la rete gestita da Autostrade per l'Italia:

Dati provvisori Variazione rispetto settimana omologa 2019	Rete gestita da Autostrade per l'Italia
Settimana 2	2,9%
Settimana 3	0,9%
Settimana 4	2,9%
Settimana 5	6,5%
Settimana 6	-0,2%
Settimana 7	-0,5%
Settimana 8	0,0%
Settimana 9	-17,3%
Settimana 10	-23,6%
Settimana 11	-59,9%
Settimana 12	-75,1%
Settimana 13	-80,9%
Settimana 14	-77,0%
Settimana 15	-75,5%
Settimana 16	-79,7%
Settimana 17	-77,0%
Progressivo al 26 aprile 2020	**-35,5%**

In tale contesto, le società del Gruppo hanno tempestivamente avviato un piano di efficientamento dei costi, pur non riducendo le manutenzioni e gli investimenti per la sicurezza delle proprie infrastrutture a beneficio degli utenti, e hanno adottato le misure di mitigazione previste dalle autorità competenti a tutela della salute dei propri lavoratori.
La Società ha conseguentemente aggiornato le proprie previsioni finanziarie, in un orizzonte temporale di 18 mesi, al fine di tener conto degli effetti attesi dal diffondersi dell'epidemia, sulla base anche degli scenari delineati per il proprio settore da autorevoli fonti esterne; tali previsioni aggiornate sono peraltro state oggetto di verifica indipendente da parte di un esperto terzo.

Rimborso prestito obbligazionario

In data 16 marzo 2020 la Società ha provveduto a rimborsare nominali 560 milioni di euro di debito garantito da Atlantia relativo, per 58 milioni di euro a rate di rimborso dei finanziamenti concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e, per 502 milioni di euro all'estinzione di un prestito obbligazionario.

Richiesta erogazione fondi a Cassa Depositi e Prestiti

In data 3 aprile 2020 Autostrade per l'Italia ha presentato una richiesta di erogazione per un importo totale di 200 milioni di euro a valere sul Contratto di Finanziamento stipulato con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. in data 15 dicembre 2017. La richiesta si riferisce all'utilizzo della tranche denominata "Revolving Credit Facility" destinata a coprire i fabbisogni di capitale circolante della Società.

Cassa Depositi e Prestiti con lettera del 24 aprile 2020 ha comunicato che non risultano soddisfatte tutte le condizioni sospensive dell'erogazione della linea revolving (tra cui quelle *"relative all'assenza di Eventi Rilevanti Potenziali"*) rilevando tra l'altro come il decreto Milleproroghe abbia *"[..] definito il quadro normativo di riferimento del settore autostradale espressamente (i) prevedendo che l'eventuale estinzione anticipata delle concessioni autostradali, inclusa la Concessione ASPI, non sia subordinata al previo pagamento dell'indennizzo, (ii) stabilendo nuovi criteri per la determinazione di tale indennizzo in caso di estinzione per inadempimento del concessionario e (iii) disponendo la nullità di eventuali clausole convenzionali difformi.", e che "tale quadro normativo va considerato anche alla luce della comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20 agosto 2018 con la quale il Ministero ha contestato ad ASPI gravi inadempimenti ai sensi della concessione"*.

Peraltro, in considerazione *"[..] (i) del perdurare dell'emergenza e della corrispondente necessità di supportare la ripresa, nonché (ii) della necessità, rappresentata da ASPI, di utilizzare l'importo richiesto anche a sostegno del Piano Industriale ... che prevederebbe rilevanti investimenti[..]"*, CDP ha comunicato che la richiesta di erogazione potrà essere valutata solo a valle di un confronto con la Società.

Supporto finanziario della Capogruppo Atlantia

In data 24 aprile 2020 Atlantia ha inviato ad Autostrade per l'Italia una Lettera di Supporto con la quale si impegna a mettere a disposizione della Società, ove necessario e in via residuale rispetto ad altre fonti di finanziamento ottenibili un finanziamento sino ad un ammontare massimo di 900 milioni di euro suddiviso in due tranches erogabili entro il 31 dicembre 2020 e con scadenza 31 dicembre 2021, condizionati al persistere del presupposto della continuità aziendale o all'assenza di fatti e circostanze – non risolvibili con tale supporto finanziario – che possano compromettere la capacità della società di adempiere alle proprie obbligazioni di pagamento.

La linea di credito messa a disposizione da Atlantia sarà regolata da appositi contratti di finanziamento aventi condizioni di mercato e previsioni standard per operazioni della medesima tipologia.

La Società ha definito e ha in corso di perfezionamento altre operazioni finanziarie a breve termine - anche avvalendosi della normativa di urgenza recentemente emanata per il sostegno alle imprese - volte a consentire, unitamente alle operazioni sopra illustrate, la copertura delle esigenze di finanziamento che possano derivare dalle sensibili diminuzioni di traffico attese per il 2020 a causa dell'emergenza sanitaria dovuta al virus Covid-19.

L'insieme delle azioni sopra illustrate ha la finalità di assicurare la copertura del fabbisogno finanziario allo stato ragionevolmente prevedibili nel 2020 e nel 2021 per effetto delle sensibili riduzioni di traffico causate dal Coronavirus-Covid 19, degli impegni della Società legati alle scadenze contrattualizzate del debito in essere, nonché della esecuzione del programma di investimenti e manutenzioni.

Allegati al bilancio consolidato

Allegato 1 - Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2019
Allegato 2 - Informazioni relative ai compensi della società di revisione

I sopra elencati allegati non sono assoggettati a revisione contabile

Allegato 1
Perimetro di consolidamento e partecipazioni del gruppo autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2019

Denominazione	Sede legale	Attività as is	Valuta	Capitale sociale/fondo consortile al 31/12/2019 (unità)	Partecipazione detenuta da	% di partecipazione al Capitale sociale/ fondo consortile al 31/12/2019	% di interessenza complessiva del gruppo	Note
Controllante								
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	Concessioni autostradali	Euro	622.027.000				
Imprese controllate consolidate con il metodo integrale								
Ad Moving S.p.A.	Roma	Altre attività	Euro	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Autostrade Meridionali S.p.A.	Napoli	Concessioni autostradali	Euro	9.056.250	Autostrade per l'Italia S.p.A.	58,98%	58,98%	(1)
Autostrade Tech S.p.A.	Roma	Servizi autostradali	Euro	1.120.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Essediesse Società di Servizi S.p.A.	Roma	Servizi amministrativi	Euro	500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Giove Clear S.R.L.	Roma	Servizi autostradali	Euro	10.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Raccordo autostradale Valle d'Aosta S.p.A	Aosta	Concessioni autostradali	Euro	343.805.000	Società italiana per azioni per il traforo del Monte Bianco	47,97%	24,46%	(2)
Società Autostrada Tirrenica p.A.	Roma	Concessioni autostradali	Euro	24.460.800	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,93%	99,99%	(3)
Società italiana per azioni per il traforo del Monte Bianco	Pre' Saint Didier (Aosta)	Concessioni autostradali	Euro	198.749.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	51,00%	51,00%	
Tangenziale di Napoli S.p.A	Napoli	Concessioni autostradali	Euro	108.077.490	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Tech Solutions Integrators S.A.S.	Parigi (Francia)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	Euro	2.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	

(1) La società è quotata presso il mercato Expandi gestito dalla Borsa Italiana S.p.A.
(2) Il capitale sociale è composto per 284.350.000 euro da azioni ordinarie e per 59.455.000 euro da azioni privilegiate. La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, pari al 58,00%, è riferita alle sole azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria.
(3) In data 29 dicembre 2015 Società Autostrada Tirrenica ha acquistato, in base all'autorizzazione dell'assemblea dei soci della stessa data, n. 109.600 proprie azioni da soci di minoranza. La quota di interessenza di Autostrade per l'Italia è, pertanto, pari al 99,99% al 31 dicembre 2019 (la percentuale di possesso calcolata sulla base del rapporto tra le azioni possedute da Autostrade per l'Italia e le azioni totali della controllata è pari al 99,93%).

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale/ fondo consortile al 31/12/2019 (unità)	Partecipazione detenuta da	% di partecipazione al Capitale sociale/fondo consortile al 31/12/2019	Note
Partecipazioni contabilizzate al fair value							
Altre partecipazioni							
Centro intermodale toscano Amerigo Vespucci S.p.A	Livorno	Altre attività	Euro	11.756.695	Società Autostrada Tirrenica p.A.	0,43%	
Tangenziale esterna S.p.A	Milano	Concessioni autostradali	Euro	464.945.000	Autostrade per l'Italia S.p.A	0,25%	
Uirnet S.p.A	Roma	Altre attività	Euro	1.142.000	Autostrade per l'Italia S.p.A	1,401%	
Autostrade Holding do Sur S.A.	Santiago (Cile)	Concessioni autostradali	Peso Cileno	51.496.805.692	Autostrade per l'Italia S.p.A	0,00%	(1)

(1) Le azioni della società sono detenute rispettivamente da: Autostrade dell'Atlantico S.r.l., per 1.000.000 di azioni, e Autostrade per l'Italia S.p.A., per 1 azione.

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale/ fondo consortile al 31/12/2019 (unità)	Partecipazione detenuta da	% di partecipazione al Capitale sociale/ fondo consortile al 31/12/2019	Note
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto							
Imprese collegate							
Pavimental S.p.A.	Roma	Progettazione, costruzione e manutenzione	Euro	10.116.452	Autostrade per l'Italia S.p.A.	20,00%	
SPEA Engineering S.p.A.	Roma	Progettazione, costruzione e manutenzione	Euro	6.966.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	20,00%	
Bologna & Fiera parking S.p.A.	Bologna	Altre concessioni	Euro	2.715.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	36,81%	
Pedemontana Veneta S.p.A. (In liquidazione)	Verona	Concessioni autostradali	Euro	6.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	29,77%	
Tangenziali esterne di Milano S.p.A.	Milano	Progettazione costruzione e manutenzione	Euro	220.344.608	Autostrade per l'Italia S.p.A.	27,45%	
Joints venture							
Geie del traforo del Monte Bianco	Courmayeur (Aosta)	Servizi autostradali	Euro	2.000.000	Società italiana per azioni per il traforo del Monte Bianco	50,00%	

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta	Capitale sociale/ fondo consortile al 31/12/2019 (unità)	Partecipazione detenuta da	% di partecipazione al capitale sociale/ fondo consortile al 31/12/2019	
Consorzio autostrade italiane energia	Roma	Approvvigionamento sul mercato elettrico	Euro	114.853	Autostrade per l'Italia S.p.A.	27,05%	33,32%
					Tangenziale di Napoli S.p.A.	1,93%	
					Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	1,81%	
					Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	1,08%	
					Società Autostrada Tirrenica p.A.	0,48%	
					Autostrade Meridionali S.p.A.	0,97%	
Consorzio Midra	Firenze	Ricerca scientifica per la tecnologia di base dei dispositivi	Euro	73.989	Autostrade Tech S.p.A.		33,33%
Costruzioni Impianti Autostradali S.c.a.r.l. (in liquidazione)	Roma	Realizzazione di opere pubbliche e infrastrutture	Euro	10.000	Autostrade Tech S.p.A.		20,00%
Safe Roads S.c.a.r.l.	Tortona	Servizi tecnici ingegneria integrati	Euro	10.000	Autostrade Tech S.p.A.		17,22%
Sat Lavori S.c.a.r.l. (in liquidazione)	Roma	Consorzio di costruzione	Euro	100.000	Società Autostrada Tirrenica p.A.		1,00%
Smart Mobility Systems S.c.a.r.l.	Tortona	Servizi tecnici ingegneria integrati	Euro	10.000	Autostrade Tech S.p.A.		24,50%
Partecipazioni iscritte nelle attività correnti							
Strada Dei Parchi S.p.A.	Roma	Concessioni e costruzioni autostrade	Euro	48.114.240	Autostrade per l'Italia S.p.A.		2,00%

Allegato 2

Informazioni relative ai compensi della società di revisione

Migliaia di euro

AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A.

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Note	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo		240
Altri servizi	Rete del revisore della capogruppo	(1)	23
Totale			**263**

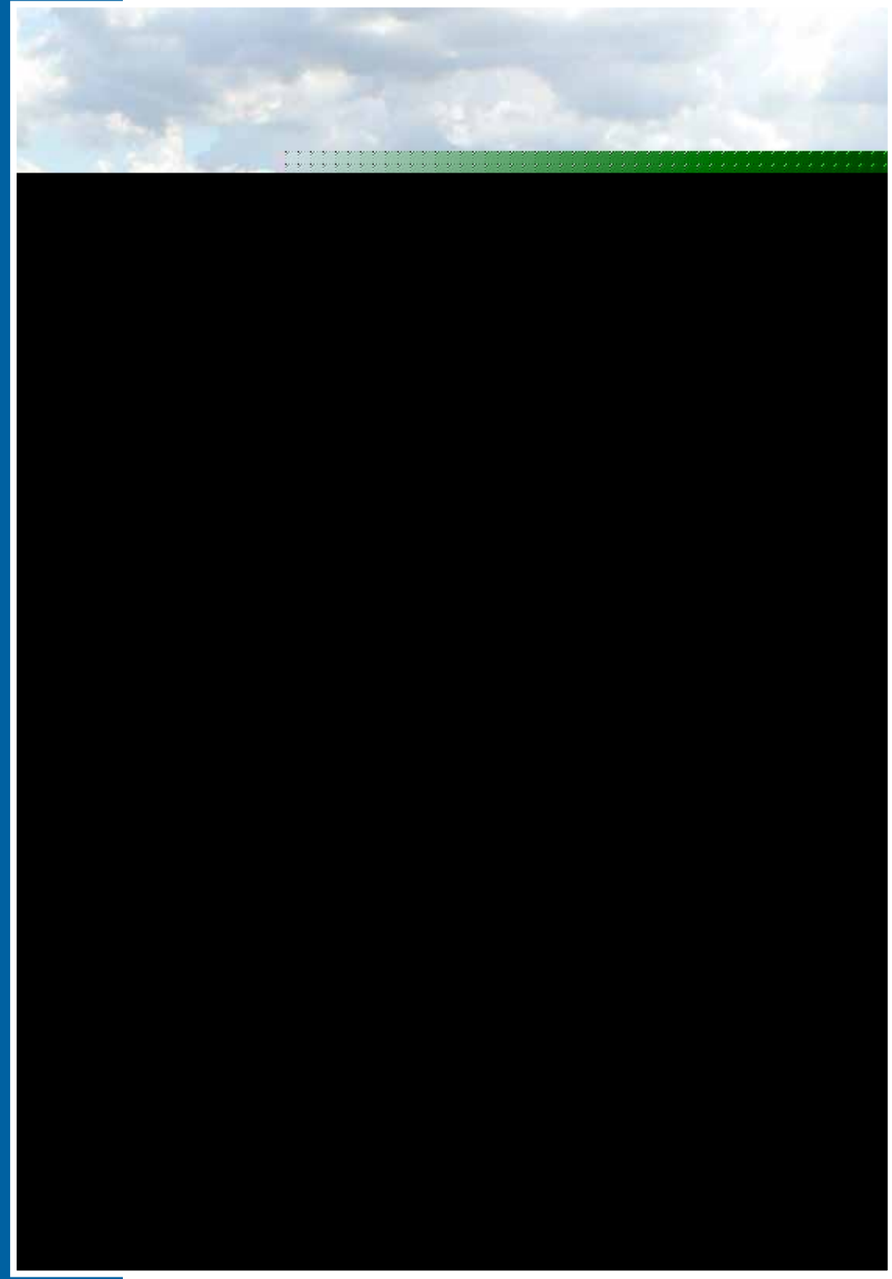
IMPRESE CONTROLLATE

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Note	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo		162
Revisione contabile	Rete del revisore della capogruppo		5
Altri servizi	Revisore della capogruppo	(2)	50
Totale controllate			**217**
Totale Gruppo Autostrade per l'Italia			**480**

(1) Sottoscrizioni modelli Unico e 770, agreed upon procedures su dati e informazioni contabili.
(2) Sottoscrizioni modelli Unico e 770, agreed upon procedures su dati e informazioni contabili.

04

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2019



6.4

Attività finanziarie (quota non corrente) - Migliaia di euro 576.792 (634.241) (quota corrente) - Migliaia di euro 82.411 (74.275)

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

		31/12/2019			31/12/2018		
Migliaia di euro	**Note**	**Valore di bilancio**	**Quota corrente**	**Quota non corrente**	**Valore di bilancio**	**Quota corrente**	**Quota non corrente**
Attività finanziarie per contributi su opere	(1)	**186.619**	**25.495**	**161.124**	**214.249**	**22.108**	**192.141**
Depositi vincolati	(1)	**185.798**	**24.674**	**161.124**	**213.428**	**21.287**	**192.141**
Finanziamenti a medio-lungo termine		256.060	8.576	247.484	250.237	8.128	242.109
Ratei attivi per attività finanziarie a medio - lungo termine		20.878	20.878	-	19.862	19.862	-
Prestiti al personale		6.461	1.194	5.267	7.207	1.313	5.894
Risconti attivi finanziari pluriennali		587	52	535	748	35	713
Altri crediti finanziari	(1)	1.258	-	1.258	1.243	-	1.243
Altre attività finanziarie a medio - lungo termine		**285.244**	**30.700**	**254.544**	**279.297**	**29.338**	**249.959**
Finanziamenti a breve termine		182	182	-	182	182	-
Altre attività finanziarie	(1)	1.360	1.360	-	1.360	1.360	-
Altre attività finanziarie correnti		**1.542**	**1.542**	**-**	**1.542**	**1.542**	**-**
Attività finanziarie		**659.203**	**82.411**	**576.792**	**708.516**	**74.275**	**634.241**

(1) Tali strumenti finanziari rientrano nel business model della Società quali "hold to collect" e come tali sono valutati al costo ammortizzato.

Il saldo, comprensivo della quota corrente e di quella non corrente, si decrementa di 49.313 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2018, essenzialmente per:

a) la rispettiva riduzione (27.630 migliaia di euro) delle attività finanziarie per contributi su opere e dei depositi vincolati, a seguito del rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta in relazione all'effettiva esecuzione dei lavori e all'avanzamento dei progetti sulla A1 Milano-Napoli relativi ad alcuni lotti della Variante di Valico e del potenziamento del Nodo di Firenze;

b) la diminuzione correlata al rimborso effettuato sul finanziamento in essere dalla controllata Tangenziale di Napoli (8.161 migliaia di euro);

c) l'aumento del finanziamento in essere con la controllata Società Autostrada Tirrenica (13.000 migliaia di euro).

Con riferimento alle voci più significative, si evidenzia che:

a) le attività finanziarie per contributi su opere accolgono i crediti relativi alle somme dovute dal Concedente, da terzi e da altri enti pubblici, quali contributi maturati sui servizi di costruzione effettuati. Per ciò che concerne i contributi maturati verso il Concedente, il relativo riconoscimento è correlato al momento della certificazione della effettiva esecuzione dei lavori sulla A1 Milano-Napoli relativi ad alcuni lotti della Variante di Valico e del potenziamento del Nodo di Firenze;

b) i depositi vincolati si riferiscono a somme vincolate a fronte delle erogazioni effettuate dagli istituti bancari in relazione ai finanziamenti stipulati per l'attivazione dei contributi previsti dalle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997 riferibili alle opere della A1 indicate al punto a). La natura del vincolo deriva dall'indisponibilità delle somme accreditate sui conti, fino al rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta in relazione all'effettiva esecuzione dei lavori e all'avanzamento dei progetti;

c) i finanziamenti a medio-lungo termine si riferiscono prevalentemente ai finanziamenti concessi alle controllate Società Autostrada Tirrenica (231.000 migliaia di euro, tasso fisso del 5,75% e scadenza il 31 marzo 2022) e Tangenziale di Napoli (13.111 migliaia di euro, tasso fisso del 5,20% e scadenza il 21 marzo 2021).

Si precisa che per tutte le attività finanziarie iscritte in bilancio non si sono manifestati indicatori di impairment nel corso dell'esercizio.

6.5

Altre attività non correnti - Migliaia di euro 121 (242)

La voce, di ammontare non rilevante, accoglie il credito per i rimborsi da ottenere dal Comune di Roma a seguito dei lavori effettuati per l'ampliamento di uno dei parcheggi esterni della sede legale di via Bergamini.

6.6

Attività commerciali - Migliaia di euro 514.257 (492.981)

Al 31 dicembre 2019 le attività commerciali sono costituite da:

a) rimanenze, pari a 53.247 migliaia di euro (47.811 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), principalmente relative a scorte e ricambi per la manutenzione autostradale e per l'assemblaggio di impianti;

b) attività contrattuali, pari a 4.204 migliaia di euro, saldo invariato rispetto al 31 dicembre 2018, connesse alla realizzazione di opere a favore del Concedente, in qualità di committente;

c) crediti commerciali, pari a 456.806 migliaia di euro (440.966 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018
Crediti commerciali verso:		
Clienti	268.197	263.022
Subconcessionari delle aree di servizio	74.208	73.819
Clienti diversi	88.442	87.602
Crediti commerciali (saldo lordo)	**430.847**	**424.443**
Fondo svalutazione dei crediti commerciali	**-44.499**	**-33.801**
Altre attività commerciali	**70.458**	**50.324**
Crediti commerciali (saldo netto)	**456.806**	**440.966**

La variazione positiva del saldo netto dei crediti commerciali, pari a 15.840 migliaia di teuro, rispetto al 31 dicembre 2018, è determinata essenzialmente dall'aumento delle altre attività commerciali, 20.134 migliaia di euro, in relazione all'aumento degli acconti versati per lavori per attività in concessione.

La tabella seguente presenta l'anzianità dei crediti commerciali.

Migliaia di euro	Totale saldo	Scaduto tra 90 giorni e 365 giorni	Scaduto superiore a 365 giorni	Saldo a scadere	Scaduto entro 90 giorni
Crediti commerciali	**430.847**	347.049	10.539	16.166	57.093

I crediti scaduti sono riferibili a pedaggi autostradali non incassati, alle royalty dovute dai concessionari di aree di servizio e a prestazioni o forniture di natura diversa, quali le convenzioni di attraversamento dell'autostrada e le cessioni di servizi e di beni di proprietà.

La tabella seguente indica la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nell'esercizio, determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati storici relativi alle perdite su crediti, tenendo conto anche dei depositi cauzionali e delle garanzie prestate dai clienti.

Migliaia di euro	31/12/2018	Incrementi	Utilizzi	31/12/2019
Fondo svalutazione dei crediti commerciali	**-33.801**	-11.591	893	-44.499

L'aumento netto del fondo svalutazione dei crediti commerciali rispetto al 31 dicembre 2018, per 10.698 migliaia di euro, è correlato prevalentemente alle necessità derivanti dai rapporti di mancato pagamento e dal recupero delle interferenze sostenute nello svolgimento dell'attività in concessione.

La Società monitora costantemente i crediti commerciali stimando in misura analitica la percentuale di perdita attesa del monte crediti, sulla base di tutte le informazioni in suo possesso. Per i crediti commerciali riferibili a pedaggi autostradali non incassati, la Società effettua una valutazione delle perdite attese basata sull'analisi delle serie storiche relative alla stratificazione delle perdite e degli incassi registrati a seguito dell'emissione dei rapporti di mancato pagamento. Per i crediti commerciali diversi da quelli riferibili a pedaggi autostradali non incassati, vengono costantemente aggiornate le valutazioni di portafoglio basate sulla ponderazione di un rating cliente calcolato tenendo in considerazione i seguenti parametri:

a) l'analisi dei profili storici degli incassi e delle perdite,

b) l'analisi della situazione dello scaduto sul monte credito analizzato,

c) l'applicazione di un tasso di default in relazione alla segmentazione dei clienti presenti in portafoglio per tipologia di settore industriale di appartenenza.

Si segnala che il valore di bilancio dei crediti commerciali approssima il relativo fair value.

6.7

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti - Migliaia di euro 1.378.535 (1.494.463)

La voce include:

a) le disponibilità liquide, pari a 715.493 migliaia di euro (839.632 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), impiegate essenzialmente in operazioni bancarie a vista;

b) i mezzi equivalenti, pari a 128 migliaia di euro (121 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), che comprendono principalmente la liquidità investita nei depositi bancari con scadenza a breve termine;

c) i rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate, pari a 662.914 migliaia di euro (654.710 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), accesi con le altre società del Gruppo Atlantia, tenuto conto anche dell'attività di tesoreria centralizzata svolta dalla Società.

Per ulteriori dettagli dei fenomeni che hanno generato la diminuzione della liquidità nel corso dell'esercizio, si rinvia alla nota n. 8.1 "Informazioni sul rendiconto finanziario", tenuto conto che le disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti ivi esposte includono i rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate, illustrati nella nota n. 6.14 "Passività finanziarie", cui si rinvia.

6.8

Attività e passività per imposte sul reddito correnti
Attività per imposte sul reddito correnti - Migliaia di euro 39.540 (24.342)
Passività per imposte sul reddito correnti - Migliaia di euro 35.815 (25.007)

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

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2018
	Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti	
IRES da reddito imponibile	-	-	35.815	22.302
Istanze di rimborso IRES	24.299	24.299	-	-
Altri crediti di imposta IRES	22	43	-	-
IRES	24.321	24.342	35.815	22.302
IRAP	15.219	-	-	2.705
TOTALE	**39.540**	**24.342**	**35.815**	**25.007**

Si evidenzia che la Società aderisce al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto dalla controllante Atlantia per l'IRES e, pertanto, sia il saldo risultante per l'imposta sul reddito di esercizio che il credito correlato alle istanze di rimborso presentate, sono contabilizzati nei confronti della consolidante stessa.
Il saldo al 31 dicembre 2019 delle passività per imposte sul reddito correnti è costituito da:

a) il debito verso Atlantia relativo all'IRES, pari a 6.767 migliaia di euro (22.302 migliaia di euro al 31 dicembre 2018);

b) il debito verso l'Erario, pari a 29.048 migliaia di euro, in relazione all'introduzione di una aliquota IRES maggiorata di 3,5% sui redditi derivanti da attività svolte in base a concessioni autostradali, aeroportuali, portuali e ferroviarie in base all'art.1 commi 716-718 della L.160/2019 (legge di bilancio 2020).

L'incremento delle passività per imposte sul reddito, pari a 10.808 migliaia di euro, è originata essenzialmente da:

a) lo stanziamento delle imposte IRES di esercizio (228.227 migliaia di euro);

b) la riclassifica (7.361 migliaia di euro) delle imposte differite IRES iscritte in sede di prima applicazione dell'IFRS 9 a seguito della risposta pervenuta da parte Agenzia delle Entrate in merito all'interpello presentato in relazione al trattamento fiscale, ai fini IRES, da riservare alle differenze rilevate;

c) la liquidazione del saldo IRES dell'esercizio 2018 (29.412 migliaia di euro);

d) gli acconti versati o compensati per IRES nell'esercizio (191.899 migliaia di euro);

e) la liquidazione del saldo IRAP dell'esercizio 2018 (3.078 migliaia di euro).

Il saldo al 31 dicembre 2019 delle attività per imposte sul reddito correnti è costituito essenzialmente da:

a) il credito, per 24.299 migliaia di euro, a fronte della richiesta di rimborso dell'IRES per mancata deduzione dell'IRAP relativa al costo per il personale per il quinquennio 2007-2011, secondo quanto stabilito dalla Legge n. 44/2012 e dal provvedimento dell'Agenzia delle Entrate del 17 dicembre 2012. Il saldo è relativo:
1) per 18.597 migliaia di euro, al credito verso Atlantia per gli esercizi 2008-2011;
2) per 5.702 migliaia di euro, al credito nei confronti di Sintonia per l'esercizio 2007 in cui tale società era la consolidante fiscale;

b) il credito IRAP esercizio corrente, pari a 15.219 migliaia di euro, essenzialmente in relazione ai maggiori acconti versati o compensati (59.943 migliaia di euro) al netto dello stanziamento delle imposte di esercizio (44.748 migliaia di euro).

6.9

Altre attività correnti - Migliaia di euro 109.672 (62.456)

La voce è composta da crediti e da altre attività correnti di natura non commerciale né finanziaria, come esposto in dettaglio nella seguente tabella.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	17.503	17.626
Crediti verso amministrazioni pubbliche	29.786	769
Crediti verso enti previdenziali	444	426
Anticipi e altri crediti diversi	65.013	46.655
Altre attività correnti (saldo lordo)	**112.746**	**65.476**
Fondo svalutazione altre attività correnti	-3.074	-3.020
Altre attività correnti (saldo netto)	**109.672**	**62.456**

Rispetto alle voci esposte in tabella, si evidenzia:

a) l'aumento dei crediti verso amministrazioni pubbliche, essenzialmente riferibile agli acconti versati al Commissario straordinario per l'avvio delle attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (28.738 migliaia di euro);

b) l'incremento degli anticipi e altri crediti diversi in relazione all'IVA correlata alle fatture ricevute per le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (25.670 migliaia di euro).

Il fondo svalutazione altre attività correnti è interamente correlato alla stima di inesigibilità dei crediti verso gli utenti e verso le assicurazioni per il recupero dei danni subiti all'infrastruttura autostradale gestita dalla Società.

6.10

Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate - Migliaia di euro 4.271 (4.271)
Passività connesse ad attività operative cessate - Migliaia di euro - (-)

Il saldo al 31 dicembre 2019 accoglie, pertanto, esclusivamente il valore del 2% residuo della partecipazione in Strada dei Parchi, oggetto di un'opzione di acquisto per Toto Costruzioni Generali e di vendita per la Società. L'esercizio dell'opzione è subordinata alla conclusione e alla relativa certificazione di determinati lavori indicati nella Convenzione Unica di Strada dei Parchi.

6.11

Patrimonio netto - Migliaia di euro 1.462.928 (2.099.789)

Il capitale sociale, interamente sottoscritto e versato, è composto da n. 622.027.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 622.027 migliaia di euro, e non ha subìto variazioni rispetto al 31 dicembre 2018.
Il decremento della voce rispetto al 31 dicembre 2018, pari a 636.861 migliaia di euro ed esposto in dettaglio nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto, è essenzialmente correlato all'effetto combinato di:

a) il risultato economico complessivo dell'esercizio, negativo per 325.948 migliaia di euro, quasi interamente per effetto della perdita dell'esercizio (291.333 migliaia di euro);

b) il pagamento del saldo sui dividendi dell'esercizio 2018, pari a 311.013 migliaia di euro (pari a 0,50 euro per azione).

Con riferimento alle altre componenti del conto economico complessivo, si evidenzia:

a) la variazione negativa (86.078 migliaia di euro) del fair value dei derivati di Interest Rate Swap e Interest Rate Swap Forward Starting, correlata prevalentemente alla diminuzione della curva dei tassi di interesse rilevata al 31 dicembre 2019 rispetto al 31 dicembre 2018;

b) la riclassifica nel conto economico dell'esercizio dell'ammontare della riserva di cash flow hedge iscritta al 31 dicembre 2018 (43.770 migliaia di euro) per quei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting che non soddisfano quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 in merito al rapporto economico tra il rischio oggetto di copertura e lo strumento di copertura ed alla verifica dei requisiti di efficacia prospettica delle relazioni di copertura essenzialmente a seguito dell'incertezza in ambito regolatorio descritta nella nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio" cui si rinvia.

Gli obiettivi di Autostrade per l'Italia nella gestione del capitale sono diretti a creare valore per gli azionisti, a salvaguardare la continuità aziendale, a garantire gli interessi degli stakeholder, nonché a consentire l'accesso efficiente a fonti esterne di finanziamento tese a supportare in modo adeguato lo sviluppo delle attività della Società e il rispetto degli impegni sottoscritti in convenzione.
Si riporta di seguito il prospetto di riepilogo delle voci di patrimonio netto con la relativa possibilità di utilizzazione e l'evidenza della quota disponibile.

Descrizione	Saldo al 31/12/2019 (Migliaia di euro)	Possibilità di utilizzo (A, B, C, D)*	Quota disponibile (Migliaia di euro)	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nel periodo 01/01/2016 - 31/12/2018 (ex art. 2427, 7 bis, c.c.)	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni (4)
Capitale emesso	**622.027**	**B**	**-**	**-**	**-**
Riserva da sovrapprezzo azioni	**216.070**	**A, B, C**	**216.070**	**-**	**-**
Riserva legale	**124.406**	**B**	**-**	**-**	**-**
Riserva da valutazione di strumenti finanziari di cash flow hedge	**-157.637**	**-**	**-**	**-**	**-**
Riserva straordinaria	441.269	A, B, C	441.269	-	755.070
Riserva da utili e perdite per valutazione attuariale dei fondi per benefici per dipendenti	-18.536	-	-18.536	-	-
Quota della riserva da transizione agli IFRS non disponibile	272.016	B	-	-	-
Quota della riserva da transizione agli IFRS disponibile	296.622	A, B, C	296.622	-	-
Riserva da prima applicazione dell'IFRIC 12	-962.198	-	-962.198	-	-
Riserva da prima applicazione dell'IFRS 9	25.528	A, B, C	25.528	-	-
Riserva da operazioni under common control (1)	36.666	A, B, C	36.666	-	1.101.312
Utili portati a nuovo	858.028	A, B, C	858.028	-	-
Riserve diverse e utili portati a nuovo	**949.395**		**677.379**	**-**	**-**
Riserve e utili portati a nuovo (2)	**1.132.234**		**893.449**	**-**	
TOTALE	**1.754.261**		**893.449**	**-**	**1.856.382**
di cui Quota non distribuibile (3)			*12.053*		
Quota distribuibile			*881.396*		

*Legenda:
A: per aumento di capitale
B: per copertura perdite
C: per distribuzione ai soci
D: per altri vincoli statutari/assembleari

Note:
(1) La riserva è stata iscritta a seguito di operazioni di cessione di partecipazioni in società controllate a società del Gruppo Atlantia. Tali operazioni, escluse dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 in quanto business combination under common control, sono state rilevate applicando l'accounting policy election descritta nella nota n. 3 "Principi contabili e critieri di valutazione applicati" del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019.
(2) In base a quanto disposto dall'articolo 109, comma 4 lettera b del T.U.I.R. (abrogato dalla L. n° 244 del 24 dicembre 2007 e sostituito, non retroattivamente negli effetti, dall'articolo 103 comma 3-bis), l'importo di 584.790 migliaia di euro sarà soggetto a tassazione in caso di distribuzione agli azionisti, in mancanza di riserve capienti. Si ricorda che la nuova norma ha abolito ogni vincolo fiscale sulle riserve di patrimonio netto per le quote di ammortamento dei marchi d'impresa e dell'avviamento; di conseguenza l'importo dei dividendi eventualmente tassabili non dovrebbe subire ulteriori incrementi.
(3) Rappresenta l'ammontare della quota non distribuibile destinata alla copertura dei costi di sviluppo non ancora ammortizzati, in accordo con l'art. 2426, comma 5 del Codice Civile.
(4) Gli utilizzi si riferiscono alla distribuzione del dividendo straordinario in natura e di quota parte della "Riserva da operazioni under common control" avvenute nel corso del 2017 nell'ambito della riorganizzazione societaria del Gruppo Atlantia, illustrata nel dettaglio nella nota n. 5.1 del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017 cui si rinvia.

6.12

Fondo per impegni da convenzione (quota non corrente) - Migliaia di euro 2.311.749 (2.639.004) (quota corrente) - Migliaia di euro 448.979 (405.562)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio del fondo per impegni da convenzione, nonché delle relative movimentazioni del 2019, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

	31/12/2018			VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO			31/12/2019		
Migliaia di euro	**Saldo di bilancio**	***di cui non corrente***	***di cui corrente***	**Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni**	**Accantonamenti finanziari e altre variazioni**	**Utilizzi per opere realizzate**	**Saldo di bilancio**	***di cui non corrente***	***di cui corrente***
Fondo per impegni - Potenziamento Firenze-Bologna	964.599	712.227	252.372	18.077	76	-224.341	758.411	527.563	230.848
Fondo per impegni - Terze e quarte corsie	4.910	4.910	-	541	-8	-15	5.428	5.428	-
Fondo per impegni - Altre opere	2.075.057	1.921.867	153.190	56.955	9.946	-145.069	1.996.889	1.778.758	218.131
Fondo per impegni da convenzione	**3.044.566**	**2.639.004**	**405.562**	**75.573**	**10.014**	**-369.425**	**2.760.728**	**2.311.749**	**448.979**

Il fondo si riduce di 283.838 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 per effetto essenzialmente di:

a) l'utilizzo connesso agli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi realizzati nel 2019 (369.425 migliaia di euro);

b) l'aggiornamento, con corrispondente incremento dei diritti concessori iscritti nelle attività immateriali, del valore attuale degli investimenti previsti a finire per 75.573 migliaia di euro (di cui 47.508 migliaia di euro quale effetto connesso alla variazione della curva dei tassi correnti e prospettici adottata al 31 dicembre 2019 rispetto a quella al 31 dicembre 2018).

Per ulteriori dettagli in relazione agli investimenti complessivi dell'esercizio, si rinvia a quanto illustrato nel capitolo n. 2.5 "Andamento gestionale del Gruppo", nel paragrafo "Investimenti operativi", della Relazione sulla gestione che accompagna il presente bilancio.

6.13

Fondi per accantonamenti (quota non corrente) - Migliaia di euro 954.625 (927.999) (quota corrente) - Migliaia di euro 2.238.452 (821.432)

Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti per natura e la distinzione tra quote correnti e non correnti.

	31/12/2019			31/12/2018		
Migliaia di euro	**Saldo di bilancio**	***di cui non corrente***	***di cui corrente***	**Saldo di bilancio**	***di cui non corrente***	***di cui corrente***
Fondi per benefici per dipendenti	86.398	74.916	11.482	94.644	76.145	18.499
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.540.409	879.709	660.700	1.537.366	851.854	685.512
Fondo per sanzioni e penali da Convenzione Unica	5.937	-	5.937	5.912	-	5.912
Fondo per rischi e oneri con Amministrazione Finanziaria	19.412	-	19.412	29.902	-	29.902
Fondo per trasferimento universale da Tech Solution Integrators	11.185	-	11.185	11.185	-	11.185
Fondi per rischi e oneri diversi	1.529.736	-	1.529.736	70.422	-	70.422
Altri fondi per rischi e oneri	1.560.333	-	1.560.333	111.509	-	111.509
Fondi per accantonamenti	**3.193.077**	**954.625**	**2.238.452**	**1.749.431**	**927.999**	**821.432**

Di seguito è esposto inoltre il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio dei fondi per accantonamenti e delle relative movimentazioni nell'esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2018	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							31/12/2019
	Saldo di bilancio	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	(Utili)/Perdite attuariali rilevate nel conto	Decrementi per liquidazione e anticipi TFR	Trasferimenti (a)/ da altre società	Utilizzi Diretti	Utilizzi Indiretti	Saldo di bilancio
Fondi per benefici per dipendenti	94.644	227	999	3.257	-12.731	2	-	-	86.398
Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.537.366	628.758	17.897	-	-	-	-	-643.612	1.540.409
Fondo per sanzioni e penali da Convenzione Unica	5.912	25	-	-	-	-	-	-	5.937
						-	-	-	-
Fondo per rischi e oneri con Amministrazione Finanziaria	29.902	8.494	-	-	-	-	-18.984	-	19.412
Fondo per trasferimento universale da Tech Solution Integrators	11.185	-	-	-	-	-	-	-	11.185
Fondo per rischi e oneri diversi	70.422	1.511.317	-	-	-	-	-52.003	-	1.529.736
Altri fondi per rischi e oneri	111.509	1.519.811	-	-	-	-	-70.987	-	1.560.333
Fondi per accantonamenti	**1.749.431**	**2.148.821**	**18.896**	**3.257**	**-12.731**	**2**	**-70.987**	**-643.612**	**3.193.077**

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI (quota non corrente) - Migliaia di euro 74.916 (76.145) (quota corrente) - Migliaia di euro 11.482 (18.499)

Al 31 dicembre 2019, come al 31 dicembre 2018, la voce è composta esclusivamente dal valore attuale del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (di seguito "TFR") nei confronti del personale dipendente, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro.
La diminuzione di 8.246 migliaia di euro è essenzialmente riferibile a:

a) gli utilizzi dell'esercizio relativi a liquidazioni e anticipi (12.731 migliaia di euro);

b) le perdite attuariali dell'esercizio rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo (3.257 migliaia di euro).

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del TFR al 31 dicembre 2019.

Ipotesi finanziarie	
Tasso annuo di attualizzazione[1]	0,37%
Tasso annuo di inflazione	1,20%
Tasso annuo incremento TFR	2,40%
Tasso annuo incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	2,00%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	0,75%
Duration (anni)	5,9

[1] Si precisa che i l tasso annuo di attualizzazione util izzato per la determinazione del valore attuale del l'obbligazione è stato determinato con riferimento alla curva dei rendimenti medi elaborati sulla base dell 'indice IBOXX Corporates AA 7-10 con duration commisurata al la stima della permanenza media nel Gruppo del collettivo oggetto di valutazione.

Ipotesi demografiche	
Mortalità	Dati della Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Età pensionamento	Raggiungimento requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria

Si riporta di seguito l'analisi di sensitività del TFR per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio 2019, mostrando gli effetti che si sarebbero determinati sul TFR a seguito delle variazioni delle stesse ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data.

ANALISI DI SENSITIVITÀ AL 31/12/2019

	Variazione delle ipotesi attuariale					
Migliaia di euro	Tasso di turnover		Tasso di inflazione		Tasso di attualizzazione	
	+1%	-1%	+0,25%	-0,25%	+0,25%	-0,25%
Saldo del fondo TFR	**86.041**	**86.783**	**87.115**	**85.690**	**85.283**	**87.544**

FONDO PER RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI (quota non corrente) - Migliaia di euro 879.709 (851.854) (quota corrente) - Migliaia di euro 660.700 (685.512)

Il saldo del fondo si incrementa di 3.043 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 prevalentemente per effetto di:

a) la variazione positiva operativa (14.854 migliaia di euro) derivante dagli interventi di ripristino e sostituzione effettuati nel corso dell'esercizio al netto degli accantonamenti operativi; escludendo l'utilizzo del fondo (225.338 migliaia di euro) correlato alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera, già commentato nella nota n. 5 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova", la variazione operativa risulta negativa per 210.484 migliaia di euro in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino sulla rete autostradale, ivi incluso la stima delle manutenzioni evolutive del periodo 2019-2023 come descritto nella nota n. 5 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova e conseguenti impatti sul bilancio" e all'effetto correlato alla diminuzione dei tassi di attualizzazione presi a riferimento al 31 dicembre 2019 rispetto al 31 dicembre 2018;

b) gli accantonamenti finanziari (17.897 migliaia di euro).

FONDO PER SANZIONI E PENALI DA CONVENZIONE UNICA (quota corrente) - Migliaia di euro 5.937 (5.912)

Il valore del fondo al 31 dicembre 2019 accoglie essenzialmente:

a) l'importo complessivo pari a 3.752 migliaia di euro (3.752 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) relativo alle penali applicate (o che potrebbero essere applicate in base alle non conformità contestate) per gli anni dal 2009 al 2017 dal Concedente ai sensi dell'Allegato N della vigente Convenzione Unica in relazione al mancato rispetto dei parametri di cui al Piano Annuale di Monitoraggio previsto nella Convenzione medesima;

b) l'ammontare complessivo pari a 2.185 migliaia di euro (2.160 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) per le penali e sanzioni applicate in relazione ad eventi nevosi o a disagi alla circolazione.

Si fa presente che per alcuni dei provvedimenti in questione la Società ha promosso ricorso al TAR del Lazio e i relativi giudizi sono tuttora pendenti.

Per ulteriori dettagli sulla situazione relativa agli eventi significativi in ambito concessorio, si rinvia a quanto riportato nella nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI
(quota corrente) - Migliaia di euro 1.560.333 (111.509)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi e oneri ritenuti probabili a fine esercizio. La voce si incrementa per 1.448.824 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2018, essenzialmente per l'effetto combinato di:

a) l'accantonamento, pari a 1.500.000 migliaia di euro, determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, per ulteriori dettagli si rinvia alla nota n. 5 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova e conseguenti impatti sul bilancio";

b) gli accantonamenti operativi, pari a 19.836 migliaia di euro, essenzialmente in relazione ad alcuni avvisi di accertamento in materia di tributi locali (8.494 migliaia di euro) e agli ulteriori oneri connessi ai risarcimenti a favore dei familiari delle vittime colpite dal crollo di una sezione del viadotto Polcevera e alle connesse spese legali (12.000 migliaia di euro);

c) gli utilizzi diretti, pari a 50.980 migliaia di euro, in relazione prevalentemente agli indennizzi definiti a favore di alcuni familiari delle vittime colpiti direttamente dal crollo di una sezione del viadotto Polcevera e per le consulenze e spese legali correlate all'avvio delle azioni a tutela dei propri diritti e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati (48.083 migliaia di euro);

d) gli utilizzi diretti, pari a 18.984 migliaia di euro, in relazione prevalentemente alla liquidazione di alcuni avvisi di accertamento in materia di tributi locali.

Il "Fondo per trasferimento universale da Tech Solution Integrators", pari a 11.185 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, è correlato alla prevista liquidazione della controllata tramite il "trasferimento universale" di tutti i rapporti attivi e passivi della stessa (come previsto dal diritto francese per la liquidazione volontaria della società in caso di socio unico), come deliberato a dicembre 2015 dal Consiglio di Amministrazione della Società.

Per maggiori dettagli circa le evoluzioni dei principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2019, si rinvia alla nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

6.14 Passività finanziarie
(quota non corrente) - Migliaia di euro 9.658.658 (10.234.761)
(quota corrente) - Migliaia di euro 1.039.393 (994.505)
PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE
(quota non corrente) - Migliaia di euro 9.658.658 (10.234.761)
(quota corrente) - Migliaia di euro 859.535 (945.378)

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

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

Migliaia di euro	31/12/2019				31/12/2018					
	Valore nominale	Valore di bilancio	Di cui quota corrente	Di cui quota non corrente	Esigibilità in scadenza tra 13 e 60 mesi	Esigibilità in scadenza oltre 60 mesi	Valore nominale	Valore di bilancio	Di cui quota corrente	Di cui quota non corrente
Prestito obbligazionario 2004-2022 (GBP) (1)	750.000	643.684	-	643.684	643.684	-	750.000	637.230	-	637.230
Prestito obbligazionario 2004-2024	1.000.000	988.431	-	988.431	988.431	-	1.000.000	986.219	-	986.219
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY) (1)	149.176	208.169	-	208.169	-	208.169	149.176	204.723	-	204.723
Prestito obbligazionario 2010-2025	500.000	497.244	-	497.244	-	497.244	500.000	496.829	-	496.829
Prestito obbligazionario 2012-2019	-	-	-	-	-	-	593.334	593.154	593.154	-
Prestito obbligazionario 2012-2020	501.728	501.554	501.554	-	-	-	501.728	500.727	-	500.727
Prestito obbligazionario 2012-2032	35.000	35.000	-	35.000	-	35.000	35.000	35.000	-	35.000
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	72.235	72.235	-	72.235	-	72.235	68.639	68.639	-	68.639
Prestito obbligazionario 2013-2021	594.572	593.181	-	593.181	593.181	-	594.572	592.017	-	592.017
Prestito obbligazionario 2013-2033	75.000	72.913	-	72.913	-	72.913	75.000	72.797	-	72.797
Prestito obbligazionario 2014-2034	125.000	123.907	-	123.907	-	123.907	125.000	123.849	-	123.849
Prestito obbligazionario 2014-2038	75.000	72.808	-	72.808	-	72.808	75.000	72.727	-	72.727
Prestito obbligazionario 2015-2021	480.364	479.591	-	479.591	479.591	-	480.364	479.179	-	479.179
Prestito obbligazionario 2015-2023	750.000	741.790	-	741.790	741.790	-	750.000	739.511	-	739.511
Prestito obbligazionario 2015-2025	500.000	497.700	-	497.700	-	497.700	500.000	497.333	-	497.333
Prestito obbligazionario 2015-2026	750.000	744.761	-	744.761	-	744.761	750.000	744.009	-	744.009
Prestito obbligazionario 2016-2027	600.000	594.367	-	594.367	-	594.367	600.000	593.631	-	593.631
Prestito obbligazionario 2017-2029	700.000	659.066	-	659.066	-	659.066	700.000	655.407	-	655.407
Prestiti obbligazionari (2)	**7.658.075**	**7.526.401**	**501.554**	**7.024.847**	**3.446.677**	**3.578.170**	**8.247.813**	**8.092.981**	**593.154**	**7.499.827**
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	1.382.797	1.382.797	116.906	1.265.891	374.722	891.169	1.484.686	1.484.686	101.933	1.382.753
Cassa Depositi e Prestiti (3)	760.465	731.689	22.901	708.788	91.799	616.989	783.721	747.158	22.881	724.277
Debiti verso istituti di credito (A)	**2.143.262**	**2.114.486**	**139.807**	**1.974.679**	**466.521**	**1.508.158**	**2.268.407**	**2.231.844**	**124.814**	**2.107.030**
ANAS (4)	185.798	185.798	24.674	161.124	161.124	-	213.428	213.428	21.287	192.141
Debiti verso altri finanziatori (B)	**185.798**	**185.798**	**24.674**	**161.124**	**161.124**	**-**	**213.428**	**213.428**	**21.287**	**192.141**
Debiti per leasing	9.890	9.890	2.807	7.083	4.189	2.894	-	-	-	-
Debiti per leasing (C)	**9.890**	**9.890**	**2.807**	**7.083**	**4.189**	**2.894**	**-**	**-**	**-**	**-**
Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C) (2)	**2.338.950**	**2.310.174**	**167.288**	**2.142.886**	**631.834**	**1.511.052**	**2.481.835**	**2.445.272**	**146.101**	**2.299.171**
Derivati con fair value negativo (5)		**490.925**	**-**	**490.925**	**206.246**	**284.679**		**435.763**	**-**	**435.763**
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine (2)		190.693	190.693	-	-	-		206.123	206.123	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		**190.693**	**190.693**	**-**	**-**			**206.123**	**206.123**	
Passività finanziarie a medio-lungo termine		**10.518.193**	**859.535**	**9.658.658**	**4.284.757**	**5.373.901**		**11.180.139**	**945.378**	**10.234.761**

(1) Al 31 dicembre 2019 sono presenti operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse e di cambio per nozionale e scadenza coincidenti con quelli dello strumento sottostante coperto, incluse nella voce "Derivati con fair value negativo", classificate come di non hegde accounting a seguito dell'operazione di "issuer substitution" di dicembre 2016.
(2) Tali strumenti finanziari sono valutati al costo ammortizzato. Il valore nominale dei prestiti obbligazionari in sterlina e yen sono espressi al tasso di cambio dei Cross Currency Swap ad essi collegati.
(3) Al 31 dicembre 2019, per alcuni finanziamenti esistenti nelle voci, sono presenti operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse per nozionale e scadenza coincidenti con quelli dello strumento sottostante coperto, classificati come di non hedge accounting nel corso dell'esercizio secondo quanto previsto dall'IFRS 9 e inclusi nella voce "Derivati con fair value negativo".

