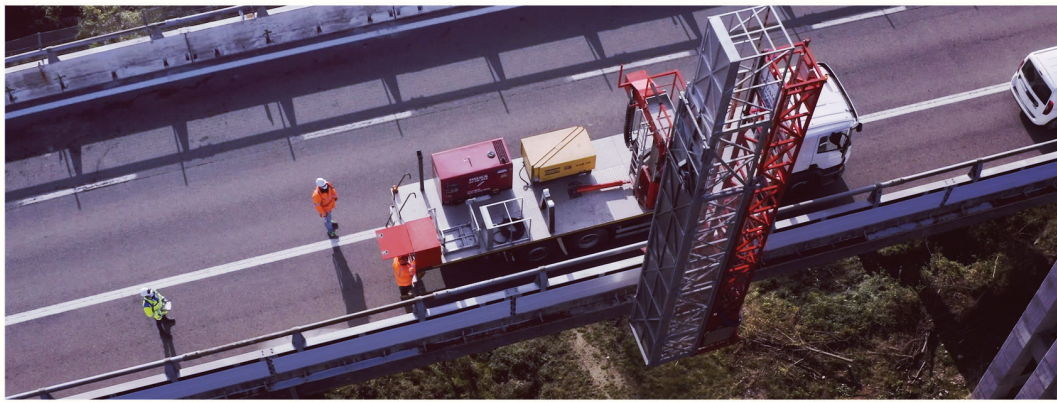
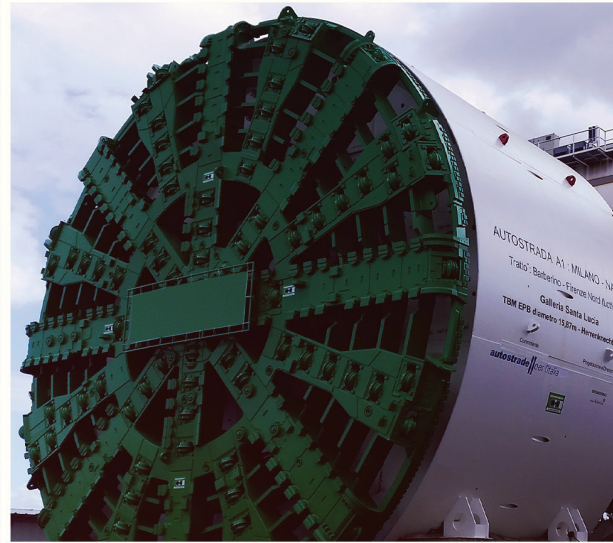


RELAZIONE ANNUALE —2020—

autostrade // per l'italia



INDICE

1. Introduzione	4
1.1 Lettera del Presidente e dell'Amministratore Delegato	7
1.2 Piano Industriale 2020 2024 : la trasformazione della Società in operatore integrato di mobilità	11
1.3 Principali dati economico-finanziari consolidati.....	22
1.4 Organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia	23
1.5 Le concessionarie autostradali del Gruppo.....	24
1.6 Organi sociali.....	25
2. Relazione sulla gestione	26
Premessa	29
2.1 Indicatori Alternativi di Performance	33
2.2 Andamento economico-finanziario del Gruppo.....	35
2.3 Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia S.p.A.	51
2.4 Dati operativi delle società del Gruppo	68
2.5 Andamento gestionale del Gruppo	70
2.6 Innovazione ricerca e sviluppo	88
2.7 Risorse Umane	90
2.8 Corporate Governance e Assetti Societari.....	98
2.9 Sostenibilità	118
2.10 Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia	122
2.11 Rapporti con parti correlate	126
2.12 Eventi significativi in ambito regolatorio	127
2.13 Altre informazioni.....	140
2.14 Eventi successivi al 31 dicembre 2020	141
2.15 Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio e incertezza	142
2.16 Proposta di copertura della perdita di esercizio all'Assemblea di Autostrade per l'Italia S.p.A.	143
2.17 Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali	144
3. Bilancio consolidato al 31 dicembre 2020.....	154
4. Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020	268
5. Relazioni	396
6. Dati essenziali di bilancio delle Società controllate, collegate e a controllo congiunto ai sensi dell'art. 2429, commi 3 e 4 del Codice civile.....	432

The image features a large, light blue, semi-transparent background graphic consisting of the numbers '01'. The '0' is a large circle, and the '1' is a tall vertical bar with a small horizontal top bar. To the left of the '0' is a small, solid light blue square. Overlaid on the '0' is the word 'INTRODUZIONE' in a bold, dark blue, sans-serif font.

INTRODUZIONE



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

1.1 Lettera del Presidente e dell'Amministratore Delegato



Giuliano Mari
Presidente



Roberto Tomasi
Amministratore Delegato

Signori Azionisti,

il 2020 è stato un anno complesso e di grande importanza per la nostra Società. La diffusione della pandemia nel Paese ha generato uno shock al sistema produttivo ed economico, che si è riverberato fortemente anche nel settore autostradale. Sulla nostra rete si sono registrate diminuzioni di traffico straordinarie e rilevanti, con punte fino all'80% e con una riduzione media sull'intero anno di circa il 30%. Al tempo stesso, come sistema Paese e come Società abbiamo progressivamente imparato a convivere e a fronteggiare gli effetti del virus. I nostri servizi all'utenza e la gestione della rete sono sempre rimasti attivi, abbiamo adottato in modo stabile ed efficiente lo *smart-working*, siamo riusciti a riaprire in tempi record i principali cantieri presenti sulla rete, adottando nuovi protocolli di sicurezza condivisi con le forze sindacali. Abbiamo reagito e stiamo continuando a reagire, grazie agli sforzi e ai sacrifici di tutti i nostri oltre 7.600 lavoratori.

Più in generale Autostrade per l'Italia si trova oggi a operare in un contesto in forte evoluzione, caratterizzato da:

- La necessità di un rinnovamento radicale