(4) La voce è relativa ai debiti verso ANAS derivanti del pagamento, effettuato direttamente dalla stessa ANAS, in relazione al programma degli investimenti, dei finanziamenti in conto contributi da istituti di credito previsti dalle Leggi n. 662/1996, n. 135/1997 e n. 345/1997 per gli interventi infrastrutturali sulle tratte "Firenze Nord - Firenze Sud" e "Cà Nova - Aglio" (Variante di Valico). Si ricorda che tali debiti saranno ridotti, al momento del rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta, a fronte delle attività finanziarie per contributi, maturati contestualmente alla realizzazione delle opere.
(5) La voce include i derivati citati alle precedenti note 1 e 3 e i derivati di Interest Rate Swap Forward Starting stipulati a giugno 2015, febbraio 2016 e a luglio 2018.

b) le tipologie di tassi di interesse di riferimento applicati, scadenze e fair value:

Migliaia di euro		31/12/2019		31/12/2018	
	Scadenza	Valore di bilancio (1)	Fair value (2)	Valore di bilancio (1)	Fair value (2)
Prestito obbligazionario (emissione 2004-GBP)	2022	643.684	630.322	637.230	588.731
Prestito obbligazionario (emissione 2004	2024	988.431	1.144.150	986.219	1.114.040
Prestito obbligazionario (emissione 2009-JPY)	2038	208.169	187.743	204.723	153.775
Prestito obbligazionario (emissione 2010)	2017	-		-	
Prestito obbligazionario (emissione 2010)	2025	497.244	550.335	496.829	516.090
Prestito obbligazionario (emissione 2012)	2019	-	-	593.154	595.814
Prestito obbligazionario (emissione 2012)	2020	501.554	505.621	500.727	518.320
Prestito obbligazionario (emissione 2012)	2032	35.000	35.522	35.000	36.227
Prestito obbligazionario (emissione 2012 – Zero Coupon Bond)	2032	72.235	77.416	68.639	77.861
Prestito obbligazionario (emissione 2013)	2021	593.181	605.744	592.017	598.038
Prestito obbligazionario (emissione 2013)	2033	72.913	61.600	72.797	71.423
Prestito obbligazionario (emissione 2014)	2034	123.907	113.977	123.849	123.269
Prestito obbligazionario (emissione 2014)	2038	72.808	56.212	72.727	65.216
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2021	479.591	476.396	479.179	457.931
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2023	741.790	727.117	739.511	698.640
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2025	497.700	483.670	497.333	437.960
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2026	744.761	711.165	744.009	630.210
Prestito obbligazionario (emissione 2016)	2027	594.367	567.942	593.631	505.368
Prestito obbligazionario (emissione 2017)	2029	659.066	658.798	655.407	568.687
	tasso fisso quotati	***7.526.401***	***7.593.730***	***8.092.981***	***7.757.600***
Prestiti obbligazionari		**7.526.401**	**7.593.730**	**8.092.981**	**7.757.600**
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	dal 2019 al 2036	1.382.797	1.539.488	1.484.686	1.522.820
	tasso fisso	***1.382.797***	***1.539.488***	***1.484.686***	***1.522.820***
Cassa Depositi e Prestiti	dal 2019 al 2034	731.689	741.978	747.158	701.438
	tasso variabile	***731.689***	***741.978***	***747.158***	***701.438***
Debiti verso istituti di credito (A)		**2.114.486**	**2.281.466**	**2.231.844**	**2.224.258**
ANAS		185.798	185.798	213.428	213.428
Debiti verso altri finanziatori (B)		**185.798**	**185.798**	**213.428**	**213.428**
Debiti per leasing		9.890	9.890	-	-
Debiti Debiti per leasing (C)		**9.890**	**9.890**	**-**	**-**
Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)		**2.310.174**	**2.477.154**	**2.445.272**	**2.437.686**
Derivati con fair value negativo		**490.925**	**490.925**	**435.763**	**435.763**
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		190.693	190.693	206.123	206.123
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		**190.693**	**190.693**	**206.123**	**206.123**
Passività finanziarie a medio-lungo termine		**10.518.193**	**10.752.502**	**11.180.139**	**10.837.172**

(1) I valori delle passività finanziarie a medio-lungo termine riportati in tabella includono sia la quota non corrente che la quota corrente.
(2) Il fair value indicato rientra nel livello 2 della gerarchia dei fair value ad esclusione dei debiti per leasing il cui fair value rientra nel livello 3 della gerarchia.

Per i dettagli sui criteri di determinazione dei fair value indicati in tabella, si rinvia alla nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati";

c) il confronto tra il saldo nominale delle passività (prestiti obbligazionari e finanziamenti a medio-lungo termine) e il relativo valore di bilancio, distinto per valuta di emissione con indicazione dei corrispondenti tasso medio e tasso effettivo di interesse:

Valuta		31/12/2019				31/12/2018	
		Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)	Tasso di interesse contrattuale medio fino al 31/12/2019(1)	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2019	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)
Euro		9.097.849	8.984.722	3,27%	3,34%	9.830.472	9.696.300
Sterlina		750.000	643.684	5,99%	2,20%	750.000	637.230
Jen		149.176	208.169	5,30%	3,39%	149.176	204.723
	Totale	**9.997.025**	**9.836.575**	**3,51%**		**10.729.648**	**10.538.253**

(1) Tale valore include l'effetto delle operazioni di copertura dal rischio di variazione dei tassi di interesse e di cambio in essere al 31 dicembre 2019.

d) la movimentazione nell'esercizio dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio-lungo termine espressi in valore di bilancio:

Migliaia di euro	Valore di bilancio al 31/12/2018 (1)	Nuove accensioni	Rimborsi	Effetti prima applicazione IFRS16	Differenze di cambio e altri movimenti	Variazione esposizione verso ANAS	Valore di bilancio al 31/12/2019(1)
Prestiti obbligazionari	**8.092.981**	-	**-593.334**	-	**26.754**	**-**	7.526.401
Finanziamenti da società controllanti	-	-	-	-	-	-	-
Debiti verso istituti di credito	2.231.844	**-**	-125.144	-	7.786	-	2.114.486
Debiti verso altri finanziatori(2)	213.428	-	-	-	-	-27.630	185.798
Debiti per leasing	**-**	3.994	-2.840	8.286	450	-	9.890
Finanziamenti a medio-lungo termine	**2.445.272**	**3.994**	**-127.984**	**8.286**	**8.236**	**-27.630**	**2.310.174**
Totale	**10.538.253**	**3.994**	**-721.318**	**8.286**	**34.990**	**-27.630**	**9.836.575**

(1) I valori delle passività finanziarie a medio-lungo termine riportati in tabella includono sia la quota non corrente che la quota corrente.
(2) Il decremento di 27.630 migliaia di euro dei debiti verso ANAS si riferisce al rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta, a fronte delle attività finanziarie per contributi, maturati contestualmente alla realizzazione delle opere come indicato nella nota n. 4 della tabella di cui al punto a).

Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari detenuti dalla Società, si rinvia a quanto indicato nella nota n. 8.2 "Gestione dei rischi finanziari".

PRESTITI OBBLIGAZIONARI
(quota non corrente) - Migliaia di euro 7.024.847 (7.499.827)
(quota corrente) - Migliaia di euro 501.554 (593.154)

La voce La voce accoglie i saldi relativi a:

a) le emissioni obbligazionarie avvenute nel 2015, 2016 e 2017, pari a 2.975.485 migliaia di euro (2.969.559 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), destinate a investitori istituzionali nell'ambito del Euro Medium Term Note Programme della Società costituito ad ottobre 2014 e autorizzato per un valore complessivo pari a 7 miliardi di euro;

b) l'emissione obbligazionaria riservata a investitori privati effettuata nel 2015 e con scadenza nel 2023, pari a 741.790 migliaia di euro (739.511 migliaia di euro al 31 dicembre 2018);

c) le emissioni obbligazionarie iscritte a seguito dell'operazione di "issuer substitution", perfezionatasi a fine dicembre 2016, per 3.809.126 migliaia di euro (4.383.911 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

Il decremento di 566.580 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 è essenzialmente correlato al rimborso avvenuto a febbraio 2019 del prestito obbligazionario di importo nominale pari a 593.334 migliaia di euro, garantito da Atlantia e avente cedola del 4,5%.
Limitatamente al private placement in JPY (di importo pari a 20.000.000 migliaia di JPY, per un controvalore di 164.015 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), si richiede il rispetto di una soglia minima definita contrattualmente dei seguenti covenant finanziari (da calcolarsi su base annuale successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e civilistico, con riferimento a dati consolidati):

I. indice di copertura degli oneri finanziari;
II. rapporto tra FFO consolidato e totale net debt alla scadenza di ogni anno fiscale;
III. Patrimonio Netto di Autostrade per l'Italia;

Il mancato rispetto dei covenant costituirebbe un evento di default.
Si precisa che con riferimento al 31 dicembre 2019 i suddetti covenant risultano rispettati.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE
(quota non corrente) - Migliaia di euro 2.142.886 (2.299.171)
(quota corrente) - Migliaia di euro 167.288 (146.101)

La voce, che comprende sia la quota corrente che quella non corrente, include al 31 dicembre 2019 prevalentemente i finanziamenti ottenuti da istituti di credito.

Nel 2019 il saldo si riduce di 135.098 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018, essenzialmente per i rimborsi dei finanziamenti concessi da istituti di credito, pari a complessivi 125.144 migliaia di euro.

I contratti di finanziamento prevedono il rispetto di una soglia minima del parametro finanziario dato dal rapporto tra "cash flow operativo disponibile per il servizio del debito" e "servizio del debito" (DSCR). Il mancato rispetto del suddetto *covenant*, alle rispettive date di calcolo, potrebbe configurare un evento di default e comportare l'obbligo di rimborsare anticipatamente gli importi in linea capitale, gli interessi e le ulteriori somme previste nei contratti stessi.
Si precisa che con riferimento al 31 dicembre 2019 il suddetto covenant risulta rispettato.

Si segnala che, a dicembre 2019, la Società ha sottoscritto la modifica dell'accordo c.d. di Standstill in essere con la Banca Europea Investimenti in base alla quale è stata estesa la scadenza da marzo 2020 a settembre 2021 e sono stati ridotti i livelli minimi di rating portandoli al livello BBB- (*Investment Grade*).

Il declassamento sotto il livello *investment grade*, avvenuto nel mese di gennaio, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere protezioni aggiuntive. Ove tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere (pari, al 31 dicembre 2019, a circa euro 2,1 miliardi, di cui circa 1,7 miliardi garantiti da Atlantia).
Allo stato, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l'applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali, né hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

Avuto riguardo alle ragioni del *downgrading* espressamente esplicitate dalle agenzie di *rating* (i.e. l'approvazione dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe), alla illegittimità comunitaria e costituzionale dell'art. 35, già fatta valere dalla Società nelle competenti sedi giudiziarie, e ai numerosi concordi pareri legali acquisiti sul punto, la Società ritiene di poter continuare nel dialogo con gli istituti finanziari nella ricerca di una soluzione condivisa.

Per quanto attiene i prestiti non soggetti a rimborso anticipato in conseguenza del *downgrading*, oltre al rispetto del *covenant* di cui sopra la società sarà tenuta a dimostrare, finché il *rating* rimarrà sotto il livello *investment grade,* il superamento di una soglia minima definita contrattualmente per i seguenti covenant finanziari addizionali (su base consolidata):

I. indice di copertura degli oneri finanziari;
II. rapporto tra FFO e Indebitamento finanziario netto alla scadenza di ogni anno fiscale.

Qualora non fossero rispettati questi ultimi parametri la Società dovrebbe produrre idonea garanzia bancaria autonoma.

Si precisa che con riferimento al 31 dicembre 2019 i suddetti covenant risultano rispettati.

DERIVATI CON FAIR VALUE NEGATIVO
(quota non corrente) - Migliaia di euro 490.925 (435.763)
(quota corrente) - Migliaia di euro - (-)

La voce accoglie, al 31 dicembre 2019, il saldo degli strumenti finanziari derivati stipulati con alcuni istituti di credito allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse e di cambio di talune passività finanziarie a medio-lungo termine, anche a fronte di operazioni di finanziamento prospettiche che saranno assunte dalla Società entro il 2021.
L'aumento complessivo della voce rispetto al saldo al 31 dicembre 2018, pari a 55.162 migliaia di euro, è correlato essenzialmente all'effetto combinato di:

a) l'incremento del fair value negativo, 100.572 migliaia di euro, dei derivati di Interest Rate Swap e di Interest Rate Swap Forward Starting, essenzialmente a seguito della diminuzione della curva dei tassi di interesse al 31 dicembre 2019 rispetto al 31 dicembre 2018;

b) la riduzione del fair value negativo per 45.410 migliaia di euro dei Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterlina e yen, derivante dalla variazione del fair value (11.589 migliaia di euro, in relazione all'effetto combinato della variazione della curva dei tassi in valuta e in euro) rilevato, a seguito dell'operazione di issuer substitution, tra i proventi finanziari e dall'effetto cambio positivo (33.821 migliaia di euro) connesso principalmente all'apprezzamento della sterlina rispetto all'euro.

Si segnala che, in relazione ai derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, al 31 dicembre 2019 risulta iscritto un fair value negativo complessivamente pari a 173.558 migliaia di euro per un importo nozionale complessivamente pari a 2.350 milioni di euro di durata media residua ponderata di 6 anni e dieci mesi a un tasso fisso medio ponderato pari a circa l'1,125%, connessi a passività finanziarie prospettiche che saranno assunte entro il 2021 a copertura dei fabbisogni finanziari.

Al 31 dicembre 2019, in considerazione dell'incertezza in ambito regolatorio descritta nella nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio", si è provveduto ad una revisione del trattamento contabile per l'intero portafoglio derivati, come descritto nella nota n. 8.2 "Gestione dei Rischi Finanziari". A seguito di tale revisione taluni derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, il cui fair value ammonta a 67.426 migliaia di euro sono stati riclassificati completamente a conto economico in quanto non risultavano soddisfatti i requisiti previsti dal Principio IFRS 9 in merito al (i) rapporto economico tra il rischio oggetto di copertura e lo strumento di copertura ed alla (ii) verifica dei requisiti di efficacia prospettica delle relazioni di copertura.
Per maggiori dettagli, si rinvia alla nota n. 8.2 "Gestione dei rischi finanziari".

ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE
(quota non corrente) - Migliaia di euro - (-)
(quota corrente) - Migliaia di euro 190.693 (206.123)

Il saldo accoglie al 31 dicembre 2019 i ratei passivi connessi prevalentemente agli interessi da liquidare in relazione a:

a) i prestiti obbligazionari, per 127.047 migliaia di euro;

b) i finanziamenti ottenuti da istituti di credito, per 18.554 migliaia di euro;

c) i differenziali connessi agli strumenti finanziari derivati esistenti, per 44.446 migliaia di euro.

PASSIVITÀ FINANZIARIE A BREVE TERMINE
Migliaia di euro 179.858 (49.127)

La composizione delle passività finanziarie a breve è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018
Scoperti di conto corrente	1	-
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	84.853	49.127
Altre passività finanziarie correnti	95.004	-
Passività finanziarie a breve termine	**179.858**	**49.127**

L'incremento del saldo delle passività finanziarie a breve termine rispetto al 31 dicembre 2018, pari a 130.731 migliaia di euro, è principalmente riconducibile ai depositi di liquidità effettuati da Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco (50.000 migliaia di euro) e da Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. (45.000 migliaia di euro).
Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari derivati sottoscritti, si rinvia a quanto indicato nella nota n. 8.2 "Gestione dei rischi finanziari".

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA IN ACCORDO CON LA RACCOMANDAZIONE DELL'ESMA DEL 20 MARZO 2013

La tabella seguente evidenzia la posizione finanziaria netta con il dettaglio delle principali componenti e delle posizioni finanziarie di debito e credito verso parti correlate, come richiesto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e in conformità alla Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority – ESMA del 20 marzo 2013 (che non prevede la deduzione dall'indebitamento finanziario delle attività finanziarie non correnti).

Milioni di euro	Note	31/12/2019	*di cui verso parti correlate*	31/12/2018	*di cui verso parti correlate*
Disponibilità liquide		-715.493		-839.632	
Mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente					
con saldo positivo verso parti correlate		-663.042	-662.914	-654.831	-654.710
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (A)	6.7	**-1.378.535**		**-1.494.463**	
Attività finanziarie correnti [1] (B)	6.4	**-82.411**	**-10.117**	**-74.275**	**-9.670**
Scoperti di conto corrente bancario		1		-	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		859.535		945.378	
Altri debiti finanziari		179.857	84.853	49.127	49.127
Passività finanziarie correnti (C)		**1.039.393**		**994.505**	
Posizione finanziaria netta corrente (D=A+B+C)		**-421.553**		**-574.233**	
Prestiti obbligazionari		7.024.847		7.499.827	
Finanziamenti a medio-lungo termine		2.142.886		2.299.171	
Altri debiti finanziari non correnti		490.925		435.763	
Passività finanziarie non correnti (E)		**9.658.658**		**10.234.761**	
Posizione finanziaria netta/Indebitamento finanziario netto come da raccomandazione ESMA (F=D+E)		**9.237.105**		**9.660.528**	
Attività finanziarie non correnti (G)	6.4	**-576.792**	**-235.536**	**-634.241**	**231.112**
Indebitamento finanziario netto (H=F+G)		**8.660.313**		**9.026.287**	

6.15

Passività per imposte differite nette - Migliaia di euro 133.418 (579.878)

Di seguito è esposta la consistenza delle passività per imposte differite, al netto delle attività per imposte anticipate compensabili.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018
Passività per imposte differite IRES	1.411.938	1.335.260
Passività per imposte differite IRAP	227.518	192.419
Passività per imposte differite	**1.639.456**	**1.527.679**
Attività per imposte anticipate IRES compensabili	1.308.118	824.448
Attività per imposte anticipate IRAP compensabili	197.920	123.353
Attività per imposte anticipate compensabili	**1.506.038**	**947.801**
Passività per imposte differite nette	**133.418**	**579.878**

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

		VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					
Migliaia di euro	**31/12/2018**	**Accantonamenti**	**Rilasci**	**Accantonamenti/(rilasci) iscritti tra le altre componenti del conto economico complessivo**	**Variazione di stime di esercizi precedenti e altre variazioni**	**Riclassifiche**	**31/12/2019**
Ammortamento fiscale dell'avviamento	1.514.562	100.075	-	-	19.390	-	1.634.027
Strumenti finanziari prima applicazione IFRS 9	7.361	-	-	-	-	-7.361	-
Strumenti finanziari derivati con fair value positivo	3.434	-	-	-754	-	-	2.680
Valutazione attuariale del fondo TFR a conto economico	2.301	427	-	-	-	-	2.728
Altre differenze temporanee	21	-	-	-	-	-	21
Passività per imposte differite	**1.527.679**	**100.502**	**-**	**-754**	**19.390**	**-7.361**	**1.639.456**
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12	382.167	448	-20.215	-	10.123	-	372.523
Fondi per accantonamenti	513.649	722.625	-190.284	-	22.385	-	1.068.375
Strumenti finanziari derivati con fair value negativo	43.065	-		9.396	-	-	52.461
Utili e perdite attuariali del fondo TFR	3.618	-	-	782	-	-	4.400
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	1.995	2.955	-900	-	387	-	4.437
Altre differenze temporanee	3.307	777	-775	-	533	-	3.842
Attività per imposte anticipate compensabili	**947.801**	**726.805**	**-212.174**	**10.178**	**33.428**	**-**	**1.506.038**
Passività per imposte differite nette	**579.878**	**-626.303**	**212.174**	**-10.932**	**-14.038**	**-7.361**	**133.418**

Come evidenziato nella tabella, il saldo al 31 dicembre 2019 include sostanzialmente:

a) le imposte differite stanziate, a partire dal 2003, in relazione alla quota annuale di deduzione dell'ammortamento (rilevato ai soli fini fiscali) dell'avviamento;

b) il saldo residuo delle imposte anticipate relative al riallineamento, rilevato in quote costanti in 29 anni a partire dal 2010, del saldo globale determinato in sede di prima applicazione dell'IFRIC 12 ai sensi dell'art. 11 comma 3 del D.M. 8 giugno 2011 di coordinamento tra fiscalità e principi contabili internazionali;

c) le quote non dedotte dei fondi per accantonamenti, in prevalenza riferibili al fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali e al fondo oneri determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate.

Il saldo di bilancio si decrementa di 446.460 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 in relazione prevalentemente a:

a) l'accantonamento (479.535 migliaia di euro) di imposte anticipate a fronte dello stanziamento del sopracitato fondo oneri verso il MIT, per ulteriori dettagli si rinvia alla nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio";

b) l'accantonamento netto (52.806 migliaia di euro) di imposte anticipate per la quota non dedotta di fondi per accantonamenti escludendo quanto descritto al punto a), prevalentemente relativi alle spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali;

c) l'accantonamento netto di imposte anticipate (10.150 migliaia di euro) in relazione all'adeguamento del fair value negativo dei derivati al 31 dicembre 2019;

d) l'accantonamento di imposte differite in relazione alla citata deduzione dell'ammortamento fiscale dell'avviamento (100.075 migliaia di euro);

e) il rilascio netto (19.767 migliaia di euro) di imposte anticipate per la quota dell'esercizio relativa al saldo globale derivante dall'applicazione dell'IFRIC 12.

Si evidenzia infine l'adeguamento della fiscalità anticipata IRES correlata al rigiro delle differenze temporanee di esercizi precedenti da effettuarsi negli esercizi 2020 e 2021, pari a 19.586 migliaia di euro, in relazione all'introduzione di una aliquota IRES maggiorata di 3,5% sui redditi derivanti da attività svolte in base a concessioni autostradali, aeroportuali, portuali e ferroviarie in base all'art.1 commi 716-718 della L.160/2019 (legge di bilancio 2020).

6.16

Altre passività non correnti - Migliaia di euro 28.592 (27.373)

La voce è composta da debiti e da altre passività non correnti di natura non commerciale né finanziaria. La composizione del saldo al 31 dicembre 2019 è illustrata nella seguente tabella.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018
Risconti passivi non commerciali	24.615	23.946
Debiti verso il personale	3.977	3.427
Altre passività non correnti	**28.592**	**27.373**

6.17

Passività commerciali - Migliaia di euro 1.336.420 (1.294.310)

Il dettaglio delle passività commerciali è esposto nel seguente prospetto.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018
Debiti per rapporti di interconnessione	684.173	722.042
Debiti verso fornitori	575.706	492.304
Pedaggi in corso di regolazione	76.450	79.887
Altre passività commerciali	91	77
Passività commerciali	**1.336.420**	**1.294.310**

L'aumento delle passività commerciali, pari a 42.110 migliaia di euro, è attribuibile prevalentemente all'incremento dei debiti verso fornitori, in relazione alla dinamica delle manutenzioni eseguite nell'ultimo trimestre degli esercizi a confronto, parzialmente compensate dalla diminuzione dei debiti verso le società interconnesse.

6.18

Altre passività correnti - Migliaia di euro 205.329 (212.166)

La voce è composta da debiti e da altre passività correnti di natura non commerciale né finanziaria. La composizione del saldo al 31 dicembre 2019 è illustrata nella seguente tabella.

Migliaia di euro	31/12/2019	31/12/2018
Debiti per canoni	82.406	81.263
Debiti verso il personale	40.184	25.886
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	20.495	16.866
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	15.713	8.840
Debiti per espropri	1.460	5.978
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	1.760	1.745
Altri debiti diversi	43.311	71.588
Altre passività correnti	**205.329**	**212.166**

Il saldo al 31 dicembre 2019 si decrementa di 6.837 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018, prevalentemente per l'effetto combinato di:

a) la riduzione degli altri debiti diversi in relazione alla liquidazione del debito nei confronti di S.A.T.A.P. S.p.A. e Intesa San Paolo S.p.A. connesso all'acquisizione delle azioni della società Tangenziali Esterne di Milano (27.714 migliaia di euro);

b) l'aumento del debito verso il personale, pari a 14.928 migliaia di euro;

c) l'aumento del debito per l'IVA, pari a 6.365 migliaia di euro.

7

INFORMAZIONI SULLE VOCI DI CONTO ECONOMICO

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico. Le componenti negative di conto economico sono indicate con il segno "–" nei titoli e nelle tabelle delle note, mentre i valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi al 2018.
Per il dettaglio dei saldi del conto economico derivanti da rapporti con parti correlate, si rinvia alla nota n. 9.3 "Rapporti con parti correlate".

7.1

Ricavi da pedaggio - Migliaia di euro 3.403.979 (3.369.843)

I ricavi da pedaggio presentano un incremento di 34.136 migliaia di euro rispetto al 2018. Tale variazione è originata essenzialmente dalla crescita del traffico pari a +0,7% (+1,1% considerando anche l'effetto derivante dal mix positivo di traffico).
Si segnala che l'iniziativa aziendale relativa all'esenzione del pedaggio sull'area genovese ha originato minori ricavi da pedaggio stimabili in circa 19 milioni di euro (7 milioni di euro nel 2018).
Per ulteriori dettagli, si rinvia a quanto illustrato per la Società nel capitolo n. 2.5 "Andamento gestionale del Gruppo", nei paragrafi "Traffico" e "Incrementi tariffari", della Relazione sulla gestione che accompagna il presente bilancio.

Si precisa che tra i ricavi da pedaggio sono comprese le maggiorazioni tariffarie di competenza dell'ANAS che originano gli oneri concessori rilevati nella voce "Altri oneri", dettagliata nella nota n. 7.7 "Altri Oneri", pari a 366.650 migliaia di euro (362.528 migliaia di euro nel 2018).

In conformità a quanto previsto dalla Delibera CIPE del 20/12/1996, si segnala che in calce alle presenti note illustrative sono allegate le tabelle relative ai dati mensili sui volumi di traffico per le tratte in concessione.

7.2

Ricavi per servizi di costruzione - Migliaia di euro 140.263 (154.167)

Il dettaglio dei ricavi per servizi di costruzione è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione - opere con benefici economici aggiuntivi	136.545	147.513	-10.968
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	3.718	6.654	-2.936
Ricavi per servizi di costruzione	**140.263**	**154.167**	**-13.904**

I ricavi per servizi di costruzione sono costituiti essenzialmente dagli interventi relativi a opere con benefici economici aggiuntivi e sono rappresentativi del fair value del corrispettivo spettante per le attività di ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture in concessione effettuate nell'esercizio, determinato come indicato nella nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati", cui si rinvia.

I ricavi per servizi di costruzione si decrementano rispetto al 2018, essenzialmente per la diminuzione dei lavori in opere con benefici economici aggiuntivi, per 10.968 migliaia di euro, riconducibili principalmente ai minori lavori eseguiti per la Gronda di Genova. Per ulteriori dettagli, si rinvia al capitolo n. 2.5 "Andamento gestionale del Gruppo", nel paragrafo "Investimenti operativi", della Relazione sulla gestione che accompagna il presente bilancio.

Nel 2019 la Società ha eseguito ulteriori servizi di costruzione per opere che non comportano benefici economici aggiuntivi, per complessivi 369.425 migliaia di euro al netto dei contributi, a fronte dei quali è stato utilizzato il "Fondo per impegni da convenzione" appositamente stanziato. Tale utilizzo del fondo è classificato a riduzione dei costi operativi dell'esercizio e commentato nella nota n. 7.9 "Utilizzo del fondo impegni da convenzione".

Per un dettaglio completo degli investimenti complessivi in attività in concessione nell'esercizio, si rinvia alla precedente nota n. 6.2 "Attività immateriali".

7.3

Altri ricavi - Migliaia di euro 312.204 (285.325)

Il dettaglio degli altri ricavi operativi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Ricavi da subconcessionari di aree di servizio	169.308	175.555	-6.247
Risarcimento danni e indennizzi	52.654	17.844	34.810
Rimborsi	20.745	20.574	171
Ricavi per prestazioni	15.369	17.670	-2.301
Ricavi per manutenzioni	14.304	14.174	130
Altri ricavi della gestione autostradale	12.803	15.878	-3.075
Ricavi da pubblicità	4.770	4.407	363
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	397	335	62
Altri proventi	21.854	18.888	2.966
Altri ricavi	**312.204**	**285.325**	**26.879**

Gli altri ricavi operativi si incrementano di 26.879 migliaia di euro rispetto al 2018, sostanzialmente per l'accordo definito con la compagnia assicurativa per la responsabilità civile terzi in relazione al crollo di una sezione del viadotto Polcevera (37.500 migliaia di euro).

Con riferimento al "Totale Ricavi", si riporta di seguito la disaggregazione degli stessi in relazione al soddisfacimento delle correlate "performance obligation", come richiesto dall'IFRS 15.

	2019				2018			
	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi
Migliaia di euro	At a point in time	Over the time			At a point in time	Over the time		
Ricavi netti da pedaggio	3.403.979	-	-	3.403.979	3.369.843	-	-	3.369.843
Ricavi per servizi di costruzione	-	140.263	-	140.263	-	154.167	-	154.167
Altri ricavi	54.798	-	257.406	312.204	56.623	-	228.702	285.325
TOTALE	**3.458.777**	**140.263**	**257.406**	**3.856.446**	**3.426.466**	**154.167**	**228.702**	**3.809.335**

I ricavi fuori ambito IFRS 15 sono essenzialmente rappresentati dai ricavi da subconcessioni delle aree di servizio, dai rimborsi e dai risarcimenti danni e indennizzi.

7.4

Materie prime e materiali - Migliaia di euro -192.127 (-105.719)

La voce include costi per gli acquisti di materiali e la variazione delle rimanenze delle materie prime e materiali di consumo.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Materiale elettrico ed elettronico	-16.157	-19.669	3.512
Carbolubrificanti e combustibili	-10.296	-10.170	-126
Materiale da costruzione	-8.471	-9.012	541
Altre materie prime e materiali di consumo	-162.786	-68.794	-93.992
Acquisti di materiali	**-197.710**	**-107.645**	**-90.065**
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	**5.436**	**1.412**	**4.024**
Costi per materie prime capitalizzati	**147**	**514**	**-367**
Materie prime e materiali	**-192.127**	**-105.719**	**-86.408**

La voce, che include costi per gli acquisti di materiali e la variazione delle rimanenze delle materie prime e materiali di consumo, aumenta di 86.408 migliaia di euro rispetto l'esercizio precedente essenzialmente per gli oneri sostenuti per l'acquisizione delle proprietà degli immobili civili e di quelle oggetto di attività di impresa, come richiesto dal Commissario straordinario, coerentemente con quanto previsto negli art. 1-bis, art. 4-bis del decreto Legge n. 109, convertito con modificazioni nella legge n. 130 del 16 novembre 2018. Tali oneri, pari a 114.913 migliaia di euro, sono interamente coperti dall'utilizzo del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali per il ripristino del viadotto Polcevera, già accantonato al 31 dicembre 2018 in relazione a quanto comunicato dal Commissario con lettera del 21 dicembre 2018 in esecuzione del citato decreto, e rilevato nella voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti").

7.5

Costi per servizi - Migliaia di euro -1.025.138 (-773.750)

La voce include prestazioni edili, assicurative, di trasporto e professionali destinate principalmente alla manutenzione e all'ampliamento delle opere autostradali. Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-734.067	-487.002	-247.065
Prestazioni professionali	-154.157	-165.610	11.453
Utenze	-35.362	-31.179	-4.183
Trasporti e simili	-22.493	-21.653	-840
Assicurazioni	-18.441	-11.070	-7.371
Pubblicità	-7.529	-4.453	-3.076
Compensi collegio sindacale	-266	-254	-12
Prestazioni diverse	-52.823	-52.529	-294
Costi per servizi	**-1.025.138**	**-773.750**	**-251.388**

L'incremento dei costi per servizi, pari a 251.388 migliaia di euro, è attribuibile essenzialmente all'aumento delle prestazioni edili correlate sostanzialmente all'aumento delle manutenzioni dell'infrastruttura autostradale. Si evidenzia che nella voce "costi per servizi edili e simili" sono inclusi i costi correlati allo stato avanzamento dei lavori in relazione alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (88.624 migliaia di euro, tali oneri sono interamente coperti dall'utilizzo del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali per il ripristino del viadotto Polcevera, accantonato al 31 dicembre 2018 in relazione a quanto comunicato dal Commissario straordinario con lettera del 21 dicembre 2018 in esecuzione del citato decreto per l'art. 1, commi 5 e 6, e rilevato nella voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti").

7.6

Costo per il personale - Migliaia di euro -414.309 (-400.996)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Salari e stipendi	-288.496	-284.538	-3.958
Oneri sociali	-86.749	-85.390	-1.359
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	-16.936	-17.176	240
Costi per piani di compensi basati su azioni	-6.488	-401	-6.087
Compensi ad amministratori	-269	-2.769	2.500
Recupero oneri per personale distaccato	6.807	7.042	-235
Altri costi del personale	-23.509	-18.772	-4.737
Costo del personale capitalizzato	1.331	1.008	323
Costo per il personale	**-414.309**	**-400.996**	**-13.313**

Il saldo della voce si incrementa di 13.313 migliaia di euro rispetto al 2018, essenzialmente per il maggior fair value rilevato per la valutazione dei piani di compensi basati su azioni e per i maggiori incentivi all'esodo rilevati.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Dirigenti	86	86	-
Quadri	283	289	-6
Impiegati	1.963	1.952	11
Corpo esattoriale	1.839	1.907	-68
Operai	951	981	-30
Organico medio	**5.122**	**5.215**	**-93**

In relazione ai piani di compensi basati su azioni e regolati con azioni o per cassa che coinvolgono alcuni amministratori e dipendenti della Società, si rimanda a quanto descritto nella nota n. 9.4 "Informativa sui piani di compensi basati su azioni".

7.7

Altri oneri - Migliaia di euro -521.805 (-554.690)

Il dettaglio degli altri oneri è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2019	2018	Variazione
Oneri concessori	**-449.818**	**-445.320**	**-4.498**
Oneri per godimento beni di terzi	**-3.795**	**-7.331**	**3.536**
Risarcimenti danni e penalità	-28.471	-41.029	12.558
Contributi e liberalità	-23.785	-44.136	20.351
Imposte indi rette e tasse	-10.143	-8.930	-1.213
Altri oneri diversi	-5.793	-7.944	2.151
Oneri diversi	**-68.192**	**-102.039**	**33.847**
Altri oneri	**-521.805**	**-554.690**	**32.885**

Gli altri oneri si decrementano rispetto all'esercizio precedente prevalentemente in relazione a:

a) i risarcimenti danni e penalità (12.558 migliaia di euro) prevalentemente correlati a:
1) i risarcimenti e indennizzi liquidati nel 2018 (21.637 migliaia di euro) a favore dei familiari delle vittime e delle attività produttive/aziende direttamente colpiti dal crollo, avvenuto il 14 agosto 2018, di una sezione del viadotto Polcevera;
2) gli indennizzi a fronte di riserve definite e liquidate nel 2018 nell'ambito dei lavori relativi alla realizzazione del nuovo svincolo di Rioveggio nell'ambito della realizzazione della Variante di Valico (10.454 migliaia di euro);
3) gli indennizzi liquidati nel 2019 (21.801 migliaia di euro) in relazione al ristoro delle perdite delle attrezzature, dei macchinari e dei materiali ovvero per il trasferimento in altra sede. Tali oneri sono interamente coperti dall'utilizzo del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali per il ripristino del viadotto Polcevera, accantonato al 31 dicembre 2018 in relazione a quanto comunicato dal Commissario straordinario con lettera del 21 dicembre 2018 in esecuzione del citato decreto per l'art. 4-bis, e rilevato nella voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti".

b) i minori costi per contributi e liberalità (20.351 migliaia di euro) prevalentemente correlati a:
1) i contributi erogati nel 2018 (10.350 migliaia di euro) a persone ed aziende/attività produttive indirettamente colpite dal crollo, avvenuto il 14 agosto 2018 di una sezione del viadotto Polcevera;
2) i contributi erogati nel 2018 alla Città Metropolitana di Bologna a favore degli interventi di riequilibrio ambientale connessi alla realizzazione della viabilità della Nuova Bazzanese (10.350 migliaia di euro).

Si ricorda che la voce "oneri concessori" include l'integrazione del canone di concessione in relazione ai già commentati incrementi del traffico. La Legge n. 102/2009 e s.m.i, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge n. 78/2009, ha soppresso il sovrapprezzo sulle tariffe autostradali di cui alla Legge n. 296/2006, introducendo tale integrazione del canone di concessione, calcolata sulla percorrenza chilometrica, pari a 6 millesimi di euro a km per le classi A e B e a 18 millesimi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5, di ciascun veicolo che ha fruito dell'infrastruttura autostradale. Il maggior canone da corrispondere al Concedente è recuperato dal concessionario attraverso l'equivalente incremento della tariffa di competenza, non incidendo sul risultato della Società.

7.8

Variazione operativa dei fondi per accantonamenti - Migliaia di euro -1.504.982 (-483.114)

La voce è costituita dalle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti, ad esclusione di quelli per benefici per dipendenti (classificati nel costo per il personale), stanziati dalla Società per poter adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l'impiego di risorse economiche negli esercizi successivi.
Il saldo della voce nel 2019 è essenzialmente riconducibile a:

a) l'accantonamento dei fondi per rischi e oneri, pari a 1.519.836 migliaia di euro, già commentato nella nota n. 6.13 "Fondi per accantonamenti";

b) la variazione positiva operativa (14.854 migliaia di euro) derivante dagli interventi di ripristino e sostituzione effettuati nel corso dell'esercizio al netto degli accantonamenti operativi; escludendo l'utilizzo del fondo (225.338 migliaia di euro) correlato alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera, già commentato nella nota n. 5 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova", la variazione operativa risulta negativa per 210.484 migliaia di euro in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino necessari sulla rete autostradale previsti nel nuovo piano strategico, come commentato nella sezione 1 della presente Relazione finanziaria annuale, e all'effetto correlato alla diminuzione dei tassi di attualizzazione presi a riferimento al 31 dicembre 2019 rispetto al 31 dicembre 2018.

Nel 2018, invece, la variazione operativa era essenzialmente correlata allo stanziamento (397.399 migliaia di euro) per la demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera.

7.9

Utilizzo del fondo impegni da convenzione - Migliaia di euro 369.425 (360.510)

La voce accoglie l'utilizzo del fondo per impegni da convenzioni per opere senza benefici economici aggiuntivi realizzate nell'esercizio, al netto dei contributi maturati (rilevati nei ricavi per servizi di costruzione, come illustrato nella nota n. 7.2 "Ricavi per servizi di costruzione"). La voce costituisce la rettifica indiretta dei costi per attività di costruzione, classificati per natura tra i costi operativi e il costo per il personale.
L'incremento rilevato rispetto al 2018, pari a 8.914 migliaia di euro, è sostanzialmente attribuibile ai maggiori "Altri investimenti" effettuati, per ulteriori dettagli, si rinvia al capitolo n. 2.5 "Andamento gestionale del Gruppo", nel paragrafo "Investimenti operativi", della Relazione sulla gestione che accompagna il presente bilancio.
Per quanto attiene ai servizi di costruzione complessivamente realizzati nel 2019, si rinvia a quanto già illustrato rispettivamente nelle note n. 6.2 "Attività immateriali" e n. 7.2 "Ricavi per servizi di costruzione".

7.10

Ammortamenti - Migliaia di euro -586.578 (-571.365)

L'incremento di 15.213 migliaia di euro rispetto al 2018 si riferisce essenzialmente a:

a) il maggiore ammortamento dei diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi, per 6.624 migliaia di euro;

b) il maggiore ammortamento dei diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi, per 6.390 migliaia di euro.

7.11

(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti - Migliaia di euro -6.640 (-1.467)

Il saldo della voce accoglie la svalutazione dei crediti commerciali, dei crediti assicurativi e dei rapporti di mancato pagamento del pedaggio sorti in esercizi precedenti, in relazione al rischio di parziale inesigibilità degli stessi.

7.12

(Oneri)/Proventi finanziari - Migliaia di euro -421.131 (-396.880)
Proventi finanziari - Migliaia di euro 125.651 (151.248)
Oneri finanziari - Migliaia di euro -546.774 (-548.252)
Utili/(Perdite) su cambi - Migliaia di euro -8 (124)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2019	2018	VARIAZIONE
Dividendi da imprese partecipate	**22.278**	**39.852**	**-17.574**
Ripristini di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	**-**	**999**	**-999**
Proventi da operazioni di finanza derivata	57.580	62.442	-4.862
Proventi da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato	25.116	24.609	507
Interessi attivi	15.925	17.210	-1.285
Proventi finanziari rilevati ad incremento delle attività finanziarie	952	952	-
Plusvalenze da cessione di partecipazioni	-	1	-1
Proventi finanziari diversi	3.800	5.183	-1.383
Altri proventi finanziari	**103.373**	**110.397**	**-7.024**
TOTALE PROVENTI FINANZIARI (A)	**125.651**	**151.248**	**-25.597**
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	**-28.910**	**-29.386**	**476**
Interessi passivi	-307.268	-368.396	61.128
Oneri da operazioni di finanza derivata	-167.787	-104.700	-63.087
Oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato	-19.929	-24.444	4.515
Oneri finanziari rilevati ad incremento di passività finanziarie	-3.596	-3.417	-179
Oneri finanziari diversi	-17.280	-17.909	629
Altri oneri finanziari	**-515.860**	**-518.866**	**3.006**
Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	**-2.004**	**-**	**-2.004**
TOTALE ONERI FINANZIARI (B)	**-546.774**	**-548.252**	**1.478**
Utili (perdite) su cambi (c)	**-8**	**124**	**-132**
(Oneri)/Proventi finanziari (a+b+c)	**-421.131**	**-396.880**	**-24.251**

I "Dividendi da società partecipate" si decrementano di 17.574 migliaia di euro prevalentemente per i minori dividendi deliberati dalla controllata Autostrade Tech (3.483 migliaia di euro nel 2019 e 22.411 migliaia di euro nel 2018).

La voce "Ripristini di valore di attività finanziarie e di partecipazioni" nel 2018 era pari a 999 migliaia di euro e accoglieva il ripristino del valore di carico della partecipazione in Bologna & Fiera Parking.

Gli “Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione” sono calcolati sulla base del valore dei fondi e dei tassi di interesse di riferimento per la relativa attualizzazione al 31 dicembre dell’anno precedente, è dovuto prevalentemente ai minori tassi di interesse adottati al 31 dicembre 2018 rispetto a quelli di fine 2017.

La voce “Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni” accoglie nel 2019 la svalutazione del valore di carico delle partecipazioni in Pavimental (2.004 migliaia di euro).

Gli altri oneri finanziari, al netto dei relativi proventi, sono pari a 412.495 migliaia di euro e si incrementano di 4.150 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio (408.345 migliaia di euro). L’aumento è principalmente attribuibile all’effetto combinato dei seguenti fattori:

a) la rilevazione di oneri finanziari nel 2019 pari 60.312 migliaia di euro, connessi alla riclassifica a conto economico della riserva, già iscritta al 31 dicembre 2018, di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting che non soddisfano quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 in merito al rapporto economico tra il rischio oggetto di copertura e lo strumento di copertura ed alla verifica dei requisiti di efficacia prospettica delle relazioni di copertura essenzialmente a seguito dell’incertezza in ambito regolatorio descritta nella nota n. 2 “Forma e contenuto del bilancio” cui si rinvia (43.770 migliaia di euro) e alla variazione del fair value negativo degli stessi per l’esercizio 2019 (16.542 migliaia di euro); si segnala che il venir meno del requisito dell’alta probabilità è direttamente correlato all’incertezza in ambito regolatorio descritta nella nota n. 9.5 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio”, cui si rinvia;

b) gli interessi e oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato sostenuti nel 2018 (39.617 migliaia di euro) correlati al finanziamento infragruppo con Atlantia rimborsato nel 2018 per nominali 1.000.000 migliaia di euro;

c) i minori interessi e oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato sostenuti nel 2019 (25.265 migliaia di euro) correlati al prestito obbligazionario rimborsato nel mese di febbraio 2019 per nominali 593.334 migliaia di euro.

7.13

(Oneri)/Proventi fiscali - Migliaia di euro 155.329 (-264.050)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali netti.

Migliaia di euro	2019	2018	VARIAZIONE
IRES	-228.227	-222.898	-5.329
IRAP	-44.748	-59.614	14.866
Imposte correnti sul reddito	**-272.975**	**-282.512**	**9.537**
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	**137**	**6.576**	**-6.439**
Accantonamenti	726.805	218.648	508.157
Rilasci	-212.174	-106.929	-105.245
Variazione di stime di esercizi precedenti	33.428	-1.179	34.607
Imposte anticipate	**548.059**	**110.540**	**437.519**
Accantonamenti	-100.502	-99.354	-1.148
Rilasci	-	700	-700
Variazione di stime di esercizi precedenti	-19.390	-	-19.390
Imposte differite	**-119.892**	**-98.654**	**-21.238**
Imposte anticipate e differite	**428.167**	**11.886**	**416.281**
(Oneri) Proventi fiscali	**155.329**	**-264.050**	**419.379**

In merito alla variazione positiva (416.281 migliaia di euro) delle imposte anticipate e differite esposta in tabella si evidenzia che escludendo rispettivamente:

a) nel 2019 lo stanziamento correlato al fondo oneri verso il MIT (479.535 migliaia di euro) determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate e l’adeguamento (19.586 migliaia di euro) degli stanziamenti correlati agli imponibili che verranno rilasciati nel biennio 2020-2021 derivante dall’introduzione di una aliquota IRES maggiorata di 3,5% sui redditi da attività svolte in base a concessioni autostradali, aeroportuali, portuali e ferroviarie in base all’art.1 commi 716-718 della L.160/2019 (legge di bilancio 2020);

b) nel 2018 lo stanziamento delle imposte anticipate, pari a 128.890 migliaia di euro, relative agli accantonamenti effettuati in relazione agli effetti connessi al crollo di una sezione del viadotto Polcevera; la medesima risulta pari a 46.050 migliaia di euro in relazione prevalentemente al maggiore stanziamento connesso alla quota non dedotta dell’accantonamento del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali negli esercizi a confronto.

In merito alla variazione positiva delle imposte correnti, pari a 9.537 migliaia di euro, si segnala che l'IRES per l'esercizio 2019 è influenzata per 29.048 migliaia di euro dalla citata introduzione di una aliquota IRES maggiorata di 3,5%. Escludendo tale effetto la variazione positiva risulta pari a 38.585 migliaia di euro in relazione alla riduzione degli imponibili fiscali IRES e IRAP.

Nella tabella seguente è evidenziata la riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'IRES nei due esercizi a confronto.

Migliaia di euro	2019			2018		
	Imponibile	Imposte		Imponibile	Imposte	
		Valore	Incidenza %		Valore	Incidenza %
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	-446.662			882.462		
IRES teorica di competenza dell'esercizio		-122.832	**27,50%**		**211.791**	**24,00%**
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	**2.404.429**	**661.218**	**-148,04%**	**773.326**	**185.598**	**21,03%**
Accantonamenti a fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	872.132	239.836		712.596	171.023	
Altre differenze	1.532.297	421.382		60.730	14.575	
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi	**-350.044**	**-96.262**	**21,55%**	**-354.509**	**-85.082**	**-9,64%**
Ammortamento extracontabile dell'avviamento	-351.520	-96.668		-351.521	-84.365	
Valutazione attuariale del fondo TFR a conto economico	1.476	406		-2.920	-701	
Altre differenze	-	-		-68	-16	
Rilascio netto delle differenze temporanee di esercizi precedenti	**-748.538**	**-205.848**	**46,09%**	**-369.709**	**-88.729**	**-10,05%**
Rilasci del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	-616.561	-169.554		-295.096	-70.823	
Riallineamento saldo globale da apllicazione dell'IFRIC12	-67.651	-18.604		-67.651	-16.236	
Altre differenze	-64.326	-17.690		-6.962	-1.670	
Differenze permanenti	**-29.269**	**-8.049**	**1,80%**	**-2.833**	**-680**	**-0,08%**
Dividendi non imponibili	-21.164	-5.820		-37.859	-9.086	
(Ripristini)/Rettifiche di valore di partecipazioni esenti	2.004	551		-999	-240	
Altre differenze	-10.109	-2.780		36.025	8.646	
Imponibile fiscale IRES	**829.916**			**928.737**		
IRES di competenza dell'esercizio		**228.227**	**-51,10%**		**222.898**	**25,26%**
IRAP di competenza dell'esercizio		**44.748**	**-10,02%**		**59.614**	**6,76%**
Imposte correnti sul reddito		**272.975**	**-61,11%**		**282.512**	**32,01%**

7.14

Utile/(Perdita) per azione

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile (perdita) base per azione per i due esercizi oggetto di comparazione. Si evidenzia che, in assenza di opzioni e/o strumenti finanziari convertibili della Società, l'utile (perdita) diluito/a per azione coincide con l'utile (perdita) base per azione.

	2019	2018
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	**622.027.000**	**622.027.000**
Utile (Perdita) dell'esercizio (migliaia di euro)	-291.333	618.412
Utile/(perdita) per azione (euro)	**-0,47**	**0,99**
Utile (Perdita) da attività operative in funzionamento (migliaia di euro)	-291.333	618.412
Utile/(perdita) base per azione da attività operative in funzionamento (euro)	**-0,47**	**0,99**
Utile (Perdita) da attività operative cessate (migliaia di euro)	-	-
Utile/(perdita) base per azione da attività operative cessate (euro)	**-**	**-**

8

ALTRE INFORMAZIONI FINANZIARIE

8.1

Informazioni sul rendiconto finanziario

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2019 evidenzia una diminuzione delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 151.655 migliaia di euro, rispetto alla diminuzione di 1.124.400 migliaia di euro rilevato nel 2018.
Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio è pari a 1.298.190 migliaia di euro, con un decremento di 230.320 migliaia di euro rispetto al flusso generato nell'esercizio 2018 (1.528.510 migliaia di euro), in relazione prevalentemente agli utilizzi di quota parte dei fondi accantonati al 31 dicembre 2018 in relazione al crollo di una sezione del viadotto Polcevera (276.318 migliaia di euro).
Il flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento è pari a 494.047 migliaia di euro sostanzialmente in linea rispetto al 2018 (491.071 migliaia di euro). La variazione è prevalentemente correlata all'effetto combinato di:

a) le maggiori accensioni nette effettuate sul finanziamento in essere dalla controllata Società Autostrada Tirrenica (25.000 migliaia di euro);

b) i realizzi nel 2018 da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni (14.610 migliaia di euro) essenzialmente in relazione ai rimborsi di capitale (7.262 migliaia di euro) a seguito della liquidazione delle società Ecomouv S.A.S. e Società Infrastrutture Toscane S.p.A. e al corrispettivo della cessione (6.200 migliaia di euro) del pacchetto azionario di controllo nella società Infoblu a Telepass nell'ambito del processo di riorganizzazione societaria del Gruppo Atlantia;

c) l'acquisizione nel 2018 (27.714 migliaia di euro) di quote di partecipazione in Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.;

d) i maggiori incassi pari a 6.996 migliaia di euro (27.630 migliaia di euro nel 2019 e 20.634 migliaia di euro nel 2018) di attività finanziarie per contributi su opere a seguito del rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta in relazione all'effettiva esecuzione dei lavori e all'avanzamento dei progetti sulla A1 Milano-Napoli.

Il flusso di cassa per l'attività finanziaria è pari a 955.798 migliaia di euro (2.161.839 migliaia di euro nel 2018). La diminuzione, pari a 1.206.041 migliaia di euro, è principalmente riferibile a:

a) il rimborso nel 2018 della liquidità depositata dalla controllante Atlantia (500.000 migliaia di euro);

b) i maggiori rimborsi di prestiti obbligazionari e di finanziamenti da istituti di credito e dalla controllante Atlantia effettuati nel 2018 rispetto al 2019 (403.979 migliaia di euro);

c) i minori dividendi corrisposti agli azionisti (206.513 migliaia di euro);

d) i depositi di liquidità effettuati nel 2019 da Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco (50.000 migliaia di euro) e da Raccordo Autostradale Valle d'Aosta SpA (45.000 migliaia di euro).

8.2

Gestione dei rischi finanziari

Obiettivi e politica di gestione dei rischi finanziari

La Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative e finanziarie, risulta esposta:

a) al rischio di mercato, principalmente riconducibile alla variazione dei tassi di interesse e di cambio in relazione alle passività finanziarie assunte e alle attività finanziarie erogate;

b) al rischio di liquidità, con riferimento alla disponibilità di risorse finanziarie adeguate a far fronte alla sua attività operativa e al rimborso delle passività finanziarie assunte;

c) al rischio di credito, connesso sia ai normali rapporti commerciali, sia alla possibilità di default di una controparte finanziaria.

La strategia della Società per la gestione dei rischi finanziari è conforme e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia, nell'ambito delle proiezioni di medio-lungo periodo aggiornate annualmente, tenuto conto delle attività di direzione e coordinamento esercitata da quest'ultima su Autostrade per l'Italia.

Rischio di mercato

La strategia seguita per tale tipologia di rischio mira alla minimizzazione del rischio di tasso di interesse e alla ottimizzazione del costo del debito, così come definito nella Policy Finanziaria approvata dal Consiglio di Amministrazione della controllante Atlantia.
La gestione di tali rischi è effettuata nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato.
Gli obiettivi principali indicati dalla Policy Finanziaria sono i seguenti:

a) perseguire la difesa dello scenario del piano a lungo termine dagli effetti causati dall'esposizione ai rischi di variazione dei tassi di cambio e di interesse, individuando la combinazione ottimale tra tasso fisso e tasso variabile;

b) perseguire una potenziale riduzione del costo del debito del Gruppo nell'ambito dei limiti di rischio definiti dal Consiglio di Amministrazione;

c) gestire le operazioni in strumenti finanziari derivati, tenendo conto degli impatti economici e patrimoniali che le stesse potranno avere, anche in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Al 31 dicembre 2019 le operazioni del portafoglio derivati della Società, dettagliate nel seguito, sono classificate, in applicazione dell'IFRS 9, come di non hedge come meglio descritto nel seguito.

Si rinvia alla nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati" per i dettagli relativi ai criteri di determinazione del fair value degli strumenti finanziari derivati.

La vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2019 è pari a circa 5 anni e 7 mesi. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel 2019 è stato pari al 3,5%.
Le attività di monitoraggio sono inoltre rivolte a valutare, su base continuativa, il merito di credito delle controparti e il livello di concentrazione dei rischi.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso di interesse è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare una duplice manifestazione:

a) rischio di cash flow: è collegato ad attività o passività finanziarie con flussi finanziari indicizzati ad un tasso di interesse di mercato. Con l'obiettivo di ridurre l'ammontare di indebitamento finanziario a tasso variabile, la Società ha posto in essere contratti derivati di Interest Rate Swap (IRS) che sono stati riclassificati di non hedge nel corso dell'esercizio;

b) rischio di fair value: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di interesse di mercato. Al 31 dicembre 2019 non risultano in essere contratti derivati classificati come di fair value hedge.

Con riferimento agli strumenti derivati posti in essere in relazione del rischio di cash flow, si precisa che le scadenze dei derivati e delle relative passività finanziarie sottostanti esistenti sono le medesime, con lo stesso nozionale di riferimento. Tuttavia per effetto dell'incertezza regolatoria di cui alla nota n. 2 "Forma e contenuto del Bilancio" tali strumenti sono stati riclassificati di non hedge. La riserva di cash flow hedge è stata sospesa e verrà rilasciata al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura.

Con riferimento agli Interest Rate Swap Swap Forward Starting stipulati in esercizi precedenti si evidenzia, che la Società ha valutato non idonee al mantenimento del trattamento di hedge accounting di cui all'IFRS 9 alcuni di essi, riclassificando dal conto economico complessivo al conto economico dell'esercizio un fair value al 31 dicembre 2019 negativo per 67.426 migliaia di euro. Ai sensi di quanto disciplinato nel principio IFRS 9, la Società ha provveduto alla c.d cessazione delle suddette relazioni di copertura con conseguente modifica del trattamento contabile dei medesimi strumenti derivati da 'cash flow hedge' a 'non hedge'. La cessazione di tali relazioni di copertura al 31 dicembre 2019 è ritenuta opportuna in quanto, a fronte delle mutate caratteristiche del rischio oggetto di copertura, le analisi svolte, in ottemperanza a quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 in merito al rapporto economico tra il rischio oggetto di copertura e lo strumento di copertura ed alla verifica dei requisiti di efficacia prospettica delle relazioni di copertura, non consentono di ritenere tali strumenti idonei al mantenimento della contabilizzazione in hedge accounting.

Si precisa infine che taluni Interest Rate Swap Forward Starting diversi da quelli sopra citati, per effetto dell'incertezza regolatoria di cui alla nota n. 2 "Forma e contenuto del Bilancio" sono stati anch'essi riclassificati di non hedge; tuttavia ritendo possibile l'emissione del debito prospettico sottostante connesso a tali strumenti, l'ammontare della riserva di cash flow hedge è stata sospesa a patrimonio netto e il conto economico è o sarà accreditato (addebitato) al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura.

Con riferimento alla tipologia di operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse effettuate dalla Società, l'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2019 risulta espresso al 99% a tasso fisso.

Rischio di cambio

Il rischio di tasso di cambio deriva principalmente dalla presenza di attività e passività finanziarie denominate in valuta diversa da quella di conto della Società. I derivati di tipo Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterline e yen oggetto di "issuer substitution" a fine 2016, pur essendo da un punto di vista gestionale a copertura dei rischi connessi alle oscillazioni di cambio, non rispettano tutti i requisiti formali per la qualificazione di copertura ex IFRS 9 e sono stati classificati come di non hedge.
L'indebitamento finanziario a medio-lungo termine della Società è espresso per il 9% in valute diverse dall'euro. Tenuto conto delle suindicate operazioni di Cross Currency Swap, la percentuale di indebitamento in valuta esposta al rischio di cambio nei confronti dell'euro risulta, tuttavia, nulla.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contratti derivati in essere alla data del 31 dicembre 2019 raffrontati ai dati al 31 dicembre 2018 con l'indicazione del corrispondente valore di mercato.

MIGLIAIA DI EURO		31/12/2019		31/12/2018	
Tipologia	**Rischio coperto**	**Fair value positivo/(negativo)**	**Nozionale di riferimento**	**Fair value positivo/(negativo)**	**Nozionale di riferimento**
DERIVATI DI CASH FLOW HEDGE (1)					
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-	-	-162.335	3.133.721
		-	-	**-162.335**	**3.133.721**
DERIVATI DI NON HEDGE ACCOUNTING (1)					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	-228.018	899.176	-273.428	899.176
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-89.349	760.465	-	-
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	-173.558	2.350.000	-	-
		-490.925	**4.009.641**	**-273.428**	**899.176**
	TOTALE	**-490.925**	**4.009.641**	**-435.763**	**4.032.897**
	di cui				
	con fair value positivo			**-**	
	con fair value negativo	**-490.925**		**-435.763**	

(1) Il fair value dei derivati è espresso escludendo i relativi ratei maturati alla data di bilancio.

Analisi di sensitività

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul conto economico 2019 e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2019 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui la Società risulta esposta.
In particolare, l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione degli strumenti finanziari (derivati e non derivati) alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dell' 1% (100 bps) all'inizio dell'anno, e per gli impatti nel conto economico complessivo derivanti dalla variazione del fair value, uno spostamento di 100 bps della curva alla data di valutazione. In base all'analisi sopra descritta, risulta che:

a) in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa e sfavorevole variazione di 100 bps dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 239.098 migliaia di euro, al loro del relativo effetto fiscale, essenzialmente attribuibile ai derivati riclassificati come di non hedge accounting;

b) per quanto concerne il rischio di variazione dei tassi di cambio, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 17.467 migliaia di euro, riconducibile alla variazione del fair value negativo dei derivati di tipo Cross Currency Swap in sterline e in yen, che, come detto, sono rilevati quali strumenti di non hedge.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta l'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza.
I principali fattori che contribuiscono al rischio di liquidità della Società sono, da un lato, la generazione/assorbimento di risorse finanziarie da parte delle attività operative e di investimento, dall'altro le scadenze dei debiti finanziari e degli impieghi di liquidità.
Al 31 dicembre 2019 la Società dispone di una riserva di liquidità stimata in 2.498.677 migliaia di euro, composta da:

a) 1.198.677 migliaia di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale di breve termine, al netto dell'esposizione netta a breve termine verso le società del Gruppo Atlantia, essenzialmente a seguito dell'attività di tesoreria centralizzata della Società, commentate e illustrate nelle note n. 6.7 "Disponibilità liquide e mezzi equivalenti" e n. 6.14 "Passività finanziarie";

b) 1.300.000 migliaia di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate, costituite da due linee in essere con Cassa Depositi e Prestiti su cui la banca sta effettuando la valutazione di non sussistenza di elementi ostativi all'erogabilità.

Al 31 dicembre 2019 la Società dispone di linee di finanziamento con una vita media residua ponderata di circa cinque anni e sette mesi e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa due anni e quattro mesi.

MIGLIAIA DI EURO			31/12/2019		
Linee di credito	**Scadenza del periodo di utilizzo**	**Scadenza finale**	**Disponibili**	**di cui utilizzate**	**di cui non utilizzate**
Linea Committed a medio-lungo termine Cassa Depositi e Prestiti	31/12/2021	13/12/2027	1.100.000	400.000	700.00
Linea Revolving Cassa Depositi e Prestiti	02/10/2022	31/12/2022	600.000		600.000
		Linee di credito	**1.700.000**	**400.000**	**1.300.000**

Le tabelle seguenti rappresentano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2019 e il dato comparativo al 31 dicembre 2018, ad esclusione dei ratei passivi maturati a tali date.

Migliaia di euro	31/12/2019					
	Valore di bilancio	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate (1)						
Prestito obbligazionario 2004-2022 (GBP)	-643.684	-697.873	-36.730-	-36.730	-624.421	-
Prestito obbligazionario 2004-2024	-988.431	-1.293.589	-58.750-	-58.750	-1.176.089	-
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY)	-208.169	-249.077	-4.478-	-4.478	-13.433	-226.689
Prestito obbligazionario 2010-2017	-					
Prestito obbligazionario 2010-2025	-497.244	-631.250	-21.875	-21.875	-65.625	-521.875
Prestito obbligazionario 2012-2019	-	-	-	-	-	-
Prestito obbligazionario 2012-2020	-501.554	-523.679	-523.679	-		
Prestito obbligazionario 2012-2032	-35.000	-56.840	-1.680	-1.680	-5.040	-48.440
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	-72.235	-135.000	-	-	-	-135.000
Prestito obbligazionario 2013-2021	-593.181	-628.760	-17.094	-611.666	-	-
Prestito obbligazionario 2013-2033	-72.913	-114.375	-2.813	-2.813	-8.438	-100.313
Prestito obbligazionario 2014-2034	-123.907	-185.759	-4.050	-4.050	-12.150	-165.500
Prestito obbligazionario 2014-2038	-72.808	-126.656	-2.719	-2.719	-8.156	-113.063
Prestito obbligazionario 2015-2021	-479.591	-491.172	-5.404	-485.768	-	-
Prestito obbligazionario 2015-2023 retail	-741.790	-798.750	-12.188	-12.188	-774.375	-
Prestito obbligazionario 2015-2025	-497.700	-556.250	-9.375	-9.375	-28.125	-509.375
Prestito obbligazionario 2015-2026	-744.761	-841.875	-13.125	-13.125	-39.375	-776.250
Prestito obbligazionario 2016-2027	-594.367	-684.000	-10.500	-10.500	-31.500	-631.500
Prestito obbligazionario 2017-2029	-659.066	-831.250	-13.125	-13.125	-39.375	-765.625
Totale prestiti obbligazionari	**-7.526.401**	**-8.846.146**	**-737.583**	**-1.288.841**	**-2.826.093**	**-3.993.629**
Debiti verso istituti di credito						
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	-1.382.797	-1.820.070	-172.672	-163.148	-388.941	-1.095.308
Cassa Depositi e Prestiti	-731.689	-851.583	-29.539	-29.419	-97.275	-695.349
Totale debiti verso istituti di credito (A)	**-2.114.486**	**-2.671.653**	**-202.213**	**-192.567**	**-486.216**	**-1.790.658**
Debiti verso altri finanziatori						
ANAS (4)	-185.798	-	-	-	-	-
Totale debiti verso altri finanziatori (B)	**-185.798**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Debiti per leasing						
Debiti per leasing	-9.890	-				
Totale debiti per leasing (C)	**-9.890**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C))	**-2.310.174**	**-2.671.653**	**-202.213**	**-192.567**	**-486.216**	**-1.790.658**
Derivati con fair value negativo (2)						
Interest Rate Swap	-262.907	-363.669	-43.200	-51.519	-141.708	-127.242
Cross Currency Swap	-228.018	-241.339	-12.400	-12.378	-181.795	-34.766
Totale derivati con fair value negativo	**-490.925**	**-605.008**	**-55.600**	**-63.897**	**-323.503**	**-162.008**

(1) I flussi futuri relativi agli interessi dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza del finanziamento.
(2) Al 31 dicembre 2019, i flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura, in essere nonché prospettiche a copertura dei fabbisogni fino al 2021. I flussi futuri relativi ai differenziali degli IRS sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto costante fino a scadenza del contratto.

Migliaia di euro	31/12/2018					
	Valore di bilancio	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate (1)						
Prestito obbligazionario 2004-2022 (GBP)	-637.230	-712.252	-35.613	-35.613	-641.026	-
Prestito obbligazionario 2004-2024	-986.219	-1.352.339	-58.750	-58.750	-176.250	-1.058.589
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY)	-204.723	-248.521	-4.389	-4.389	-13.166	-226.577
Prestito obbligazionario 2010-2025	-496.829	-653.125	-21.875	-21.875	-65.625	-543.750
Prestito obbligazionario 2012-2019	-593.154	-620.034	-620.034	-	-	-
Prestito obbligazionario 2012-2020	-500.727	-545.630	-21.951	-523.679	-	-
Prestito obbligazionario 2012-2032	-35.000	-58.520	-1.680	-1.680	-5.040	-50.120
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	-68.639	-135.000	-	-	-	-135.000
Prestito obbligazionario 2013-2021	-592.017	-645.854	-17.094	-17.094	-611.666	-
Prestito obbligazionario 2013-2033	-72.797	-117.189	-2.813	-2.813	-8.438	-103.125
Prestito obbligazionario 2014-2034	-123.849	-189.800	-4.050	-4.050	-12.150	-169.550
Prestito obbligazionario 2014-2038	-72.727	-129.375	-2.719	-2.719	-8.156	-115.781
Prestito obbligazionario 2015-2021	-479.179	-496.576	-5.404	-5.404	-485.768	-
Prestito obbligazionario 2015-2023 retail	-739.511	-810.939	-12.188	-12.188	-786.563	-
Prestito obbligazionario 2015-2025	-497.333	-565.625	-9.375	-9.375	-28.125	-518.750
Prestito obbligazionario 2015-2026	-744.009	-855.000	-13.125	-13.125	-39.375	-789.375
Prestito obbligazionario 2016-2027	-593.631	-694.500	-10.500	-10.500	-31.500	-642.000
Prestito obbligazionario 2017-2029	-655.407	-844.375	-13.125	-13.125	-39.375	-778.750
Totale prestiti obbligazionari	**-8.092.981**	**-9.674.654**	**-854.685**	**-736.379**	**-2.952.223**	**-5.131.367**
Debiti verso istituti di credito						
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	-1.484.686	-1.981.978	-162.173	-175.731	-432.615	-1.211.459
Cassa Depositi e Prestiti	-747.158	-868.951	-28.944	-28.634	-89.357	-722.016
Totale debiti verso istituti di credito (A)	**-2.231.844**	**-2.850.929**	**-191.117**	**-204.365**	**-521.972**	**-1933.475**
Debiti verso altri finanziatori						
ANAS (4)	-213.428	-	-	-	-	-
Totale debiti verso altri finanziatori (B)	**-213.428**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Debiti per leasing						
Debiti per leasing	-	-				
Totale debiti per leasing (C)	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C))	**-2.445.272**	**-2.850.929**	**-191.117**	**-204.365**	**-521.972**	**-1.933.475**
Derivati con fair value negativo (2)						
Interest Rate Swap	-162.335	-295.714	-34.334	-39.754	-109.828	-111.798
Cross Currency Swap	-273.428	-297.382	-14.188	-14.334	-223.373	-45.487
Totale derivati con fair value negativo	**-435.763**	**-593.096**	**-48.522**	**-54.088**	**-333.201**	**-157.285**

(1) I flussi futuri relativi agli interessi dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza del finanziamento.
(2) Al 31 dicembre 2019, i flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura, in essere nonché prospettiche a copertura dei fabbisogni fino al 2021. I flussi futuri relativi ai differenziali degli IRS sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto costante fino a scadenza del contratto.

Gli importi indicati nelle tabelle includono il pagamento degli interessi ed escludono l'impatto di eventuali accordi di compensazione.
La distribuzione sulle scadenze è effettuata in base alla durata residua contrattuale o alla prima data in cui può essere richiesto il rimborso della passività, a meno che non sia disponibile una stima migliore.
Per le passività con piano di ammortamento definito si è fatto riferimento alla scadenza di ciascuna rata.
La tabella seguente presenta la distribuzione dei cash flow attesi associati ai derivati di copertura ai sensi dell'IFRS 9 dei flussi finanziari, nonché il periodo in cui si prevede che tali flussi influenzeranno il conto economico.

	31/12/2019						31/12/2018					
Migliaia di euro	**Valore bilancio**	**Flussi attesi [1]**	**Entro l'esercizio**	**Da 1 anno a 2 anni**	**Da 3 anni a 5 anni**	**Oltre 5 anni**	**Valore**	**Flussi attesi [1]**	**Entro l'esercizio**	**Da 1 anno a 2 anni**	**Da 3 anni a 5 anni**	**Oltre 5 anni**
Interest rate swap												
Derivati con fair value positivo	-	-					-	-	-	-	-	-
Derivati con fair value negativo	-	-					-162.335	-172.355	-31.109	-37.625	-84.027	-19.594
TOTALE DERIVATI DI CASH FLOW HEDGE	**-**						**-162.335**					
Ratei passivi da cash flow hedge	-						-10.020					
Ratei attivi da cash flow hedge	-						-					
TOTALE (PASSIVITÀ)/ATTIVITÀ PER CONTRATTI DERIVATI DI CASH FLOW HEDGE	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-172.355**	**-172.355**	**-31.109**	**-37.625**	**-84.027**	**-19.594**
Interest rate swap												
Oneri da cash flow hedge		-						-177.583	-32.715	-41.271	-77.960	-25.637
Proventi da cash flow hedge		-						15.248				15.248
15.24815.248TOTALE (ONERI)/PROVENTI DA CASH FLOW HEDGE		**-**	**-**	**-**	**-**	**-**		**-162.335**	**-32.715**	**-41.271**	**-77.960**	**-10.389**

[1] I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

Con riferimento alla situazione finanziaria di Autostrade per l'Italia, si fa presente che, come descritto in altre sezioni della presente nota integrativa, risultano in essere talune criticità ed incertezze, fra le quali:

a) il diffondersi a livello internazionale dell'epidemia da Coronavirus-Covid 19 e della dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano, come descritto nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" nella nota n. 2 e nella nota n. 9.7, le cui misure di contenimento hanno avuto ripercussioni sul comparto autostradale, con impatti significativi in termini di minori ricavi da pedaggio e minori ricavi da royalties aree di servizio, nonché un grave pregiudizio alla possibilità di generare sufficienti flussi di cassa dalla riscossione delle tariffe;

b) la revisione al ribasso da parte delle agenzie internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's del rating creditizio di Autostrade per l'Italia e del relativo outlook ("*downgrading*"), come descritto nella nota 9.7 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019", che trova la sua motivazione nell'art. 35 del Decreto Milleproroghe, e rischia di precludere o rendere più difficoltoso il ricorso al mercato del credito (anche bancario).

In tale contesto, il Consiglio di Amministrazione ha predisposto misure aggiuntive per preservare la disponibilità di cassa, come evidenziato nella successiva nota n. 9.7 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019" cui si rinvia.

Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalla controparte.
Tale rischio può discendere sia da fattori di natura strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale (contestazioni sulla natura/quantità del servizio, sull'interpretazione di clausole contrattuali, sulle fatture a supporto, ecc.), sia da fattori di natura tipicamente finanziaria, ossia il cosiddetto "credit standing" della controparte.

I crediti commerciali sono costituiti essenzialmente da crediti per prestazioni di servizi e sono riconducibili ad attività connesse al core business.
In questa fattispecie rientrano principalmente:

a) crediti per canoni di concessione e royalty connesse alla gestione delle aree di servizio;

b) crediti per convenzioni di attraversamento dell'autostrada o per posizionamento di impianti;

c) crediti per cessione di beni/servizi;

d) crediti derivanti da affitti di unità immobiliari.

Nei crediti commerciali non rientrano invece quelli derivanti da fatturazione posticipata dei pedaggi, a seguito della stipula del contratto di surroga di questa particolare fattispecie di credito alla controllata di Atlantia, Telepass.

Si evidenzia inoltre che il rischio di credito originato da eventuali posizioni su operazioni in strumenti finanziari derivati può essere considerato di entità marginale, in quanto le controparti utilizzate sono primari istituti di credito.

Le singole posizioni significative di credito che presentino delle criticità, in caso di oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale, possono essere oggetto di svalutazione analitica. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie.
A fronte di crediti che non sono oggetto di una svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione.
Per maggiori dettagli circa il fondo svalutazione relativo ai crediti commerciali si rinvia alla nota n. 6.6 "Attività commerciali", mentre per le altre attività finanziarie si rinvia alla nota n. 6.4 "Attività finanziarie".

9

ALTRE INFORMAZIONi

9.1

Garanzie

La Società ha rilasciato alcune garanzie personali e reali. Alla data del 31 dicembre 2019 si evidenziano per rilevanza:

a) le fideiussioni rilasciate nell'interesse di alcune società controllate e collegate operanti nell'ambito delle infrastrutture autostradali, per complessivi 33.396 migliaia di euro;

b) la garanzia solidale con Società Autostrada Tirrenica in favore del Concedente (14.003 migliaia di euro) a fronte della fideiussione rilasciata dalla stessa società;

c) le fideiussioni rilasciate a beneficio di alcune società, a seguito delle conseguenze indirette del crollo del viadotto Polcevera avvenuto in data 14 agosto 2018, a garanzia delle pretese che hanno dato causa al ricorso per sequestro conservativo ante causam, promosso dalle società Spinelli S.r.l, Terminal Rinfuse Genova S.r.l. e Centro Servizi Derna S.r.l. e quantificabili complessivamente in 9.600 migliaia di euro;

d) il pegno, in favore di istituti di credito e a garanzia di finanziamenti ottenuti, delle azioni di Bologna & Fiera Parking (999 migliaia di euro), del 2% del capitale in Strada dei Parchi (1.355 migliaia di euro), nonché della partecipazione diretta (0,25%) in Tangenziale Esterna (1.163 migliaia di euro). Si evidenzia inoltre che sono costituite in pegno a favore di istituti di credito anche le azioni rappresentative della partecipazione indiretta detenuta in Tangenziale Esterna (13,08%) attraverso il veicolo societario Tangenziali Esterne di Milano.

A dicembre 2019, non essendo ancora intervenuta l'aggiudicazione definitiva della gara per l'affidamento in concessione della autostrada A3 Napoli-Salerno né ad Autostrade Meridionali né a un terzo, la Società, su richiesta della stessa controllata, ha sottoscritto il rinnovo a tutto il 2020 dell'efficacia della garanzia a beneficio di Intesa Sanpaolo, emessa a dicembre 2016, per un importo massimo pari a 300 milioni di euro. Tale garanzia è relativa al finanziamento di pari importo erogato a dicembre 2015 dall'istituto alla società, utilizzato al 31 dicembre 2019 per 245 milioni di euro e prorogato fino al 31 dicembre 2020.

9.2

Riserve

Al 31 dicembre 2019 risultano riserve iscritte dagli appaltatori in relazione a:

a) attività di investimento, per 755 milioni di euro (852 milioni di euro al 31 dicembre 2018). Sulla base delle evidenze pregresse, solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori e, in tal caso, la stessa è rilevata patrimonialmente ad incremento dei diritti concessori immateriali;

b) attività non di investimento, per circa 14 milioni di euro, il cui presunto onere futuro è coperto dal fondo per rischi e oneri già iscritto in bilancio.

9.3

Rapporti con parti correlate

Sono di seguito descritti i principali rapporti intrattenuti dalla Società con le proprie parti correlate, identificate secondo i criteri definiti dalla procedura emanata da Atlantia per le operazioni con parti correlate, in attuazione di quanto previsto dall'art. 2391 bis c.c. e dal Regolamento adottato dalla Commissione Nazionale per le Società e la Borsa con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche. Tale procedura, pubblicata nella sezione "Statuto, codici e procedure" disponibile sul sito www.atlantia.it, stabilisce i criteri per l'individuazione delle parti correlate, per la distinzione fra le operazioni di maggiore e minore rilevanza per la disciplina procedurale applicabile alle dette operazioni di maggiore e minore rilevanza, nonché per le eventuali comunicazioni obbligatorie agli organi competenti.
Nelle tabelle seguenti sono riportati i saldi economici e patrimoniali, di natura commerciale e finanziaria, derivanti dai rapporti con le parti correlate, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e agli altri dirigenti con responsabilità strategiche della Società.

PRINCIPALI RAPPORTI COMMERCIALI E DI NATURA NON FINANZIARIA CON PARTI CORRELATE

Migliaia di euro	Attività				Passività					Proventi			Oneri					
	Attività commerciali e di altra natura				Passività commerciali e di altra natura					Proventi commerciali e di altra natura			Oneri commerciali e di altra natura					
	Crediti commerciali	Attività per imposte sul reddito correnti	Altre attività correnti	Totale	Altre passività non correnti	Debiti commerciali	Passività per imposte sul reddito correnti	Altre passività correnti	Totale	Ricavi per servizi di costruzione	Altri ricavi (2)	Totale	Materie prime e materiali	Costi per servizi	Costo per il personale (2)	Oneri per godimento beni di terzi	Oneri diversi	Totale
	31/12/2019				31/12/2019					2019								
Atlantia (4)	3.774	18.619	-	22.393	-	2.201	6.767	-	8.968	-	2.676	2.676	-	600	-2.317	15	-	-1.702
Sintonia	-	5.702	-	5.702	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese controllanti	**3.774**	**24.321**	**-**	**28.095**	**-**	**2.201**	**6.767**	**-**	**8.968**	**-**	**2.676**	**2.676**	**-**	**600**	**-2.317**	**15**	**-**	**-1.702**
AD Moving	3.486	-	-	3.486	-	2.606	-	-	2.606	-	4.884	4.884	333	4.105	-74	-	-	4.364
Autostrade Meridionali	3.011	-	-	3.011	-	13.567	-	-	13.567	-	385	385	-	5	-915	-	9	-901
Autostrade Tech	7.804	-	13	7.817	-	7.019	-	-	7.019	-	6.682	6.682	5.670	3.118	-1.296	51	4	7.547
EsseDiEsse Società di Servizi	11.868	-	-	11.868	-	5.001	-	-	5.001	-	5.320	5.320	-	20.466	-1.115	-	4	19.355
Giove Clear	533	-	-	533	-	1.393	-	-	1.393	-	161	161	9	7.947	-912	-	-	7.044
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	241	-	-	241	-	6.083	-	-	6.083	-	290	290	-	-	-171	-	-	-171
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	772	-	-	772	-	83	-	-	83	-	341	341	-	-	-803	-	16	-787
Tangenziale di Napoli	858	-	-	858	-	8.941	-	-	8.941	-	338	338	-	5	-1.058	-	63	-990
Tech Solutions Integrators	-	-	-	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Società Autostrada Tirrenica	629	-	-	629	-	5.873	-	-	5.873	-	747	747	-	33	-512	-	-	-479
Altre imprese controllate (1)	-	-	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese controllate (3)	**29.202**	**-**	**13**	**29.215**	**-**	**50.566**	**-**	**9**	**50.575**	**-**	**19.148**	**19.148**	**6.012**	**35.679**	**-6.856**	**51**	**96**	**34.982**
Pavimental	847	-	-	847	-	129.984	-	5.497	135.481	-	254	254	-	239.225	404	-	10	239.639
Pedemontana Veneta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spea Engineering	16.094	-	-	16.094	-	63.253	-	-	63.253	-	464	464	-	57.802	2.713	-	1	60.516
Società Infrastrutture Toscane (in liquidazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre imprese collegate (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	15
Totale imprese collegate	**16.941**	**-**	**-**	**16.941**	**-**	**193.237**	**-**	**5.497**	**198.734**	**-**	**718**	**718**	**-**	**297.042**	**3.117**	**-**	**11**	**300.170**
Abertis Infraestructuras, S.A.	230	-	-	230	-	63.739	-	-	63.739	-	1.538	1.538	-	235	-	-	-	235
AB Concessões	2.517	-	-	2.517	-	-	-	1.504	1.504	-	-	-	-	-	-407	-	-	-407
Autogrill	29.976	-	-	29.976	-	2.556	-	-	2.556	538	70.972	71.510	511	966	-	-	-	1.477
Autostrade dell'Atlantico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Electronic Transaction Consultants Co	3.416	-	-	3.416	-	921	-	-	921	-	-	-	-	-	-230	-	-	-230
Gruppo Aeroporti di Roma	1.011	-	-	1.011	-	657	-	-	657	-	272	272	-	1	-845	-	-	-844
Telepass	5.083	-	-	5.083	-	11.343	-	-	11.343	-	3.115	3.115	197	10.341	-534	-	289	10.293
Altre imprese consociate (1)	991	-	12	1.003	-	1.094	-	354	1.448	-	567	567	-	976	-157	-	-	819
Totale Imprese consociate	**43.224**	**-**	**12**	**43.236**	**-**	**80.310**	**-**	**1.858**	**82.168**	**538**	**76.464**	**77.002**	**708**	**12.519**	**-2.173**	**-**	**289**	**11.343**
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	-	-	4.935	4.935	-	-	-	-	-	13.720	-	-	13.720
Fondo pensione CAPIDI	-	-	-	-	-	-	-	1.110	1.110	-	-	-	-	-	1.795	-	-	1.795
Totale fondi pensione	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**6.045**	**6.045**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**15.515**	**-**	**-**	**15.515**
Dirigenti con responsabilità strategiche (4)	-	-	-	-	1.319	-	-	3.597	4.916	-	-	-	-	-	4.608	-	-	4.608
Totale dirigenti con responsabilità strategiche	**-**	**-**	**-**	**-**	**1.319**	**-**	**-**	**3.597**	**4.916**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**4.608**	**-**	**-**	**4.608**
TOTALE	**93.141**	**24.321**	**25**	**117.487**	**1.319**	**326.314**	**6.767**	**17.006**	**351.406**	**538**	**99.006**	**99.544**	**6.720**	**345.840**	**11.894**	**66**	**396**	**364.916**

(1) Nella voce sono esposti i saldi delle società che non presentano alcun dato rilevante in tabella.
(2) Il "Costo per il personale" include i rimborsi.
(3) Il totale accoglie anche i saldi delle controllate indirette.
(4) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia" si intendono gli Amministratori, i Sindaci e gli altri Dirigenti con responsabilità strategiche della Società.

Si evidenzia che i costi indicati, inclusivi degli addebiti effettuati da Atlantia per il 2019 pari a 553 migliaia di euro (2.171 migliaia di euro per il 2018), per ciascun esercizio includono l'ammontare, registrato per competenza, di emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi (incluso il fair value dei piani di compensi basati su azioni della Capogruppo Atlantia).Inoltre, si segnala che, oltre ai dati indicati in tabella, il bilancio include anche gli oneri contributivi del 2019 a favore di Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche per 1.235 migliaia di euro (726 migliaia di euro nel 2018) e le relative passività al 31 dicembre 2019 pari a 1.672 migliaia di euro (966 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

PRINCIPALI RAPPORTI COMMERCIALI E DI NATURA NON FINANZIARIA CON PARTI CORRELATE

Migliaia di euro	Attività				Passività					Proventi			Oneri					
	Attività commerciali e di altra natura				Passività commerciali e di altra natura					Proventi commerciali e di altra natura			Oneri commerciali e di altra natura					
	Crediti commerciali	Attività per imposte sul reddito correnti	Altre attività correnti	Totale	Altre passività non correnti	Debiti commerciali	Passività per imposte sul reddito correnti	Altre passività correnti	Totale	Ricavi per servizi di costruzione	Altri ricavi (2)	Totale	Materie prime e materiali	Costi per servizi	Costo per il personale (2)	Oneri per godimento beni di terzi	Oneri diversi	Totale
	31/12/2018				31/12/2018					2018			2018					
Atlantia (4)	2.561	18.640	-	21.201	-	5.313	22.302	-	27.615	-	2.146	2.146	-	428	-249	243	-	422
Sintonia	-	5.702	-	5.702	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese controllanti	**2.561**	**24.342**	**-**	**26.903**	**-**	**5.313**	**22.302**	**-**	**27.615**	**-**	**2.146**	**2.146**	**-**	**428**	**-249**	**243**	**-**	**422**
AD Moving	4.776	-	-	4.776	-	3.506	-	-	3.506	-	4.556	4.556	-	3.808	-68	-	-	3.740
Autostrade Meridionali	877	-	-	877	-	15.403	-	-	15.403	-	343	343	-	9	-853	-	-	-844
Autostrade Tech	10.359	-	13	10.372	-	6.451	-	-	6.451	-	6.804	6.804	72	2.757	-862	3	2	1.972
EsseDiEsse Società di Servizi	4.104	-	-	4.104	-	1.323	-	-	1.323	-	5.147	5.147	-	20.695	-1.220	-	-	19.475
Giove Clear	472	-	-	472	-	1.678	-	-	1.678	-	184	184	-	8.145	-1.016	-	-	7.129
NewPass	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	218	-	-	218	-	5.895	-	-	5.895	-	254	254	-	-	-157	-	-	157
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	658	-	-	658	-	121	-	-	121	-	353	353	-	-	-826	-	14	-812
Tangenziale di Napoli	1.158	-	-	1.158	-	11.344	-	-	11.344	-	462	462	-	5	-1.013	-	70	-938
Tech Solutions Integrators	-	-	-	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Società Autostrada Tirrenica	888	-	-	888	-	6.390	-	-	6.390	-	1.125	1.125	41	50	-345	-	-	-254
Altre imprese controllate (1)	-	-	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese controllate (3)	**23.510**	**-**	**13**	**23.523**	**-**	**52.111**	**-**	**9**	**52.120**	**-**	**19.228**	**19.228**	**113**	**35.469**	**-6.360**	**3**	**86**	**29.311**
Pavimental	1.036	-	-	1.036	-	103.694	-	6.390	110.084	-	591	591	-	234.860	441	203	209	235.713
Spea Engineering	18.017	-	-	18.017	-	67.447	-	-	67.447	-	641	641	-	82.129	2.072	-	98	84.299
Società Infrastrutture Toscane (in liquidazione)	-	-	1.520	1.520	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-
Altre imprese collegate (1)	100	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	-78	-	-	-58
Totale imprese collegate	**19.153**	**-**	**1.520**	**20.673**	**-**	**171.141**	**-**	**6.390**	**177.531**	**-**	**1.234**	**1.234**	**-**	**317.009**	**2.435**	**203**	**307**	**319.954**
Abertis Infraestructuras, S.A.	214	-	-	214	-	70.073	-	-	70.073	-	1.448	1.448	-	378	-	-	-	378
Autogrill	29.953	-	-	29.953	-	3.353	-	-	3.353	1.773	69.316	71.089	2.060	722	-	-	342	3.124
AB Concessões	2.049	-	-	2.049	-	-	-	1.338	1.338	-	-	-	-	-	-301	-	-	-301
Autostrade dell'Atlantico	100	-	-	100	-	-	-	-	-	-	143	143	-	-	-162	-	-	-162
Electronic Transaction Consultants Co	3.185	-	-	3.185	-	870	-	-	870	-	-	-	-	-	-496	-	-	-496
Infoblu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	5.557	-	-	5.557	-	7.884	-	-	7.884	-	4.560	4.560	-	10.665	-1.193	-	251	9.723
Altre imprese consociate (1)	1.897	-	12	1.909	-	1.289	-	354	1.643	-	1.088	1.088	-	817	-1.099	-	-	-282
Totale Imprese consociate	**42.955**	**-**	**12**	**42.967**	**-**	**83.469**	**-**	**1.692**	**85.161**	**1.773**	**76.555**	**78.328**	**2.060**	**12.582**	**-3.251**	**-**	**593**	**11.984**
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	-	-	4.935	4.935	-	-	-	-	-	14.028	-	-	14.028
Fondo pensione CAPIDI	-	-	-	-	-	-	-	909	909	-	-	-	-	-	2.163	-	-	2.163
Totale fondi pensione	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**5.844**	**5.844**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**16.191**	**-**	**-**	**16.191**
Dirigenti con responsabilità strategiche (4)	-	-	-	-	1.675	-	-	1.329	3.004	-	-	-	-	-	4.536	-	-	4.536
Totale dirigenti con responsabilità strategiche	**-**	**-**	**-**	**-**	**1.675**	**-**	**-**	**1.329**	**3.004**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**4.536**	**-**	**-**	**4.536**
TOTALE	**88.179**	**24.342**	**1.545**	**114.066**	**1.675**	**312.034**	**22.302**	**15.264**	**351.275**	**1.773**	**99.163**	**100.936**	**2.173**	**365.488**	**13.302**	**449**	**986**	**382.398**

(1) Nella voce sono esposti i saldi delle società che non presentano alcun dato rilevante in tabella.
(2) Il "Costo per il personale" include i rimborsi.
(3) Il totale accoglie anche i saldi delle controllate indirette.
(4) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia" si intendono gli Amministratori, i Sindaci e gli altri Dirigenti con responsabilità strategiche della Società.

Si evidenzia che i costi indicati, inclusivi degli addebiti effettuati da Atlantia per il 2019 pari a 553 migliaia di euro (2.171 migliaia di euro per il 2018), per ciascun esercizio includono l'ammontare, registrato per competenza, di emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi (incluso il fair value dei piani di compensi basati su azioni della Capogruppo Atlantia).Inoltre, si segnala che, oltre ai dati indicati in tabella, il bilancio include anche gli oneri contributivi del 2019 a favore di Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche per 1.235 migliaia di euro (726 migliaia di euro nel 2018) e le relative passività al 31 dicembre 2019 pari a 1.672 migliaia di euro (966 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

PRINCIPALI RAPPORTI FINANZIARI CON PARTI CORRELATE

Migliaia di euro	Attività						Passività					Proventi			
	Attività finanziarie						Passività finanziarie					Proventi finanziari			
	Altre attività finanziarie non correnti	Attività finanziarie correnti per contributi su opere	Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	Altre attività finanziarie correnti	Totale	Finanziamenti a medio-lungo termine	Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	Altre passività finanziarie correnti	Totale	Altri proventi finanziari (1)	Totale	Altri oneri finanziari (1)	Totale
	31/12/2019						31/12/2019					2019			
Atlantia	-	-	-	-	-	-	2.303	24.467	818	-	27.588	-	-	5.840	5.840
Totale imprese controllanti	**-**	**-**	**-**	**-**		**-**	**2.303**	**24.467**	**818**	**-**	**27.588**	**-**	**-**	**5.840**	**5.840**
AD Moving	-	-	-	-	-	-	-	287	-	-	287	5	5	-	-
Autostrade Meridionali	-	-	-	-	10	10	-	35.083	-	4	35.087	3.800	3.800	-	-
Autostrade Tech	-	-	-	-	-	-	-	1.495	-	-	1.495	1	1	-	-
EsseDiEsse Società di Servizi	-	-	-	-	-	-	-	7.157	-	-	7.157	-	-	-	-
Giove Clear	-	-	-	-		-	-	1.991	-	-	1.991	-	-	-	-
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	2.098	28	45.000	47.126	-	-	119	119
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	-	-	-	-	-	-	-	5.003	10	50.000	55.013	-	-	140	140
Tangenziale di Napoli	4.536	-	-	8.575	-	13.111	-	1.784	-	-	1.784	1.050	1.050	-	-
Tech Solutions Integrators	-	-	2.494	-	-	2.494	-	-	-	-	-	4	4	-	-
Società Autostrada Tirrenica	231.000	-	-	-	-	231.000	-	2.095	-	-	2.095	13.217	13.217	-	-
Totale imprese controllate (2)	**235.536**	**-**	**2.494**	**8.575**	**10**	**246.615**	**-**	**56.993**	**38**	**95.004**	**152.035**	**18.077**	**18.077**	**259**	**259**
Pavimental	-	-	95.305	-	-	95.305	-	-	-	-	-	749	749	-	-
Spea Engineering	-	-	-	-	1.350	1.350	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre imprese collegate (3)	-	-	-	-	182	182	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese collegate	-	-	95.305	-	1.532	96.837	-	-	-	-	-	749	749	-	-
Autogrill	-	511	-	-	-	511	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autostrade dell'Atlantico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	-	-	565.115	-	-	565.115	-	3.393	-	-	3.393	-	-	9.293	9.293
Totale imprese consociate	**-**	**511**	**565.115**	**-**	**-**	**565.626**	**-**	**3.393**	**-**	**-**	**3.393**	**-**	**-**	**9.293**	**9.293**
TOTALE	**235.536**	**511**	**662.914**	**8.575**	**1.542**	**909.078**	**2.303**	**84.853**	**856**	**95.004**	**183.016**	**18.826**	**18.826**	**15.392**	**15.392**

(1) La tabella non include i dividendi da società partecipate, i ripristini e le rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni.
(2) Il totale accoglie anche i saldi delle controllate indirette.
(3) Nella voce sono esposti i saldi delle società che non presentano alcun dato rilevante in tabella.

PRINCIPALI RAPPORTI FINANZIARI CON PARTI CORRELATE

Migliaia di euro	Attività						Passività					Proventi			
	Attività finanziarie						Passività finanziarie					Proventi finanziari			
	Altre attività finanziarie non correnti	Attività finanziarie correnti per contributi su opere	Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	Altre attività finanziarie correnti	Totale	Finanziamenti a medio-lungo termine	Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	Altre passività finanziarie correnti	Totale	Altri proventi finanziari (1)	Totale	Altri oneri finanziari (1)	Totale
	31/12/2018						31/12/2018					2018			
Atlantia	-	-	-	-	-	-	-	442	653	-	1.095	1.373	1.373	45.883	45.883
Totale imprese controllanti	-	-	-	-	-	-	-	442	653	-	1.095	1.373	1.373	45.883	45.883
AD Moving	-	-	-	-	-	-	-	249	-	-	249	4	4	-	-
Autostrade Meridionali	-	-	-	-	10	10	-	19.886	-	-	19.886	3.800	3.800	-	-
Autostrade Tech		-	-	-		-	-	2.596	-	-	2.596	-	-	-	-
EsseDiEsse Società di Servizi	-	-	-	-	-	-	-	3.994	-	-	3.994	-	-	-	-
Giove Clear	-	-	-	-	-	-	-	1.844	-	-	1.844	-	-	-	-
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	4.263	-	-	4.263	-	-	-	-
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	-	-	-	-	-	-	-	7.613	-	-	7.613	-	-	-	-
Tangenziale di Napoli	13.112	-	-	8.128	-	21.240	-	938	-	-	938	1.492	1.492	-	-
Tech Solutions Integrators	-	-	2.424	-	-	2.424	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Società Autostrada Tirrenica	218.000	-	-	-	-	218.000	-	317	-	-	317	13.159	13.159	-	-
Totale imprese controllate (2)	**231.112**	**-**	**2.424**	**8.128**	**10**	**241.674**	**-**	**41.700**	**-**	**-**	**41.700**	**18.455**	**18.455**	**-**	**-**
Pavimental	-	-	127.356	-	-	127.356	-	-	-	-	-	801	801	-	-
Spea Engineering	-	-	-	-	1.350	1.350	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Società Infrastrutture Toscane (in liquidazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Altre imprese collegate (3)	-	-	-	-	182	182	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese collegate	**-**	**-**	**127.356**	**-**	**1.532**	**128.888**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**801**	**801**	**1**	**1**
Autogrill	-	511	-	-	-	511	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autostrade dell'Atlantico	-	-	-	-	-	-	-	6.985	-	-	6.985	-	-	-	-
Infoblu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	-	-	524.930	-	-	524.930	-	-	-	-	-	85	85	9.091	9.091
Totale imprese consociate	**-**	**511**	**524.930**	**-**	**-**	**525.441**	**-**	**6.985**	**-**	**-**	**6.985**	**85**	**85**	**9.091**	**9.091**
TOTALE	**231.112**	**511**	**654.710**	**8.128**	**1.542**	**896.003**	**-**	**49.127**	**653**	**-**	**49.780**	**20.714**	**20.714**	**54.975**	**54.975**

(1) La tabella non include i dividendi da società partecipate, i ripristini e le rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni..
(2) Il totale accoglie anche i saldi delle controllate indirette.
(3) Nella voce sono esposti i saldi delle società che non presentano alcun dato rilevante in tabella.

Nel corso del 2019, come nel 2018, non sono state poste in essere operazioni atipiche o inusuali con parti correlate, con effetto significativo sui dati economico-finanziari della Società.

Nel corso del 2019 non si sono verificati eventi e/o operazioni non ricorrenti.

Di seguito si descrivono i principali rapporti intrattenuti con le parti correlate.

Rapporti con le imprese controllanti

La Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Atlantia, come previsto anche dal Codice di Autodisciplina di Atlantia. Nella nota n. 10 è esposto il prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato da Atlantia.

Con riferimento ai rapporti di natura tributaria, descritti in dettaglio nella nota n. 6.8 "Attività e passività per imposte sul reddito correnti", si evidenzia che al 31 dicembre 2019 la Società rileva attività nette verso Atlantia, per complessivi 11.852 migliaia di euro, derivanti dall'adesione al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da quest'ultima. Sono, inoltre, iscritti crediti verso Sintonia in relazione a istanze di rimborso presentate, per 5.702 migliaia di euro, relative a istanze di rimborso IRES relative ai periodi in cui tale società predisponeva il Consolidato Fiscale Nazionale.

In merito ai rapporti di natura commerciale, si segnala che la Società svolge attività di service amministrativo oltre a garantire supporto ad attività non di core business (formazione, welfare, acquisti, IT) per Atlantia.

Il conto corrente di corrispondenza della Società verso la controllante Atlantia presenta un saldo a debito al 31 dicembre 2019 pari a 24.467 migliaia di euro.

Rapporti con le altre imprese del Gruppo Edizione

Autostrade per l'Italia svolge attività di service per alcune delle proprie società controllate e collegate e per altre imprese del Gruppo Atlantia. I criteri adottati per la determinazione dei corrispettivi tengono conto dell'impegno di risorse stimato, per ciascuna società cliente, suddiviso per aree di attività.
Nel corso del 2019, tali contratti hanno riguardato in prevalenza le seguenti linee di servizio:

a) attività amministrativo-contabili e fiscali;

b) organizzazione, gestione e sviluppo del personale;

c) affari societari e assistenza legale, ivi inclusa la gestione del contenzioso;

d) acquisto di beni e servizi e gestione amministrativo-contabile dei contratti;

e) risk management per la mappatura delle aree a rischio, ivi inclusa l'attività di analisi ai sensi del D. Lgs. 231/01.

Autostrade per l'Italia gestisce, inoltre, per conto delle proprie controllate e collegate e per altre imprese del Gruppo Atlantia, i servizi di tesoreria, i servizi finanziari, i servizi assicurativi e di gestione dei rischi connessi.
Sulla base di apposite convenzioni stipulate con le concessionarie italiane controllate e collegate, la Società effettua inoltre l'attività di service relativa alla rilevazione dei dati di traffico e alla regolazione dei rapporti di interconnessione.
Con riferimento ai rapporti commerciali per beni e servizi prestati da società controllate e collegate e da altre imprese del Gruppo Atlantia, si segnalano per rilevanza quelli derivanti da:

a) attività necessarie per gli investimenti nell'infrastruttura autostradale e per l'attività di manutenzione, affidati a Spea Engineering per quanto riguarda i servizi di progettazione, direzione lavori e controllo e monitoraggio delle opere d'arte, e a Pavimental per la realizzazione delle opere d'arte a questa commissionate e per le attività di manutenzione e pavimentazione;

b) i rapporti con Telepass, prevalentemente relativi alla surroga dei crediti di Autostrade per l'Italia, afferenti i pedaggi derivanti dai sistemi di pagamento differito Viacard e Telepass;

c) i servizi forniti da Autostrade Tech (a seguito dell'affitto ad essa del ramo d'azienda) inerenti la ricerca, lo sviluppo, la produzione, la commercializzazione e la gestione di impianti, sistemi e servizi a contenuto tecnologico;

d) le prestazioni da parte di EsseDiEsse per servizi contabili, recupero pedaggi, amministrazione del personale e servizi generali e immobiliari;

e) l'affitto dei mezzi pubblicitari dislocati lungo la rete autostradale ad AD Moving.

La Società, inoltre, intrattiene rapporti di natura commerciale con Autogrill con cui condivide la controllante ultima, Edizione S.r.l.
Al 31 dicembre 2019 risultano in essere con Autogrill:

a) 94 affidamenti di servizi di ristoro sulle aree di servizio lungo la rete autostradale della Società, di cui 4 in ATI con altri operatori;

b) 9 affidamenti di servizi di distribuzione carburanti, di cui 1 in ATI con altri operatori.

Nell'esercizio 2019 i proventi e oneri netti della Società per rapporti con Autogrill ammontano a 70.033 migliaia di euro, dei quali 62.115 migliaia di euro per royalty relativi alla gestione delle aree di servizio (che derivano da rapporti contrattuali stipulati nel corso del tempo, per la gran parte ad esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie), e 538 migliaia di euro per le devoluzioni gratuite di fabbricati presenti in alcune aree di servizio.

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenzia l'esistenza di conti correnti di corrispondenza intrattenuti con le società del Gruppo Atlantia e regolati a condizioni in linea con quelle di mercato.

Infine, per quanto concerne i rapporti di natura commerciale in essere con alcune società concessionarie italiane del Gruppo Abertis, l'ammontare dei debiti commerciali evidenziato in tabella, pari a 63.739 migliaia di euro, è prevalentemente correlato alla dinamica del rapporto di interconnessione con le stesse in relazione ai ricavi da pedaggio di loro spettanza.

Al 31 dicembre 2019 risultano in essere finanziamenti a medio-lungo termine, già dettagliati nella nota n. 6.4 "Attività finanziarie" concessi a:

a) Società Autostrade Tirrenica per 231.000 migliaia di euro, con scadenza a marzo 2022;

b) Tangenziale di Napoli per 13.111 migliaia di euro, con profilo di ammortamento e scadenza a marzo 2021.

9.4

Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del Gruppo Atlantia e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché ad incentivare la valorizzazione del Gruppo e l'efficienza gestionale del management, sono stati definiti negli anni passati alcuni piani di incentivazione basati su azioni Atlantia, regolati tramite azioni o per cassa, e correlati al conseguimento di obiettivi aziendali prefissati.
Nell'ambito di tali piani, sono stati identificati tra i beneficiari anche taluni amministratori e dipendenti di Autostrade per l'Italia o distaccati presso la stessa, ovvero di società controllate.

Nel corso del 2019 non sono intervenute variazioni ai piani di incentivazione già in essere nel Gruppo al 31 dicembre 2018 che interessano i suddetti amministratori e dipendenti della Società.

Le caratteristiche di ciascun piano sono dettagliate in specifici documenti informativi redatti ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento Consob n. 11971/1999 e s.m.i. e nella Relazione sulla Remunerazione di Atlantia redatta ai sensi dell'art.123 ter del TUF. Tali documenti, a cui si rimanda, sono pubblicati nella sezione "Remunerazione" del sito www.atlantia.it.
Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione regolati con azioni in essere al 31 dicembre 2019, con evidenza dei diritti complessivamente attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia a tale data e delle relative variazioni (in termini di nuove assegnazioni, esercizi, conversioni o decadenza) intercorse nell'esercizio 2019.
Inoltre, sono indicati i fair value unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo. I valori esposti tengono infine conto delle modifiche apportate ai piani così come originariamente approvati dall'Assemblea degli Azionisti di Atlantia, resesi necessarie per mantenere invariati i contenuti sostanziali ed economici degli stessi, stante il diminuito valore intrinseco delle singole azioni per effetto degli aumenti gratuiti di capitale deliberati dalle Assemblee degli Azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e del 24 aprile 2012.

Migliaia di euro	Numero diritti assegnati (***)	Scadenza vesting	Scadenza esercizio / assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
PIANO DI STOCK OPTION 2011									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2019									
assegnazione del 13/05/11	279.860	13/05/14	14/05/17	14,78	3,48	6,0	2,60%	25,2%	4,09%
assegnazione del 14/10/11	13.991	13/05/14	14/05/17	14,78	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
assegnazioni del 14/06/12	14.692	13/05/14	14/05/17	14,78	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
	345.887	14/06/15	14/06/18	9,66	2,21	6,0	1,39%	28,0%	5,05%
assegnazione dell'08/11/13	1.592.367	08/11/16	09/11/19	16,02	2,65	6,0	0,86%	29,5%	5,62%
assegnazione del 13/05/14	173.762	N/A(**)	14/05/17	N/A	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)
assegnazione del 15/06/15	52.359	N/A(**)	14/06/18	N/A	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)
assegnazione dell'08/11/16	526.965	N/A(**)	09/11/19	N/A	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)
diritti esercitati	-2.573.344								
diritti decaduti	-335.021								
	TOTALE 91.518								
Variazioni dei diritti nel 2019									
diritti esercitati	-91.518								
diritti decaduti	-								
Diritti in essere al 31 dicembre 2019	-								

(*) Trattasi di diritti assegnati in relazione ad aumenti gratuiti di capitale sociale di Atlantia, che pertanto non rappresentano un'assegnazione di nuovi benefici.
(**) Trattasi di "phantom stock option" assegnate in sostituzione di taluni diritti condizionati compresi nelle assegnazioni del 2011 e 2012, che pertanto non rappresentano un'assegnazione di nuovi benefici.
(***) Trattasi di diritti assegnati ai beneficiari dell'intero Gruppo Atlantia e non solo a quelli di Autostrade per l'Italia.

Piano di stock option 2011

Descrizione

Il piano di stock option 2011, così come deliberato dall'Assemblea degli Azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e modificato dalle Assemblee degli Azionisti di Atlantia del 30 aprile 2013 e del 16 aprile 2014, prevede l'assegnazione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2011, 2012 e 2013), di massime n. 2.500.000 opzioni, ciascuna delle quali attribuisce ai beneficiari il diritto di acquistare n. 1 azione ordinaria di Atlantia S.p.A., dalla stessa già posseduta, con regolamento per consegna fisica o, a scelta del beneficiario, per corresponsione dell'importo derivante dalla cessione sul mercato azionario telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., dedotto il complessivo ammontare del prezzo di esercizio; quest'ultimo corrisponde alla media aritmetica del prezzo ufficiale delle azioni ordinarie di Atlantia nel mese antecedente alla data in cui il Consiglio di Amministrazione di Atlantia individua il beneficiario e il numero delle opzioni allo stesso offerte.
Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle opzioni ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un FFO cumulato degli ultimi tre esercizi precedenti lo scadere del periodo di vesting, rettificato di alcune poste specifiche (somma del cash flow operativo alternativamente – in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano - del Gruppo Atlantia o di alcune società dello stesso), superiore ad un importo predeterminato, salvo diversa determinazione del Consiglio di Amministrazione di Atlantia, che ha anche la facoltà di assegnare ulteriori obiettivi ai beneficiari. Le opzioni maturate sono esercitabili, in parte, a decorrere dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di vesting e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il massimo numero di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico (che potrebbe comportare l'assegnazione di talune opzioni "aggiuntive") che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del prezzo di esercizio, nonché dei dividendi distribuiti, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

Variazioni dei diritti nel 2019

Nel corso del 2019, con riferimento al terzo ciclo di assegnazione, sono stati esercitati la totalità dei diritti residui in essere al 31 dicembre 2018, pari a n. 91.518, di cui n. 44.722 diritti relativi alle opzioni "phantom".
Pertanto, alla data del 31 dicembre 2019 tutti i diritti relativi a tale piano risultano estinti.
Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione regolati per cassa del Gruppo Autostrade, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti di Autostrade per l'Italia e delle sue controllate a tale data e delle relative variazioni (in termini di nuove assegnazioni e di esercizi, conversioni o decadenza dei diritti e trasferimenti/distacchi da/in altre società del Gruppo Atlantia) intercorse nel 2019. Inoltre, sono indicati in tabella i fair value unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo.

Migliaia di euro	Numero diritti assegnati	Scadenza vesting	Scadenza esercizio / assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
PIANO DI STOCK OPTION 2014									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2019									
assegnazione del 09/05/14	1.244.647	09/05/17	09/05/20	N/A (*)	2,88	3,0 - 6,0	1,10%	28,9%	5,47%
assegnazione dell'08/05/15	1.258.364	08/05/18	08/05/21	N/A (*)	2,59	3,0 - 6,0	1,01%	25,8%	5,32%
assegnazione del 10/06/16	1.438.790	10/06/19	10/06/22	N/A (*)	1,89	3,0 - 6,0	0,61%	25,3%	4,94%
trasferimenti/distacchi	-332.445								
diritti esercitati	-1.099.530								
diritti decaduti	-569.399								
	TOTALE 1.940.427								
Variazioni dei diritti nel 2019									
diritti esercitati	-636.165								
trasferimenti/distacchi	-108.118								
diritti decaduti	-4.939								
Diritti in essere al 31 dicembre 2019	**1.191.205**								
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2017									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2019									
assegnazione del 12/05/2017	808.611	15/06/20	01/07/23	N/A (*)	2,37	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
assegnazione del 03/08/2018	679.671	15/06/21	01/07/24	N/A (**)	2,91	5,91	2,35%	21,9%	4,12%
trasferimenti/distacchi	12.731								
diritti decaduti	-22.147								
	TOTALE 1.478.866								
Variazioni dei diritti nel 2019									
assegnazione del 07/06/2019	507.958	15/06/22	01/07/25	N/A (*)	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
trasferimenti/distacchi	-155.170								
diritti decaduti	-203.398								
Diritti in essere al 31 dicembre 2019	**1.628.256**								
PIANO DI PHANTOM STOCK GRANT 2017									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2019									
assegnazione del 12/05/2017	71.909	15/06/20	01/07/23	N/A(*)	23,18	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
assegnazione del 03/08/2018	67.133	15/06/21	01/07/24	N/A(*)	1,79	3,0 - 6,0	2,59%	24,6%	4,12%
trasferimenti/distacchi	1.343								
diritti decaduti	-2.206								
	TOTALE 138.179								
Variazioni dei diritti nel primo semestre 2018		15/06/22	01/07/25	N/A (*)	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
assegnazione del 07/06/2019	52.024								
trasferimenti/distacchi	-16.284								
diritti decaduti	-14.462								
Diritti in essere al 31 dicembre 2019	**159.457**								

(*) Trattandosi di piani regolati per cassa, tramite corresponsione di un importo lordo in denaro, il Piano di Phantom Stock Option 2014 e il Piano di Phantom Stock Option 2017 non comportano un prezzo di esercizio. Tuttavia, il Regolamento di tali piani indica un "prezzo di esercizio" (pari alla media aritmetica del valore delle azioni Atlantia in un periodo determinato) quale parametro di calcolo dell'importo lordo che sarà corrisposto ai beneficiari.

Piano di phantom stock option 2014

Descrizione

In data 16 aprile 2014 l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha approvato il piano di incentivazione denominato "Piano di Phantom Stock Option 2014", successivamente approvato anche dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia del 13 giugno 2014, per quanto di propria competenza. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2014, 2015 e 2016), di "phantom stock option", ovvero di opzioni che conferiscono il diritto alla corresponsione di un importo lordo in denaro calcolato sulla base dell'incremento di valore delle azioni ordinarie di Atlantia nel triennio di riferimento.
Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle opzioni ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un obiettivo minimo di performance economico/finanziaria ("gate") relativo al Gruppo Atlantia, alla Società o a una o più società controllate, stabilito per ciascun ciclo di attribuzione in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano. Le opzioni maturate sono esercitabili a decorrere, in parte, dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di vesting e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero massimo di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente, del valore obiettivo e del prezzo di esercizio, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

Variazioni dei diritti nel 2019

In data 10 giugno 2019 è scaduto il periodo di vesting relativo al terzo ciclo del piano in oggetto. Inoltre, nel corso del 2019 sono state esercitate n. 732.297 opzioni "phantom".
I fair value unitari alla data del 31 dicembre 2019 del secondo e terzo ciclo sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 1,83 ed euro 2,03, in luogo dei fair value unitari alla data di assegnazione.

Piano di phantom stock option 2017

Descrizione

In data 21 aprile 2017 l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha approvato il nuovo piano di incentivazione denominato "Piano di Phantom Stock Option 2017", successivamente approvato anche dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia dell'8 giugno 2017 per quanto di propria competenza. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2017, 2018 e 2019), ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia investiti di particolari cariche, di "phantom stock option", ovvero di opzioni che conferiscono il diritto alla corresponsione di un importo lordo in denaro calcolato sulla base dell'eventuale incremento di valore delle azioni ordinarie Atlantia nel periodo di riferimento.
Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare, solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (che termina il 15 giugno 2020 per le opzioni attribuite nel 2017, il 15 giugno 2021 per le opzioni attribuite nel corso del 2018 ed il 15 giugno 2022 per le opzioni attribuite nel corso del 2019), degli obiettivi minimi (1 o più) di performance economico/finanziaria ("gate") stabilito in relazione all'attività dei singoli beneficiari del Piano e relativo alternativamente, al Gruppo Atlantia, alla Società o a una o più delle controllate. Le opzioni maturate sono esercitabili, in parte, a decorrere dal 1° luglio immediatamente successivo alla scadenza del periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno di esercizio e comunque nei tre anni a decorrere dal 1° luglio dell'anno di scadenza del periodo di vesting (fatto salvo quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding per amministratori esecutivi e dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente, del valore obiettivo e del prezzo di esercizio, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

Variazioni dei diritti nel 2019

Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 7 giugno 2019 ha identificato gli assegnatari del terzo ciclo del piano in oggetto, successivamente approvato anche dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia del 10 luglio 2019 per quanto di propria competenza, assegnando complessivamente n. 561.821 opzioni "phantom", con maturazione nel periodo 7 giugno 2019 – 15 giugno 2022 ed esercitabili nel periodo 1° luglio 2022 – 1° luglio 2025.
I fair value unitari alla data del 31 dicembre 2019 dei diritti residui relativi al primo, secondo e terzo ciclo sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 2,54, euro 2,35 ed euro 2,41, in luogo del fair value unitario alla data di assegnazione.

Piano di phantom stock grant 2017

Descrizione

In data 21 aprile 2017 l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha approvato, infine, il nuovo piano di incentivazione denominato "Piano di Phantom Stock Grant 2017", successivamente approvato anche dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia dell'8 giugno 2017 per quanto di propria competenza. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2017, 2018 e 2019), ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia investiti di particolari cariche, di "phantom stock grant", ovvero di diritti ("grant") alla corresponsione di un importo lordo in denaro calcolato sulla base del valore delle azioni ordinarie Atlantia nel periodo antecedente a quello di assegnazione del beneficio.
I diritti attribuiti maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare, solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (che

termina il 15 giugno 2020 per i grant attribuiti nel 2017, il 15 giugno 2021 per i grant attribuiti nel corso del 2018 ed il 15 giugno 2022 per i grant attribuiti nel corso del 2019), degli obiettivi minimi (1 o più) di performance economico/finanziaria ("gate") stabiliti in relazione all'attività dei singoli beneficiari del Piano e relativo alternativamente, al Gruppo Atlantia, alla Società o a una o più delle controllate.
I grant maturati sono convertibili, in parte, a decorrere dal 1° luglio immediatamente successivo alla scadenza del periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno di esercizio e comunque nei tre anni a decorrere dal 1° luglio dell'anno di scadenza del periodo di vesting (fatto salvo quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding per amministratori esecutivi e dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di grant esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del valore iniziale delle azioni, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

Variazioni dei diritti nel 2019

In data 7 giugno 2019 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha identificato i beneficiari del terzo ciclo del piano in oggetto (successivamente approvato, per quanto di propria competenza, anche dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia del 10 luglio 2019 e delle sue controllate successivamente), assegnando complessivamente n. 57.540 diritti, con maturazione nel periodo 7 giugno 2019 – 15 giugno 2022 ed esercitabili nel periodo 1° luglio 2022 – 1° luglio 2025.
I fair value unitari alla data del 31 dicembre 2019 relativi ai diritti residui del primo, secondo e terzo ciclo sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 23,14, euro 21,60 ed euro 20,54, in luogo del fair value unitario alla data di assegnazione.

Si riepilogano di seguito i prezzi ufficiali delle azioni ordinarie Atlantia alle date o nei diversi periodi
di interesse ai fini dei piani sopra indicati:

a) prezzo al 31 dicembre 2019: euro 20,80;

b) prezzo al 7 giugno 2019 (data di assegnazione dei nuovi diritti, come illustrato): euro 22,92;

c) prezzo medio ponderato dell'esercizio 2019: euro 22,11;

d) prezzo medio ponderato del periodo 7 giugno 2019 – 31 dicembre 2019: euro 22,32.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nell'esercizio 2019 è stato rilevato un onere per costo del lavoro, pari a 7.245 migliaia di euro, corrispondente al valore maturato nell'esercizio del fair value dei diritti attribuiti, di cui 100 migliaia di euro iscritti a incremento delle riserve di patrimonio netto, mentre i debiti relativi al fair value delle opzioni "phantom" in essere al 31 dicembre 2019 sono iscritti nelle altre passività correnti e non correnti, in relazione alla presumibile data di esercizio. Inoltre, la voce "Partecipazioni" accoglie la rilevazione della quota di competenza dell'esercizio dei piani di compensi basati su azioni relativa ai benefici attribuiti a taluni dirigenti e dipendenti delle società del Gruppo, pari a 42 migliaia di euro.

9.5

Eventi significativi in ambito legale e concessorio

Di seguito si riporta una descrizione dei principali contenziosi in essere e degli eventi regolatori di rilievo intercorsi sino alla data di approvazione del presente bilancio di esercizio.

Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova

In data 14 agosto 2018 si è verificato, per cause non ancora accertate alla data di approvazione della presente relazione, il tragico crollo di una sezione del viadotto Polcevera sulla A10 Genova- Ventimiglia. Nel seguito sono illustrate alcune implicazioni derivanti dall'evento, in ambito legale e concessorio.

Interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti circa il procedimento di contestazione di grave inadempimento e la eventuale soluzione negoziale dello stesso

Con riferimento al procedimento di grave inadempimento avviato dal MIT con lettera del 16 agosto 2018, Autostrade per l'Italia ha subito fornito le proprie contestazioni e controdeduzioni in data 31 agosto 2018. Sono poi seguite varie comunicazioni tra il MIT e Autostrade per l'Italia, nelle quali ciascuna delle parti ha ribadito le rispettive posizioni. Fra queste, il 3 maggio 2019 Autostrade per l'Italia ha presentato un articolato documento nel quale ha ulteriormente controdedotto rispetto a quanto già rappresentato nella lettera inviata in data 31 agosto 2018, fornendo puntuale riscontro alle richieste di chiarimenti formulate dal MIT, ribadendo la correttezza del proprio operato e reiterando le riserve ed eccezioni già rappresentate in merito al procedimento di contestazione di grave inadempimento avviato dal Concedente. Autostrade per l'Italia si è resa disponibile ad ulteriori approfondimenti che fossero stati richiesti.

Con ricorso al TAR Lazio del 4 giugno 2019, Autostrade per l'Italia ha promosso, a fini puramente cautelativi, un contenzioso contro il MIT avverso la nota del 5 aprile 2019 con la quale il Ministero, nell'ambito della contestazione di grave inadempimento, ha ipotizzato anche la nullità dell'art. 9- bis c.1 della Convenzione Unica, nella parte relativa all'indennizzo.

In data 2 luglio 2019, a seguito di istanza d'accesso, Autostrade per l'Italia ha ricevuto dal Concedente copia del parere reso dal Gruppo di Lavoro Interistituzionale istituito presso il Gabinetto del MIT. Detto parere, da un lato, ritiene sussistente un "grave inadempimento" della Società, e più precisamente afferma una presunta violazione degli obblighi di custodia e restituzione in capo alla stessa, ma, dall'altro, evidenzia i rischi per il Concedente derivanti da un contenzioso con la Società, nonché l'obbligo di indennizzo/risarcimento a carico dell'erario di "importo particolarmente elevato". Tale parere conclude segnalando l'opportunità di cercare una soluzione negoziale del procedimento di contestazione di grave inadempimento.

Appresi i contenuti del parere del Gruppo di Lavoro Interistituzionale, con lettera del 5 luglio 2019 Autostrade per l'Italia ha contestato le apodittiche affermazioni ivi contenute circa un asserito grave inadempimento della Società, e, nel contempo, ha proposto l'avvio di una interlocuzione con i rappresentanti del MIT, del MEF e della Presidenza del Consiglio dei Ministri, volta a verificare, senza riconoscimento alcuno, la sussistenza dei presupposti per una soluzione negoziale del procedimento di contestazione di grave inadempimento.

A far data da luglio 2019 le interlocuzioni tra le parti sono proseguite senza soluzione di continuità, con numerosi incontri fra i rispettivi rappresentanti, nonché invio di lettere e proposte.

Con lettera del 28 novembre 2019 la Società, all'esito di tali incontri, pur confermando le contestazioni agli addebiti a lei mossi nell'ambito del procedimento, ha inviato al Concedente una prima proposta, finalizzata ad individuare una soluzione concordata. Sempre nella citata lettera del 28 novembre 2019 Autostrade per l'Italia ha manifestato la disponibilità a sviluppare il confronto istituzionale in merito ad una possibile concordata applicazione, secondo principi di ragionevolezza, delle Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
A seguito di anticipazioni riportate da organi di informazione specializzati circa possibili interventi legislativi sulla disciplina convenzionale vigente, Autostrade per l'Italia ha inviato, in data 22 dicembre 2019, una nota al MIT e per conoscenza alla Presidenza del Consiglio dei Ministri segnalando che ove si fosse effettivamente verificata tale evenienza si sarebbero potuti determinare gli effetti risolutivi regolati dalla medesima convenzione.

Il MIT, con lettera del 22 gennaio 2020, ha comunicato ad Autostrade per l'Italia che la proposta di cui alla lettera del 28 novembre 2019 presentava numerosi profili di criticità tali da non poterne consentire l'accoglimento. Pertanto, il MIT, con la medesima lettera convocava la Società al fine di fornire i dovuti chiarimenti e consentire di integrare la proposta.
A seguito di successive interlocuzioni con i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autostrade per l'Italia, con lettera del 5 marzo 2020, ha inviato una nuova proposta con la quale - pur confermando le contestazioni agli addebiti mossi - ha ribadito la propria volontà, condivisa da Atlantia, di individuare una soluzione concordata della controversia. In particolare, Autostrade per l'Italia ha rappresentato la propria disponibilità:

- ad una riformulazione dell'art. 9 della Convenzione che, da una parte, preveda una chiara definizione dell'inadempimento grave e, dall'altro, ne disciplini le conseguenze in coerenza con le disposizioni contenute in analoghe convenzioni concluse con importanti operatori infrastrutturali italiani;
- ad assumere impegni economici per un importo complessivo di 2.900 milioni di euro, come di seguito dettagliata:

a) 1.500 milioni di euro da destinarsi a: (i) iniziative finalizzate a contribuire allo sviluppo del Paese, consistenti in riduzioni tariffarie da applicarsi sulle tratte autostradali interessate dal piano di interventi previsto nel prossimo quinquennio; (ii) misure a favore dei pendolari, mediante la liberalizzazione dei pedaggi della tratta cittadina di Genova delle autostrade A7, A10 e A12, nonché (iii) ulteriori contributi allo sviluppo infrastrutturale del Paese, da impiegarsi per la realizzazione di progetti di potenziamento della rete autostradale di Autostrade per l'Italia e/o delle sue controllate;

b) iniziative finalizzate ad elevare gli standard manutentivi, ed in particolare con l'impegno a realizzare un piano di manutenzioni evolutive nel periodo 2019-2023 per un importo di 2 miliardi di euro, con un incremento di 700 milioni di euro rispetto al piano economico presentato da Autostrade per l'Italia nel giugno del 2018, incremento interamente a carico della Società;

c) la messa a disposizione del Commissario Straordinario - fermo l'impegno già assunto di sostenere i costi complessivi, inclusivi degli oneri accessori, per la realizzazione del nuovo Ponte sul Polcevera, che ammonta a circa 600 milioni di euro interamente a proprio carico – di ulteriori 100 milioni di euro per eventuali extracosti di costruzione. In tale ambito e con la riconsegna dell'opera ricostruita ad Autostrade per l'Italia, quest'ultima rinuncerà ai ricorsi presentati avverso il c.d. decreto Genova;

- a porre in essere, per il rilancio del Paese, un volume di investimenti di 14,5 miliardi di euro, con un incremento di 4 miliardi di euro rispetto alla proposta di piano finanziario presentata a giugno 2018, confermando, in tale contesto, la propria disponibilità a rivedere il progetto della Gronda di Genova ai fini di una sua ottimizzazione;
- ad assumere ulteriori impegni in termini di condivisione di piani di verifiche e interventi per la risoluzione delle principali tematiche aperte, di esecuzione delle attività di valutazione e controllo delle tratte autostradali;
- a presentare entro il 30 marzo 2020 il piano finanziario redatto secondo il modello dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, confrontandone i contenuti entro il 31 luglio 2020 ai fini di una sua applicazione condivisa, fermo rimanendo che in difetto di accordo Autostrade per l'Italia potrà agire per la tutela dei propri diritti, ma gestirà in continuità la Convenzione, applicando, temporaneamente e con riserva, l'aumento tariffario dell'1,93% prospettato dal Concedente, che la stessa Autostrade per l'Italia ritiene non coerente con i principi applicativi dello stesso modello dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, rettificandolo al volume effettivo di investimenti concordati, fino alla definizione giudiziale del regime tariffario applicabile e della relativa misura.

Nell'ambito delle interlocuzioni in corso Autostrade per l'Italia ha rappresentato al MIT come il momento estremamente complesso per il Paese - dovuto anche all'emergenza sanitaria venutasi a determinare per la diffusione della pandemia di COVID-19 e all'applicazione delle conseguenti misure straordinarie per contenerne la diffusione - abbia aggravato la situazione di grave incertezza già determinatasi a seguito dall'entrata in vigore dell'art 35 del D.L. Milleproroghe. In particolare, Autostrade per l'Italia, nel rappresentare che tale situazione ha contribuito a rendere ancora più complessa la situazione, ha rinnovato la propria disponibilità ad un incontro per trovare una soluzione concordata del procedimento in corso nonché consentire, in questo momento difficilissimo per il Paese, il superamento delle criticità sopra illustrate.

A seguito di ulteriori confronti con i rappresentanti del MIT, Autostrade per l'Italia ha inviato in data 6 aprile 2020 una lettera al Ministro, nella quale sono stati riepilogati i termini rappresentati dal MIT per addivenire alla conclusione del procedimento di contestazione di grave inadempimento, senza pervenire al provvedimento di decadenza della concessione. In sintesi:

- per quanto riguarda gli aspetti di natura economica, la richiesta del Ministero è di rivedere in aumento l'importo di cui alla proposta del 5 marzo 2020 considerando una equilibrata ripartizione dell'intera somma nel periodo concessorio;
- per quanto riguarda la clausola convenzionale che disciplina l'ipotesi di grave inadempimento, la richiesta è di individuare gli "eventi catastrofali" futuri imputabili alla Concessionaria, limitatamente ai quali si applicherebbe quanto previsto dall'Art. 35 del D.L. Milleproroghe in caso di responsabilità accertata della Concessionaria stessa;
- per quanto riguarda infine il modello tariffario di cui alle Delibere dell'Autorità di Regolazione la richiesta è di accettare l'impianto deliberato dall'ART in materia tariffaria, con conseguente rinuncia ai ricorsi presentati in materia.

La Società ha chiesto quindi un incontro per consolidare un testo finale del possibile accordo da sottoporre agli organi deliberanti, facendo nel contempo presente che avrebbe presentato, in largo anticipo rispetto ai termini prorogati, il piano economico finanziario elaborato, pur con tutte le riserve del caso, secondo le modalità richieste dalla Delibera 71/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Pur nell'avverso scenario sopra illustrato, in data 8 aprile 2020 Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente l'aggiornamento del piano economico finanziario per il periodo 2020 – 2024, auspicando la contestuale definizione di un quadro regolamentare e convenzionale certo ed efficace. La Società ha peraltro rappresentato che la presentazione del piano economico finanziario non può costituire accettazione delle previsioni normative, delle Delibere dell'Autorità di Regolazione dei trasporti e dei provvedimenti relativi al nuovo modello tariffario, tutti oggetto di impugnativa avanti l'Autorità Giudiziaria che non si intendono in questa fase rinunciati. Autostrade per l'Italia ha quindi concluso auspicando un leale e costruttivo confronto sul piano economico aggiornato, con una ragionevole applicazione delle delibere dell'Autorità. Nella medesima giornata dell' 8 aprile 2020 Atlantia ed ASPI hanno inviato ai rappresentanti del Governo una richiesta di attivazione di un tavolo di confronto decisorio.

Con lettera del 21 aprile 2020 il Concedente ha fornito un primo riscontro alla proposta di aggiornamento del piano finanziario, formulando alcune richieste di integrazione.

Ricorsi della Società dinanzi al TAR Liguria avverso i provvedimenti adottati dal Commissario Straordinario ai sensi del decreto legge 109/2018

Tra dicembre 2018 e gennaio 2019 Autostrade per l'Italia ha instaurato un contenzioso avverso i provvedimenti adottati dal Commissario Straordinario per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (nel seguito anche Ponte) aventi ad oggetto, in particolare, la: (i) procedura di affidamento dei lavori di demolizione e ricostruzione del viadotto; (ii) procedura di affidamento della direzione lavori e attività connesse; (iii) richiesta del Commissario Straordinario di consegna dei tronchi autostradali funzionalmente connessi ai lavori di ricostruzione del viadotto; (iv) richiesta del Commissario Straordinario delle somme relative alla ricostruzione e demolizione del viadotto. Detti provvedimenti si fondano sul decreto legge 109/2018, del quale la Società ha contestato l'illegittimità comunitaria e costituzionale, sotto molteplici profili.

A seguito dell'udienza del 22 maggio 2019, il TAR Liguria, con quattro ordinanze pubblicate il 6 dicembre 2019, ritenendo rilevanti e non manifestamente infondate le questioni di legittimità costituzionale sollevate da Autostrade per l'Italia, ha sollevato la questione pregiudiziale dinanzi alla Corte Costituzionale.

Il TAR ha rilevato, anzitutto, come con le norme censurate il legislatore sia intervenuto, senza alcuna valida motivazione, nell'ambito del rapporto convenzionale di cui era ed è ancora parte la Società *"incidendo autoritativamente sull'obbligo/diritto di quest'ultima di porre in essere qualunque attività relativa alla demolizione e ricostruzione del ponte". Rapporto convenzionale nell'ambito del quale il TAR riconosce che le parti (Concedente e Concessionario) "si pongono in una situazione di parità negoziale"*.

Inoltre, il TAR ha acclarato che *"l'obbligo di mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse attraverso la manutenzione e riparazione tempestiva delle stesse concerne qualsiasi ipotesi di riparazione attinente, si badi bene, all'intera infrastruttura, non al solo viadotto Polcevera che, rispetto all'estensione del tratto viario in concessione, in se considerata è una minima parte… Sussistendo, quindi, l'obbligo a carico di AUTOSTRADE PER L'ITALIA, deve ritenersi sussistente anche il diritto in capo alla stessa di adempiere all'obbligo medesimo, ciò tenuto conto della particolare rilevanza, anche non patrimoniale (in termini ad es. di credibilità professionale) che l'adempimento di tali prestazioni assume in relazione alla stessa sfera giuridica del soggetto debitore"*.

Il TAR ha rilevato, poi, come le misure escludenti adottate nei confronti di Autostrade per l'Italia siano state adottate in assenza di alcuna idonea e compiuta istruttoria e non si fondino su alcuna presunta responsabilità della Società per il crollo del viadotto del Polcevera, *"non accertata, nemmeno in via latamente indiziaria"*. Le norme censurate si fondano, bensì *"sul solo sospetto"* e *"su un assunto ipotetico e perplesso"* in quanto, come correttamente affermato dal giudice, la sussistenza di una presunta responsabilità della Società *"non [è] stata accertata in alcuna sede, così come non [sono] state escluse eventuali responsabilità di altri soggetti in relazione alla causazione dell'evento"*.

Il TAR ha rilevato, inoltre, la natura *"punitiva"* e sanzionatoria delle norme censurate evidenziando come le stesse incidano sui diritti espressamente riconosciuti alla Società dalla convenzione di concessione e comportino un'ingiustificata restrizione della libertà di iniziativa economica della Società stessa, senza di contro arrecare *"apprezzabili utilità alle attività del Commissario straordinario"* e all'interesse pubblico alla celere ricostruzione dell'infrastruttura. In assenza di accertamenti atti a dimostrare la responsabilità dell'evento in capo alla Società, le norme sono state ritenute, dunque, non giustificate *"dall'esigenza di tutelare interessi di rango costituzionale"*.

Il TAR ha evidenziato l'irragionevolezza e il difetto di proporzionalità della norma che, *"da un lato priva il debitore dell'obbligo diritto di adempiere alla prestazione dovuta, senza che nel frattempo sia stato accertato, quanto meno in via cautelare e indiziaria e anche solo in via amministrativa, un eventuale inadempimento, e, dall'altro, gli impone di sostenere il pagamento dei costi per le medesime opere, peraltro da altri determinati. Ciò a fortiori, tenendo sempre conto delle garanzie previste dagli artt. 8, 9 e 9bis della Convenzione"*.

In tema di inadempimento, il TAR ha stabilito che, secondo quanto previsto dalla Convenzione, è necessario rispettare le previsioni procedimentali ivi contenute che, in particolare, stabiliscono la necessità di un previo accertamento da parte del Concedente del grave inadempimento del Concessionario, assegnando un termine per adempiere (art. 8) e solo in caso di perdurante inadempimento, la possibilità da parte del Concedente di attivare il procedimento di decadenza dalla Concessione (art. 9), nell'ambito del quale il Concessionario, a seguito delle diffide del Concedente, ha comunque la possibilità di adempiere. *"Quindi"*, secondo il TAR, *"non basta neppure il perdurare dell'inadempimento, ma occorre che il Concedente instauri un procedimento amministrativo (l'invio di una diffida ad adempiere), nell'ambito del quale il Concessionario può esercitare i diritti di cui all'art. 10 della legge 241/90, con ulteriore diffida ad adempiere e solo nel caso di ulteriore inadempimento entro il termine indicato e comunque non inferiore a 60 giorni, è possibile, alle condizioni sopra indicate, l'emissione del provvedimento di decadenza della concessione"*.

Il TAR ha rilevato, infine, come nemmeno presunte esigenze cautelari avrebbero potuto giustificare l'adozione delle norme censurate, in quanto sarebbe stato in ogni caso necessario un accertamento di responsabilità *"operato dagli organi giudiziari a ciò legittimati e previo idoneo processo"* o, quantomeno, *"l'utilizzo di un modulo procedimentale idoneo a garantire il diritto di difesa e un effettivo contraddittorio"*, come impongono i principi costituzionali di cui agli artt. 24 e 111 della Costituzione.

Sotto altro profilo, il TAR ha affermato che *"non è possibile evincere dalle disposizioni contestate la ragione per cui l'interesse pubblico alla più celere ricostruzione dell'infrastruttura, enunciato nel preambolo del d.l. n. 109/2018, sarebbe stato meglio tutelato sottraendo la competenza del ripristino all'attuale concessionaria, anziché consentendo a quest'ultima di provvedervi nell'ambito degli obblighi previsti dalla convenzione unica"*.

Successivamente, in data 5 gennaio 2020, le Amministrazioni resistenti – Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Commissario Straordinario per la Ricostruzione - hanno impugnato le ordinanze del TAR Liguria davanti al Consiglio di Stato. I ricorsi in appello sono stati proposti limitatamente ai capi delle ordinanze che statuiscono sulle questioni pregiudiziali proposte dalle Amministrazioni citate, mentre non vengono svolti rilievi relativamente alla rimessione alla Corte Costituzionale delle questioni di legittimità costituzionale sollevate da Autostrade per l'Italia. Autostrade per l'Italia si è

costituita in giudizio dinanzi al Consiglio di Stato con atto depositato in data 17 marzo 2020. Le ordinanze del TAR Liguria sono state pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale del 1 aprile 2020 e Autostrade per l'Italia ha depositato memoria di costituzione nel giudizio innanzi la Corte Costituzionale.

Decreto legge n. 162 del 30.12.2019 c.d. Decreto Milleproroghe

In data 31 dicembre 2019, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto legge n. 162 del 30.12.2019 c.d. Decreto Milleproroghe, successivamente convertito in legge 28 febbraio 2020 n. 8. Il decreto legge ha introdotto disposizioni che hanno un impatto diretto sulle concessionarie autostradali, modificando le previsioni delle convenzioni vigenti.
In particolare, l'art. 13 ha previsto, per i concessionari il cui periodo regolatorio fosse scaduto alla sua entrata in vigore, il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti secondo le delibere dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti. Nello specifico, il comma 3, ha stabilito che *"Per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.*
Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 è perfezionato entro e non oltre il 31 luglio 2020".

L'art. 35, invece, ha introdotto una nuova disciplina relativa all'estinzione del rapporto concessorio per inadempimento del Concessionario, prevedendo, fra l'altro: da un lato, nelle more della gara per il riaffidamento delle concessioni, la facoltà di una gestione provvisoria della concessione da parte di Anas; dall'altro, la previsione di criteri di calcolo dell'indennizzo dovuto al concessionario, in caso di estinzione anticipata della concessione per inadempimento dello stesso, che condurrebbero ad un importo notevolmente inferiore rispetto a quanto previsto nella Convenzione Unica. Nello specifico, l'art. 35 ha stabilito che *"In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'articolo 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio, ed è fatta salva la possibilità per ANAS S.p.a., ai fini dello svolgimento delle attività di cui al primo periodo, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinati l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad ANAS S.p.a.. Qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario si applica l'articolo 176, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposto alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato articolo 176, comma 4, lettera a)."*.

Autostrade per l'Italia ha chiesto ad autorevoli studiosi di diritto comunitario e costituzionale, nonché a professionisti di riconosciuta esperienza, pareri in ordine alla legittimità o meno delle disposizioni di cui agli artt. 13 e 35 del Decreto Milleproroghe, nonché in ordine alla validità e vigenza delle clausole convenzionali difformi dalle anzidette disposizioni (che il Decreto Milleproroghe qualifica come "nulle"), con particolare riferimento alla clausola che disciplina la decadenza della concessione per inadempimento del Concessionario e il relativo indennizzo dovuto alla Concessionaria. Tutti i pareri acquisiti dalla Società hanno concordemente confermato che le disposizioni di cui sopra risultano illegittime sotto molteplici profili, in quanto, fra l'altro, in contrasto con i principi comunitari di certezza del diritto ("pacta sunt servanda") e del legittimo affidamento, nonché con i principi costituzionali con riguardo, tra gli altri, agli artt. 3 (ragionevolezza), 41 (libertà di impresa) e 43 (divieto di misure espropriative in assenza di utilità generale e senza indennizzo), nonché 102 e 104 (esercizio della funzione giurisdizionale) della Costituzione.

Relativamente all'art. 13 del Decreto Milleproroghe, le suddette questioni di contrasto con l'ordinamento comunitario e costituzionale sono state sollevate dalla Società nei ricorsi presentati avanti il TAR Lazio avverso i provvedimenti attuativi della medesima norma.

Relativamente all'art. 35 del Decreto Milleproroghe, è stata proposta autonoma azione avanti al TAR Lazio per accertare la validità e vigenza degli articoli 8, 9 e 9bis della Convenzione, più ampiamente descritto nel successivo paragrafo.

In funzione degli sviluppi: (i) delle interlocuzioni con il MIT, il MEF e la Presidenza del Consiglio dei Ministri e (ii) del quadro normativo e/o regolamentare, anche avuto riguardo all'eventuale esito dei ricorsi promossi che interessano le norme contenute nel Decreto Milleproroghe, la

Società avrà comunque la facoltà di avvalersi di tutti gli strumenti convenzionali a tutela, come confermato dai pareri resi dai propri consulenti.

Azione di accertamento avanti il TAR Lazio della validità e vigenza degli articoli 8, 9 e 9bis della Convenzione

A seguito della approvazione della legge di conversione del Decreto Milleproroghe, Autostrade per l'Italia ha presentato ricorso avanti il TAR Lazio per l'accertamento - previa disapplicazione dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe o previa rimessione delle questioni interpretative del diritto europeo e delle questioni incidentali di legittimità costituzionale - della validità e vigenza degli artt. 8, 9 e 9bis della Convenzione Unica regolatrice della concessione di Autostrade per l'Italia.
Nel ricorso si chiede al Tribunale di accertare la validità e la vigenza degli art. 8,9 e 9bis, previa disapplicazione dell'art. 35, per contrasto con le norme del Trattato UE (certezza del diritto e del legittimo affidamento), della Carta dei diritti fondamentali dell'UE (diritto della proprietà), nonché con numerose norme costituzionali. In via subordinata rispetto alla istanza di diretta disapplicazione del diritto nazionale contrastante con il diritto UE, nel ricorso si chiede:

- di rimettere alla Corte di Giustizia dell'UE questione pregiudiziale per stabilire se gli articoli del Trattato UE ostino all'applicazione dell'art. 35.;
- di accertare la validità e vigenza degli art. 8,9 e 9bis, previa sottoposizione di questione di legittimità costituzionale dell'art. 35 con riferimento in particolare all'art. 77 (difetto del requisito di omogeneità), all'art. 3 (certezza del diritto e legittimo affidamento) ed all'art. 43 (diritto e tutela della proprietà).

In data 3 aprile 2020 la Società ha depositato istanza di prelievo del ricorso e di fissazione sollecita dell'udienza di discussione.
Alla data di predisposizione della presente Relazione finanziaria annuale il giudizio è pendente.

Indagine della Procura di Genova

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

Sono stati disposti dal GIP due incidenti probatori.
Il primo, volto ad accertare lo stato dei luoghi e delle cose al momento del crollo, si è concluso con il deposito da parte dei periti del primo elaborato lo scorso 31 luglio, cui è seguita l'udienza del 20 settembre 2019 per l'esame dello stesso.
Avuto, invece, riguardo al secondo incidente probatorio, il cui scopo è quello di accertare le cause che hanno provocato il crollo, in data 9 dicembre 2019 il Gip ha accolto una prima richiesta di proroga del deposito dell'elaborato tecnico avanzata dai periti, disponendone il rinvio al successivo 14 marzo e fissando la relativa udienza di discussione al 22 aprile 2020.
Con successiva ordinanza, emessa in seguito all'entrata in vigore del D.L. 8 marzo 2020 n. 11 *"Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria"*, il GIP ha (i) accolto una nuova richiesta di proroga avanzata dai Periti fissando il termine ultimo per il deposito del loro elaborato al prossimo 14 giugno 2020; (ii) rinviato l'udienza del 22 aprile 2020 a quella già calendarizzata del prossimo 18 maggio 2020 per il solo conferimento dell'incarico e relativo giuramento di un nuovo membro del collegio peritale.

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

Nell'ambito di un secondo procedimento istruito dalla Procura di Genova per una serie di ipotesi di falso in relazione alla materiale predisposizione dei report di sorveglianza aventi ad oggetto alcuni ponti e viadotti della rete di Autostrade per l'Italia, risultano, tra gli altri, indagati quattro dirigenti e un dipendente della stessa Società.
Secondo l'accusa, alcuni report predisposti dai tecnici responsabili dei collaudi, dei controlli e delle progettazioni sarebbero stati redatti impropriamente al fine di far apparire le condizioni manutentive dei viadotti migliori di quelle reali.
I reati contestati sono quelli previsti dagli artt. 81, 110 e 479 c.p. (concorso continuato in "falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici").
Nel mese di settembre 2019, il GIP ha emesso un'ordinanza applicativa di una misura cautelare personale (arresti domiciliari) e di una misura interdittiva (sospensione dall'esercizio dell'attività lavorativa per un periodo di 12 mesi) nei confronti, tra gli altri, di due dei predetti dirigenti di Autostrade per l'Italia.
Avverso le suddette misure, i legali degli indagati hanno proposto riesame, all'esito del quale la misura degli arresti domiciliari è stata sostituita con quella della sospensione dall'esercizio di un pubblico servizio per la durata di un anno ed il divieto di esercitare attività professionale analoga a quella svolta sempre per la durata di un anno, mentre è stata confermata quella interdittiva che, a seguito del successivo rigetto del ricorso per Cassazione, è divenuta esecutiva.
La Società, una volta avuta contezza dei provvedimenti interdittivi, ha tempestivamente avviato nei confronti dei quattro dirigenti indagati un procedimento disciplinare che ha poi portato al licenziamento di tre di questi ed alla sospensione dell'esercizio dell'attività lavorativa per uno.

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

In data 10 dicembre 2019 la Guardia di Finanza di Genova ha effettuato plurimi accessi presso le sedi di Genova e di Roma di Autostrade per l'Italia e di alcune società del Gruppo, al fine di sequestrare documentazione tecnica (i.e., progetti, relazione di calcolo, certificazioni di collaudo) e organizzativa (i.e. ordini di servizio e articolazioni organizzative succedutesi dal 2013 ad oggi) in merito all'installazione e manutenzione di barriere antirumore modello «Integautos». Il nuovo filone di inchiesta vede coinvolti in qualità di indagati quattro dirigenti di Autostrade per l'Italia S.p.A., per i reati di cui agli artt. 110 (concorso di persone nel reato), 81 (reato continuato), 356 (frode nelle pubbliche forniture) e 432 (attentato alla sicurezza dei trasporti) c.p.
Secondo il teorema accusatorio, le predette barriere sarebbero pericolose perché a rischio ribaltamento anche in relazione all'azione del vento e viene altresì paventata una frode nell'ambito del rapporto contrattuale con il Concedente.

Procedimento penale incardinato presso il Tribunale di Roma relativo ad alcuni affidamenti di lavori

In tale procedimento sono coinvolti per i reati di "corruzione per atti contrari ai doveri d'ufficio" ex art. 319 c.p. e "abuso d'ufficio" ex art. 323 c.p., il R.U.P. e il Project Manager Investimenti Esercizio, entrambi dipendenti di Autostrade per l'Italia e destinatari di provvedimenti disciplinari, dei lavori di realizzazione dei caselli autostradali di Firenze Nord, S. Giovanni Valdarno, Rosignano e cavalcavia di Capannori.
All'esito della udienza preliminare, in cui Autostrade per l'Italia, già individuata come persona offesa, si è costituita parte civile nei loro confronti, gli imputati sono stati tutti rinviati a giudizio avanti il Tribunale di Roma con udienza, inizialmente fissata al 1 aprile 2020, che è stata rinviata al 3 luglio 2020, a seguito del D.L. 8 marzo 2020 n. 11 "Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria".

Autorità di Regolazione dei Trasporti – Sistemi tariffari

Il 29 marzo 2019 Autostrade per l'Italia – come pure altre società concessionarie autostradali, tra le quali Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Tangenziale di Napoli e Società Autostrada Tirrenica – ha presentato ricorso al TAR Piemonte avverso la delibera n. 16 del 18 febbraio 2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, contestandone la legittimità per eccesso di potere e incompetenza a stabilire i sistemi tariffari con riferimento alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia, oltreché per violazione dei principi comunitari e costituzionali della certezza del diritto e del legittimo affidamento. Inoltre, la Società ha partecipato alla relativa consultazione nell'ambito della quale ha contestato – svolgendo argomentazioni analoghe a quelle esposte nel ricorso – il perimetro di applicazione del sistema tariffario individuato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nonché ha formulato le proprie osservazioni relativamente agli aspetti economico-finanziari.
Con successiva delibera n. 71 del 19 giugno 2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deliberato di *"approvare..... il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. – Autostrade per l'Italia S.p.A. ..."*.
Rispetto alla formula attualmente utilizzata per l'adeguamento annuale delle tariffe di ASPI, nella quale l'incremento della tariffa unitaria media applicata è costituito dal 70% dell'inflazione reale, dalla componente "X" investimenti a remunerazione delle opere già oggetto del IV Atto Aggiuntivo alla Convenzione 1997 e dal parametro "K" che remunera le opere definite successivamente al 2007 ($\Delta T = 70\%\Delta P + X\ Investimenti + K$), il nuovo sistema tariffario introdotto dalla Delibera ART 71/2019, ridefinisce la tariffa unitaria media, calcolandola sviluppando tre distinte componenti: di "Gestione", di "Costruzione" e quella relativa ad eventuali "Oneri Integrativi" ($T = T_g, + T_k, + T_{oi}$).

Più dettagliatamente:

a) la "Componente di Gestione" è finalizzata prevalentemente al recupero dei costi operativi di gestione, stimati con riferimento all'anno cosiddetto "base" ed è annualmente rettificata:
(i) dal 100% dell'inflazione programmata;
(ii) dal predetto indicatore di produttività "X" o parametro di efficienza, quest'ultimo stabilito ogni quinquennio regolatorio dall'ART;
(iii) da penalità/premi riguardanti la qualità del servizio;

b) la "Componente di Costruzione" è finalizzata al recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del Capitale Investito Netto afferenti agli asset reversibili) ed è suddivisa in:
(i) subcomponente relativa agli asset reversibili realizzati/in corso di realizzazione (remunerati al tasso interno di rendimento del sistema tariffario previgente per l'applicazione del cosiddetto meccanismo di salvaguardia);
(ii) subcomponente relativa agli asset reversibili da realizzare (remunerati al WACC definito quinquennalmente dall'ART);

c) la "Componente per Oneri Integrativi" remunera infine oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati.

Autostrade per l'Italia ha quindi presentato ricorso per motivi aggiunti avverso la citata deliber 71/2019 per le medesime motivazioni prima indicate.
Anche altre società concessionarie, tra le quali Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Tangenziale di Napoli e Autostrada Tirrenica, hanno presentato ricorso per motivi aggiunti avverso le specifiche delibere assunte nei loro confronti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. I ricorsi sono tuttora pendenti.

Adeguamenti tariffari 2019

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e del Ministro dell'Economia e delle Finanze (MEF) del 31 dicembre 2018, è stato determinato l'incremento tariffario da applicare sulla rete di Autostrade per l'Italia nella misura dello 0,81% (in luogo dello 0,87% richiesto dalla Società), differendone l'applicazione a decorrere dal 1° luglio 2019, salve diverse determinazioni tra Autostrade per l'Italia e il Concedente. Tale differimento è stato disposto in ragione della disponibilità rappresentata da Autostrade per l'Italia di sterilizzare per un periodo di sei mesi l'incremento tariffario netto all'utente.
L'incremento riconosciuto dello 0,81% tiene conto del recupero – in misura pari allo 0,43% – della percentuale di incremento applicato nel 2018 relativa agli sconti ai pendolari in base al protocollo d'intesa tra MIT, l'AISCAT e le concessionarie.
La disponibilità di sterilizzare l'incremento tariffario è stata rappresentata da Autostrade per l'Italia sul presupposto di attivare tavoli tecnici per la risoluzione delle tematiche rilevanti pendenti. A tal riguardo il Concedente, con lettera del 31 dicembre 2018, ha comunicato che in breve tempo avrebbe fissato specifiche riunioni.
Relativamente all'incremento tariffario non riconosciuto rispetto alla richiesta, pari allo 0,06%, afferente alla componente X investimenti, Autostrade per l'Italia si è riservata di produrre documentazione integrativa finalizzata al residuo riconoscimento.
Successivamente, all'esito di ulteriori interlocuzioni tra Autostrade per l'Italia e il MIT e a seguito di specifiche richieste del Concedente, la Società ha manifestato nel corso del 2019, e quindi attuato, il prolungamento temporaneo della sospensione tariffaria, mantenendo dunque invariata la tariffa all'utente, fino al 31 dicembre 2019.
A fronte della richiesta del Concedente del 19 dicembre 2019 di prorogare ulteriormente la sospensione dell'incremento tariffario 2019, Autostrade per l'Italia ha rappresentato, con lettera del 27 dicembre 2019, la propria disponibilità a prorogare ulteriormente la sospensione, fermo rimanendo il suo diritto ad applicarlo in qualsiasi momento ed a suo insindacabile giudizio. Tale disponibilità è stata manifestata sul presupposto di inquadrare la richiesta del Concedente nell'ambito delle interlocuzioni in corso finalizzate all'individuazione di una soluzione negoziale del procedimento di contestazione di grave inadempimento avviato dal Concedente in data 16 agosto 2018 e ribadendo che la sospensione rappresenta una iniziativa volontaria della Società, non ancorata ad alcun obbligo di legge o convenzionale.
Allo stato, anche tenuto conto della situazione di crisi che si è venuta a determinare per il Paese a seguito della diffusione del virus COVID19, Autostrade per l'Italia ha disposto il prolungamento della sospensione dell'applicazione dell'incremento tariffario del 2019 fino al 30 giugno 2020.

Adeguamenti tariffari 2020

Relativamente all'incremento tariffario con decorrenza 1 gennaio 2020, con provvedimento del 31 dicembre 2019, il Concedente ha comunicato ad Autostrade per l'Italia che, *"esaminato l'esito dell'istruttoria"* relativa alla richiesta di adeguamento tariffario per il 2020 "ed in considerazione di quanto disposto dall'art.13 del Decreto Legge *"Milleproroghe"* del 31 dicembre2019, *"l'adeguamento tariffario da applicare con decorrenza 1 gennaio 2020 è pari allo 0 per cento"*.
Inoltre - tenuto conto della disponibilità rappresentata da Autostrade per l'Italia con la lettera del 27 dicembre 2019 di prorogare ulteriormente l'iniziativa di sospensione tariffaria per l'anno 2019, fermo il suo diritto di applicare l'incremento in qualsiasi momento ed a suo insindacabile giudizio – il Concedente, con il provvedimento di cui sopra, ha comunicato la non applicazione anche dell'incremento tariffario relativo al 2019.
Relativamente alle disposizioni del D.L. Milleproroghe, tra cui il citato art. 13, ed ai relativi effetti si rinvia allo specifico paragrafo riportato nella presente sezione.
La richiesta di incremento tariffario per l'anno 2020, presentata da Autostrade per l'Italia in data 15 ottobre 2019, era pari all'1,21% (0,84% corrispondente al 70% dell'inflazione e 0,37% per la componente X investimenti) che il Concedente, all'esito dell'istruttoria svolta, ha ridotto dello 0,02% per costi non ammessi relativi agli investimenti, determinando l'incremento

complessivo nella misura dell'1,19%.
Autostrade per l'Italia ha presentato ricorso al TAR del Lazio avverso il suddetto provvedimento di sospensione tariffaria del Concedente, contestandone la legittimità sotto molteplici motivi, eccependo in particolare che il provvedimento del Concedente:

- è stato adottato in difformità alla Convenzione e al Decreto Legge 355/2003 e s.m. che prevedono espressamente, per la determinazione degli adeguamenti tariffari annui, l'adozione di un decreto a firma del MIT di concerto con il MEF;
- è contraddittorio rispetto all'esito dell'istruttoria svolta dal Concedente stesso – acquisita in sede di accesso svolto dalla Società – che ha riconosciuto l'incremento tariffario nella misura dell'1,19%;
- modifica, in esecuzione dell'art. 13 del D.L. Milleproroghe, unilateralmente e coattivamente la disciplina regolatoria e contrattuale in contrasto con i principi costituzionali e comunitari della certezza del diritto e del legittimo affidamento.

Nel ricorso vengono sollevate, con riferimento all'art. 13, sia questioni di legittimità costituzionale, con particolare riguardo all'art. 77 della Costituzione (difetto del requisito di omogeneità, sia sotto il profilo contenutistico che finalistico), agli artt. 102 e 104 (interferenza legislativa su fattispecie oggetto di contenzioso pendente), nonché alle norme costituzionali poste a tutela dei richiamati principi del legittimo affidamento e certezza del diritto, sia questioni di contrasto con la normativa comunitaria anch'essa a tutela del principio *pacta sunt servanda*.

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

In data 15 giugno 2018 Autostrade per l'Italia ha presentato la proposta di aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario, che il Concedente nonostante i vari solleciti, non ha approvato adducendo, tra l'altro, con nota del 4 dicembre 2018, la sopravvenienza delle competenze regolatorie attribuite all'Autorità di Regolazione dei Trasporti dal DL 109/2018.
In relazione a tale comportamento del Concedente, Autostrade per l'Italia ha introdotto:

- con ricorso Straordinario al Capo dello Stato notificato in data 24 marzo 2019, un giudizio volto all'annullamento del provvedimento del 4 dicembre 2018, con cui il Concedente, prendendo spunto dalla ritenuta modifica del contesto regolatorio, ha determinato nei fatti un arresto sine die del procedimento di approvazione dell'aggiornamento del paino economico finanziario;
- con ricorso, notificato il 14 giugno 2019 davanti al TAR Lazio, un giudizio per l'accertamento dell'illegittimità del silenzio serbato dal Concedente sulla proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia per il periodo regolatorio 2018-2022.

In relazione a tale ultimo giudizio è intervenuta la sentenza del TAR Lazio del 2 dicembre 2019 che ha accolto il ricorso presentato da Autostrade per l'Italia, dichiarando l'obbligo del Concedente di adottare un provvedimento espresso entro 30 giorni.
Tale sentenza è stata impugnata dall'Avvocatura dello Stato al Consiglio di Stato.
Il Concedente, con successiva lettera del 3 gennaio 2020, ha comunicato ad Autostrade per l'Italia, anche in ottemperanza alla sentenza del TAR di cui sopra, che la proposta di aggiornamento di piano finanziario presentata il 15 giugno 2018 *"non è accoglibile"*. Ciò in quanto, a dire del Concedente: (i) la proposta presentata non recepirebbe la delibera 71/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti; (ii) l'applicazione del nuovo regime introdotto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti rappresenterebbe elemento qualificante ed imprescindibile del rapporto concessorio; (iii) l'art. 13 del D.L Milleproroghe disporrebbe che entro il 30 marzo 2020 i concessionari debbano presentare le nuove proposte di aggiornamento del piano finanziario basate sulle delibere dell'ART annullando quelle già presentate.
Autostrade per l'Italia ha presentato ricorso al TAR del Lazio, contestando, sotto molteplici motivi, la legittimità del provvedimento assunto dal Concedente con la lettera del 3 gennaio 2020 di cui sopra, anche per illegittimità costituzionale e comunitaria del suo presupposto normativo e cioè l'art.13 del Decreto Legge, richiedendone la disapplicazione e in subordine la rimessione della questione pregiudiziale alla Corte di Giustizia per manifesta violazione dei principi comunitari, ovvero alla Corte Costituzionale per manifesta violazione dei principi costituzionali. Il giudizio è in corso.
Successivamente, il Concedente, con nota del 20 marzo 2020, inviata a tutte le concessionarie autostradali, invocando l'art. 103 del decreto legge 17 marzo 2020 che nell'ambito delle misure adottate per fronteggiare l'emergenza derivante dalla diffusione del virus Covid-19 *"ha stabilito la sospensione dei termini nei procedimenti amministrativi ed ha regolato gli effetti degli atti amministrativi in scadenza"* ha comunicato, in ordine all'applicazione dell'art. 13 del DL. 162/2019 che *"il termine del 30 marzo p.v. per la presentazione dei piani economico finanziari deve ritenersi automaticamente posticipato in conformità a quanto previsto dalla sopracitata norma"*.
Relativamente alle disposizioni del D.L. Milleproroghe, tra cui il citato art. 13, ed ai relativi effetti si rinvia allo specifico paragrafo riportato nella presente sezione.

Convenzione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Anas/Autostrade per l'Italia relativa al Nodo di Casalecchio

In esecuzione di quanto disposto con il II° atto aggiuntivo alla Convenzione Unica stipulato in data 22 febbraio 2018 – con il quale è stato inserito il Nodo stradale di Casalecchio, stralcio Nord, tra gli impegni di investimento di Autostrade per l'Italia – in data 18 luglio 2019 è stato comunicato dal Concedente il perfezionamento della sottoscrizione della Convenzione tra il Concedente, l'ANAS ed Autostrade per l'Italia, che disciplina le modalità di corresponsione da parte di quest'ultima ad ANAS dell'importo massimo di circa Euro 155 milioni per la realizzazione del Nodo stradale di Casalecchio stralcio Nord. Tale importo sarà remunerato mediante K della formula di adeguamento tariffario.

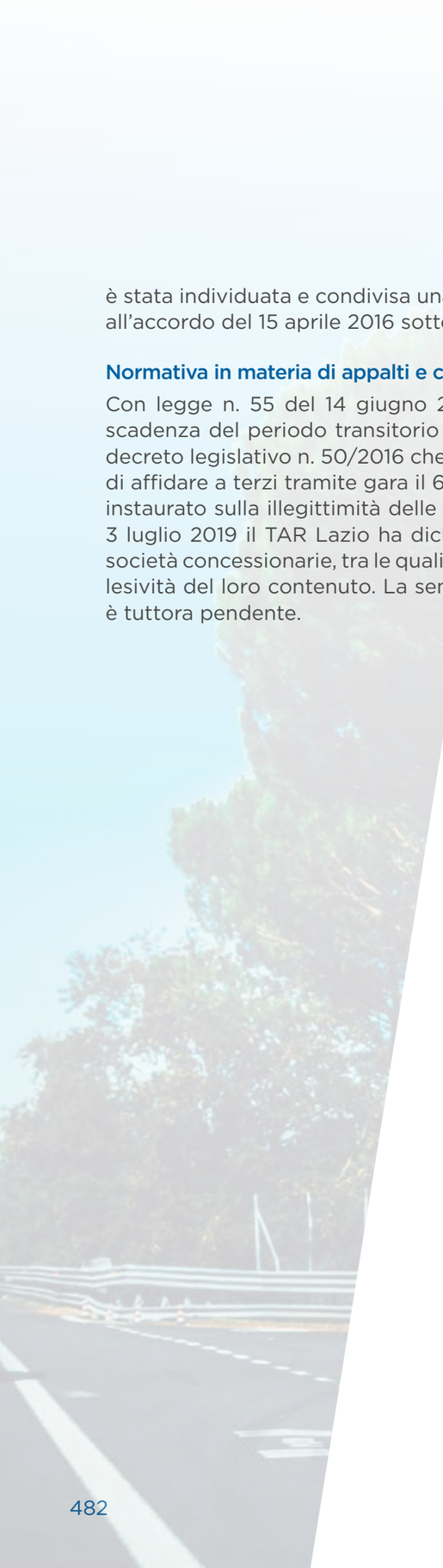
Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna

Con riferimento all'accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna, sottoscritto in data 15 aprile 2016 da Autostrade per l'Italia, dal MIT, dalla Regione Emilia-Romagna, dalla Città metropolitana di Bologna e dal Comune di Bologna, a seguito delle interlocuzioni intercorse e degli approfondimenti progettuali voluti dal Ministero

è stata individuata e condivisa una soluzione evoluta che è stata recepita nell'atto aggiuntivo all'accordo del 15 aprile 2016 sottoscritto in data 6 novembre 2019.

Normativa in materia di appalti e concessioni

Con legge n. 55 del 14 giugno 2019 è stato prorogato al 31 dicembre 2020 il termine di scadenza del periodo transitorio di adeguamento alla nuova disciplina di cui all'art. 177 del decreto legislativo n. 50/2016 che prevede l'obbligo per i concessionari autostradali in essere di affidare a terzi tramite gara il 60% dei lavori servizi e forniture. In relazione al contenzioso instaurato sulla illegittimità delle Linee Guida interpretative dell'art. 177, in data 27 giugno e 3 luglio 2019 il TAR Lazio ha dichiarato inammissibili i ricorsi presentati da AISCAT e dalle società concessionarie, tra le quali Autostrade per l'Italia, per difetto del requisito di immediata lesività del loro contenuto. La sentenza è stataimpugnata al Consiglio di Stato ed il giudizio è tuttora pendente.



Contenziosi relativi al Decreto MIT-MISE del 7 agosto 2015 e a procedure competitive servizi oil e ristoro in area di servizio

Con riferimento ai ricorsi amministrativi promossi dinanzi al Tar Lazio aventi ad oggetto l'impugnativa del decreto interministeriale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero dello Sviluppo Economico del 7 agosto 2015 e di procedure competitive, promossi da alcune compagnie petrolifere e da alcuni gestori delle aree di servizio, sono ancora pendenti due ricorsi:

a) il primo promosso dai gestori dell'area di servizio Agogna Est, in merito al quale il Tar Lazio ha disposto la cancellazione dal ruolo; l'eventuale fissazione dell'udienza di discussione avrebbe dovuto essere richiesta dal ricorrente entro il termine massimo di un anno dalla data di cancellazione della causa;

b) il secondo promosso dal gestore dell'area di servizio Aglio Ovest per la riforma della sentenza del Tar Lazio n. 9779 del 15 settembre 2016 con la quale il ricorso del gestore era stato dichiarato inammissibile; per tale procedimento si resta in attesa di fissazione dell'udienza di merito.

Ai contenziosi di cui sopra si aggiungono, per completezza, cinque ricorsi promossi da gestori di singole Aree di servizio, aventi ad oggetto l'annullamento del suddetto Decreto MIT-MISE, nonché un ricorso promosso da associazioni di categoria dei gestori; in merito a tali procedimenti i ricorrenti non hanno ancora chiesto la fissazione dell'udienza di merito.

Con riferimento ai ricorsi amministrativi relativi alle procedure competitive per l'affidamento dei servizi oil e ristoro presso le aree di servizio, è stato presentato un ricorso con sospensiva da parte di Tamoil Italia S.p.A. – risultato seconda in graduatoria – in relazione alla procedura di affidamento del servizio oil presso l'area di servizio Novate Nord. La sospensiva è stata accolta dal TAR Lombardia e il 4 aprile 2019 si è tenuta l'udienza di discussione. È quindi intervenuta sentenza di merito che ha accolto il ricorso annullando il provvedimento impugnato. Avverso tale sentenza ha proposto appello EG Italia S.p.a., prima in graduatoria, chiedendo l'annullamento della sentenza TAR, previa sospensiva. Autostrade per l'Italia si è ritualmente costituita nel procedimento instaurato, al pari di Tamoil, che ha proposto appello incidentale. In sede di udienza cautelare, l'appellante ha formulato istanza di abbinamento al merito, che il Collegio ha accolto, fissando l'udienza per la discussione al 23 aprile 2020; a valle di tale udienza, il Giudice adito ha trattenuto la causa in decisione. Nel frattempo, il servizio è esercitato in regime di proroga dalla stessa EG Italia, precedente affidatario.

Sinistro del 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga dell'autostrada A16 Napoli-Canosa

Processo penale

In relazione all'incidente stradale occorso il 28 luglio 2013 all'altezza del Viadotto Acqualonga ad un pullman che percorreva l'A/16 Napoli/Canosa, si è concluso il giudizio di primo grado avanti al Tribunale monocratico di Avellino a carico di 12 dirigenti, ex dirigenti e dipendenti di Autostrade per l'Italia per i reati di cooperazione colposa in omicidio colposo plurimo e disastro colposo innominato.

Più nello specifico, all'udienza dell'11 gennaio 2019, il Giudice ha disposto l'assoluzione di coloro che all'epoca dei fatti ricoprivano il ruolo di Amministratore Delegato, Condirettore Generale Operations & Maintenance, Responsabile della Struttura "Pavimentazioni e Barriere di Sicurezza", Responsabile dell'Unità Operativa "Barriere di Sicurezza, Laboratori & RD" di Autostrade per l'Italia e dei due Coordinatori del Centro Esercizio del VI Tronco di Cassino ai sensi dell'art. 530, co. 1, c.p.p., *"per non aver commesso il fatto"* e la condanna dei Direttori e dei Responsabili dell'Area Esercizio del VI Tronco di Cassino succedutisi nel tempo.

Avverso detta sentenza la locale Procura e i difensori degli imputati condannati hanno proposto appello, la cui prima udienza di trattazione, inizialmente prevista per il 24 marzo 2020, è stata rinviata al 1° ottobre 2020, a seguito del D.L. 8 marzo 2020 n. 11 recante *"Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria"*.

Processo civile

In aggiunta al processo penale, sono state promosse dagli aventi diritto non costituiti parte civile nel giudizio penale alcune azioni civili tutte rivolte all'ottenimento del risarcimento danni poi oggetto di riunione da parte del Tribunale civile di Avellino.

Il legale di Autostrade per l'Italia ha provveduto ad impugnare la sentenza con cui il Tribunale di Avellino aveva dichiarato la responsabilità concorrente e paritaria (50% ciascuno) in capo ad Autostrade per l'Italia e al sig. Gennaro Lametta, titolare dell'agenzia che aveva noleggiato il bus assicurato con la compagnia Reale Mutua. Con ogni probabilità il giudizio sarà riunito con quello proposto dal sig. Lametta, che ha parimenti impugnato la sentenza di condanna al risarcimento.

La prima udienza di trattazione prevista già prevista per il 17 marzo 2020 è stata rinviata al 20 ottobre 2020 a seguito del citato D.L. 8 marzo 2020 n. 11.

Indagine della Procura di Avellino sugli ancoranti delle barriere New Jersey installate su 12 viadotti dell'A16

In data 2 maggio 2019, è stato notificato un avviso di garanzia a carico di 3 dirigenti di Autostrade per l'Italia, per il reato previsto dagli artt. 110 e 434 c.p. (*«crollo di costruzioni o altri disastri dolosi»*) con contestuale decreto di sequestro preventivo disposto dal Gip di Avellino delle barriere *New Jersey bordo ponte* installate su 12 viadotti dell'A16 le cui modifiche al sistema di ancoraggio, intervenute successivamente all'incidente del luglio 2013 avvenuto sul viadotto Acqualonga, inficerebbero, secondo i consulenti tecnici della locale Procura della Repubblica, la capacita di contenimento complessiva delle stesse barriere.

Dal mese di luglio 2019, le Direzioni di Tronco hanno ritenuto di avviare, su base volontaria, una campagna di verifiche integrative su tutta la rete, ad eccezione dei viadotti della A16 già in sequestro, finalizzata a sottoporre a specifici approfondimenti tecnici il sistema di ancoraggio delle barriere di sicurezza ivi installate i cui esiti hanno, poi, evidenziato un quadro rassicurante sul complessivo funzionamento delle stesse barriere.

Successivamente, tra il settembre ed il novembre 2019, il GIP di Avellino ha disposto ulteriori sequestri preventivi delle barriere N. J. bordo ponte installate su alcuni viadotti dell'A14,dell'A16 e dell'A1, mentre la locale Procura ha iscritto nel registro degli indagati anche l'attuale Direttore del VII Tronco di Pescara, il suo predecessore ed i tre Direttori del V Tronco succedutisi dal 2014 ad oggi.

Autostrade per l'Italia ha così ritenuto di anticipare gli interventi del già previsto piano di riqualifica delle barriere N. J. bordo ponte dell'intera rete a quei dispositivi dell'A14 A16 e A1 in sequestro sottoponendo all'esame del competente Ufficio Ispettivo del MIT la relativa progettazione e il cronoprogramma dei lavori per una opportuna validazione.

Conseguentemente sono state presentate alla Procura di Avellino una serie di istanze di dissequestro provvisorio delle barriere, successivamente accolte dall'Autorità Giudiziaria, finalizzate all'attuazione del cronoprogramma degli interventi di riqualifica delle barriere secondo le modalità e le tempistiche già condivise con l'Ufficio Ispettivo del MIT.

Le indagini sono ancora in pieno corso.

Indagine della Procura di Prato sull'infortunio mortale di un operaio di Pavimental

A seguito dell'infortunio mortale occorso, in data 27 agosto 2014, ad un operaio di Pavimental – società cui erano stati affidati in appalto da Autostrade per l'Italia i lavori per l'ampliamento di una tratta di corsia dell'A1 – durante lo svolgimento di alcuni lavori all'interno del cantiere, è stato incardinato presso la Procura di Prato un procedimento penale a carico, tra gli altri, del R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) di Autostrade per l'Italia, per l'ipotesi di omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme in materia di salute e sicurezza del lavoro.

La fase dibattimentale è in pieno corso; l'udienza calendarizzata il 5.05.2020 per l'esame dei testi citati dal PM, è stata rinviata ad altra data per l'entrata in vigore dell'art. 36 del D.L. 8 aprile n. 23 recante *"Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali"*, che ha disposto l'ulteriore sospensione delle udienze penali sino all'11 maggio 2020.

Richiesta di risarcimento dal Ministero dell'Ambiente

Il procedimento penale incardinato avanti il Tribunale di Firenze per presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico (reati previsti e puniti dall'art. 260 «traffico organizzato di rifiuti» in relazione all'art. 186, comma 5 «utilizzo delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti anziché come rifiuti» del Testo Unico Ambientale ("TUA") n. 152/06; 256 comma 1, lett. a) e b) «gestione non autorizzata di rifiuti» e terzo comma «discarica abusiva» del TUA), si è concluso in primo grado con l'assoluzione del Condirettore Generale Sviluppo Rete e del Project Manager di Autostrade per l'Italia con la formula piena «perché il fatto non sussiste».
Avverso la suddetta sentenza la Procura di Firenze ha presentato ricorso c.d. "per saltum" innanzi la Corte di Cassazione che sarà trattato all'udienza fissata per il prossimo 9 giugno 2020.

Indagine della Procura di Ancona sulla caduta del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 Bologna-Taranto

A seguito della caduta, avvenuta in data 9 marzo 2017, del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 al km 235+794, che ha causato la morte del conducente e di un passeggero di un autoveicolo e il ferimento di tre operai di una ditta subappaltatrice della Pavimental S.p.A., cui Autostrade per l'Italia aveva in precedenza affidato l'esecuzione dei lavori di ampliamento della terza corsia lungo l'A14 Bologna-Bari-Taranto nel tratto Rimini Nord–Porto Sant'Elpidio, è stato incardinato un procedimento penale per i reati previsti e puniti dagli artt. 113, 434, co. 2 e 449 c.p. ("cooperazione in crollo colposo"), 113 e 589, ultimo comma c.p. ("cooperazione in omicidio colposo plurimo"), 113 e 589-bis, co. 1 e ultimo, c.p. ("cooperazione in omicidio stradale"), a carico del Committente, dei 3 RUP succedutisi nel tempo, del Direttore e del Responsabile Esercizio del VII Tronco di Pescara e del Responsabile della Struttura "Gestione Gare e Appalti" di Autostrade per l'Italia S.p.A., nonché a carico della Società ai sensi all'art. 25-septies del D. Lgs. n. 231/2001 ("omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro").

In data 7 ottobre 2019 il GIP ha emesso il decreto di archiviazione per 4 dirigenti di Autostrade per l'Italia: il Committente, il Direttore e il Responsabile Esercizio del VII Tronco di Pescara e il Responsabile della Struttura "Gestione Gare e Appalti".

Il procedimento penale in esame è quindi proseguito a carico esclusivamente dei 3 RUP di ASPI e della stessa Società ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001.

Nel corso della prima udienza preliminare tenutasi il 9 dicembre u.s. il GUP ha calendarizzato la prossima udienza per il 23 aprile 2020, anche al fine di definire le questioni preliminari sulla costituzione delle parti civili ed iniziare le rispettive discussioni.

Nel corso dell'udienza preliminare tenutasi il 9 dicembre u.s. le parti si sono costituite e il GUP ha calendarizzato l'udienza del 23 aprile 2020, anche al fine di definire le questioni preliminari legate alla costituzione delle parti civili ed iniziare le rispettive discussioni.

In seguito all'entrata in vigore del D.L. 8 marzo 2020 n. 11 *"Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziari"*, l'udienza è stata rinviata al prossimo 15 ottobre 2020.

Procedimenti Autostrade per l'Italia c/Craft S.r.l.
Nuovo procedimento dinanzi alla Corte di Cassazione

Con sentenza n. 21405 del 14 agosto 2019 la Corte di Cassazione, in accoglimento dei motivi di ricorso di Autostrade per l'Italia, ha annullato la sentenza della Corte di Appello di Roma del 2018 ritenendo che il giudizio contraffattivo nella stessa reso si sia basato su criteri errati e ha rinviato alla Corte di Appello di Roma affinché, in diversa composizione, decida sulla contraffazione applicando il principio di diritto dalla stessa formulato. La Cassazione ha ritenuto assorbito il ricorso incidentale formulato da Craft.

Per effetto della sentenza della Corte di Cassazione sono divenute improcedibili tutte le azioni che avevano a presupposto e titolo esecutivo la sentenza d'Appello cassata.

Autostrade per l'Italia ha riassunto il giudizio dinanzi alla Corte di Appello di Roma che, all'udienza del 19 febbraio 2020, ha trattenuto la causa in decisione.

Contenziosi tributari in materia di TOSAP e COSAP

Nel corso degli ultimi anni i Comuni e le Province hanno notificato ad Autostrade per l'Italia numerosi atti tributari richiedenti il pagamento di importi a titolo di Tassa per l'Occupazione di Spazi ed Aree Pubbliche ("TOSAP") e di Canone per l'Occupazione di Spazi ed Aree Pubbliche ("COSAP"), a fronte di presunte occupazioni abusive di aree facenti parte del demanio comunale/provinciale effettuate mediante infrastrutture autostradali (quali ponti, viadotti, sottopassi ecc.). L'attività di accertamento degli Enti locali si è ulteriormente intensificata in seguito ad alcune pronunce della Corte di Cassazione negative per la Società, di cui, tuttavia, non si condividono le motivazioni. Gli atti tributari notificati, pertanto, sono stati tutti ritualmente impugnati e le somme oggetto di accertamento sono state opportunamente accantonate in bilancio tra gli "Altri fondi correnti per rischi e oneri". Nonostante le succitate pronunce della Cassazione, diversi giudici di merito hanno accolto i ricorsi esperiti dalla Società, disattendendo l'orientamento espresso dalla Suprema Corte.

9.6

Legge 4 agosto 2017, n. 124 - Legge annuale per il mercato e la concorrenza

La legge 4 agosto 2017, n. 124 ha introdotto all'articolo 1, commi da 125 a 129, alcune misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche.
Per il Gruppo, la disciplina si traduce in un obbligo di pubblicazione delle erogazioni ricevute nella nota integrativa del bilancio (comma 126) da:

a) le pubbliche amministrazioni e i soggetti di cui all'articolo 2-bis del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33;

b) le società controllate, di diritto o di fatto, direttamente o indirettamente, da pubbliche amministrazioni, comprese le società con azioni quotate in mercati regolamentati e le loro partecipate;

c) le società a partecipazione pubblica, comprese quelle che emettono azioni quotate in mercati e dagli altri soggetti.

La disciplina è accompagnata da un severo sistema sanzionatorio correlato all'inosservanza dell'obbligo di pubblicazione che si traduce nella restituzione delle somme ai soggetti eroganti (comma 125).

Sulla base delle analisi effettuate è emerso che, a giudizio delle società del Gruppo, l'unica tipologia di erogazioni ricevuta per la quale si applicano gli obblighi di informativa è rappresentata dai contributi a fronte degli investimenti autostradali.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contributi incassati per le "Attività finanziarie per contributi su opere".

Migliaia di euro

Ente erogatore	Importo contributo incassato	Descrizione
Anas SpA ovvero Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	27.630	Svincolo quota di depositi vincolati a fronte delle erogazioni effettuate dagli istituti bancari in relazione ai finanziamenti stipulati per l'attivazione dei contributi previsti dalle leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997 - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Provincia di Ravenna	1.270	Trasformazione da sistema "chiuso" a sistema "aperto" di una parte (circa 14 km) della diramazione autostradale di Ravenna (A/14 DIR) dell'autostrada Bologna – Bari – Taranto (A/14) - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Ferrovie Nord Milano SpA	256	IV Corsia din. Fiorenza-S.S. Giovanni L1 - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Comune di Cesena	198	Contributo per installazione di barriere antirumore - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
	29.354	

9.7

Eventi successivi al 31 dicembre 2019

Sviluppi nelle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti circa il procedimento di contestazione di grave inadempimento e nella ricerca di una soluzione negoziale dello stesso

Come descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", cui si rimanda, è proseguita nel corso del 2020 l'interlocuzione con il Concedente e il Governo volta al raggiungimento di un accordo di modifica della Convenzione Unica e di chiusura definitiva del procedimento avviato dal MIT in relazione al crollo di una sezione del viadotto Polcevera del 2018. Nell'ambito di questo confronto Autostrade per l'Italia ha avanzato talune proposte, di cui l'ultima formalizzata con lettera del 5 marzo 2020 che prevedono l'assunzione di un certo ammontare di oneri a proprio carico per misure le cui modalità attuative saranno concordate con il Concedente.

Revisione dei credit rating di Autostrade per l'Italia – Rapporti con gli istituti finanziatori

Nei primi giorni di gennaio 2020, l'approvazione da parte del Governo italiano del Decreto Milleproroghe ha comportato una ulteriore revisione in negativo del rating di Autostrade per l'Italia, portato sotto il livello *investment grade* da parte delle tre principali agenzie di rating internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's.

Di seguito si riportano i giudizi di rating (relativi alle classi di debito senior unsecured) alla data di pubblicazione della presente Relazione Finanziaria Annuale:
- S&P Global BB- (CreditWatch negativo)
- Moody's Ba3 (outlook negativo)
- Fitch Ratings BB+ (Rating Watch Negativo)

Tutte le agenzie di *rating* hanno sottolineato come, a loro giudizio, abbia avuto rilevanza decisiva per il *downgrading* l'approvazione dell'art. 35 del citato Decreto Milleproroghe.
Il *downgrading* incide negativamente sulla capacità della Società di far ricorso al mercato del credito. La Società continua tuttavia nel dialogo operativo con gli istituti finanziari.

Per una più ampia descrizione dei rischi e delle incertezze derivanti dal *downgrading,* si rinvia al paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato".

Coronavirus-Covid 19

Anche in conformità al "Richiamo di attenzione n. 6/20 del 9-4-2020" di Consob, nella presente sezione si fornisce sintetica rappresentazione degli effetti della emergenza sanitaria causata dal Coronavirus-Covid 19 sull'emittente, e delle azioni remediali attuate o previste dalla Società.

Per una descrizione delle incertezze derivanti dall'emergenza sanitaria, si rinvia anche al paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" nella nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio".
Il diffondersi a livello internazionale dell'epidemia da Coronavirus-Covid 19, e la dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano, ha indotto numerose autorità governative a limitare o sospendere l'operatività di alcuni settori economici, e implementare misure di quarantena o, comunque, restrizione agli spostamenti.
Tali misure, naturalmente, hanno avuto impatti significativi sull'andamento del traffico dell'intera rete. Si riporta di seguito una tabella con il traffico settimanale dall'inizio del 2020, comparato rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2019, per la rete gestita da Autostrade per l'Italia:

Dati provvisori Variazione rispetto settimana omologa 2019	Rete gestita da Autostrade per l'Italia
Settimana 2	2,9%
Settimana 3	0,9%
Settimana 4	2,9%
Settimana 5	6,5%
Settimana 6	-0,2%
Settimana 7	-0,5%
Settimana 8	0,0%
Settimana 9	-17,3%
Settimana 10	-23,6%
Settimana 11	-59,9%
Settimana 12	-75,1%
Settimana 13	-80,9%
Settimana 14	-77,0%
Settimana 15	-75,5%
Settimana 16	-79,7%
Settimana 17	-77,0%
Progressivo al 26 aprile 2020	**-35,5%**

In tale contesto, le società del Gruppo hanno tempestivamente avviato un piano di efficientamento dei costi, pur non riducendo le manutenzioni e gli investimenti per la sicurezza delle proprie infrastrutture a beneficio degli utenti, e hanno adottato le misure di mitigazione previste dalle autorità competenti a tutela della salute dei propri lavoratori.
La Società ha conseguentemente aggiornato le proprie previsioni finanziarie, in un orizzonte temporale di 18 mesi, al fine di tener conto degli effetti attesi dal diffondersi dell'epidemia, sulla base anche degli scenari delineati per il proprio settore da autorevoli fonti esterne; tali previsioni aggiornate sono peraltro state oggetto di verifica indipendente da parte di un esperto terzo.

Rimborso prestito obbligazionario

In data 16 marzo 2020 la Società ha provveduto a rimborsare nominali 560 milioni di euro di debito garantito da Atlantia relativo, per 58 milioni di euro a rate di rimborso dei finanziamenti concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e, per 502 milioni di euro all'estinzione di un prestito obbligazionario.

Richiesta erogazione fondi a Cassa Depositi e Prestiti

In data 3 aprile 2020 Autostrade per l'Italia ha presentato una richiesta di erogazione per un importo totale di 200 milioni di euro a valere sul Contratto di Finanziamento stipulato con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. in data 15 dicembre 2017. La richiesta si riferisce all'utilizzo della tranche denominata "Revolving Credit Facility" destinata a coprire i fabbisogni di capitale circolante della Società.

Cassa Depositi e Prestiti con lettera del 24 aprile 2020 ha comunicato che non risultano soddisfatte tutte le condizioni sospensive dell'erogazione della linea revolving (tra cui quelle *"relative all'assenza di Eventi Rilevanti Potenziali"*) rilevando tra l'altro come il decreto Milleproroghe abbia *"[..] definito il quadro normativo di riferimento del settore autostradale espressamente (i) prevedendo che l'eventuale estinzione anticipata delle concessioni autostradali, inclusa la Concessione ASPI, non sia subordinata al previo pagamento dell'indennizzo, (ii) stabilendo nuovi criteri per la determinazione di tale indennizzo in caso di estinzione per inadempimento del concessionario e (iii) disponendo la nullità di eventuali clausole convenzionali difformi."*, e che *"tale quadro normativo va considerato anche alla luce della comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20 agosto 2018 con la quale il Ministero ha contestato ad ASPI gravi inadempimenti ai sensi della concessione"*.

Peraltro, in considerazione *"[..] (i) del perdurare dell'emergenza e della corrispondente necessità di supportare la ripresa, nonché (ii) della necessità, rappresentata da ASPI, di utilizzare l'importo richiesto anche a sostegno del Piano Industriale ... che prevederebbe rilevanti investimenti[..]"*, CDP ha comunicato che la richiesta di erogazione potrà essere valutata solo a valle di un confronto con la Società.

Supporto finanziario della Capogruppo Atlantia

In data 24 aprile 2020 Atlantia ha inviato ad Autostrade per l'Italia una Lettera di Supporto con la quale si impegna a mettere a disposizione della Società, ove necessario e in via residuale rispetto ad altre fonti di finanziamento ottenibili un finanziamento sino ad un ammontare massimo di 900 milioni di euro suddiviso in due tranches erogabili entro il 31 dicembre 2020 e con scadenza 31 dicembre 2021, condizionati al persistere del presupposto della continuità

aziendale o all'assenza di fatti e circostanze – non risolvibili con tale supporto finanziario – che possano compromettere la capacità della società di adempiere alle proprie obbligazioni di pagamento.

La linea di credito messa a disposizione da Atlantia sarà regolata da appositi contratti di finanziamento aventi condizioni di mercato e previsioni standard per operazioni della medesima tipologia.

La Società ha definito e ha in corso di perfezionamento altre operazioni finanziarie a breve termine - anche avvalendosi della normativa di urgenza recentemente emanata per il sostegno alle imprese - volte a consentire, unitamente alle operazioni sopra illustrate, la copertura delle esigenze di finanziamento che possano derivare dalle sensibili diminuzioni di traffico attese per il 2020 a causa dell'emergenza sanitaria dovuta al virus Covid-19.

L'insieme delle azioni sopra illustrate ha la finalità di assicurare la copertura del fabbisogno finanziario allo stato ragionevolmente prevedibili nel 2020 e nel 2021 per effetto delle sensibili riduzioni di traffico causate dal Coronavirus-Covid 19, degli impegni della Società legati alle scadenze contrattualizzate del debito in essere, nonché della esecuzione del programma di investimenti e manutenzioni.

10

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEI DATI ESSENZIALI DELL'ULTIMO BILANCIO DELLA SOCIETÀ CHE ESERCITA ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO AI SENSI DELL'ART. 2497 BIS C.C.

Nella tabella seguente sono esposti i principali dati dell'ultimo bilancio di esercizio approvato dalla controllante Atlantia, che esercita attività di direzione e coordinamento della Società. Tale bilancio è disponibile presso la sede di Atlantia, oltreché sul sito www.atlantia.it nella sezione "Bilanci e relazioni".

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEI DATI ESSENZIALI DELL'ULTIMO BILANCIO DELLA SOCIETA' CHE ESERCITA ATTIVITA' DI DIREZIONE E COORDINAMENTO AI SENSI DELL'ART. 2497 BIS C.C.

ATLANTIA S.p.A.

DATI ESSENZIALI DEL BILANCIO DI ESERCIZIO 2018

(Migliaia di euro)

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA	
Attività non correnti	16.714.584
Attività correnti	432.787
Totale Attività	**17.147.371**
Patrimonio netto	11.202.726
di cui capitale sociale	*825.784*
Passività non correnti	5.045.307
Passività correnti	899.338
Totale Patrimonio netto e Passività	**17.147.371**
CONTO ECONOMICO	
Ricavi operativi	3.219
Costi operativi	-100.736
Risultato operativo	**-97.517**
Risultato dell'esercizio	**694.721**

11

PROPOSTA DI COPERTURA DELLA PERDITA DI ESERCIZIO ALL'ASSEMBLEA DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A.

Signori Azionisti,

a conclusione della presente esposizione, Vi invitiamo a:

(a) approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019, prendendo atto dei documenti corredati ad esso, dal quale risulta una perdita di esercizio di Euro 291.332.648,18;

(b) di coprire detta perdita d'esercizio, pari a Euro 291.332.648,18, mediante utilizzo della riserva utili portati a nuovo di importo complessivo pari a Euro 858.028.020,27.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Allegati al bilancio consolidato

Allegato 1 - Informazioni ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob n. 11971/1999.
Allegato 2 - Dati di traffico (ex delibera CIPE del 20/12/1996).
Allegato 3 - Tabella degli investimenti ai sensi dell'art. 2 della Convenzione Unica del 2007.
Allegato 4 - Prospetto delle valutazioni in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni controllate e collegate (ex art. 3, punto 1.1 della Convenzione Unica del 2007).

I sopra elencati allegati non sono assoggettati a revisione contabile

Allegato 1
Informazioni ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob n. 11971/1999

Società Autostrade per l'Italia S.p.A.

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Note	Corrispettivi (migliaia di euro)
Revisione contabile	Revisore della capogruppo		240
Altri servizi	Revisore della capogruppo	(1)	23
Totale			**263**

(1) Sottoscrizioni modelli Unico e 770 e agreed upon procedures su dati e informazioni contabili.

Allegato 2
Dati di traffico (ex delibera CIPE 20/12/1996)

I valori dei chilometri percorsi "paganti", riportati nelle tabelle seguenti, sono riferiti al traffico dell'esercizio assoggettato al pagamento di un'integrazione del canone di concessione, calcolata sulla percorrenza chilometrica di ciascun veicolo che ha fruito dell'infrastruttura autostradale, da corrispondere all'ANAS ai sensi della Legge n. 102/2009 e s.m.i, che ha soppresso il sovrapprezzo chilometrico ex art. 15 della n. 531/1982, modificato dalla Legge n. 407/1990. Tali valori, quindi, oltre a non comprendere il traffico non pagante, sono influenzati dal fenomeno del mancato pagamento del pedaggio contestuale, in questo caso rilevato al momento della sua effettiva corresponsione. In particolare per traffico non pagante si intende: gli esenti a norma di convenzione o per motivi di servizio (veicoli aziendali, della Polstrada, dell'ACI, del soccorso stradale, di dipendenti per il raggiungimento del posto di lavoro); i valori stimati per le percorrenze avvenute in periodi di sciopero del personale esattoriale; gli altri casi di traffico non pagante (rapporti di mancato pagamento del pedaggio, esenzione area genovese, ecc.).
I dati relativi ai chilometri percorsi sulla rete di Autostrade per l'Italia, riportati nel capitolo n. 2.5 "Andamento gestionale del Gruppo", nel paragrafo "Traffico", della Relazione sulla gestione, invece includono tutti i flussi di transito sulla rete, ivi inclusi quelli per cui il transito non si è concluso con il pagamento, rilevati al momento in cui il passaggio in autostrada è effettivamente avvenuto.

AUTOSTRADE PER L'ITALIA: INTERA RETE
DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)

Anno 2019

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	2.111.113	401.747	249.247	46.590	47.327	8.263	37.463	7.504	354.430	80.348	2.799.580	544.452	3.344.032
Febbraio	1.920.139	362.510	248.452	46.556	47.016	8.262	37.268	7.506	354.820	81.438	2.607.695	506.272	3.113.967
Marzo	2.342.346	447.009	295.351	56.236	54.377	9.583	41.392	8.391	388.332	88.692	3.121.798	609.911	3.731.709
Aprile	2.583.392	502.531	306.404	60.305	55.683	10.281	38.409	7.940	358.629	82.322	3.342.517	663.379	4.005.896
Maggio	2.410.299	457.687	323.983	62.948	60.521	11.398	43.747	8.870	401.032	91.682	3.239.582	632.585	3.872.167
Giugno	2.778.796	577.788	323.879	65.566	60.432	12.269	40.972	8.324	372.876	84.161	3.576.955	748.108	4.325.063
Luglio	3.103.522	648.513	340.807	67.205	66.601	13.394	44.469	8.987	416.101	93.384	3.971.500	831.483	4.802.983
Agosto	3.430.127	744.805	279.798	59.705	52.645	11.622	29.701	6.017	289.145	68.034	4.081.416	890.183	4.971.599
Settembre	2.727.876	553.886	321.584	64.049	59.378	11.719	41.426	8.356	377.347	87.744	3.527.611	725.754	4.253.365
Ottobre	2.488.525	465.557	329.384	63.118	59.764	10.768	46.239	9.140	409.212	91.886	3.333.124	640.469	3.973.593
Novembre	2.222.936	396.433	281.721	52.082	50.514	8.817	42.550	8.297	370.519	82.982	2.968.240	548.611	3.516.851
Dicembre	2.424.539	447.241	262.670	49.508	45.910	8.073	36.672	7.073	323.178	71.613	3.092.969	583.508	3.676.477
ANNO	30.543.610	6.005.707	3.563.280	693.868	660.168	124.449	480.308	96.405	4.415.621	1.004.286	39.662.987	7.924.715	47.587.702

AUTOSTRADA: MILANO-NAPOLI
Anno 2019
TRATTA: A1 MILANO-BOLOGNA

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	295.349	-	36.776	-	8.111	-	8.087	-	67.835	-	416.158	-	416.158
Febbraio	275.703	-	37.007	-	7.958	-	7.940	-	67.458	-	396.066	-	396.066
Marzo	346.286	-	44.735	-	9.134	-	8.642	-	74.199	-	482.996	-	482.996
Aprile	386.904	-	46.271	-	9.316	-	8.009	-	68.156	-	518.656	-	518.656
Maggio	360.118	-	48.916	-	10.120	-	9.239	-	76.445	-	504.838	-	504.838
Giugno	423.764	-	48.063	-	10.026	-	8.582	-	69.797	-	560.232	-	560.232
Luglio	461.711	-	49.359	-	11.252	-	9.456	-	77.882	-	609.660	-	609.660
Agosto	486.373	-	39.261	-	8.767	-	6.346	-	53.267	-	594.014	-	594.014
Settembre	406.061	-	49.516	-	9.990	-	8.838	-	71.398	-	545.803	-	545.803
Ottobre	367.190	-	49.923	-	10.083	-	10.053	-	78.433	-	515.682	-	515.682
Novembre	327.488	-	42.075	-	8.359	-	9.323	-	70.405	-	457.650	-	457.650
Dicembre	341.309	-	38.332	-	7.500	-	8.031	-	61.149	-	456.321	-	456.321
ANNO	4.478.256	-	530.234	-	110.616	-	102.546	-	836.424	-	6.058.076	-	6.058.076

AUTOSTRADA: MILANO-NAPOLI
Anno 2019
TRATTA: A1 BOLOGNA-FIRENZE

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	99	93.948	12	12.481	2	2.613	1	3.190	6	26.912	120	139.144	139.264
Febbraio	89	81.948	11	12.419	2	2.684	1	3.193	6	27.544	109	127.788	127.897
Marzo	104	100.349	13	15.034	2	3.155	1	3.558	7	30.522	127	152.618	152.745
Aprile	103	117.612	12	16.600	2	3.363	1	3.290	6	27.851	124	168.716	168.840
Maggio	102	103.559	13	16.841	2	3.711	1	3.740	7	31.087	125	158.938	159.063
Giugno	107	122.552	14	17.214	2	3.698	1	3.524	7	28.556	131	175.544	175.675
Luglio	103	133.694	13	16.771	2	3.961	1	3.734	7	31.305	126	189.465	189.591
Agosto	82	156.590	10	14.490	2	3.082	1	2.479	5	20.968	100	197.609	197.709
Settembre	100	120.877	13	17.203	2	3.537	1	3.534	6	27.692	122	172.843	172.965
Ottobre	106	107.672	13	16.892	2	3.372	1	3.886	6	29.341	128	161.163	161.291
Novembre	100	94.905	12	13.830	2	2.686	1	3.549	6	26.513	121	141.483	141.604
Dicembre	100	107.450	11	12.968	1	2.470	1	3.040	6	23.335	119	149.263	149.382
ANNO	1.195	1.341.156	147	182.743	23	38.332	12	40.717	75	331.626	1.452	1.934.574	1.936.026

AUTOSTRADA: MILANO-NAPOLI
ANNO: 2019
TRATTA: A1 FIRENZE-ROMA

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	265.230	-	32.944	-	6.035	-	7.348	-	59.777	-	371.334	-	371.334
Febbraio	228.321	-	32.519	-	6.030	-	7.277	-	60.188	-	334.335	-	334.335
Marzo	278.575	-	38.977	-	7.083	-	8.167	-	66.638	-	399.440	-	399.440
Aprile	329.586	-	41.448	-	7.488	-	7.479	-	61.436	-	447.437	-	447.437
Maggio	285.795	-	43.015	-	7.927	-	8.559	-	68.559	-	413.855	-	413.855
Giugno	312.589	-	41.806	-	7.518	-	8.055	-	63.532	-	433.500	-	433.500
Luglio	347.117	-	43.054	-	8.142	-	8.454	-	69.267	-	476.034	-	476.034
Agosto	432.711	-	35.905	-	6.663	-	5.724	-	47.988	-	528.991	-	528.991
Settembre	320.633	-	41.569	-	7.394	-	7.966	-	61.003	-	438.565	-	438.565
Ottobre	300.145	-	43.514	-	7.602	-	8.949	-	65.907	-	426.117	-	426.117
Novembre	269.238	-	36.994	-	6.265	-	8.354	-	60.866	-	381.717	-	381.717
Dicembre	320.131	-	35.644	-	5.927	-	7.270	-	54.445	-	423.417	-	423.417
ANNO	3.690.071	-	467.389	-	84.074	-	93.602	-	739.606	-	5.074.742	-	5.074.742

AUTOSTRADA: MILANO-NAPOLI
ANNO:2019
TRATTA: A1 FIANO-S.CESAREO

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	15.456	13.130	2.290	1.785	549	355	551	292	5.428	2.636	24.274	18.198	42.472
Febbraio	12.024	11.155	2.223	1.719	520	330	541	285	5.270	2.532	20.578	16.021	36.599
Marzo	15.254	13.674	2.720	2.043	602	380	613	322	5.847	2.820	25.036	19.239	44.275
Aprile	20.979	16.199	2.887	2.083	622	387	549	288	5.359	2.575	30.396	21.532	51.928
Maggio	16.339	14.231	2.940	2.202	647	408	622	327	5.996	2.896	26.544	20.064	46.608
Giugno	19.102	16.108	2.903	2.206	625	406	596	317	5.663	2.752	28.889	21.789	50.678
Luglio	22.262	18.183	2.990	2.307	682	433	616	328	6.156	2.968	32.706	24.219	56.925
Agosto	33.851	22.185	2.587	1.874	576	367	412	224	4.336	2.107	41.762	26.757	68.519
Settembre	20.353	16.644	2.890	2.163	644	404	595	317	5.542	2.698	30.024	22.226	52.250
Ottobre	17.934	15.494	3.046	2.301	671	416	673	358	6.132	2.990	28.456	21.559	50.015
Novembre	15.839	13.670	2.644	1.988	588	368	626	329	5.781	2.800	25.478	19.155	44.633
Dicembre	20.273	16.273	2.601	1.923	565	351	538	286	5.247	2.549	29.224	21.382	50.606
ANNO	229.666	186.946	32.721	24.594	7.291	4.605	6.932	3.673	66.757	32.323	343.367	252.141	595.508

AUTOSTRADA: MILANO-NAPOLI **TRATTA: A1 ROMA-NAPOLI**
ANNO:2019

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	268.282	-	29.145	-	5.197	-	4.165	-	37.105	-	343.894	-	343.894
Febbraio	233.926	-	28.126	-	4.923	-	4.078	-	36.193	-	307.246	-	307.246
Marzo	284.527	-	33.288	-	5.663	-	4.616	-	39.757	-	367.851	-	367.851
Aprile	328.430	-	34.651	-	5.871	-	4.183	-	36.791	-	409.926	-	409.926
Maggio	292.424	-	36.434	-	6.231	-	4.761	-	41.366	-	381.216	-	381.216
Giugno	325.183	-	35.996	-	6.020	-	4.462	-	39.475	-	411.136	-	411.136
Luglio	364.589	-	38.196	-	6.645	-	4.897	-	43.940	-	458.267	-	458.267
Agosto	427.064	-	31.881	-	5.586	-	3.260	-	32.535	-	500.326	-	500.326
Settembre	331.924	-	35.319	-	6.108	-	4.587	-	39.578	-	417.516	-	417.516
Ottobre	309.077	-	37.390	-	6.285	-	5.096	-	43.086	-	400.934	-	400.934
Novembre	275.839	-	32.092	-	5.487	-	4.765	-	39.496	-	357.679	-	357.679
Dicembre	327.825	-	31.478	-	5.183	-	4.089	-	36.301	-	404.876	-	404.876
ANNO	3.769.090	-	403.996	-	69.199	-	52.959	-	465.623	-	4.760.867	-	4.760.867

AUTOSTRADA: TORINO-TRIESTE **TRATTA: A4 MILANO-BRESCIA**
ANNO:2019

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	219.778	-	30.109	-	4.724	-	2.389	-	28.876	-	285.876	-	285.876
Febbraio	207.473	-	30.257	-	4.843	-	2.445	-	28.732	-	273.750	-	273.750
Marzo	246.090	-	34.730	-	5.452	-	2.669	-	30.797	-	319.738	-	319.738
Aprile	243.286	-	33.970	-	5.271	-	2.508	-	28.442	-	313.477	-	313.477
Maggio	246.518	-	36.963	-	5.860	-	2.816	-	32.339	-	324.496	-	324.496
Giugno	255.363	-	34.971	-	5.730	-	2.616	-	29.224	-	327.904	-	327.904
Luglio	273.263	-	37.809	-	6.551	-	2.869	-	32.950	-	353.442	-	353.442
Agosto	246.638	-	27.159	-	4.360	-	1.768	-	20.126	-	300.051	-	300.051
Settembre	255.902	-	35.273	-	5.721	-	2.660	-	30.160	-	329.716	-	329.716
Ottobre	254.460	-	37.514	-	5.880	-	2.969	-	32.520	-	333.343	-	333.343
Novembre	230.180	-	32.886	-	4.992	-	2.715	-	29.001	-	299.774	-	299.774
Dicembre	238.085	-	29.845	-	4.313	-	2.194	-	24.255	-	298.692	-	298.692
ANNO	2.917.036	-	401.486	-	63.697	-	30.618	-	347.422	-	3.760.259	-	3.760.259

AUTOSTRADA: MILANO-SERRAVALLE-GENOVA **TRATTA: A7 SERRAVALLE-GENOVA**
ANNO:2019

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	-	32.870	-	3.323	-	603	-	495	-	5.583	-	42.874	42.874
Febbraio	-	30.092	-	3.308	-	579	-	473	-	5.674	-	40.126	40.126
Marzo	-	37.169	-	3.887	-	638	-	524	-	6.016	-	48.234	48.234
Aprile	-	38.970	-	3.905	-	657	-	489	-	5.542	-	49.563	49.563
Maggio	-	37.994	-	4.294	-	730	-	544	-	6.446	-	50.008	50.008
Giugno	-	45.347	-	4.243	-	722	-	498	-	5.524	-	56.334	56.334
Luglio	-	49.062	-	4.403	-	814	-	556	-	6.391	-	61.226	61.226
Agosto	-	46.192	-	3.598	-	660	-	368	-	4.548	-	55.366	55.366
Settembre	-	43.181	-	4.181	-	722	-	494	-	5.689	-	54.267	54.267
Ottobre	-	37.292	-	4.252	-	712	-	551	-	6.272	-	49.079	49.079
Novembre	-	31.825	-	3.580	-	618	-	526	-	5.791	-	42.340	42.340
Dicembre	-	34.318	-	3.411	-	555	-	433	-	5.318	-	44.035	44.035
ANNO	-	464.312	-	46.385	-	8.010	-	5.951	-	68.794	-	593.452	593.452

AUTOSTRADA: MILANO-LAGHI **TRATTA: A8/A9 MILANO-LAGHI**
ANNO:2019

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	155.603	9.480	14.096	611	1.784	84	1.001	65	7.886	514	180.370	10.754	191.124
Febbraio	146.699	8.566	14.198	616	1.821	85	1.040	68	7.945	526	171.703	9.861	181.564
Marzo	174.623	10.458	16.449	762	2.121	115	1.167	78	8.593	564	202.953	11.977	214.930
Aprile	172.390	11.321	16.716	927	2.196	155	1.058	77	7.928	524	200.288	13.004	213.292
Maggio	178.990	11.264	17.797	947	2.437	168	1.211	83	8.850	567	209.285	13.029	222.314
Giugno	184.216	12.709	17.648	1.040	2.576	223	1.103	78	7.982	523	213.525	14.573	228.098
Luglio	193.070	14.217	18.453	1.037	2.938	262	1.237	90	9.051	588	224.749	16.194	240.943
Agosto	155.019	12.413	13.123	876	2.159	250	788	64	5.522	364	176.611	13.967	190.578
Settembre	183.286	12.222	17.767	1.038	2.481	206	1.115	81	8.059	508	212.708	14.055	226.763
Ottobre	185.652	11.860	18.722	1.011	2.439	165	1.264	91	8.881	581	216.958	13.708	230.666
Novembre	161.579	9.581	15.184	671	1.911	93	1.072	72	7.785	509	187.531	10.926	198.457
Dicembre	168.060	10.567	14.046	654	1.665	86	944	66	6.679	426	191.394	11.799	203.193
ANNO	2.059.187	134.658	194.199	10.190	26.528	1.892	13.000	913	95.161	6.194	2.388.075	153.847	2.541.922

AUTOSTRADA: A8/A26 **TRATTA: A8/A26 DIRAMAZIONE GALLARATE-GATTICO**
ANNO:2019

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	22.888	8.537	2.211	835	327	123	128	52	1.303	536	26.857	10.083	36.940
Febbraio	21.484	7.938	2.221	846	335	124	127	52	1.292	549	25.459	9.509	34.968
Marzo	27.109	10.097	2.667	1.042	391	148	153	63	1.403	606	31.723	11.956	43.679
Aprile	26.218	9.971	2.606	1.035	384	147	144	61	1.276	554	30.628	11.768	42.396
Maggio	26.438	9.769	2.864	1.139	435	165	161	68	1.475	637	31.373	11.778	43.151
Giugno	29.846	11.486	2.835	1.150	431	169	151	64	1.357	582	34.620	13.451	48.071
Luglio	31.256	12.261	3.017	1.213	475	187	163	70	1.572	674	36.483	14.405	50.888
Agosto	27.438	11.838	2.019	852	289	116	94	40	859	374	30.699	13.220	43.919
Settembre	27.945	10.956	2.717	1.092	414	165	146	60	1.368	578	32.590	12.851	45.441
Ottobre	27.123	10.323	2.881	1.136	424	166	158	65	1.525	651	32.111	12.341	44.452
Novembre	23.648	8.833	2.439	938	343	131	139	55	1.299	554	27.868	10.511	38.379
Dicembre	24.756	9.598	2.222	862	289	111	115	48	1.084	464	28.466	11.083	39.549
ANNO	316.149	121.607	30.699	12.140	4.537	1.752	1.679	698	15.813	6.759	368.877	142.956	511.833

AUTOSTRADA: GENOVA-VENTIMIGLIA
ANNO:2019

TRATTA: A10 GENOVA-SAVONA

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	-	40.821	-	4.129	-	542	-	451	-	6.376	-	52.319	52.319
Febbraio	-	37.653	-	4.141	-	548	-	460	-	6.496	-	49.298	49.298
Marzo	-	45.638	-	5.025	-	609	-	517	-	7.079	-	58.868	58.868
Aprile	-	50.290	-	5.372	-	669	-	524	-	6.665	-	63.520	63.520
Maggio	-	47.006	-	5.602	-	718	-	560	-	7.273	-	61.159	61.159
Giugno	-	61.093	-	5.736	-	781	-	534	-	6.652	-	74.796	74.796
Luglio	-	69.215	-	6.010	-	879	-	574	-	7.278	-	83.956	83.956
Agosto	-	74.588	-	5.339	-	800	-	367	-	5.055	-	86.149	86.149
Settembre	-	56.385	-	5.452	-	765	-	521	-	6.656	-	69.779	69.779
Ottobre	-	45.983	-	5.455	-	696	-	574	-	7.464	-	60.172	60.172
Novembre	-	37.102	-	4.368	-	552	-	517	-	6.694	-	49.233	49.233
Dicembre	-	39.379	-	4.143	-	504	-	425	-	5.625	-	50.076	50.076
ANNO	-	605.153	-	60.772	-	8.063	-	6.024	-	79.313	-	759.325	759.325

AUTOSTRADA: A11 FIRENZE-PISA NORD
ANNO:2019

TRATTA: A11 FIRENZE-MARE

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	92.260	73	9.740	10	1.271	2	661	1	6.994	6	110.926	92	111.018
Febbraio	87.073	65	9.817	9	1.272	2	652	1	6.917	6	105.731	83	105.814
Marzo	103.333	77	11.520	11	1.483	2	732	1	7.512	6	124.580	97	124.677
Aprile	105.068	76	11.958	11	1.572	2	695	1	7.011	6	126.304	96	126.400
Maggio	104.687	74	12.990	11	1.775	2	780	1	7.847	6	128.079	94	128.173
Giugno	123.328	82	13.154	12	1.733	2	767	1	7.358	6	146.340	103	146.443
Luglio	131.755	74	13.464	11	1.880	2	810	1	8.248	7	156.157	95	156.252
Agosto	120.830	61	10.332	8	1.398	2	525	1	5.748	5	138.833	77	138.910
Settembre	113.667	74	12.376	11	1.723	2	756	1	7.504	6	136.026	94	136.120
Ottobre	108.822	78	12.935	11	1.729	2	829	1	8.120	6	132.435	98	132.533
Novembre	96.918	71	10.827	10	1.390	2	746	1	7.163	5	117.044	89	117.133
Dicembre	99.405	75	10.121	10	1.234	1	641	1	6.289	5	117.690	92	117.782
ANNO	1.287.146	880	139.234	125	18.460	23	8.594	12	86.711	70	1.540.145	1.110	1.541.255

AUTOSTRADA: GENOVA-LIVORNO-CIVITAVECCHIA-ROMA
ANNO:2019

TRATTA: A12 ROMA-CIVITAVECCHIA

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	34.914	-	2.836	-	395	-	406	-	2.472	-	41.023	-	41.023
Febbraio	33.176	-	2.848	-	391	-	398	-	2.300	-	39.113	-	39.113
Marzo	41.757	-	3.440	-	457	-	431	-	2.675	-	48.760	-	48.760
Aprile	45.208	-	4.091	-	492	-	416	-	2.434	-	52.641	-	52.641
Maggio	43.448	-	4.658	-	509	-	439	-	2.734	-	51.788	-	51.788
Giugno	57.647	-	4.927	-	534	-	445	-	2.593	-	66.146	-	66.146
Luglio	68.103	-	5.197	-	587	-	458	-	2.887	-	77.232	-	77.232
Agosto	68.864	-	4.582	-	526	-	259	-	2.451	-	76.682	-	76.682
Settembre	51.142	-	4.323	-	513	-	393	-	2.625	-	58.996	-	58.996
Ottobre	44.682	-	4.668	-	507	-	460	-	2.818	-	53.135	-	53.135
Novembre	36.984	-	3.488	-	441	-	382	-	2.572	-	43.867	-	43.867
Dicembre	39.412	-	3.078	-	415	-	326	-	2.171	-	45.402	-	45.402
ANNO	565.337	-	48.136	-	5.767	-	4.813	-	30.732	-	654.785	-	654.785

AUTOSTRADA: BOLOGNA-PADOVA
ANNO:2019

TRATTA: A13 BOLOGNA-PADOVA

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	108.557	-	14.531	-	2.882	-	2.061	-	21.611	-	149.642	-	149.642
Febbraio	103.008	-	14.888	-	2.947	-	2.098	-	22.133	-	145.074	-	145.074
Marzo	124.057	-	17.835	-	3.420	-	2.303	-	23.901	-	171.516	-	171.516
Aprile	127.260	-	18.188	-	3.422	-	2.162	-	22.371	-	173.403	-	173.403
Maggio	124.203	-	19.212	-	3.747	-	2.451	-	24.825	-	174.438	-	174.438
Giugno	135.055	-	19.008	-	3.637	-	2.297	-	22.990	-	182.987	-	182.987
Luglio	144.448	-	19.904	-	4.034	-	2.462	-	26.222	-	197.070	-	197.070
Agosto	148.085	-	16.614	-	2.999	-	1.696	-	18.190	-	187.584	-	187.584
Settembre	136.178	-	18.940	-	3.584	-	2.266	-	23.417	-	184.385	-	184.385
Ottobre	129.390	-	19.400	-	3.615	-	2.458	-	25.009	-	179.872	-	179.872
Novembre	115.181	-	16.382	-	3.012	-	2.253	-	21.912	-	158.740	-	158.740
Dicembre	118.012	-	14.986	-	2.761	-	1.960	-	18.909	-	156.628	-	156.628
ANNO	1.513.434	-	209.888	-	40.060	-	26.467	-	271.490	-	2.061.339	-	2.061.339

AUTOSTRADA: GENOVA-LIVORNO-CIVITAVECCHIA-ROMA
ANNO:2019

TRATTA: A12 GENOVA-SESTRI

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	-	47.191	-	4.904	-	549	-	439	-	3.493	-	56.576	56.576
Febbraio	-	44.070	-	4.843	-	553	-	422	-	3.530	-	53.418	53.418
Marzo	-	53.877	-	5.830	-	628	-	504	-	3.870	-	64.709	64.709
Aprile	-	57.639	-	6.139	-	652	-	438	-	3.505	-	68.373	68.373
Maggio	-	55.381	-	6.511	-	724	-	493	-	3.936	-	67.045	67.045
Giugno	-	63.989	-	6.411	-	716	-	460	-	3.506	-	75.082	75.082
Luglio	-	69.792	-	6.834	-	813	-	483	-	3.947	-	81.869	81.869
Agosto	-	72.730	-	5.859	-	708	-	283	-	2.748	-	82.328	82.328
Settembre	-	60.798	-	6.094	-	693	-	424	-	3.552	-	71.561	71.561
Ottobre	-	54.771	-	6.190	-	674	-	452	-	3.980	-	66.067	66.067
Novembre	-	46.663	-	5.166	-	556	-	433	-	3.535	-	56.353	56.353
Dicembre	-	50.014	-	5.045	-	509	-	356	-	3.013	-	58.937	58.937
ANNO	-	676.915	-	69.826	-	7.775	-	5.187	-	42.615	-	802.318	802.318

AUTOSTRADA: BOLOGNA-TARANTO
ANNO:2019

TRATTA: A14 DIRAMAZIONE DI RAVENNA

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	9.223	-	923	-	171	-	94	-	2.170	-	12.581	-	12.581
Febbraio	9.288	-	927	-	179	-	93	-	2.333	-	12.820	-	12.820
Marzo	12.042	-	1.170	-	198	-	112	-	2.500	-	16.022	-	16.022
Aprile	12.422	-	1.180	-	199	-	99	-	2.252	-	16.152	-	16.152
Maggio	11.788	-	1.218	-	210	-	114	-	2.548	-	15.878	-	15.878
Giugno	17.250	-	1.329	-	210	-	109	-	2.225	-	21.123	-	21.123
Luglio	17.575	-	1.400	-	224	-	114	-	2.442	-	21.755	-	21.755
Agosto	16.574	-	1.111	-	168	-	74	-	1.523	-	19.450	-	19.450
Settembre	13.432	-	1.207	-	189	-	101	-	2.258	-	17.187	-	17.187
Ottobre	11.143	-	1.195	-	194	-	116	-	2.492	-	15.140	-	15.140
Novembre	9.899	-	1.011	-	171	-	97	-	2.172	-	13.350	-	13.350
Dicembre	9.822	-	911	-	147	-	83	-	1.702	-	12.665	-	12.665
ANNO	150.458	-	13.582	-	2.260	-	1.206	-	26.617	-	194.123	-	194.123

AUTOSTRADA: BOLOGNA-TARANTO
ANNO:2019

TRATTA: A14 BOLOGNA-ANCONA

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
1,411 mm	276.319	-	32.265	-	7.274	-	4.823	-	54.460	-	375.141	-	375.141
Febbraio	251.173	-	32.344	-	7.348	-	4.842	-	55.604	-	351.311	-	351.311
Marzo	310.802	-	38.995	-	8.580	-	5.369	-	60.693	-	424.439	-	424.439
Aprile	353.528	-	41.490	-	8.749	-	5.070	-	56.146	-	464.983	-	464.983
Maggio	327.415	-	43.235	-	9.539	-	5.811	-	62.608	-	448.608	-	448.608
Giugno	417.908	-	44.978	-	9.760	-	5.452	-	58.414	-	536.512	-	536.512
Luglio	476.778	-	47.154	-	10.717	-	5.919	-	65.460	-	606.028	-	606.028
Agosto	543.375	-	40.801	-	8.328	-	3.976	-	44.580	-	641.060	-	641.060
Settembre	386.797	-	44.471	-	9.437	-	5.472	-	59.639	-	505.816	-	505.816
Ottobre	323.133	-	42.930	-	9.309	-	6.054	-	64.810	-	446.236	-	446.236
Novembre	296.097	-	37.393	-	7.943	-	5.541	-	58.443	-	405.417	-	405.417
Dicembre	312.135	-	34.179	-	7.082	-	4.769	-	49.715	-	407.880	-	407.880
ANNO	4.275.460	-	480.235	-	104.066	-	63.098	-	690.572	-	5.613.431	-	5.613.431

AUTOSTRADA: BOLOGNA-TARANTO
ANNO:2019

TRATTA: A14 ANCONA-PESCARA

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
1,411 mm	96.718	-	11.936	-	2.644	-	1.886	-	19.452	-	132.636	-	132.636
Febbraio	86.979	-	11.997	-	2.669	-	1.847	-	19.725	-	123.217	-	123.217
Marzo	105.699	-	14.210	-	3.127	-	2.068	-	21.651	-	146.755	-	146.755
Aprile	125.366	-	15.034	-	3.179	-	1.922	-	19.916	-	165.417	-	165.417
Maggio	111.714	-	15.532	-	3.500	-	2.196	-	22.083	-	155.025	-	155.025
Giugno	132.219	-	16.236	-	3.565	-	2.018	-	20.964	-	175.002	-	175.002
Luglio	160.651	-	17.846	-	3.747	-	2.249	-	23.452	-	207.945	-	207.945
Agosto	208.557	-	16.315	-	3.135	-	1.514	-	17.010	-	246.531	-	246.531
Settembre	133.609	-	15.958	-	3.385	-	2.095	-	21.470	-	176.517	-	176.517
Ottobre	112.027	-	15.548	-	3.461	-	2.274	-	22.999	-	156.309	-	156.309
Novembre	102.151	-	13.995	-	3.010	-	2.110	-	21.131	-	142.397	-	142.397
Dicembre	108.117	-	12.780	-	2.614	-	1.825	-	17.800	-	143.136	-	143.136
ANNO	1.483.807	-	177.387	-	38.036	-	24.004	-	247.653	-	1.970.887	-	1.970.887

AUTOSTRADA: BOLOGNA-TARANTO
ANNO:2019

TRATTA: A14 PESCARA-LANCIANO

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	7.917	17.847	1.063	2.218	243	480	194	373	1.992	3.645	11.409	24.563	35.972
Febbraio	6.817	15.540	1.054	2.194	248	472	189	358	2.021	3.691	10.329	22.255	32.584
Marzo	8.479	19.373	1.265	2.587	288	549	212	393	2.216	4.027	12.460	26.929	39.389
Aprile	10.609	23.760	1.370	2.845	297	585	194	362	2.028	3.707	14.498	31.259	45.757
Maggio	9.108	20.708	1.426	2.962	326	633	223	414	2.264	4.145	13.347	28.862	42.209
Giugno	11.369	24.738	1.501	3.076	316	595	206	374	2.157	3.924	15.549	32.707	48.256
Luglio	14.385	31.027	1.657	3.397	339	642	231	424	2.398	4.344	19.010	39.834	58.844
Agosto	20.529	43.386	1.589	3.335	299	592	154	282	1.778	3.204	24.349	50.799	75.148
Settembre	11.814	25.894	1.507	3.097	313	606	217	410	2.212	4.039	16.063	34.046	50.109
Ottobre	9.343	21.100	1.468	3.030	323	624	239	445	2.382	4.371	13.755	29.570	43.325
Novembre	8.581	19.611	1.323	2.705	280	545	222	417	2.209	4.092	12.615	27.370	39.985
Dicembre	9.407	21.630	1.182	2.450	254	503	189	365	1.883	3.498	12.915	28.446	41.361
ANNO	128.358	284.614	16.405	33.896	3.526	6.826	2.470	4.617	25.540	46.687	176.299	376.640	552.939

AUTOSTRADA: BOLOGNA-TARANTO
ANNO:2019

TRATTA: A14 LANCIANO-CANOSA

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	34.694	15.848	4.061	2.117	992	574	813	432	8.384	4.376	48.944	23.347	72.291
Febbraio	26.365	13.174	3.912	2.115	941	564	804	422	8.305	4.466	40.327	20.741	61.068
Marzo	34.623	16.607	4.834	2.488	1.127	645	920	462	9.185	4.820	50.689	25.022	75.711
Aprile	49.745	21.875	5.642	2.776	1.261	693	849	435	8.378	4.376	65.875	30.155	96.030
Maggio	38.820	18.154	5.666	2.863	1.312	766	963	509	9.331	4.875	56.092	27.167	83.259
Giugno	55.000	23.202	6.224	3.090	1.325	710	908	430	9.042	4.662	72.499	32.094	104.593
Luglio	76.096	30.336	6.872	3.381	1.424	797	1.014	525	10.248	5.257	95.654	40.296	135.950
Agosto	122.707	45.777	7.480	3.432	1.409	718	684	348	7.809	3.885	140.089	54.160	194.249
Settembre	58.131	24.351	6.202	3.078	1.327	729	930	470	9.541	4.882	76.131	33.510	109.641
Ottobre	40.761	18.588	5.832	2.984	1.275	735	1.031	503	10.379	5.226	59.278	28.036	87.314
Novembre	37.654	17.478	5.232	2.646	1.136	669	959	479	9.793	4.905	54.774	26.177	80.951
Dicembre	46.656	20.280	4.814	2.422	1.110	613	832	425	8.597	4.243	62.009	27.983	89.992
ANNO	621.252	265.670	66.771	33.392	14.639	8.213	10.707	5.440	108.992	55.973	822.361	368.688	1.191.049

AUTOSTRADA: BOLOGNA-TARANTO
ANNO:2019

TRATTA: A14 CANOSA-TARANTO

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
1,411 mm	34.503	-	3.932	-	814	-	526	-	4.857	-	44.632	-	44.632
Febbraio	28.846	-	3.687	-	749	-	501	-	4.557	-	38.340	-	38.340
Marzo	36.407	-	4.516	-	872	-	583	-	4.951	-	47.329	-	47.329
Aprile	45.558	-	4.868	-	936	-	543	-	4.631	-	56.536	-	56.536
Maggio	39.106	-	5.083	-	997	-	605	-	5.022	-	50.813	-	50.813
Giugno	51.513	-	5.273	-	1.001	-	585	-	4.936	-	63.308	-	63.308
Luglio	67.935	-	5.759	-	1.066	-	651	-	5.831	-	81.242	-	81.242
Agosto	99.438	-	5.864	-	1.032	-	444	-	4.686	-	111.464	-	111.464
Settembre	53.283	-	5.196	-	1.003	-	589	-	5.302	-	65.373	-	65.373
Ottobre	42.755	-	5.331	-	1.021	-	678	-	5.798	-	55.583	-	55.583
Novembre	38.730	-	4.844	-	911	-	604	-	5.316	-	50.405	-	50.405
Dicembre	43.602	-	4.442	-	887	-	533	-	4.743	-	54.207	-	54.207
ANNO	581.676	0	58.795	0	11.289	0	6.842	0	60.630	0	719.232	-	719.232

AUTOSTRADA: NAPOLI-CANOSA
ANNO:2019

TRATTA: A16 NAPOLI-CANOSA

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
1,411 mm	35.529	36.636	3.684	5.065	780	1.037	378	459	3.175	5.936	43.546	49.133	92.679
Febbraio	34.576	34.897	3.715	5.149	757	1.003	408	461	3.163	5.772	42.619	47.282	89.901
Marzo	40.939	42.630	4.308	6.072	855	1.151	432	503	3.352	6.078	49.886	56.434	106.320
Aprile	43.273	47.978	4.269	6.194	845	1.143	419	496	3.126	5.747	51.932	61.558	113.490
Maggio	41.582	44.066	4.617	6.591	930	1.265	470	545	3.493	6.395	51.092	58.862	109.954
Giugno	44.216	48.022	4.508	6.305	900	1.197	425	492	3.434	6.094	53.483	62.110	115.593
Luglio	48.341	54.892	4.751	6.638	920	1.315	443	563	3.853	6.998	58.308	70.406	128.714
Agosto	50.163	67.474	3.706	5.684	779	1.126	293	407	3.132	8.578	58.073	83.269	141.342
Settembre	44.935	51.011	4.453	6.465	894	1.274	440	577	3.768	10.327	54.490	69.654	124.144
Ottobre	44.960	47.746	4.932	7.059	978	1.377	473	586	3.816	7.062	55.159	63.830	118.989
Novembre	39.574	42.213	4.373	6.227	892	1.223	401	496	3.331	6.311	48.571	56.470	105.041
Dicembre	42.651	46.142	4.166	5.877	835	1.123	364	452	3.036	5.582	51.052	59.176	110.228
ANNO	510.739	563.707	51.482	73.326	10.365	14.234	4.946	6.037	40.679	80.880	618.211	738.184	1.356.395

AUTOSTRADA: UDINE-TARVISIO
ANNO:2019

TRATTA: A23 UDINE-TARVISIO

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
1,411 mm	13.012	8.045	1.544	1.292	193	140	233	254	4.027	5.676	19.009	15.407	34.416
Febbraio	11.966	7.229	1.578	1.340	203	158	242	276	4.041	5.695	18.030	14.698	32.728
Marzo	13.284	8.139	1.874	1.662	249	219	262	309	4.286	6.022	19.955	16.351	36.306
Aprile	14.512	11.210	2.165	2.181	361	397	275	327	4.061	5.788	21.374	19.903	41.277
Maggio	15.495	12.416	2.412	2.379	483	552	293	355	4.401	6.252	23.084	21.954	45.038
Giugno	27.023	26.672	3.338	3.537	1.044	1.354	295	366	4.042	5.779	35.742	37.708	73.450
Luglio	28.126	27.628	3.193	3.257	1.067	1.375	327	404	4.475	6.498	37.188	39.162	76.350
Agosto	33.687	34.241	3.359	3.701	1.165	1.558	264	333	3.244	4.688	41.719	44.521	86.240
Settembre	22.785	20.600	2.975	3.119	757	950	288	349	4.042	5.811	30.847	30.829	61.676
Ottobre	14.053	8.942	2.204	2.042	315	298	293	364	4.553	6.563	21.418	18.209	39.627
Novembre	10.663	6.238	1.610	1.409	203	170	252	300	4.150	5.947	16.878	14.064	30.942
Dicembre	13.925	8.626	1.599	1.355	191	156	216	250	3.262	4.601	19.193	14.988	34.181
ANNO	218.531	179.986	27.851	27.274	6.231	7.327	3.240	3.887	48.584	69.320	304.437	287.794	592.231

AUTOSTRADA: GENOVA VOLTRI-GRAVELLONA TOCE
ANNO:2019

TRATTA: A26 VOLTRI-ALESSANDRIA

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	-	45.149,00	-	4.770,00	-	803,00	-	848,00	-	13.126,00	-	64.696	64.696
Febbraio	-	40.089,00	-	4.752,00	-	797,00	-	876,00	-	13.373,00	-	59.887	59.887
Marzo	-	54.124,00	-	6.192,00	-	908,00	-	975,00	-	14.531,00	-	76.730	76.730
Aprile	-	63.986,00	-	6.723,00	-	993,00	-	968,00	-	13.805,00	-	86.475	86.475
Maggio	-	53.518,00	-	6.752,00	-	1.064,00	-	1.025,00	-	15.155,00	-	77.514	77.514
Giugno	-	82.417,00	-	7.315,00	-	1.152,00	-	995,00	-	13.809,00	-	105.688	105.688
Luglio	-	93.132,00	-	7.347,00	-	1.307,00	-	1.021,00	-	15.029,00	-	117.836	117.836
Agosto	-	105.098,00	-	6.774,00	-	1.176,00	-	681,00	-	10.235,00	-	123.964	123.964
Settembre	-	71.818,00	-	6.943,00	-	1.139,00	-	933,00	-	13.484,00	-	94.317	94.317
Ottobre	-	51.917,00	-	6.698,00	-	1.031,00	-	1.056,00	-	15.383,00	-	76.085	76.085
Novembre	-	40.271,00	-	5.248,00	-	820,00	-	954,00	-	13.645,00	-	60.938	60.938
Dicembre	-	46.096,00	-	5.015,00	-	747,00	-	780,00	-	11.566,00	-	64.204	64.204
ANNO	-	747.615	-	74.529	-	11.937	-	11.112	-	163.141	-	1.008.334	1.008.334

AUTOSTRADA: GENOVA VOLTRI-GRAVELLONA TOCE
ANNO:2019

TRATTA: A26 ALESSANDRIA-GRAVELLONA

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
Gennaio	41.456	13.622	4.950	1.460	835	196	522	81	6.143	938	53.906	16.297	70.203
Febbraio	38.473	12.582	4.999	1.482	826	199	536	86	6.205	999	51.039	15.348	66.387
Marzo	48.681	16.104	6.225	1.831	953	241	611	98	6.716	1.084	63.186	19.358	82.544
Aprile	50.471	16.732	6.249	1.946	948	258	573	95	6.244	1.017	64.485	20.048	84.533
Maggio	48.091	16.002	6.735	2.136	1.061	282	636	110	6.996	1.231	63.519	19.761	83.280
Giugno	58.590	19.984	6.895	2.184	1.074	292	618	104	6.415	1.097	73.592	23.661	97.253
Luglio	63.846	22.116	7.230	2.257	1.190	328	645	115	7.168	1.300	80.079	26.116	106.195
Agosto	63.833	23.270	5.525	1.790	872	229	405	72	4.553	758	75.188	26.119	101.307
Settembre	56.427	19.273	6.774	2.125	1.056	293	609	98	6.450	1.094	71.316	22.883	94.199
Ottobre	50.767	17.094	6.979	2.067	1.084	282	715	109	7.232	1.197	66.777	20.749	87.526
Novembre	42.621	14.036	5.695	1.647	897	207	650	85	6.504	1.000	56.367	16.975	73.342
Dicembre	45.271	15.897	5.264	1.547	801	179	569	77	5.667	826	57.572	18.526	76.098
ANNO	608.527	206.712	73.520	22.472	11.597	2.986	7.089	1.130	76.293	12.541	777.026	245.841	1.022.867

AUTOSTRADA: VENEZIA-BELLUNO
ANNO:2019

TRATTA: A27 MESTRE-BELLUNO

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
1,411 mm	36.364	18.550	4.000	1.590	631	162	330	72	3.250	595	44.575	20.969	65.544
Febbraio	35.283	17.512	4.071	1.623	648	164	344	73	3.402	585	43.748	19.957	63.705
Marzo	40.032	18.693	4.610	1.770	740	195	369	84	3.652	647	49.403	21.389	70.792
Aprile	36.823	14.912	4.356	1.568	700	180	364	89	3.448	660	45.691	17.409	63.100
Maggio	37.045	13.545	4.763	1.718	777	210	392	96	3.957	781	46.934	16.350	63.284
Giugno	39.677	19.387	4.773	2.047	763	252	371	87	3.703	695	49.287	22.468	71.755
Luglio	43.302	22.884	5.323	2.342	863	279	413	99	4.176	800	54.077	26.404	80.481
Agosto	41.911	28.962	3.949	2.093	554	238	266	68	2.608	517	49.288	31.878	81.166
Settembre	41.015	19.802	4.771	1.988	758	234	387	87	3.934	728	50.865	22.839	73.704
Ottobre	40.740	16.697	5.066	1.990	790	218	414	99	4.145	799	51.155	19.803	70.958
Novembre	35.636	13.936	4.291	1.649	685	177	375	84	3.577	681	44.564	16.527	61.091
Dicembre	39.724	20.896	4.166	1.826	606	165	316	69	3.040	562	47.852	23.518	71.370
ANNO	**467.552**	**225.776**	**54.139**	**22.204**	**8.515**	**2.474**	**4.341**	**1.007**	**42.892**	**8.050**	**577.439**	**259.511**	**836.950**

AUTOSTRADA: CASERTA-NOLA-SALERNO
ANNO:2019

TRATTA: A30 CASERTA-SALERNO

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
1,411 mm	46.962	-	6.199	-	1.473	-	866	-	7.227	-	62.727	-	62.727
Febbraio	41.397	-	6.053	-	1.406	-	865	-	7.030	-	56.751	-	56.751
Marzo	49.643	-	6.970	-	1.580	-	960	-	7.801	-	66.954	-	66.954
Aprile	55.653	-	6.983	-	1.572	-	897	-	7.189	-	72.294	-	72.294
Maggio	51.073	-	7.494	-	1.696	-	1.004	-	7.886	-	69.153	-	69.153
Giugno	57.831	-	7.499	-	1.642	-	910	-	7.566	-	75.448	-	75.448
Luglio	68.810	-	8.166	-	1.856	-	1.040	-	8.416	-	88.288	-	88.288
Agosto	82.398	-	6.626	-	1.579	-	754	-	7.195	-	98.552	-	98.552
Settembre	58.457	-	7.367	-	1.685	-	975	-	8.071	-	76.555	-	76.555
Ottobre	54.262	-	7.893	-	1.777	-	1.042	-	8.169	-	73.143	-	73.143
Novembre	48.336	-	6.931	-	1.596	-	963	-	7.607	-	65.433	-	65.433
Dicembre	55.861	-	6.803	-	1.530	-	867	-	7.198	-	72.259	-	72.259
ANNO	**670.683**	**-**	**84.984**	**-**	**19.392**	**-**	**11.143**	**-**	**91.355**	**-**	**877.557**	**-**	**877.557**

Allegato 3

Tabella degli investimenti ai sensi dell'art. 2 della Convenzione Unica del 2007

Si riporta di seguito la tabella riepilogativa degli investimenti previsti dall'art. 2 della Convenzione Unica del 2007, specificando che i dati presentati sono esposti in base ai principi contabili nazionali e non secondo quelli internazionali (IFRS) utilizzati per la redazione del bilancio di esercizio 2019.

AUTOSTRADE PER L'ITALIA - CONVENZIONE UNICA 2007 – ART.2

(Migliaia di euro – Valori ITA-GAAP)		Dati progettuali convenzionali (9)		Eseguito al 31/12/2018				Anno 2019				Eseguito al 31/12/2019			
		Importo lordo approvato (10)	Importo netto da convenzione (11)												
Art. 2	Intervento	TOTALE	TOTALE	BdA (*)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE	BdA (*)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE	BdA (*)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE
POTENZIAMENTO TRATTO BOLOGNA-FIRENZE															
Aa)	Casalecchio-Sasso Marconi	68.106	82.042	64.610	18.352	2.559	85.521	-	0	-	0	64.610	18.352	2.559	85.521
Ab)+Ba2)	Sasso Marconi-La Quercia (1)	628.558	564.561	463.860	100.629	38.636	603.125	-	161	-	161	463.860	100.790	38.636	603.286
Ac)	La Quercia-Aglio (2)	2.305.185 (12)	2.592.908	2.520.836	513.611	389.853	3.424.300	5.500	9.988	-	15.489	2.526.336	523.600	389.853	3.439.789
Ad)	Aglio-Barberino	310.928 (13)	365.385	329.620	75.535	73.725	478.880	39	258	-	297	329.658	75.794	73.725	479.177
Ae)	Barberino- Firenze Nord	987.679	837.905	403.840	111.318	49.100	564.258	121.307	16.771	17.709	155.787	525.147	128.089	66.809	720.045
Af)	Firenze Nord-Firenze Sud	593.697	798.928	659.137	167.050	77.074	903.261	5.801	4.940	2.220	12.962	664.939	171.990	79.294	916.223
Ag)	Firenze Sud-Incisa	608.701	397.487	34.587	38.720	8.075	81.382	36.685	7.617	2.511	46.813	71.272	46.337	10.586	128.195
Ah)	Realizzazione degli assi di penetrazione in Firenze	27.272	25.012	-	26.983	8.038	35.021	-	1.781	46	1.827	-	28.765	8.084	36.849
Ai)	Interventi sul territorio	164.275 (13)	298.045	54.167	147.303	27.745	229.216	-	2.870	-	2.870	54.167	150.174	27.745	232.086
	TOTALE			**4.530.657**	**1.199.502**	**674.805**	**6.404.964**	**169.333**	**44.387**	**22.486**	**236.206**	**4.699.989**	**1.243.889**	**697.291**	**6.641.169**
INVESTIMENTI RESIDUI IN TERZE E QUARTE CORSIE															
Ba1)	Bologna Modena (3)	148.943	185.731	115.156	29.546	2.051	146.753	-	15	-	15	115.156	29.562	2.051	146.769
Ba1)	Bologna Modena Opere Complementari	(14)		-	1.094	503	1.597	-	122	-	122	-	1.216	503	1.719
Ba3)	Roma-Orte (3)	156.451	191.163	157.991	33.259	8.582	199.832	-	-	-	-	157.991	33.259	8.582	199.832
Ba4)	Residui investimenti terze corsie (3)	29.642	27.826	9.015	15.456	686	25.157	-	-	-	-	9.015	15.456	686	25.157
B)	Milano-Laghi (4)	44.857	64.733	35.186	29.548	37	64.771	-	-	-	-	35.186	29.548	37	64.771
B)	Tangenziale di Bologna (4)	169.158	59.393	47.754	11.639	1.383	60.776	-	-	-	-	47.754	11.639	1.383	60.776
	TOTALE			**365.102**	**120.542**	**13.242**	**498.886**		**137**		**137**	**365.102**	**120.679**	**13.242**	**499.023**
NUOVI INTERVENTI DEL IV ATTO AGGIUNTIVO DEL 2002															
Da1)+Dg)	A1 – Fiano-Settebagni e svincolo di Castelnuovo di Porto	125.407	161.441	101.186	27.093	2.015	130.294	-	-68	-	-68	101.186	27.025	2.015	130.226
Db1)	Milano-Bergamo	525.885	495.672	384.576	118.401	3.842	506.819	-	230	-	230	384.576	118.631	3.842	507.049
Db2)	Adeguamento Ponti Adda e Brembo	11.438	9.767	9.497	1.127	180	10.804	-	-	-	-	9.497	1.127	180	10.804
Dc1)	A9 – Lainate-Como	465.713	358.933	241.073	70.441	6.299	317.813	-	863	-	863	241.073	71.304	6.299	318.675
Dc1)	A8 – Milano Nord-Lainate	220.272	218.726	42.067	21.723	1.015	64.805	3.368	2.394	184	5.946	45.435	24.118	1.199	70.751
Dd1.2)	A14 – Lotto 1 Rimini Nord-Cattolica (5)	570.416	495.364	367.325	83.639	5.975	456.939	-	2.168	-	2.168	367.325	85.806	5.975	459.106
Dd1.3)	A14 – Lotto 2 Cattolica-Fano (6)	550.653	592.953	370.259	91.565	8.818	470.643	12.042	4.878	1.344	18.263	382.301	96.443	10.162	488.906
Dd1.4)	A14 – Lotto 3 Fano-Senigallia	362.150	342.133	234.323	89.428	2.871	326.622	2	1.248	-	1.250	234.325	90.676	2.871	327.872
Dd1.5)	A14 – Lotto 4 Senigallia-Ancona Nord e Sv. di Marina di Monte Marciano	457.723	418.623	318.698	67.294	39.051	425.043	858	1.847	-	2.705	319.556	69.141	39.051	427.749
Dd1.6)	A14 – Lotto 5 Ancona Nord-Ancona Sud (7)	384.076	367.551	289.054	53.232	21.300	363.586	-	271	-	271	289.054	53.503	21.300	363.857
Dd1.7)	A14 – Lotto 6 A Ancona Sud-P.S.Elpidio 1° fase	153.819	134.358	109.153	26.035	8.599	143.786	-	178	-	178	109.153	26.212	8.599	143.964
Dd1.8)	A14 – Lotto 6 B Ancona Sud-P.S. Elpidio 2° fase e Sv. di P.S.Elpidio	173.278	163.818	116.350	26.527	2.435	145.311	2.948	661	-	3.609	119.298	27.188	2.435	148.921
Dd1.9)	A14 – Lotto 7 A P.S.Elpidio-Pedaso 1° fase	(14)	4.240	-	4.304	2.521	6.825	-	-	-	-	-	4.304	2.521	6.825
Dd1.10)	A14 – Lotto 7 B P.S.Elpidio-Pedaso 2° fase	(14)	1.568	-	1.568	1.049	2.617	-	-	-	-	-	1.568	1.049	2.617
Dd1.11)	A14 – Lotto 0	23.716	22.106	19.290	2.358	11.050	32.698	-	-	-	-	19.290	2.358	11.050	32.698
De1)+De3)	Passante di Genova	4.755.205	3.187.015	-	129.593	3.713	133.306	-	22.509	5.356	27.865	-	152.102	9.069	161.171
De2)	Nodo di San Benigno	74.502	75.740	17.378	12.495	1.704	31.577	873	785	328	1.986	18.251	13.280	2.032	33.563
Df)	Polo Fieristico di Milano	93.334	86.298	78.582	7.578	-	86.160	-	-	-	-	78.582	7.578	-	86.160
Dh)	Svincolo di Guidonia	11.841	14.869	8.527	4.291	-	12.818	-	1	-	1	8.527	4.292	-	12.819
Di)	Svincolo di Padova Zona Industriale e collegam. A13-A4 al Km 101+093	39.194	39.776	23.226	6.789	1.371	31.386	152	825	-	978	23.378	7.614	1.371	32.363
Dl)	Svincolo di Rubicone	19.851	15.691	10.728	2.754	-	13.482	-	106	-	106	10.728	2.860	-	13.588
Dm)	Svincolo di Villa Marzana	4.429	4.008	2.147	1.862	-	4.009	-	-	-	-	2.147	1.862	-	4.009
Dn)	Svincolo di Ferentino	17.384	16.604	9.158	7.479	-	16.637	-	1	-	1	9.158	7.480	-	16.638
Do)	Svincolo di Maddaloni	13.369	12.006	-	798	-	798	18	58	-	76	18	856	-	874
Dp)	Piano sicurezza Gallerie	359.479 (15)	244.900	122.194	50.912	-	173.106	30.847	8.284	-	39.132	153.042	59.196	-	212.238
	TOTALE			**2.874.793**	**909.284**	**123.808**	**3.907.886**	**51.108**	**47.240**	**7.212**	**105.560**	**2.925.902**	**956.524**	**131.020**	**4.013.445**

AUTOSTRADE PER L'ITALIA - CONVENZIONE UNICA 2007 – ART.2

(Migliaia di euro – Valori ITA-GAAP)		Dati progettuali convenzionali (9)		Eseguito al 31/12/2018				Anno 2019				Eseguito al 31/12/2019			
		Importo lordo approvato (10)	Importo netto da convenzione (11)												
Art. 2	**Intervento**	**TOTALE**	**TOTALE**	**BdA (*)**	**SaD**	**Oneri finanziari**	**TOTALE**	**BdA (*)**	**SaD**	**Oneri finanziari**	**TOTALE**	**BdA (*)**	**SaD**	**Oneri finanziari**	**TOTALE**
ALTRI INVESTIMENTI NOMINATIVI ART.2															
C1)	Potenziamento aree di servizio e fabbricati d'esercizio														
Ca4)	AdS Reggello Ovest	3.552	3.425	1.747	1.807	-	3.555	-	3	-	3	1.747	1.810	-	3.557
Ca5)	AdS Prenestina Est	2.321	(16)	1.538	416	-	1.954	-	5	-	5	1.538	422	-	1.960
Ca6)	AdS Teano Est	2.818	(16)	1.194	1.494	-	2.688	-	-	-	-	1.194	1.494	-	2.688
Ca6)	AdS Teano Ovest	5.041	4.996	2.697	1.760	-	4.457	-	-	-	-	2.697	1.760	-	4.457
Ca7)	AdS S. Nicola Ovest	5.916	(16)	3.656	1.438	-	5.094	-	37	-	37	3.656	1.475	-	5.131
Ca8)	AdS S. Zenone Est	8.736	2.344	311	875	-	1.185	-	-	-	-	311	875	-	1.185
Ca8)	AdS S. Zenone Ovest	3.618	3.567	-	281	-	281	-	-	-	-	-	281	-	281
Ca9)	AdS Cantagallo Est	5.769	5.539	1.007	1.063	-	2.070	17	38	-	54	1.024	1.100	-	2.124
Ca9)	AdS Cantagallo Ovest	7.444	5.996	6.217	2.580	-	8.796	-	3	-	3	6.217	2.582	-	**8.799**
Ca10)	AdS S. Martino Est	(22)	2.611	-	225	-	225	-	13	-	13	-	238	-	238
Ca10)	AdS S. Martino Ovest	(22)	2.858	-	272	-	272	-	12	-	12	-	284	-	284
Ca11)	AdS Lucignano Ovest	2.047	1.540	2.398	641	-	3.039	-138	8	-	-130	2.260	649	-	2.910
Ca12)	AdS La Macchia Ovest	(22)	2.328	-	350	-	350	-	-	-	-	-	350	-	350
Cb1)	AdS Brianza Nord	(17)	(16)	464	2.435	-	2.899	-	-	-	-	464	2.435	-	2.899
Cb2)	AdS Lambro Sud	3.715	(16)	1.492	1.789	-	3.281	-	-	-	-	1.492	1.789	-	3.281
Cb3)	AdS Valtrompia Nord	1.723	(16)	1.335	125	-	1.460	-	-	-	-	1.335	125	-	1.460
Cb4)	AdS Sebino Nord	(22)	1.780	40	450	-	490	-	-	-	-	40	450	-	490
Cb4)	AdS Sebino Sud	601	3.301	310	735	-	1.045	-	17	-	17	310	752	-	**1.062**
Cd1)	AdS Villoresi Est	1.004 (21)	521	359	175	-	534	-	-	-	-	359	175	-	534
Cd1)	AdS Villoresi Ovest	1.447 (21)	1.286	-	57	-	57	-	-	-	-	-	57	-	57
Cf1)	AdS Po Ovest	3.001	(16)	1.791	437	-	2.228	-	-	-	-	1.791	437	-	2.228
Cf2)	AdS San Pelagio Est	(22)	522	-	246	-	246	-	-	-	-	-	246	-	246
Cf2)	AdS San Pelagio Ovest	(22)	1.940	-	203	-	203	-	-	-	-	-	203	-	203
Cg2)	AdS Metauro Ovest	5.720	4.210	5.261	1.390	-	6.652	933	46	-	979	6.194	1.437	-	7.631
Cg3)	AdS Esino Est	4.587	4.763	3.854	1.431	-	5.285	-	896	-	896	3.854	2.327	-	6.182
Cg3)	AdS Esino Ovest	1.997	(16)	1.428	311	-	1.739	-	2	-	2	1.428	312	-	1.740
Cg4)	AdS Sillaro Est	5.737	8.631	5.226	4.731	-	9.957	-	-	-	-	5.226	4.731	-	9.957
Cg5)	AdS Santerno Est	(22)	2.314	-	208	-	208	55	-	-	55	55	208	-	263
Cg5)	AdS Santerno Ovest	(22)	2.169	-	204	-	204	-	-	-	-	-	204	-	204
Cg6)	AdS La Pioppa Est	5.912	4.871	3.290	1.775	-	5.066	-	-	-	-	3.290	1.775	-	5.066
Cg7)	AdS Murge Ovest	(22)	865	-	159	-	159	-	-	-	-	-	159	-	159
Cg8)	AdS Bevano Ovest	(22)	718	-	151	-	151	93	-	-	93	93	151	-	245
Cg9)	AdS Montefeltro Est	(22)	2.253	-	389	-	389	-	-	-	-	-	389	-	389
Cg10)	AdS Chienti Ovest	(22)	1.701	-	365	-	365	-	-	-	-	-	365	-	365
	TOTALE			**45.617**	**30.970**	**-**	**76.587**	**960**	**1.080**	**-**	**2.039**	**46.576**	**32.050**	**-**	**78.626**

AUTOSTRADE PER L'ITALIA - CONVENZIONE UNICA 2007 – ART.2

(Migliaia di euro – Valori ITA-GAAP)		Dati progettuali convenzionali (9)		Eseguito al 31/12/2018				Anno 2019				Eseguito al 31/12/2019			
		Importo lordo approvato (10)	Importo netto da convenzione (11)												
Art. 2	Intervento	TOTALE	TOTALE	BdA (*)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE	BdA (*)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE	BdA (*)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE
C2)	Stazioni, svincoli e residui investimenti sulla rete														
Ca1)	Nuovo svincolo di Caprara di Campegine	12.765	(16)	11.301	3.061	-	14.362	-	5	-	5	11.301	3.065	-	14.367
Ca2)	Nuovo svincolo e stazione di Ceprano	8.578	(16)	5.394	2.610	-	8.004	-	-	-	-	5.394	2.610	-	8.004
Ca3)	Svincolo e stazione di S. Maria Capua Vetere	11.338	(16)	6.035	4.347	-	10.382	-	-	-	-	6.035	4.347	-	10.382
Cc1)	Adeguamento Svincolo di Busalla	1.787	(16)	1.069	632	-	1.701	-	-	-	-	1.069	632	-	1.701
Ce1)	Nuovo svincolo di Capannori	15.187	(16)	14.179	4.230	-	18.409	-	-	-	-	14.179	4.230	-	18.409
Cg1)	Svincolo Giulianova	1.435	(16)	880	773	-	1.653	-	-	-	-	880	773	-	1.653
	TOTALE			**38.859**	**15.652**	**-**	**54.511**	**-**	**5**	**-**	**5**	**38.859**	**15.657**	**-**	**54.516**
	Adeguamento e potenziamento rete autostradale e sistemi locali di adduzione alla rete autostradale, miglioramento viabilità di accesso agli hub portuali ed altri investimenti minori comprese 5 nuove stazioni automatizzate														
Ch1)	Realizzazione del nuovo svincolo di Arezzo e interconnessione con la strada dei due mari e l' A1 e raccordi di adduzione	(14)	45.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ch2)	Nuova Bazzanese	41.400	41.400	-	39.330	-	39.330	-	-	-	-	-	39.330	-	39.330
Ch3)	Raccordo S. Cesario	26.539	26.539	-	5.436	1.010	6.446	-	-	-	-	-	5.436	1.010	6.446
Ch4)	Miglioramento dei sistemi locali di adduzione all'autostrada A1 svincoli di Barberino-Calenzano-Firenze Sud-Incisa con interventi su SP8-SS67-SS69-SP34-viabilità di supporto zona industriale Calenzano e Rignano	(19)	86.705	45.627	9.351	7.143	62.122	3.554	1.202	2.826	7.582	49.182	10.553	9.969	69.704
Ch5)	Rho-Monza (1° tratto)	183.340	157.559	81.188	31.947	12.482	125.617	952	10.946	4.287	16.185	82.140	42.893	16.769	141.802
Ch6)	Viabilità di accesso al distretto portuale (Voltri)	(14)	15.000	-	717	-	717	-	25	-	25	-	741	-	741
Ch7)	Nuovo Svincolo di Crespellano (ex La Muffa)	31.504	27.749	14.781	7.583	329	22.693	9	30	-	39	14.789	7.613	329	22.732
Ch8)	Viabilità locale e potenziamento accesso alla barriera di Lavagna (V.le Kasman)	(14)	20.000	-	267	-	267	-	-	-	-	-	267	-	267
Ch10)	Tangenziale di Bologna (7)	(20)	118.704	95.263	22.923	3.246	121.432	-	1.010	-	1.010	95.263	23.933	3.246	122.442
C3)	Potenziamento IV corsia A4 tra gli Svincoli V.le Certosa e Sesto San Giovanni	224.173	212.540	67.555	15.501	2.481	85.537	26.589	4.413	5.023	36.025	94.144	19.914	7.504	121.562
C3)	Nuova stazione S.Maria del Piave	(14)	13.784	-	451	-	451	-	-	-	-	-	451	-	451
C3)	Nuova stazione di Foggia Zona Industrale	14.222	11.669	10.100	2.746	-	12.846	291	23	-	314	10.391	2.769	-	13.160
C3)	Nuova stazione di Bisceglie	(14)	5.422	-	61	-	61	-	-	-	-	-	61	-	61
C3)	Nuova stazione di Orvieto Nord	(14)	13.239	-	340	-	340	-	-	-	-	-	340	-	340
C3)	Nuova stazione di Borgonovo	9.890	9.508	4.996	1.792	108	6.896	1.421	142	-	1.563	6.418	1.933	108	8.459
C3)	Realizzazione del nuovo casello di Dalmine	(14)	10.000	-	105	-	105	-	0	-	0	-	105	-	105
C3)	Progetto di collegamento tra Val Fontanabuona e l'A12	(14)	5.950	-	5.389	600	5.989	-	-	-	-	-	5.389	600	5.989
C3)	Collegamento con la viabilità ordinaria in corrispondenza dello Sv. di Bologna Interporto	(14)	2.500	-	264	-	264	-	5	-	5	-	269	-	269
C3)	Completamento dello svincolo di Baveno	2.462	2.002	-	132	-	132	-	6	-	6	-	138	-	138
C3)	Completamento dello svincolo di Rapallo	1.098	1.247	102	533	-	635	-	-	-	-	102	533	-	635
C3)	Modifica dell'innesto terminale A11 Firenze-Pisa Nord sulla SS1 Aurelia in località Migliarino	(14)	1.000	-	164	-	164	-	-	-	-	-	164	-	164
C3)	**TOTALE**			**319.613**	**145.032**	**27.399**	**492.044**	**32.816**	**17.802**	**12.136**	**62.754**	**352.429**	**162.833**	**39.535**	**554.798**
	TOTALE ALTRI INVESTIMENTI NOMINATIVI ART.2			**404.088**	**191.654**	**27.399**	**623.142**	**33.776**	**18.886**	**12.136**	**64.798**	**437.865**	**210.540**	**39.535**	**687.940**

AUTOSTRADE PER L'ITALIA - CONVENZIONE UNICA 2007 – ART.2

(Migliaia di euro – Valori ITA-GAAP)		Dati progettuali convenzionali (9)		Eseguito al 31/12/2018				Anno 2019				Eseguito al 31/12/2019			
		Importo lordo approvato (10)	Importo netto da convenzione (11)												
Art. 2	Intervento	TOTALE	TOTALE	BdA (*)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE	BdA (*)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE	BdA (*)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE
ALTRI INVESTIMENTI NON NOMINATIVI															
C1)	Potenziamento aree di servizio e fabbricati d'esercizio														
C2)	Stazioni, svincoli e residui investimenti sulla rete														
C3)	Adeguamento e potenziamento rete autostradale e sistemi locali di adduzione alla rete autostradale ed altri investimenti minori (interventi non nominativi) (24)	(18)	(18)		2.299.575	1.671	2.222.543		78.026	469	78.495		2.377.601	2.140	2.379.741
C4)	Piano di interventi di risanamento acustico														
C5)	Miglioramento standard di sicurezza														
C6)	Miglioramenti tecnologici sull'impiantistica														
C7)	**Altri interventi di miglioramento e di manutenzione straordinaria capitalizzati**														
	TOTALE ALTRI INVESTIMENTI NON NOMINATIVI				**2.299.575**	**1.671**	**2.222.543**		**78.026**	**469**	**78.495**		**2.377.601**	**2.140**	**2.379.741**
E)	**Nuovi Investimenti remunerati ai sensi della delibera CIPE N. 39 del 15/06/07**	**(18)**	**(18)**		**190.571**	**-**	**190.571**		**18.960**	**-**	**18.960**		**209.531**	**-**	**209.531**
	TOTALE GENERALE				**13.085.769**	**840.925**	**13.926.694**		**461.852**	**42.303**	**504.155**		**13.547.621**	**883.228**	**14.430.849**
	Devoluzione gratuite Aree di Servizio						**148.450**				**3.718**				**152.168**
	Nuovi Interventi art.15 Convenzione Unica 2007						**50.675**				**6.136**				**56.811**
	Personale capitalizzato, variazione anticipi a fornitori ed altro residuale						**403.990**				**30.769**				**434.759**
	TOTALE INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI						**14.529.809**				**544.779**				**15.074.588**

(1) Include la voce Ab) "Sasso Marconi-La Quercia", Ba2) "Sasso Marconi-La Quercia – Completamento lotto 4 e opere complementari" e gli interventi completati già previsti nella Convenzione 1997.
(2) Gli interventi sul territorio afferenti alla tratta sono stati ricompresi nella voce Ai) "Interventi sul territorio".
(3) Inclusi gli interventi completati già previsti nella Convenzione 1997.
(4) Intervento completato già previsto nella Convenzione 1997.
(5) Include le Opere di collegamento sulla viabilità connessa.
(6) Include il Lotto 2 Bis.
(7) Include il Lotto 5 Bis.
(8) Quota parte dell'intervento che trova copertura negli Altri Investimenti.
(9) Informazioni valorizzate per i soli interventi nominativi.
(10) Salvo diversamente indicato: importo lordo a carico di Autostrade per l'italia come da progetti definitivi/esecutivi (incluse perizie di variante) dei soli interventi, o lotti/stralci funzionali di essi, per i quali al 31/12/2019 è intervenuta l'approvazione del Concedente, ovvero importo previsto a carico di ASPI nelle convenzioni approvate in via definitiva dal Concedente al 31/12/2018 (per gli interventi la cui realizzazione è a cura di soggetti terzi). Laddove nel dispositivo di approvazione del progetto/perizia/convenzione relativo all'intervento (o a un suo lotto/stralcio funzionale) non fosse possibile evincere l'importo al lordo del ribasso d'asta, il valore riportato è l'importo netto indicato nel dispositivo stesso.
(11) Importo netto previsto per l'intervento/i nell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24/12/2013 come aggiornato dal verbale del 15 settembre 2014.
(12) L'importo lordo approvato della "Stazione di Barberino" e del "Progetto di Completamento Galleria di Base, Lotto Mugello 1° stralcio e riqualifica A1 Aglio-Barberino" è ricompreso nell'importo lordo approvato della tratta "La Quercia – Aglio".
(13) L'importo lordo approvato degli interventi sul territorio relativi alle tratte Casalecchio-Sasso Marconi e Sasso Marconi-La Quercia è ricompreso negli importi approvati lordi degli interventi "Ab – Sasso Marconi-La Quercia", "Ac – La Quercia-Aglio" e "Ad – Aglio-Barberino".

Totale investimenti in attività gratuitamente devolvibili (ex art. 2 della Convenzione Unica del 2007)	**544.779**
Rettificato da:	
Oneri finanziari capitalizzati (relativi ad opere senza benefici economici aggiuntivi)	-35.091
Devoluzioni gratuite Aree di Servizio	-3.718
Totale investimenti in attività in concessione (come indicato in nota 6.2)	**505.970**

(14) Al 31/12/2019 non è intervenuta l'approvazione del progetto definitivo/esecutivo dell'intervento o di lotti/stralci funzionali di esso, ovvero degli atti convenzionali che ne regolano la realizzazione ove questa sia a cura di terzi.
(15) L'importo lordo approvato comprende i progetti dei soli lotti ad oggi decretati.
(16) Intervento/i il cui valore non è esplicitato nell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24/12/2013 come aggiornato dal verbale del 15 settembre 2014.
(17) I lavori di completamento dell'ampliamento della AdS Brianza Nord sono stati inseriti nella 1ª Perizia di Variante dei lavori della 4ª corsia Milano-Bergamo Lotto 1 (importo netto).
(18) Intervento/i non nominativo/i.
(19) Importo lordo approvato dell'intervento è compreso nella voce "Ae) Barberino Firenze Nord" del potenziamento Bologna-Firenze.
(20) Importo lordo approvato compreso nella voce "B) Tangenziale di Bologna" dei Residui Investimenti in terze e quarte corsie.
(21) I lavori relativi alle AdS Villoresi Est ed Ovest sono stati integrati nella 1ª Perizia di Variante e nel Progetto Esecutivo dei lotti 1 e 2 dell'ampliamento alla 5ª corsia della A8.
(22) Importi in corso di definizione a seguito approvazione da parte del Concedente del nuovo Piano.
(23) Includono 625 euro/mgl di oneri a carico ASPI, di cui 148 euro/mgl relativi al 2019.
(24) Include anche gli investimenti già effettuati per il Potenziamento del Nodo Autostradale e Tangenziale di Bologna e le connesse opere di adduzione.
(25) Include la capitalizzazione di oneri finanziari per 731 euro/mgl.

(*) La Base d'Asta (BdA) include oneri di anticipata esecuzione lavori, riserve, economie da restituire all'appaltatore ex art.11 D.M. 145/2000 e compensazione per variazioni dei prezzi dei materiali secondo legge.

Allegato 4

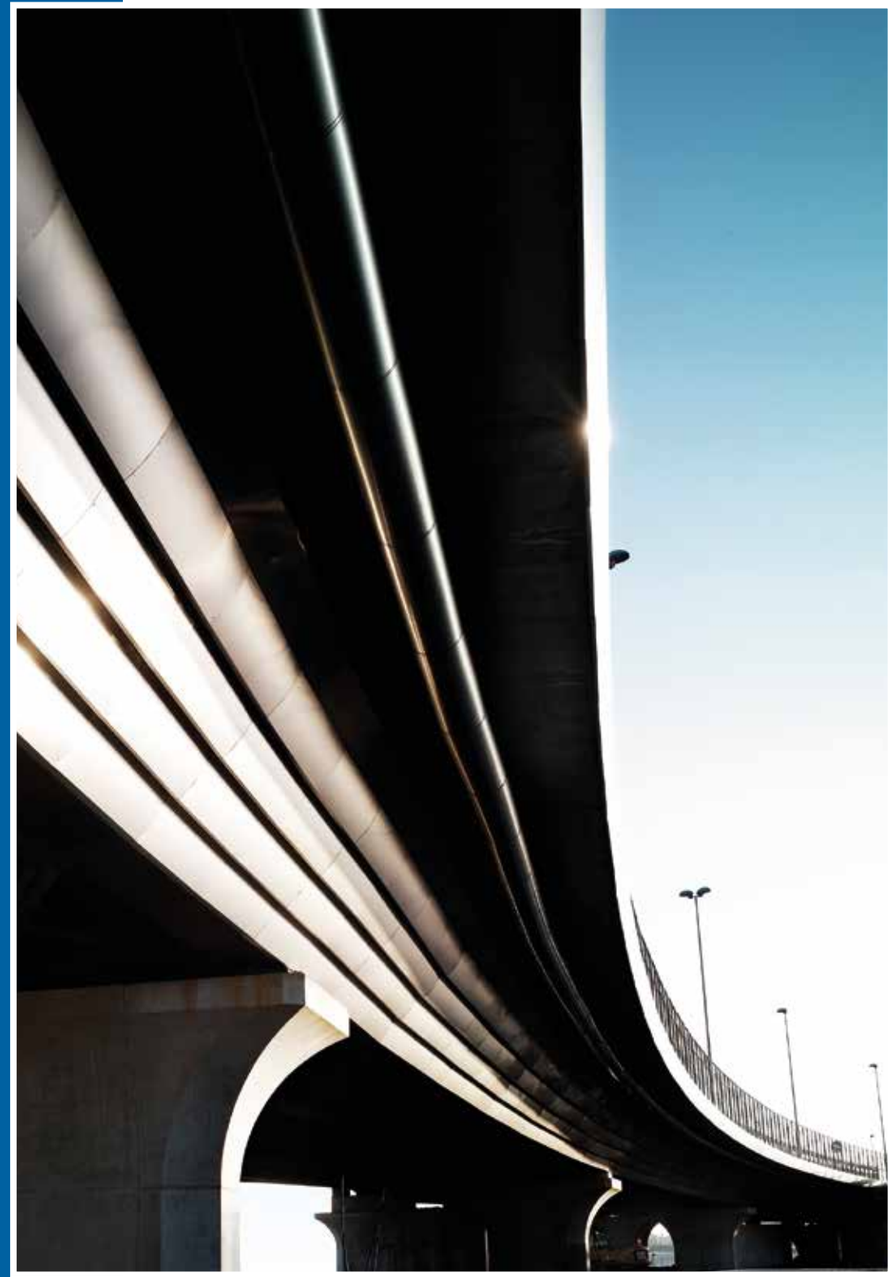
Prospetto delle valutazioni al 31 dicembre 2019 in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate e collegate (ex art. 3, punto 1.1 della Convenzione Unica del 2007)

DENOMINAZIONE	VALUTAZIONE EX ART 2426 C.C. comma 1, n. 4 (1) (A)	VALORE DI CARICO 31/12/2019 (B)	DIFFERENZA TRA VALUTAZ. EX ART. 2426 C.C. E VALORE DI CARICO (A-B)	
Partecipazioni in imprese controllate				
Società Autostrada Tirrenica p.a	102.345	90.608	11.737	
Tangenziale di Napoli S.p.A.	188.236	54.511	133.725	
Autostrade Meridionali S.p.A.	104.053	15.066	88.987	
Autostrade Tech S.p.A.	55.078	5.593	49.485	
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	107.826	2.318	105.508	
AD Moving S.p.A.	1.019	830	189	
EssediEsse Società di Servizi S.p.A.	1.140	501	639	
Giove Clear S.r.l.	1.703	20	1.683	
Tech Solutions Integrators S.a.s.	-16.128	-	-16.128	
	545.272	**169.447**	**375.825**	(2)
Partecipazioni in imprese controllate				
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	58.420	62.345	-3.925	
Pavimental S.p.A.	3.791	4.806	-1.015	(2)
Pedemontana Veneta S.p.A. (in liquidazione)	1.781	2.102	-321	
Spea Engineering S.p.A.	13.224	1.784	11.440	
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	2.514	999	1.515	
Consorzio Autostrade Italiane Energia	29	29	-	
	625.031	**241.512**	**383.519**	

(1) La valutazione in base al metodo del patrimonio netto delle imprese controllate e collegate è effettuata sulla base dei principi contabili internazionali (IFRS), applicati da Autostrade per l'Italia.
(2) Per maggiori dettagli si rinvia alla nota n. 6.3 "Partecipazioni" e n. 6.13 "Fondi per accantonamenti".

05

RELAZIONI



Attestazione del Bilancio consolidato ai sensi dell'Attestazione del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Roberto Tomasi e Alberto Marco Milvio, in qualità di Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Autostrade per l'Italia S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato, nel corso del 2019.

2. Le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 sono state definite e la valutazione della loro adeguatezza è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da Autostrade per l'Italia S.p.A. in coerenza con il modello Internal Control - Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission che rappresenta un corpo di principi generali di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale.

3. Si attesta, inoltre, che

3.1 il bilancio consolidato:

a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;

b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento;

3.2 la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

27 aprile 2020

Ing. Roberto Tomasi
Amministratore Delegato

Dott. Alberto Marco Milvio
Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Attestazione del Bilancio d'esercizio ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Roberto Tomasi e Alberto Marco Milvio in qualità di Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Autostrade per l'Italia S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio nel corso del 2019.

2. Le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019 sono state definite e la valutazione della loro adeguatezza è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da Autostrade per l'Italia S.p.A. in coerenza con il modello Internal Control – Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission che rappresenta un corpo di principi generali di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale.

3. Si attesta, inoltre, che

3.1 il bilancio d'esercizio:

a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.

3.2 la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposto.

27 aprile 2020

Ing. Roberto Tomasi
Amministratore Delegato

Dott. Alberto Marco Milvio
Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Relazione del Collegio Sindacale
All'assemblea degli azionisti della società Autostrade per l'Italia S.p.A.
(ai sensi dell'art. 153 D. Lgs. 58/1998 e dell'art. 2429, secondo comma c.c.)

Signori azionisti,

il Collegio Sindacale di Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito anche la "Società" o "ASPI") composto dai Sigg.ri Giandomenico Genta, Presidente, Roberto Colussi, Giulia De Martino, Alberto De Nigro e Antonio Parente (di nomina MIT), sindaci effettivi, è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 20 aprile 2018.

La Revisione legale dei conti, per gli esercizi 2012 – 2020 è stata affidata dall'Assemblea del 24 aprile 2012 alla Deloitte & Touche SpA.

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2019 abbiamo svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge e dall'atto costitutivo, adottando tra l'altro i Principi di comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Il Collegio ha tenuto n. 18 riunioni ed ha assistito a tutte le riunioni (n. 29) del Consiglio di Amministrazione e dell'Assemblea dei soci (n. 4).
Si ricorda che, a seguito delle dimissioni del Presidente, dott. Fabio Cerchiai e dell'Amministratore Delegato, ing. Giovanni Castellucci, l'Assemblea dei soci del 30 gennaio 2019 ha nominato l'ing. Giuliano Mari Presidente del Consiglio di Amministrazione ed ha approvato la rideterminazione del numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione da 9 a 11 membri. Successivamente il Consiglio di Amministrazione ha nominato Amministratore Delegato l'ing. Roberto Tomasi.
L'Assemblea dei soci del 18 aprile 2019 ha poi nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione, per gli esercizi 2019 – 2021, confermando in 11 i suoi componenti, e confermando l'ing. Mari nella carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione. Il Consiglio tenutosi a valle dell'Assemblea ha poi confermato l'ing. Tomasi nella carica di Amministratore Delegato. In data 22 novembre 2019, i Consiglieri avv. Michelangelo Damasco, avv. Amedeo Gagliardi e dott. Giancarlo Guenzi hanno rassegnato le loro dimissioni dalla carica. Per effetto delle dimissioni dei sopramenzionati Consiglieri, non residuando ulteriori candidati non eletti nella lista cui appartenevano i Consiglieri cessati, per effetto di quanto previsto dall'art. 28.1 dello Statuto della Società, è cessato l'intero Consiglio di Amministrazione.
In pari data, l'Assemblea dei soci ha provveduto alla nomina di nuovo Consiglio di Amministrazione per gli esercizi 2019 – 2021, confermando in 11 il numero dei componenti, e confermando l'ing. Mari nella carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione.
Successivamente il Consiglio ha confermato nuovamente l'ing. Tomasi nella carica di Amministratore Delegato. A seguito delle dimissioni presentate dal Consigliere Ing. Tommaso Barraco in data 27 gennaio 2020, l'Assemblea dei soci, riunitasi in pari data, ha poi stabilito la riduzione del numero dei consiglieri da 11 a 10.
Tutti i consiglieri attualmente in carica hanno presentato le dichiarazioni attestanti il possesso dei requisiti di cui all'art. 27 dello Statuto Sociale, nonché la insussistenza di cause di ineleggibilità e decadenza, e il possesso dei requisiti di onorabilità e professionalità. È stato altresì dichiarato e accertato per 8 consiglieri il possesso dei requisiti di indipendenza richiesti dall'art. 27.9 dello Statuto Sociale, così che risulta integrata la quota minima di consiglieri indipendenti richiamata dalla suddetta previsione. Inoltre, per i consiglieri tratti dalla lista di minoranza è stata dichiarata e accertata la circostanza che questi non sono amministratori, dirigenti, funzionari o dipendenti di un Cessionario Vietato (come definito nello Statuto Sociale) e che, dunque, per questi sussistono i requisiti prescritti dall'art. 27.10 dello Statuto.

Il Collegio Sindacale ha acquisito le informazioni strumentali allo svolgimento dei compiti ad esso attribuiti mediante la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, le audizioni del management della Società e del Gruppo, gli incontri con il revisore legale e con i corrispondenti organi di controllo di società del Gruppo e con l'Organismo di Vigilanza della Società, l'analisi dei flussi informativi acquisiti dalle competenti strutture aziendali, nonché le ulteriori attività di controllo.

Avendo la Società emesso nel corso del 2015 titoli ammessi alla quotazione sul mercato telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., ai sensi dell'art. 16 del D.lgs. 39/2010, essa ha assunto la qualificazione di Ente di interesse pubblico. Correlativamente, ai sensi dell'art.19 del richiamato D.lgs. 39/2010, il Collegio Sindacale ha assunto, a partire dal 2015, il ruolo di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile.

In particolare, riferiamo quanto segue:
- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo;
- abbiamo ottenuto dagli Amministratori adeguate informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società e dalle Società controllate, assicurandoci che le azioni deliberate e poste in essere fossero conformi alla legge e all'atto costitutivo, non fossero in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea, non fossero manifestamente imprudenti o azzardate o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale.
Il Collegio Sindacale ha vigilato sui procedimenti deliberativi del Consiglio di Amministrazione e ha verificato che le scelte di gestione fossero conformi alla disciplina applicabile (legittimità sostanziale), adottate nell'interesse della Società, compatibili con le risorse e il patrimonio aziendale e adeguatamente supportate da processi di informazione, analisi e verifica, anche con il ricorso, quando ritenuto necessario, a professionisti esterni.
A tale riguardo si segnala che nel corso del 2019, è proseguita la costante attività di sorveglianza delle opere d'arte maggiori della rete, così come prevista dalla norma, a cui è stato associato dalle direzioni di tronco un ulteriore programma di verifiche straordinarie, svolto da qualificati soggetti esterni al fine di asseverare ulteriormente lo stato di sicurezza delle infrastrutture richiedendo altresì un'analisi comparativa del quadro delle difettosità presenti su ciascuna opera con quelle registrate nelle ultime relazioni trimestrali di SPEA Engineering disponibili, e soprattutto un giudizio di condivisibilità delle azioni e dei programmi di manutenzione definiti da ASPI per prevenire qualsiasi rischio di natura statica

e di sicurezza, in relazione a quanto effettivamente riscontrato. La suddetta due diligence, non ha evidenziato, nei processi di ispezione da parte di SPEA Engineering e di manutenzione da parte di ASPI, elementi di incertezza sulla solidità del modello per le finalità di sicurezza e di mantenimento in efficienza statica e funzionale delle strutture.
Nell'ultimo trimestre 2019, nell'ottica di una riduzione progressiva dell'impiego di SPEA Engineering, ASPI ha deciso di procedere all'esternalizzazione delle attività di Sorveglianza delle opere, attraverso l'indizione di due gare pubbliche; infatti, per l'anno 2020, nelle more dell'aggiudicazione della gara europea già bandita e la cui conclusione prevista entro la fine dell'anno corrente, le attività di cui sopra sono state affidate, tramite procedura ad evidenza pubblica, all'ATI (raggruppamento temporaneo di imprese) composto da Proger Spa, Bureau Veritas Nexta s.r.l., Tecno Piemonte spa, Tecno Lab s.r.l.. Sempre in ambito di Sorveglianza delle opere della rete, è stato previsto che, a partire dal 2020, venga svolta un'attività di audit da parte di società esterne accreditate dei processi per la sorveglianza di tutti gli asset della rete.
La Società identifica le parti correlate secondo i criteri definiti dalla procedura emanata dalla controllante Atlantia S.p.A. per le operazioni con parti correlate in attuazione di quanto previsto dall'art 2391 bis c.c. e dal Regolamento adottato dalla Consob con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche. Il Collegio Sindacale non ha riscontrato, nel corso dell'esercizio 2019, operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi o con parti correlate (ivi comprese le società del Gruppo). Le informazioni relative alle principali operazioni infragruppo e con le altre parti correlate, realizzate nell'esercizio 2019, nonché la descrizione delle loro caratteristiche e dei relativi effetti economici, sono contenute nelle note di commento al bilancio separato di Autostrade per l'Italia e al bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia;
• abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, tramite osservazioni dirette, raccolta di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni e incontri con la Società di Revisione ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni rilevanti e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire. Il Collegio Sindacale ritiene che gli strumenti e gli istituti di governance adottati dalla Società costituiscano nel complesso un presidio idoneo al rispetto dei principi di corretta amministrazione nella prassi operativa. Si evidenzia che dal 1° agosto 2019 la Società ha adottato una nuova struttura organizzativa che ha previsto la creazione di una DG Corporate e di una Direzione Acquisiti e appalti oltre che modifiche nelle aree Pianificazione, Controllo di gestione e operativo, Direzione Sviluppo Rete, Direzione Gestone Rete e Ingegneria della Manutenzione e degli Impianti.
Si segnala che sul fronte della gestione delle opere maggiori, parallelamente alla implementazione della nuova struttura di sorveglianza affidata a soggetti terzi di elevato standing internazionale, è stato adottato un sistema di asset management attraverso la piattaforma IBM ARGO tale da consentire di (i) consolidare le informazioni sulle opere d'arte e sugli altri asset della rete relative alla sorveglianza, alla manutenzione e alla sensoristica, (ii) innovare gli strumenti a disposizione dell'azienda introducendo tecnologie e mezzi all'avanguardia, (iii) incrementare le capacità operative delle figure che gestiscono gli asset della rete in gestione e (iv) condividere in totale trasparenza la tracciabilità delle informazioni con gli stakeholders. Infine, si segnala che è altresì in corso di finalizzazione il progetto volto alla definizione di un nuovo modello di gestione dell'ingegneria;
• abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni, con particolare riguardo alla Direzione Internal Audit di Gruppo di Atlantia S.p.A. di cui la Società si è avvalsa, fino a gennaio del 2020 (con decorrenza dal 17 febbraio 2020 è stata istituita un'autonoma Direzione Internal Audit all'interno della Società), l'esame dei documenti aziendali e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla Società di Revisione. A tale riguardo si segnala che con provvedimento del 12 novembre 2019, a conclusione della procedura di ammissione, l'Agenzia delle Entrate ha disposto l'ammissione di ASPI al regime di Adempimento Collaborativo, valutando positivamente il sistema di rilevazione, gestione e controllo del rischio fiscale sintetizzato nel Tax Control Framework. La Società ha declinato anche la governance di tale sistema e ha altresì approvato il Tax Compliance Model e la relativa Policy per la gestione del rischio interpretativo. Nei primi mesi del 2020 il Tax Risk Officer ha trasmesso all'ufficio adempimento collaborativo della Agenzia delle Entrate la relazione relativa al periodo di imposta 2018 da lui predisposta, validata dallo Steering Committee Fiscale della Società e approvata dal Consiglio di Amministrazione;
• abbiamo verificato che la Società è soggetta al controllo di diritto di Atlantia S.p.A., società con azioni negoziate sul mercato telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., che esercita su Autostrade per l'Italia anche attività di direzione e coordinamento ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile. A tale riguardo si segnala che la controllante Atlantia S.p.A. ha adottato in data 19 gennaio 2018 un regolamento in materia di esercizio dell'attività di direzione e coordinamento che ne definisce gli ambiti e le modalità. Detto regolamento è stato modificato in data 15 febbraio 2019. La Società è oggetto di un patto parasociale datato 26 luglio 2017, regolarmente pubblicato ai sensi di legge;
• con specifico riferimento alle attività previste dal D.lgs. 39/2010 si segnala quanto segue:

Informativa al Consiglio di Amministrazione sull'esito della revisione legale e sulla relazione aggiuntiva di cui all'art. 11 del Regolamento europeo (Reg. UE n. 537/2014)
Il Collegio rappresenta che la Società di Revisione Deloitte & Touche S.p.A. (in seguito anche Deloitte & Touche") ha rilasciato in data 29 aprile 2020 la relazione aggiuntiva ex art. 11 del Regolamento europeo, che rappresenta i risultati della revisione legale dei conti effettuata e include la dichiarazione relativa all'indipendenza di cui all'art. 6, paragrafo 2, lettera a), del Regolamento, oltre che le informative richieste dall'art. 11 del medesimo Regolamento, senza individuare carenze significative). Il Collegio Sindacale provvederà ad informare il Consiglio di Amministrazione della Società in merito agli esiti della revisione.

Indipendenza della società di revisione, in particolare per quanto concerne la prestazione di servizi non di revisione
Il Collegio Sindacale ha vigilato, anche con riferimento a quanto previsto dall'art. 19 del D.lgs. 39/2010, sull'indipendenza della società di Revisione Deloitte & Touche verificando la natura e l'entità dei servizi diversi dal controllo contabile prestati ad Autostrade per l'Italia ed alle sue controllate da parte della stessa società di revisione e delle entità appartenenti alla rete della medesima.
Abbiamo, inoltre, verificato che, in adempimento di quanto previsto dall'art. 149-duodecies del Regolamento emittenti di Consob n. 11971/1999, in allegato al bilancio sono riportate le tipologie di servizi resi nell'anno 2019 dalla società di Revisione Deloitte & Touche, o da società appartenenti alla rete Deloitte & Touche, ad Autostrade per l'Italia ed alle società controllate, nonché i relativi ammontari.
Il Collegio ritiene, pertanto, sussistente il requisito di indipendenza della società di Revisione Deloitte & Touche che ha fornito, in data 29 aprile 2020, conferma annuale dell'indipendenza.

Monitoraggio dell'attività di revisione
Nel corso dell'esercizio abbiamo tenuto riunioni con i responsabili della società di revisione, ai sensi dell'art. 150, comma 3, del D. Lgs. 58/1998, nell'ambito delle quali sono stati svolti opportuni scambi informativi e non sono emersi fatti o situazioni meritevoli di essere evidenziati. Il Collegio Sindacale: (i) ha analizzato l'attività svolta dalla società di Revisione, ed in particolare, l'impianto metodologico, l'approccio di revisione utilizzato per le diverse aree significative di bilancio e la pianificazione del lavoro di revisione e (ii) ha condiviso con la società di revisione le problematiche relative ai rischi aziendali, potendo così apprezzare l'adeguatezza della risposta pianificata dal revisore con i profili, strutturali e di rischio, della Società e del Gruppo. Il Collegio Sindacale e la Società di revisione hanno altresì mantenuto continui scambi informativi anche con riferimento alle difficoltà operative oggettive che si sono manifestate, nel corso delle fasi conclusive delle attività di revisione, in conseguenza dell'aggravarsi dell'emergenza sanitaria Covid-19. In particolare, il Collegio Sindacale ha vigilato sugli impatti collegati alle modalità di lavoro "a distanza" attuate dal Revisore, supportato dalle strutture aziendali, al fine di verificare l'andamento delle attività di revisione, senza riscontrare criticità.

Raccomandazione per la nomina del nuovo Revisore contabile
Tenuto conto che con l'approvazione del bilancio 2020 viene a scadere l'incarico di revisione legale dei conti conferito per il novennio 2012-2020 alla Deloitte & Touche, è stato concordato con il Collegio Sindacale di Atlantia S.p.A. di condurre a livello di gruppo la procedura di selezione della nuova società di revisione legale per gli esercizi 2021-2029, nell'ottica di promuovere l'obiettivo del revisore legale unico, avendo particolare attenzione a favorire una maggiore efficacia ed efficienza nello svolgimento dell'attività di revisione e agevolare altresì l'assunzione di responsabilità da parte del revisore legale della controllante sull'intero gruppo, come peraltro previsto dalla vigente normativa in tema di revisione legale.
È stato pertanto convenuto che le attività di selezione, fossero condotte dall'organo di controllo di Atlantia S.p.A. a beneficio anche degli organi di controllo delle società controllate. A valle della conclusione del processo di selezione sopra indicato di cui lo scrivente Collegio Sindacale ha condiviso metodologia e risultanze, è stata predisposta la raccomandazione motivata al Consiglio di Amministrazione di ASPI, secondo le finalità prescritte dalla normativa vigente e in ossequio a quanto previsto dallo Statuto della Società, ai fini della selezione del nuovo revisore per il periodo 2021 – 2029.

Attività di vigilanza sul processo di informativa finanziaria
Nell'ambito del sistema di controllo interno, in relazione al processo di informativa finanziaria, il gruppo societario facente capo ad Autostrade per l'Italia ha implementato e mantiene aggiornato un sistema di controllo interno sul reporting finanziario basato su un complesso di procedure amministrative e contabili, tali da garantirne l'attendibilità, l'accuratezza, l'affidabilità e la tempestività in accordo con le normative che ne regolano la redazione.
Il Collegio Sindacale ha verificato l'applicazione di dette norme e procedure a presidio del processo di formazione e diffusione delle informazioni finanziarie. A tale riguardo si evidenza, altresì, che nella Relazione sulla Gestione è presente il capitolo 2.8 Corporate Governance e Assetti Societari, che rappresenta anche la Relazione sul governo societario prevista ai sensi dell'art. 123-bis del D.lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF). Questo capitolo definisce le linee guida di riferimento per l'istituzione e la gestione del sistema delle procedure amministrative e contabili. Il Collegio Sindacale ha esaminato, con l'assistenza del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, le procedure relative all'attività di formazione del bilancio della Società e del bilancio consolidato, oltre che degli altri documenti contabili periodici. Il Collegio ha altresì vigilato sull'istruttoria svolta dalla Società finalizzata all'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della metodologia da utilizzarsi per lo svolgimento del test di impairment al 31 dicembre 2019. Con riferimento alla CGU ASPI, per quanto riguarda i flussi relativi alle proiezioni finanziarie, questi sono stati integrati da una stima aggiornata, relativamente all'anno 2020, degli impatti rivenienti dalla emergenza sanitaria (Covid-19), non apportando modifiche per gli anni successivi non essendo possibile al momento valutare tali effetti.
A tale riguardo, in data 27 aprile 2020, sono state rilasciate da parte dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari le attestazioni del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni.
Il Collegio Sindacale esprime, pertanto, una valutazione di adeguatezza del processo di formazione dell'informativa finanziaria.

Attività di vigilanza sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, di revisione interna e di gestione del rischio e sulla revisione legale dei conti annuali e dei conti consolidati
Il Collegio Sindacale ha valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e sull'efficacia dei sistemi di controllo interno e di gestione del rischio.
Occorre evidenziare che Autostrade per l'Italia, al fine di monitorare l'efficacia e l'efficienza del proprio Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, si è avvalsa fino a gennaio 2020

della Direzione Internal Audit di Gruppo della capogruppo Atlantia S.p.A.. Con decorrenza dal 17 febbraio 2020, è stata invece istituita, in un'ottica di continuous improvement e di rafforzamento dei presidi a tutela del sistema di controllo interno, un'autonoma Direzione Internal Audit in capo ad ASPI. Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia, in data 14 febbraio 2019, ha approvato il Piano di Audit per l'anno 2019.
Coerentemente con quanto previsto dall'art. 38 dello Statuto Sociale della Società, e a seguito della nomina del Consiglio di Amministrazione attualmente in carica si è reso necessario nominare un comitato endoconsiliare, denominato "Comitato Grandi opere", incaricato di monitorare, inter alia, la realizzazione e il completamento degli appalti. Tale Comitato, in aderenza a quanto previsto all'art. 39.2 dello Statuto, è composto da 7 membri e ne fanno parte il Presidente, l'Amministratore Delegato e i consiglieri tratti dalle liste di minoranza.
Sempre con la finalità di procedere al rafforzamento del sistema di controllo interno il Consiglio di Amministrazione ha poi ritenuto costituire nel 2019 un Comitato Controllo e Rischi, in linea con i principi di cui al codice di Autodisciplina di Atlantia S.p.A., composto da 4 membri non esecutivi e in maggioranza indipendenti, con il compito di supportare, con un'adeguata attività di istruttoria, le pertinenti valutazioni e decisioni del Consiglio di Amministrazione, nonché quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche. Alle riunioni del Comitato Controlli e Rischi partecipa il Presidente del Collegio Sindacale o altro Sindaco da lui designato.
Il Collegio Sindacale, nell'ambito degli incontri periodici avuti con il Direttore Internal Audit e con il Risk Officer, è stato compiutamente informato in merito agli interventi di internal audit (finalizzati a verificare l'adeguatezza e l'operatività del sistema di controllo interno, il rispetto della normativa di legge, delle procedure e disposizioni interne), nonché sull'attività svolta dal Risk Officer per l'identificazione, valutazione, gestione e monitoraggio dei rischi presenti nell'attuale Business Risk Model aziendale (rischi di compliance, regolatori, operativi), per fornire il necessario supporto alle strutture aziendali negli interventi di adeguamento del disegno del Sistema di Controllo Interno e per effettuare il monitoraggio della relativa implementazione degli stessi. A tale riguardo occorre segnalare che la Società, in relazione alle attività di risk management, ha dato avvio nel corso del 2019 ad un progetto di upgrade del proprio sistema di analisi e valutazione dei rischi, gestito dal Risk Officer con il supporto di una società specializzata a livello internazionale nella gestione dei rischi aziendali tipici del settore autostradale e dei sistemi di trasporto provvedendo ad aggiornare il catalogo dei rischi.
Il Collegio Sindacale ha effettuato specifiche attività di monitoraggio sulle azioni di remediation individuate nei rapporti di audit verificando il rispetto dei tempi ivi individuati per la chiusura delle carenze e degli aspetti di miglioramento indicati dalla funzione di audit.
Il Collegio Sindacale ha altresì esaminato le Relazioni semestrali dell'Ethics Officer relativamente ad ASPI nelle quali sono state illustrate le attività svolte e gli approfondimenti effettuati a seguito delle segnalazioni ricevute.
Il Collegio Sindacale ha inoltre incontrato periodicamente la Società di Revisione Deloitte & Touche per acquisire informazioni e dati sui controlli effettuati, vigilando sull'attività svolta per la revisione legale dei conti annuali e consolidati e a tale riguardo non ha osservazioni da riferire.
Il Collegio Sindacale ha scambiato informazioni con i corrispondenti organi di controllo delle principali società controllate, prendendo atto delle valutazioni di complessiva adeguatezza del relativo sistema di controllo interno e del fatto che non sono state evidenziate situazioni che meritassero di essere segnalate al Collegio Sindacale della capogruppo.
Inoltre, il Collegio Sindacale ha preso atto che nel corso del 2019 l'Organismo di Vigilanza di Autostrade per l'Italia ha proseguito nell'analisi degli strumenti organizzativi, di gestione e di controllo per garantire che il Modello di Organizzazione Gestione e Controllo adottato da Autostrade per l'Italia, ai sensi del D.lgs. 231/01 (di seguito anche Modello 231), nella versione approvata il 14 dicembre 2017, fosse coerente sia con l'evoluzione normativa che con le modifiche organizzative intervenute nell'anno. Il Collegio è stato informato, a tale riguardo, che è in corso, da parte dell'Organismo di Vigilanza di Autostrade per l'Italia, l'attività per la predisposizione, con l'ausilio delle strutture aziendali preposte, dell'aggiornamento del Modello 231, sulla base dell'evoluzione normativa e del mutato contesto operativo ed organizzativo della Società.
Il Collegio Sindacale ha esaminato le relazioni dell'Organismo di Vigilanza sull'attività svolta nel primo e nel secondo semestre 2019 prendendo atto che l'Organismo di Vigilanza si è riservato eventuali iniziative non appena in possesso di risultanze obiettive in ordine all'evento del 14 agosto 2018 che ha visto il crollo di una sezione del Viadotto Polcevera.

Al riguardo è noto che:
- attualmente pende un procedimento penale innanzi al Tribunale di Genova con l'iscrizione nel registro degli indagati di dirigenti e funzionari di Autostrade per l'Italia della sede di Roma e della Direzione di Tronco competente di Genova, oltre a dipendenti e funzionari della SPEA Engineering, società incaricata della sorveglianza tecnica dell'opera, nonché del MIT; e
- risulta altresì indagata Autostrade per l'Italia ai sensi dell'art 25-septies del D. Lgs 231/2001.

Sono stati disposti dal GIP due incidenti probatori.
Il primo, volto ad accertare lo stato dei luoghi e delle cose al momento del crollo, si è concluso con il deposito da parte dei periti del primo elaborato lo scorso 31 luglio 2019, cui è seguita l'udienza del 20 settembre 2019 per l'esame dello stesso.
Avuto, invece, riguardo al secondo incidente probatorio, il cui scopo è quello di accertare le cause che hanno provocato il crollo, in data 9 dicembre 2019 il Gip ha accolto una prima richiesta di proroga del deposito dell'elaborato tecnico avanzata dai periti, disponendone il rinvio al 14 marzo 2020 e fissando la relativa udienza di discussione al 22 aprile 2020. Con successiva ordinanza, emessa in seguito all'entrata in vigore del D.L. 8 marzo 2020 n. 11 "Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria", Il GIP ha (i) accolto una nuova richiesta di proroga avanzata dai Periti fissando il termine ultimo per il deposito del loro elaborato al prossimo 14 giugno 2020; (ii) rinviato l'udienza del 22 aprile 2020 a quella già calendarizzata del prossimo 18 maggio 2020 per il solo conferimento dell'incarico

e relativo giuramento di un nuovo membro del collegio peritale.
In tale contesto giova evidenziare che nessuna Autorità ha, ad oggi, accertato, tantomeno in via definitiva, alcun "grave inadempimento" della Società. Al riguardo, anche il TAR Liguria nelle quattro ordinanze pubblicate il 6 dicembre 2019, ha rilevato come la presunta responsabilità della Società per il crollo del viadotto del Polcevera sia "non accertata, nemmeno in via latamente indiziaria", non essendo "stata accertata in alcuna sede, così come non sono state escluse eventuali responsabilità di altri soggetti in relazione alla causazione dell'evento".
Da ultimo si segnala che:

- in data 12 settembre 2019 sono stati adottati gli aggiornamenti:
  a) al Codice Etico, introducendo uno specifico riferimento al rispetto del diritto alla concorrenza tra i principi fondamentali a cui si ispira il Gruppo per la sua attività;
  b) alla policy anticorruzione del Gruppo Atlantia che compendia e integra in un quadro organico le regole di prevenzione e contrasto della corruzione già vigenti nel Gruppo, in stretta integrazione con il Codice Etico, il Modello di Gestione e Controllo e i compliance programme di Gruppo. In particolare, in conseguenza delle modifiche organizzative avvenute in data 1 agosto 2019 che vedono il Responsabile anticorruzione a riporto diretto del Direttore Generale Corporate) e di quanto richiesto dalla norma ISO 37001:2016 è stata individuata quale Alta Direzione dell'Anti bribery Management system di ASPI il Direttore Generale Corporate. Il Consiglio di Amministrazione riesamina annualmente l'Anti Bribery Management System (ABMS) valutando, tra l'altro, la relazione predisposta dall'Alta Direzione e le informazioni fornite dal Responsabile anticorruzione. Dalle verifiche condotte non sono emerse violazioni rilevanti della policy, della normativa anticorruzione e dell'ABMS;
- al fine di recepire le prescrizioni di cui al regolamento (UE) n. 596/2014, meglio nota come Market abuse regulation, ovvero Regolamento MAR, la Società si è dotata di una procedura per l'informazione societaria al mercato, e ha altresì adottato un codice di comportamento internal dealing contenente, inter alia, la descrizione degli obblighi informativi e di comportamento inerenti le operazioni aventi ad oggetto le obbligazioni quotate emesse da Autostrade per l'Italia, ovvero gli strumenti finanziari ad essi collegati, effettuati da Soggetti rilevanti e/o dalle persone ad essi strettamente associate, nonché le relative comunicazioni nei confronti della Società, della Consob e del mercato. Nel corso del 2019 la Società ha ritenuto di aggiornare il Codice di comportamento Internal Dealing al fine di recepire le modifiche organizzative medio tempore intervenute (che, fra l'altro, hanno comportato la modifica dei Soggetti rilevanti), nonché al fine di allinearlo alle novità legislative (D.lgs. 10 agosto 2018, n. 107) e a febbraio 2020 ha provveduto altresì ad aggiornare la procedura per l'informazione societaria al mercato al fine di recepire le linee guide emesse dalla Consob.

- Il Collegio, con riferimento al rispetto degli obblighi di natura convenzionale derivanti dalla Convenzione Unica con l'ANAS sottoscritta in data 12 ottobre 2007, diventata efficace a tutti gli effetti a decorrere dall'8 giugno 2008, giorno successivo a quello della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, della legge n. 101/2008 con la quale è stata disposta l'approvazione delle convenzioni uniche già sottoscritte, tra cui quella di Autostrade per l'Italia, ha incontrato periodicamente il Responsabile della struttura aziendale - che ha il compito di assicurare il presidio degli adempimenti previsti dalla Convenzione Unica e garantire la predisposizione, per l'alta direzione, del report informativo periodico sull'andamento degli adempimenti previsti dalla Convenzione Unica -, per essere periodicamente aggiornato sul rispetto, da parte della Società, degli adempimenti previsti da detta Convenzione;
- come già ricordato nelle Relazioni relative ai precedenti esercizi, Autostrade per l'Italia ha aderito al consolidato fiscale nazionale predisposto da parte della controllante Atlantia S.p.A.;
- abbiamo verificato che non sono state presentate denunce ex art. 2408 del Codice Civile, così come non sono stati presentati esposti di alcun genere;
- il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio e fino alla data della presente Relazione ha rilasciato i seguenti pareri:

  - ha espresso, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del codice civile, i propri pareri favorevoli sulla remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche;
  - ha espresso il proprio parere favorevole in merito alla nomina del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili;
  - ha espresso parere favorevole, ai sensi dell'art. 2389 c.c., comma 3, in relazione alla scheda obiettivi annuale MBO 2019 (componente base e componente complementare) dell'Amministratore Delegato/Direttore Generale di ASPI;
  - ha espresso parere favorevole, ai sensi dell'art. 2389 c.c., comma 3, sul Piano LTI 2017-Assegnazione 3° ciclo; e
  - ha espresso parere favorevole sul piano di audit 2020 della Società.

- con riferimento (i) al tragico crollo avvenuto in data 14 agosto 2018 per cause non ancora accertate alla data della presente Relazione, (ii) al procedimento per grave inadempimento avviato dal MIT con lettera del 16 agosto 2018 e (iii) alle attività svolte da tale riguardo dalla Società, si rimanda al paragrafo della Relazione sulla gestione "Eventi significativi in ambito regolatorio". In questo contesto, nello svolgimento dell'attività di vigilanza di propria competenza il Collegio ha provveduto:

  - ad acquisire ed analizzare tutti i pareri legali resi alla Società a sostegno delle scelte da questa compiute;
  - ad analizzare e approfondire il sistema di gestione dei rischi;
  - ad analizzare e monitorare la nuova organizzazione di Autostrade per l'Italia;
  - ad analizzare e monitorare la nuova organizzazione di sorveglianza di Autostrade per l'Italia;
  - ad approfondire con il management il sistema dei controlli in essere con riferimento alle verifiche sulla situazione statica e lo stato delle infrastrutture (ponti e viadotti);

- a monitorare l'avanzamento e le risultanze del piano di audit con specifico riferimento agli audit su Lavori, Operations e manutenzioni e sul Fondo ripristino e sostituzione; e
- ad analizzare i criteri e le modalità adottati dalla Società per la determinazione del Fondo spese ripristino e sostituzione beni in concessione avuto riguardo alla individuazione delle categorie di infrastrutture soggette a manutenzione non ricorrente, alla determinazione della vita utile/durata media di ogni categoria di infrastruttura, alla classificazione degli interventi per fasce di priorità e tempi medi di intervento, alla determinazione dell'importo da sostenere per singolo ciclo di manutenzione, alla determinazione del valore nominale del fondo e alla determinazione del valore attuale del fondo e valorizzazione del relativo accantonamento.

Dalle complessive verifiche sopra richiamate non sono emersi, allo stato, elementi da segnalare nella presente Relazione.

- con riferimento al *rating* di ASPI preme evidenziare che le incertezze legate al noto procedimento per grave inadempimento, unitamente all'adozione, all'interno del D.lg 30 dicembre 2019, n. 162 (decreto Milleproroghe), convertito con legge n. 8 del 28 febbraio 2020, di alcune previsioni che modificano unilateralmente i contratti di concessione autostradali, hanno condotto alla sua revisione da parte delle principali agenzie (Moody's, Standards & Poor's, Fitch's) portandolo sotto il livello *investment grade*;
- abbiamo esaminato sia il bilancio d'esercizio che il bilancio consolidato chiusi al 31 dicembre 2019, predisposti entrambi nel presupposto della continuità aziendale - in merito ai quali riferiamo quanto segue:

- il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2019 non presenta variazioni rispetto a quello al 31 dicembre 2018;
- così come riferito nelle Note Illustrative al Bilancio Consolidato, il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, della capogruppo e delle imprese consolidate, sono stati predisposti ai sensi degli artt. 2 e 3 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board, le interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), nonché i precedenti International Accounting Standards (IAS) e le precedenti interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore, omologati dalla Commissione Europea. Inoltre, si è tenuto conto dei provvedimenti emanati dalla Consob in attuazione del comma 3 dell'art. 9 del D. lgs. n. 38/2015 in materia di predisposizione degli schemi di bilancio;
- il bilancio consolidato e il bilancio separato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 sono stati inoltre redatti nel presupposto della continuità aziendale di ASPI in quanto il Consiglio di Amministrazione della Società ha ritenuto che vi fosse la ragionevole aspettativa che quest'ultima, nonché il Gruppo, potrà continuare la propria attività operativa di normale funzionamento in un futuro prevedibile, e comunque con un orizzonte temporale di almeno dodici mesi successivi al 31 dicembre 2019. In particolare, ai fini della valutazione del presupposto della continuità aziendale, sono stati esaminati i fattori di rischio e di incertezza e le relative azioni di mitigazione adottate dalla Società descritte analiticamente nella Relazione sulle gestione; ad esito delle valutazioni effettuate, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha ritenuto che, ancorché vi siano significativi elementi di incertezza e di rischio circa l'evoluzione delle attività della Società e del Gruppo, tali fattori siano superabili e, pertanto, ha ritenuto appropriato predisporre il bilancio consolidato e separato nella prospettiva della continuazione dell'attività. Più specificatamente la Società, confortata anche da specifici autorevoli pareri legali, ha provveduto ad analizzare il contesto in cui si trova ad operare, e ha identificato i fattori che possono far sorgere incertezze e dubbi significativi sulla capacità della società di continuare la propria operatività per un prevedibile futuro. All'esito di tale attività di ricognizione e apprezzamento dei rischi e incertezze cui la Società è esposta che implicitamente o esplicitamente ricomprendono numerosi indicatori di incertezza indicati dalla prassi ai fini delle verifiche relative al going concern ASPI ha provveduto a segnalare, per i fattori di rischio individuati, le circostanze interne ed esterne che qualificano la significatività e la portata di tali elementi di incertezza nel caso di specie, giungendo così a fornire un quadro per i fattori di rischio in essere e ha altresì individuato i relativi elementi mitiganti i fattori di rischio individuati, identificando anche misure ed azioni concrete in tal senso che hanno condotto a maturare il convincimento che tali rischi, pur continuando a rappresentare un fattore di incertezza significativa da segnalare in nota integrativa, siano superabili, e quindi che sussistano tutti i presupposti per la redazione del bilancio consolidato e di esercizio in continuità mantenendo tutti i criteri di valutazione di un'azienda in funzionamento;
- nelle note al bilancio sono indicate in modo esplicito, le argomentazioni a sostegno della volontà, comunque, di redigere il bilancio nel presupposto della continuità aziendale. Sono altresì indicate le iniziative che la Società ha assunto o sta assumendo per fronteggiare gli effetti di tali incertezze sulla continuità aziendale e sono illustrate le argomentazioni a sostegno della ragionevolezza di tali soluzioni. In particolare, nel bilancio sono presenti i capitoli della Relazione sulla Gestione intitolati "Eventi significativi in ambito regolatorio", "Eventi successivi al 31 dicembre 2019" e la nota n. 6 "Eventi e operazioni societarie" in cui gli Amministratori hanno riportato ampia informativa in merito agli eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2019, in relazione alle possibili implicazioni future anche in tema di continuità aziendale;
- in conclusione il Collegio ritiene che ASPI abbia adottato, nello sviluppo delle proprie analisi a riguardo della continuità aziendale ai fini della redazione del bilancio separato 2019 di ASPI, un'impostazione metodologica adeguata alla luce dello stato delle conoscenze, dei pareri acquisiti e di quanto nel complesso suggerito dalla prassi e dall'impianto normativo contabile. Tenuto conto che la valutazione effettuata dal Consiglio di Amministrazione sull'esistenza del presupposto della continuità aziendale comporta un giudizio, in un dato momento, sull'esito futuro di eventi o circostanze che sono per loro natura incerti e che pertanto, tale determinazione, pur formulata sulla scorta di una attenta ponderazione di tutte le informazioni allo stato disponibili, è suscettibile di essere contraddetta dall'evoluzione dei fatti ove non si verifichino gli eventi ad oggi ragionevolmente previsti ovvero emergano fatti o circostanze con loro incompatibili, oggi non noti o comunque non valutabili nella loro portata, il Collegio Sindacale terrà attentamente monitorata l'implementazione delle misure individuate dalla Società e, più in generale, la situazione finanziaria di ASPI e segnala che la ragionevole possibilità di raggiungere un accordo con il Governo e il MIT (che assicurerebbe un equilibrio

strutturale e di lungo periodo) permetterebbe ad Autostrade per l'Italia di stabilizzare la sua struttura finanziaria, grazie anche a un più agevole accesso al mercato del credito a sostegno del fabbisogno finanziario della Società che ragionevolmente potrà manifestarsi;

- la contabilità, come anticipato, è stata sottoposta ai controlli previsti dalla normativa da parte della società di revisione Deloitte & Touche, alla quale l'Assemblea degli Azionisti del 24 aprile 2012 ha conferito l'incarico di revisione legale dei conti per gli esercizi 2012 – 2020. Nel corso degli incontri periodici avuti con il Collegio la Società di Revisione non ha evidenziato rilievi a riguardo;
- non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio della Società e del bilancio consolidato, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data agli stessi, sulla loro generale conformità alla legge per quel che riguarda la loro formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione sulla gestione e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma quattro, c.c.
- abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo;
- con riferimento agli eventi significativi e non ricorrenti e segnatamente al crollo avvenuto in data 14 agosto 2018 di una sezione del Viadotto Polcevera sull'A10 Genova – Ventimiglia, gestita da Autostrade per l'Italia, la Società, nel convincimento di aver adempiuto ai propri obblighi concessori e nelle more degli esiti dei complessi e non brevi accertamenti delle cause del crollo, ha predisposto i prospetti contabili consolidati al 31 dicembre 2019 tenendo conto delle stime più aggiornate degli oneri direttamente collegati a detto crollo, impregiudicato ogni accertamento sulle responsabilità e ha provveduto ad accantonare in un apposito voce denominata "Altri fondi correnti per rischi ed oneri", un ammontare di 1.500 milioni di euro, corrispondenti alla migliore stima ad oggi degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e il MIT, da destinarsi secondo un'articolazione da definirsi di comune intesa con il Concedente; ciò in quanto risultano rispettati tutti i requisiti previsti dallo IAS 37, ed in particolare la presenza di una specifica obbligazione attuale implicita assunta dalla Società e comunicata alla controparte, derivante dall'evento del crollo del Ponte. Si evidenzia che alla data di approvazione del bilancio da parte del Consiglio di Amministrazione della Società non risultavano in essere ulteriori atti o impegni formali da parte della Società che, in applicazione degli IFRS, dovessero essere riflessi in specifiche voci del bilancio. Tenuto conto che la suddetta negoziazione è ancora in corso, allo stato non è possibile prevedere con precisione il contenuto dell'accordo definitivo che potrà essere raggiunto con il Governo. Tuttavia, pur in tale contesto di incertezza legato alla negoziazione in corso, allo stato, si è ritenuto che il suddetto ammontare di 1.500 milioni di euro rappresentasse la migliore stima degli oneri a carico di ASPI da accantonare nel rispetto di quanto stabilito dallo IAS 37 e dei principi contabili adottati;
- la Società di revisione ha rilasciato, in data 29 aprile 2020, le relazioni ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento UE n. 537/2014 nelle quali si attesta che: (i) il bilancio separato di Autostrade per l'Italia S.p.A. e il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2019 sono conformi agli International Financial Reporting Standards (IFRS), adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del d.lgs. n. 38 del 2005, sono redatti con chiarezza e rappresentano in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Società e del Gruppo; (ii) la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sono coerenti con il bilancio separato e il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2019 e sono redatte in conformità alle norme di legge. Le citate relazioni contengono un richiamo di informativa sulla continuità aziendale senza esprimere comunque rilievi in relazione a tale aspetto;
- Il Collegio fa presente che, come descritto nella Relazione sulla gestione, la Società non redige una propria Dichiarazione non finanziaria ai sensi dell'art. 6 del d.lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 in quanto ricompresa nella dichiarazione consolidata di carattere non finanziario resa da Atlantia, società controllante.

Alla luce di quanto sopra, a parere del Collegio nulla osta alla approvazione del bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2019, così come redatto dagli Amministratori e della proposta di copertura della perdita, così come formulata dal Consiglio di Amministrazione.

Roma, 29 aprile 2020

Per il Collegio Sindacale
Il Presidente
Giandomenico Genta

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.
Via della Camilluccia, 589/A
00135 Roma
Italia

Tel: +39 06 367491
Fax: +39 06 36749282
www.deloitte.it

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39 E DELL'ART. 10
DEL REGOLAMENTO (UE) N. 537/2014**

**Agli Azionisti della
Autostrade per l'Italia S.p.A.**

RELAZIONE SULLA REVISIONE CONTABILE DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia (il "Gruppo" o il "Gruppo ASPI"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società Autostrade per l'Italia S.p.A. (la "Società" o "ASPI") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Incertezze significative relative alla continuità aziendale

Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" incluso nella nota 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato" del bilancio consolidato e nella "Premessa" della relazione sulla gestione in merito a eventi e circostanze che indicano l'esistenza di talune incertezze significative che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale di Autostrade per l'Italia S.p.A.. In particolare, tali incertezze sono riferite dagli Amministratori alle controversie in essere tra la Società e il Concedente, all'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto "Milleproroghe", che ha modificato la disciplina in caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni autostradali e al conseguente declassamento del merito creditizio da parte delle principali agenzie di *rating* internazionali con possibili ripercussioni sul debito finanziario, oltre agli impatti sulla liquidità derivanti dalle restrizioni agli spostamenti dovute alla diffusione del virus Covid-19.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona
Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220.00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 – R.E.A. Milano n. 172039 | Partita IVA IT 03049560166
Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.
© Deloitte & Touche S.p.A.

Nei suddetti paragrafi, che includono anche dei rimandi alle note 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" e 10.9 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019", sono indicate le valutazioni effettuate dagli Amministratori di Autostrade per l'Italia S.p.A. e le azioni dagli stessi poste in essere in relazione agli eventi e alle circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione all'aspetto sopra richiamato.

Le nostre procedure di revisione hanno incluso tra l'altro, le seguenti:

- discussione con la Direzione sulle valutazioni effettuate dagli Amministratori, anche sulla base di pareri forniti da terzi incaricati dalla Società, relativamente alla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento, nonché analisi degli eventi e delle circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla suddetta capacità e le relative incertezze significative;
- esame, anche con il supporto di specialisti, dei pareri rilasciati dai consulenti legali incaricati dalla Società con riferimento alla valutazione della posizione della Società rispetto al quadro normativo e regolatorio;
- ottenimento e analisi della corrispondenza intercorsa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Governo circa le interlocuzioni negoziali in corso, ed esame delle valutazioni effettuate dagli Amministratori con riferimento ai riflessi contabili delle proposte formulate dalla Società in tale ambito;
- ottenimento della corrispondenza intercorsa con taluni istituti finanziari a seguito del *downgrade* del *rating* creditizio della Società ed esame delle valutazioni effettuate dagli Amministratori sulle possibili conseguenze di tale circostanza sul debito finanziario;
- ottenimento ed analisi dell'aggiornamento del piano di cassa di ASPI predisposto dalla Direzione e presentato al Consiglio di Amministrazione e della relativa verifica commissionata dalla Società a esperti indipendenti; analisi della ragionevolezza delle principali ipotesi e assunzioni alla base del suddetto piano di cassa, ivi inclusi l'ottenimento e l'esame della stima dei dati di traffico nel nuovo scenario insorto a seguito della diffusione del Covid-19 effettuata da un esperto di settore;
- discussione con la Direzione in merito alle azioni previste per coprire il fabbisogno di breve termine risultante dal piano di cassa di ASPI aggiornato, ivi incluso l'esame della lettera di supporto rilasciata dalla controllante Atlantia S.p.A. per la copertura, laddove necessario ed in via residuale, del fabbisogno finanziario;
- lettura dei verbali delle delibere degli organi societari e, ove non ancora disponibili dei resoconti resi al Consiglio di Amministrazione della Società e scambio di informazioni con il Collegio sindacale sugli aspetti rilevanti;
- analisi degli eventi occorsi successivamente alla data di riferimento del bilancio che possono fornire elementi informativi utili alla valutazione del presupposto della continuità aziendale;
- analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note al bilancio consolidato e nella relazione sulla gestione relativamente all'esistenza di talune incertezze significative relative alla continuità aziendale.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Oltre a quanto riportato nella sezione *Incertezze significative relative alla continuità aziendale*, abbiamo identificato gli aspetti di seguito descritti come aspetti chiave della revisione da comunicare nella presente relazione.

Valutazione del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali e del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 include un "fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", pari ad Euro 1.717 milioni, ed un "fondo per rinnovo infrastrutture autostradali" pari ad Euro 79 milioni. Tali fondi accolgono la stima del valore attuale degli oneri che le società concessionarie del Gruppo (le "Concessionarie") dovranno sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dagli accordi concessori (le "Convenzioni"), al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza delle infrastrutture autostradali ottenute in concessione.

Il fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali si è incrementato nel corso dell'esercizio per complessivi Euro 2,6 milioni, principalmente per l'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino sulla rete autostradale di ASPI, effettuato anche con il supporto di consulenti esterni incaricati e per l'effetto correlato alla diminuzione dei tassi di attualizzazione presi a riferimento al 31 dicembre 2019 rispetto all'esercizio precedente. Inoltre, la variazione di tale fondo recepisce i maggiori impegni assunti con il Concedente e riflette anche gli utilizzi per Euro 225 milioni correlati alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera.

ASPI ha inoltre proseguito nel corso del 2019 le attività di analisi dello stato di manutenzione delle principali opere in concessione, incaricando dei consulenti esterni, i cui esiti sono poi stati confrontati con quelli delle analisi condotte dalle strutture tecniche interne al gruppo di appartenenza.

Il processo estimativo dei suddetti fondi risulta articolato e complesso e si basa su diverse variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione degli interventi di ripristino, di sostituzione e di rinnovo delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per classe omogenea di intervento.

In considerazione di quanto sopra evidenziato, abbiamo ritenuto la valutazione di tali fondi un aspetto chiave della revisione del bilancio consolidato del Gruppo ASPI al 31 dicembre 2019.

Le note 3 e 7.14 del bilancio consolidato illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati dal Gruppo e la movimentazione dei suddetti fondi intervenuta nell'esercizio.

Procedure di revisione svolte

Nell'ambito delle nostre verifiche abbiamo, tra le altre, svolto le seguenti procedure:

- comprensione del processo utilizzato dalle Concessionarie ai fini della determinazione e dell'adeguamento dei fondi in oggetto;
- rilevazione dei principali controlli posti in essere dalle Concessionarie a presidio dell'area in esame;
- acquisizione ed analisi delle relazioni predisposte dai responsabili tecnici delle Concessionarie riguardanti la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione. In particolare, sono state esaminate le ipotesi alla base dei modelli di calcolo, dei costi di intervento e della previsione dei tempi medi di ripristino e di sostituzione;
- verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dalle Concessionarie per l'effettuazione delle stime;
- analisi della ragionevolezza dei tassi applicati dalle Concessionarie per l'attualizzazione dei fondi;
- verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione dei fondi;
- analisi delle risultanze dei consulenti esterni incaricati da ASPI sullo stato di manutenzione delle principali opere in concessione avvalendoci anche del supporto di esperti e verifica della coerenza tra tali risultanze e le assunzioni adottate dalla Direzione per la stima del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali;
- riesame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime con riferimento ad un campione di lavori completati da ASPI nel corso del 2019;
- analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note al bilancio consolidato e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

***Impairment* test dell'avviamento**

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 include un avviamento pari ad Euro 6.111 milioni riconducibile all'attività di gestione della concessione assegnata ad ASPI e considerata un'unica unità generatrice di flussi di cassa ("CGU").

In conformità a quanto richiesto dal principio contabile IAS 36, l'avviamento non è ammortizzato, ma sottoposto a verifica della tenuta del valore contabile ("test di *impairment*") con frequenza almeno annuale, mediante comparazione tra il valore recuperabile della CGU, determinato secondo la metodologia del "Valore d'Uso", e il relativo valore d'iscrizione, che include sia l'avviamento che le altre attività materiali e immateriali allocate alla stessa.

Per la determinazione del valore recuperabile, il Gruppo ha fatto riferimento ai flussi finanziari previsti nel piano pluriennale sviluppato da ASPI sulla base delle assunzioni e dei meccanismi regolatori previsti dalla convenzione sottoscritta con il Concedente (la "Convenzione Unica"). In particolare, le assunzioni includono le previsioni di traffico, gli investimenti da realizzare e le conseguenti tariffe attese in base alla vigente convenzione. In tale ambito la Direzione di ASPI, per tener conto delle riduzioni del traffico registrate conseguentemente alle misure contenitive della diffusione del Covid-19, ha elaborato il test e le analisi di sensitività al fine di stimare, per quanto possibile, i potenziali effetti della citata pandemia.

In considerazione della significatività del valore dell'avviamento iscritto nel bilancio consolidato del Gruppo ASPI e della complessità del relativo processo di valutazione, abbiamo considerato il test di *impairment* dell'avviamento un aspetto chiave per la revisione del bilancio consolidato del Gruppo ASPI al 31 dicembre 2019.

La nota 7.2 del bilancio consolidato fornisce l'informativa sul test di *impairment* e gli effetti delle analisi di sensitività derivanti da variazioni nelle variabili chiave utilizzate nello svolgimento del test di *impairment*.

Procedure di revisione svolte

Nell'ambito delle nostre verifiche abbiamo, tra le altre, svolto le seguenti procedure, anche avvalendoci del supporto di nostri esperti in tematiche valutative:

- analisi delle modalità adottate dal Gruppo per l'identificazione della CGU;
- rilevazione dei principali controlli posti in essere sul processo di effettuazione del test di *impairment*;
- analisi delle assunzioni utilizzate da ASPI per la predisposizione del Piano pluriennale 2020-2038, al fine di accertarne la ragionevolezza e la coerenza con la Convenzione Unica;
- analisi degli scostamenti tra i dati storici consuntivati ed i dati previsionali, al fine di valutare l'attendibilità del processo seguito da ASPI per la predisposizione del Piano pluriennale 2020-2038;
- analisi del test di *impairment* svolto dal Gruppo, con particolare riferimento a:

  i. valutazione tecnica della metodologia utilizzata dal Gruppo per la definizione del tasso di attualizzazione (WACC) utilizzato nel test;
  ii. verifica dell'accuratezza matematica del modello di calcolo utilizzato dal Gruppo per la determinazione del "Valore d'Uso";
  iii. verifica delle analisi di sensitività predisposte dal Gruppo, anche sulla base di ipotesi ritenute dalla Direzione di ASPI allo stato rappresentative dei possibili impatti derivanti dall'emergenza sanitaria in corso, ancorché ritenuti al momento non compiutamente valutabili;

- analisi dell'adeguatezza dell'informativa relativa al test di *impairment* e della sua conformità al principio contabile IAS 36.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;

- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio, ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;

- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Autostrade per l'Italia S.p.A. ci ha conferito in data 4 marzo 2015 l'incarico di revisione legale del bilancio consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2020.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo ASPI al 31 dicembre 2019, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, co. 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo ASPI al 31 dicembre 2019 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo ASPI al 31 dicembre 2019 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n.254

Come descritto nella relazione sulla gestione, gli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A. si sono avvalsi dell'esonero dalla predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi dell'art. 6, comma 2 del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n.254.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Francesco Legrottaglie
Socio

Roma, 29 aprile 2020

Deloitte & Touche S.p.A.
Via della Camilluccia, 589/A
00135 Roma
Italia

Tel: +39 06 367491
Fax: +39 06 36749282
www.deloitte.it

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39 E DELL'ART. 10
DEL REGOLAMENTO (UE) N. 537/2014**

**Agli Azionisti della
Autostrade per l'Italia S.p.A**

RELAZIONE SULLA REVISIONE CONTABILE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. (la "Società" o "ASPI"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Incertezze significative relative alla continuità aziendale

Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" incluso nella nota 2 "Forma e contenuto del bilancio" del bilancio d'esercizio e nella "Premessa" della relazione sulla gestione in merito a eventi e circostanze che indicano l'esistenza di talune incertezze significative che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale. In particolare, tali incertezze sono riferite dagli Amministratori alle controversie in essere tra la Società e il Concedente, all'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto "Milleproroghe", che ha modificato la disciplina in caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni autostradali e al conseguente declassamento del merito creditizio da parte delle principali agenzie di *rating* internazionali con possibili ripercussioni sul debito finanziario, oltre agli impatti sulla liquidità derivanti dalle restrizioni agli spostamenti dovute alla diffusione del virus Covid-19.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona
Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220.00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 – R.E.A. Milano n. 172039 | Partita IVA IT 03049560166
Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.
© Deloitte & Touche S.p.A.

Nei suddetti paragrafi, che includono anche dei rimandi alle note 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" e 9.7 "Eventi successivi al 31 dicembre 2019", sono indicate le valutazioni effettuate dagli Amministratori di Autostrade per l'Italia S.p.A. e le azioni dagli stessi poste in essere in relazione agli eventi e alle circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione all'aspetto sopra richiamato.

Le nostre procedure di revisione hanno incluso tra l'altro, le seguenti:

- discussione con la Direzione sulle valutazioni effettuate dagli Amministratori, anche sulla base di pareri forniti da terzi incaricati dalla Società, relativamente alla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento, nonché analisi degli eventi e delle circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla suddetta capacità e le relative incertezze significative;
- esame, anche con il supporto di specialisti, dei pareri rilasciati dai consulenti legali incaricati dalla Società con riferimento alla valutazione della posizione della Società rispetto al quadro normativo e regolatorio;
- ottenimento e analisi della corrispondenza intercorsa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Governo circa le interlocuzioni negoziali in corso, ed esame delle valutazioni effettuate dagli Amministratori con riferimento ai riflessi contabili delle proposte formulate dalla Società in tale ambito;
- ottenimento della corrispondenza intercorsa con taluni istituti finanziari a seguito del *downgrade* del *rating* creditizio della Società ed esame delle valutazioni effettuate dagli Amministratori sulle possibili conseguenze di tale circostanza sul debito finanziario;
- ottenimento ed analisi dell'aggiornamento del piano di cassa predisposto dalla Direzione e presentato al Consiglio di Amministrazione e della relativa verifica commissionata dalla Società a esperti indipendenti; analisi della ragionevolezza delle principali ipotesi e assunzioni alla base del suddetto piano di cassa, ivi inclusi l'ottenimento e l'esame della stima dei dati di traffico nel nuovo scenario insorto a seguito della diffusione del Covid-19 effettuata da un esperto di settore;
- discussione con la Direzione in merito alle azioni previste per coprire il fabbisogno di breve termine risultante dal piano di cassa aggiornato, ivi incluso l'esame della lettera di supporto rilasciata dalla controllante Atlantia S.p.A. per la copertura, laddove necessario ed in via residuale, del fabbisogno finanziario;
- lettura dei verbali delle delibere degli organi societari e, ove non ancora disponibili dei resoconti resi al Consiglio di Amministrazione della Società e scambio di informazioni con il Collegio sindacale sugli aspetti rilevanti;
- analisi degli eventi occorsi successivamente alla data di riferimento del bilancio di esercizio che possono fornire elementi informativi utili alla valutazione del presupposto della continuità aziendale;
- analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note al bilancio d'esercizio e nella relazione sulla gestione relativamente all'esistenza di talune incertezze significative relative alla continuità aziendale.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Oltre a quanto riportato nella sezione *Incertezze significative relative alla continuità aziendale*, abbiamo identificato gli aspetti di seguito descritti come aspetti chiave della revisione da comunicare nella presente relazione.

Valutazione del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019 include un "fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", pari ad Euro 1.540 milioni. Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che la Società dovrà sostenere per far fronte all' obbligazione contrattuale prevista nella convenzione sottoscritta con il Concedente (la "Convenzione Unica"), al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza delle infrastrutture autostradali ottenute in concessione.

Il fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali si è incrementato nel corso dell'esercizio per complessivi Euro 3 milioni, principalmente per l'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino sulla rete autostradale, effettuato anche con il supporto di consulenti esterni incaricati e per l'effetto correlato alla diminuzione dei tassi di attualizzazione presi a riferimento al 31 dicembre 2019 rispetto all'esercizio precedente. Inoltre, la variazione di tale fondo recepisce i maggiori impegni assunti con il Concedente e riflette anche gli utilizzi per Euro 225 milioni correlati alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera.

ASPI ha inoltre proseguito nel corso del 2019 le attività di analisi dello stato di manutenzione delle principali opere in concessione, incaricando dei consulenti esterni, i cui esiti sono poi stati confrontati con quelli delle analisi condotte dalle strutture tecniche interne al gruppo di appartenenza.

Il processo estimativo del suddetto fondo risulta articolato e complesso e si basa su diverse variabili e assunzioni che includono, tra le altre, ipotesi circa la programmazione degli interventi di ripristino, di sostituzione e di rinnovo delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per classe omogenea di intervento.

In considerazione di quanto sopra evidenziato, abbiamo ritenuto la valutazione di tale fondo un aspetto chiave della revisione del bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2019.

Le note 3 e 6.13 del bilancio d'esercizio illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati dalla Società e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.

Procedure di revisione svolte

Nell'ambito delle nostre verifiche abbiamo, tra le altre, svolto le seguenti procedure:

- comprensione del processo utilizzato dalle Società ai fini della determinazione e dell'adeguamento del fondo in oggetto;
- rilevazione dei principali controlli posti in essere dalla Società a presidio dell'area in esame;
- acquisizione ed analisi delle relazioni predisposte dai responsabili tecnici della Società riguardanti la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione. In particolare, sono state esaminate le ipotesi alla base dei modelli di calcolo, dei costi di intervento e della previsione dei tempi medi di ripristino e di sostituzione;
- verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dalla Società per l'effettuazione delle stime;

Deloitte.

- analisi della ragionevolezza dei tassi applicati dalla Società per l'attualizzazione del fondo;
- verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione del fondo;
- analisi delle risultanze dei consulenti esterni incaricati da ASPI sullo stato di manutenzione delle principali opere in concessione avvalendoci anche del supporto di esperti e verifica della coerenza tra tali risultanze e le assunzioni adottate dalla Direzione per la stima del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali;
- riesame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime con riferimento ad un campione di lavori completati da ASPI nel corso del 2019;
- analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note al bilancio d'esercizio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

***Impairment* test dell'avviamento**

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019 include un avviamento pari ad Euro 6.111 milioni riconducibile all'attività di gestione della concessione assegnata alla Società e considerata un'unica unità generatrice di flussi di cassa ("CGU").

In conformità a quanto richiesto dal principio contabile IAS 36, l'avviamento non è ammortizzato, ma sottoposto a verifica della tenuta del valore contabile ("test di impairment") con frequenza almeno annuale, mediante comparazione tra il valore recuperabile della CGU, determinato secondo la metodologia del "Valore d'Uso", e il relativo valore d'iscrizione, che include sia l'avviamento che le altre attività materiali e immateriali allocate alla stessa.

Per la determinazione del valore recuperabile, la Società ha fatto riferimento ai flussi finanziari previsti nel piano pluriennale sviluppato sulla base delle assunzioni e dei meccanismi regolatori previsti dalla convenzione sottoscritta con il Concedente (la "Convenzione Unica"). In particolare, le assunzioni includono le previsioni di traffico, gli investimenti da realizzare e le conseguenti tariffe attese in base alla vigente convenzione. In tale ambito la Direzione, per di tener conto delle riduzioni del traffico registrate conseguentemente alle misure contenitive della diffusione del Covid-19, ha elaborato il test e le analisi di sensitività al fine di stimare, per quanto possibile, i potenziali effetti della citata pandemia.

In considerazione della significatività del valore dell'avviamento iscritto nel bilancio d'esercizio della Società e della complessità del relativo processo di valutazione, abbiamo considerato il test di impairment un aspetto chiave per la revisione del bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2019.

La nota 6.2 del bilancio d'esercizio fornisce l'informativa sul test di impairment e gli effetti delle analisi di sensitività derivanti da variazioni nelle variabili chiave utilizzate nello svolgimento del test di impairment.

Procedure di revisione svolte

Nell'ambito delle nostre verifiche abbiamo, tra le altre, svolto le seguenti procedure, anche avvalendoci del supporto di nostri esperti in tematiche valutative:

- rilevazione dei principali controlli posti in essere dalla Società sul processo di effettuazione del test di impairment;
- analisi delle assunzioni utilizzate dalla Società per la predisposizione del Piano pluriennale 2020-2038, al fine di accertarne la ragionevolezza e la coerenza con la Convenzione Unica;
- analisi degli scostamenti tra i dati storici consuntivati ed i dati previsionali, al fine di valutare l'attendibilità del processo seguito dalla Società per la predisposizione del Piano pluriennale 2020-2038;
- analisi del test di impairment svolto dalla Società, con particolare riferimento a:

  i. valutazione tecnica della metodologia utilizzata dalla Società per la definizione del tasso di attualizzazione (WACC) utilizzato nel test;
  ii. verifica dell'accuratezza matematica del modello di calcolo utilizzato dalla Società per la determinazione del "Valore d'Uso";
  iii. verifica delle analisi di sensitività predisposte dalla Società, anche sulla base di ipotesi ritenute dalla Direzione allo stato rappresentative dei possibili impatti derivanti dall'emergenza sanitaria in corso, ancorché ritenuti al momento non compiutamente valutabili;

- analisi dell'adeguatezza dell'informativa relativa al test di impairment e della sua conformità al principio contabile IAS 36.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;

- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio, ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Autostrade per l'Italia S.p.A. ci ha conferito in data 24 aprile 2012 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2012 al 31 dicembre 2020.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2019, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, co. 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2019 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2019 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Francesco Legrottaglie
Socio

Roma, 29 aprile 2020

DATI ESSENZIALI DI BILANCIO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE, COLLEGATE E A CONTROLLO CONGIUNTO AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMI 3 E 4 DEL CODICE CIVILE

DATI ESSENZIALI DI BILANCIO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE, COLLEGATE E A CONTROLLO CONGIUNTO AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMI 3 E 4 DEL CODICE CIVILE

I dati presentati di seguito sono estratti dagli ultimi bilanci di esercizio approvati dagli organi societari delle rispettive società. La data di chiusura dell'esercizio di tali imprese è il 31 dicembre di ogni anno, ove non diversamente indicato.
Si precisa che la società Autostrade Meridionali predispone il bilancio in base ai principi contabili internazionali, mentre le altre società predispongono il bilancio in base ai principi contabili locali, vigenti nel Paese di riferimento.

Società controllate

Società Autostrada Tirrenica p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2019	31/12/2018
Immobilizzazioni		351.981	356.486
di cui partecipazioni immobilizzate		52	52
Attivo circolante		18.167	12.530
Altre attività		135	123
Totale attivo		**370.283**	**369.139**
Patrimonio netto		80.334	81.298
di cui capitale sociale		24.461	24.461
Fondi per rischi ed oneri e TFR		8.703	8.705
Debiti		272.507	268.767
Altre passività		8.739	10.369
Totale patrimonio netto e passivo		**370.283**	**369.139**

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2019	2018
Valore della produzione		41.163	42.068
Costi della produzione		-28.334	-28.570
Risultato operativo		12.829	13.498
Risultato d'esercizio		**-966**	**-254**

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2019	31/12/2018
Immobilizzazioni		241.422	249.794
di cui partecipazioni immobilizzate		2	2
Attivo circolante		30.326	26.433
Altre attività		295	290
Totale attivo		**272.043**	**276.517**
Patrimonio netto		202.228	197.241
di cui capitale sociale		108.077	108.077
Fondi per rischi ed oneri e TFR		30.820	33.946
Debiti		38.393	44.699
Altre passività		602	631
Totale patrimonio netto e passivo		**272.043**	**276.517**

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2019	2018
Valore della produzione		74.051	74.050
Costi della produzione		-58.149	-56.098
Risultato operativo		15.902	17.952
Risultato d'esercizio		**12947**	**11.312**

Autostrade Meridionali S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2019	31/12/2018
Attività non correnti		11.554	12.039
Attività correnti		477.466	460.570
Totale attivo		**489.020**	**472.609**
Patrimonio netto		177.134	167.035
di cui capitale sociale		9.056	9.056
Passività non correnti		14.480	15.647
Passività correnti		297.406	289.927
Totale patrimonio netto e passivo		**489.020**	**472.609**

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2019	2018
Ricavi operativi		93.397	93.213
Costi operativi		-62.554	-56.096
Risultato operativo		30.843	37.117
Risultato d'esercizio		**16620**	**21.353**

Autostrade Tech S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2019	31/12/2018
Immobilizzazioni		6.534	5.127
di cui partecipazioni immobilizzate		31	29
Attivo circolante		80.285	76.695
Altre attività		324	291
Totale attivo		**87.143**	**82.113**
Patrimonio netto		55.183	51.962
di cui capitale sociale		1.120	1.120
Fondi per rischi ed oneri e TFR		1.715	1.396
Debiti		29.947	28.512
Altre passività		298	243
Totale patrimonio netto e passivo		**87.143**	**82.113**

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2019	2018
Valore della produzione		95.387	67.148
Costi della produzione		-87.149	-60.113
Risultato operativo		8.238	7.035
Risultato d'esercizio		**6.687**	**4.640**

Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2018	31/12/2017
Immobilizzazioni		232.299	233.733
di cui partecipazioni immobilizzate		165.752	165.752
Attivo circolante		228.957	232.791
Altre attività		669	660
Totale attivo		**461.925**	**467.184**
Patrimonio netto		232.108	232.499
di cui capitale sociale		198.749	198.749
Fondi per rischi ed oneri e TFR		110.193	95.772
Debiti		119.447	138.730
Altre passività		177	183
Totale patrimonio netto e passivo		**461.925**	**467.184**

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2018	2017
Valore della produzione		69.536	69.434
Costi della produzione		-53.341	-52.102
Risultato operativo		16.195	17.332
Risultato d'esercizio		**11.438**	**12.451**

Ad Moving S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2018	31/12/2017
Immobilizzazioni		929	1.047
di cui partecipazioni immobilizzate		-	-
Attivo circolante		5.909	6.131
Altre attività		16	14
Totale attivo		**6.854**	**7.192**
Patrimonio netto		1.020	971
di cui capitale sociale		1.000	1.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		163	157
Debiti		5.661	6.047
Altre passività		10	17
Totale patrimonio netto e passivo		**6.854**	**7.192**

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2018	2017
Valore della produzione		7.145	7.260
Costi della produzione		-7.072	-7.197
Risultato operativo		73	63
Risultato d'esercizio		**49**	**34**

EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2019	31/12/2018
Immobilizzazioni		381	394
di cui partecipazioni immobilizzate		-	-
Attivo circolante		19.523	11.942
Altre attività		182	181
Totale attivo		**20.086**	**12.517**
Patrimonio netto		1.626	1.706
di cui capitale sociale		500	500
Fondi per rischi ed oneri e TFR		3.532	3.984
Debiti		14.489	6.383
Altre passività		439	444
Totale patrimonio netto e passivo		**20.086**	**12.517**

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2019	2018
Valore della produzione		29.000	28.808
Costi della produzione		-27.552	27.226
Risultato operativo		1.447	1.583
Risultato d'esercizio		**1.026**	**1.106**

Giove Clear S.r.l.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2018	31/12/2017
Immobilizzazioni		239	267
di cui partecipazioni immobilizzate		-	-
Attivo circolante		5.598	4.998
Altre attività		24	19
Totale attivo		**5.861**	**5.284**
Patrimonio netto		2.113	1.942
di cui capitale sociale		10	10
Fondi per rischi ed oneri e TFR		1.441	1.294
Debiti		2.052	1.822
Altre passività		255	226
Totale patrimonio netto e passivo		**5.861**	**5.284**

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2018	2017
Valore della produzione		13.586	12.271
Costi della produzione		-12.973	-11.681
Risultato operativo		613	590
Risultato d'esercizio		**325**	**306**

Tech solutions Integrators S.A.S.

Migliaia di Euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2018	31/12/2017
Capitale sottoscritto non versato		-	-
Attivo immobilizzato		-	-
di cui partecipazioni immobilizzate		-	-
Attivo circolante		19	2.968
Totale attivo		**19**	**2.968**
Patrimonio netto		- 16.182	-16.058
di cui capitale sociale		2.000	2.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		118	50
Debiti		16.083	18.976
Totale patrimonio netto e passivo		**19**	**2.968**

Migliaia di Euro	DATI ECONOMICI	2018	2017
Ricavi operativi		600	698
Costi operativi		-709	-698
Risultato operativo		-109	-
Risultato d'esercizio		**- 82**	**-5.381**

Società collegate

Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2018	31/12/2017
Immobilizzazioni		221.643	221.643
di cui partecipazioni immobilizzate		221.643	221.643
Attivo circolante		10.531	11.175
Altre attività		14	14
Totale attivo		**232.188**	**232.832**
Patrimonio netto		231.994	232.631
di cui capitale sociale		220.345	220.345
Fondi per rischi ed oneri e TFR		19	24
Debiti		175	177
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		**232.188**	**232.832**

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2018	2017
Valore della produzione		128	118
Costi della produzione		-766	-770
Risultato operativo		-638	-652
Risultato d'esercizio		**-637**	**-668**

Pavimental S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2019	31/12/2018
Immobilizzazioni		72.849	85.325
di cui partecipazioni immobilizzate		5.388	5.392
Attivo circolante		351.271	257.270
Altre attività		4.314	4.523
Totale attivo		**428.434**	**347.118**
Patrimonio netto		14.981	15.011
di cui capitale sociale		10.116	10.116
Fondi per rischi ed oneri e TFR		11.402	12.608
Debiti		401.927	319.385
Altre passività		124	114
Totale patrimonio netto e passivo		**428.434**	**347.118**

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2019	2018
Valore della produzione		410.618	297.978
Costi della produzione		-409.333	-318.361
Risultato operativo		1.285	-20.383
Risultato d'esercizio		**31**	**-16.205**

Pedemontana Veneta S.p.A. (in liquidazione)

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2018	31/12/2017
Immobilizzazioni		-	-
di cui partecipazioni immobilizzate		-	-
Attivo circolante		9.520	9.312
Altre attività		-	-
Totale attivo		**9.520**	**9.312**
Patrimonio netto		5.702	5.609
di cui capitale sociale		6.000	6.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		103	103
Debiti		3.715	3.600
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		**9.520**	**9.312**

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2018	2017
Valore della produzione		192	-
Costi della produzione		-86	-88
Risultato operativo		106	-88
Risultato d'esercizio		**93**	**-114**

Spea Engineering S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2018	31/12/2017
Immobilizzazioni		7.942	7.689
di cui partecipazioni immobilizzate		882	168
Attivo circolante		181.659	182.410
Altre attività		1.376	1.088
Totale attivo		**190.977**	**191.187**
Patrimonio netto		78.211	88.349
di cui capitale sociale		6.966	6.966
Fondi per rischi ed oneri e TFR		21.643	20.380
Debiti		91.123	82.458
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		**190.977**	**191.187**

(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2018	2017
Valore della produzione		111.600	112.943
Costi della produzione		-115.681	-102.511
Risultato operativo		-4.081	10.432
Risultato d'esercizio		**-3.388**	**6.870**

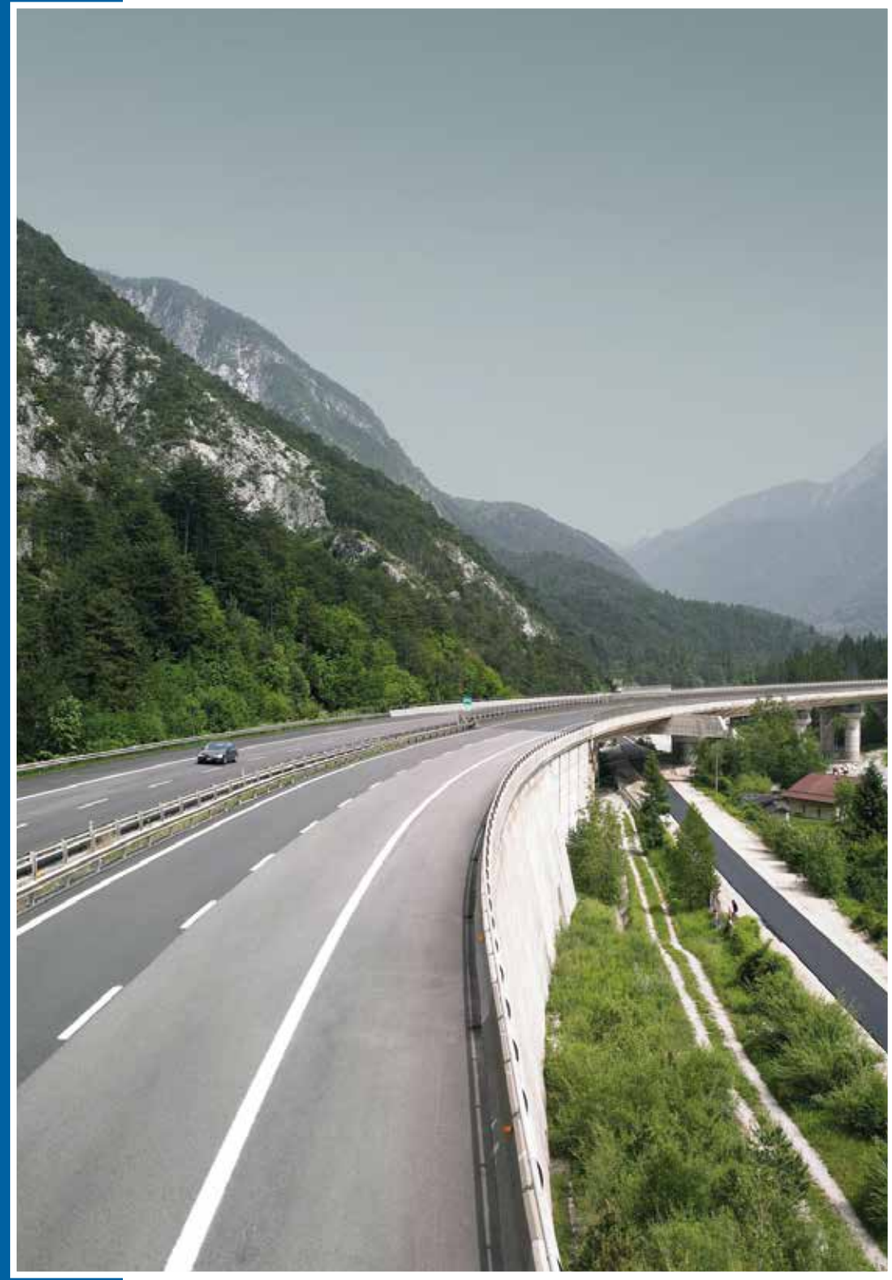
Bologna & Fiera Parking S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2018	31/12/2017
Immobilizzazioni		42.312	44.211
di cui partecipazioni immobilizzate		-	-
Attivo circolante		6.318	16.311
Altre attività		5	240
Totale attivo		**48.635**	**60.762**
Patrimonio netto		6.830	-521
di cui capitale sociale		2.715	2.715
Fondi per rischi ed oneri e TFR		253	2.034
Debiti		38.227	52.478
Altre passività		3.325	6.771
Totale patrimonio netto e passivo		**48.635**	**60.762**

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2018	2017
Valore della produzione		2.986	1.931
Costi della produzione		-2.762	-2.390
Risultato operativo		224	-459
Risultato d'esercizio		**6.000**	**-1.800**

07

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA



L'Assemblea Ordinaria dei Soci di Autostrade per l'Italia S.p.A., riunitasi in Roma, via Alberto Bergamini, 50 il giorno 29 maggio 2020, in unica convocazione, per deliberare sul seguente

Ordine del Giorno

1) Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019. Relazione del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione legale. Proposta in merito al risultato di esercizio. Presentazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019. Deliberazioni inerenti e conseguenti.
2) Determinazione del compenso per il Presidente e i componenti del Comitato Controllo e Rischi. Deliberazioni inerenti e conseguenti.
3) Conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti relativo agli esercizi 2021-2029. Deliberazioni inerenti e conseguenti.

Sul punto 1) dell'ordine del giorno ha deliberato:
- di approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019, dal quale risulta una perdita di esercizio di Euro 291.332.648,18;
- di coprire detta perdita d'esercizio, pari a Euro 291.332.648,18, mediante utilizzo della riserva utili portati a nuovo di importo complessivo pari a Euro 858.028.020,27.

Sul punto 2) dell'ordine del giorno ha deliberato:
- di determinare il compenso per i componenti del Comitato Controllo e Rischi in Euro 40.000 per il Presidente ed in Euro 30.000 ciascuno per gli altri componenti.

Sul punto 3) dell'ordine del giorno ha deliberato:
- di approvare la proposta del Collegio Sindacale relativa al conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti per gli esercizi 2021 - 2029 alla KPMG S.p.A. secondo i termini e le modalità proposti dal Collegio Sindacale subordinatamente a conforme delibera dell'Assemblea degli Azionisti di Atlantia S.p.A.

Informazioni legali e contatti

Sede Legale e Direzione Generale
Via Alberto Bergamini, 50
00159 Roma
Tel. +39 06 4363 1
e-mail: info@autostrade.it
www.autostrade.it

Informazioni legali
Autostrade per l'Italia S.p.A.
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.
Capitale sociale: 622.027.000 euro (interamente versato)
Codice fiscale, partita IVA e iscrizione al registro delle imprese di Roma n. 07516911000
Iscrizione al REA n. 1037417

Rapporti con i Media
e-mail: ufficiostampa@autostrade.it

Investor Relations
e-mail: investor.relations@autostrade.it

autostrade per l'italia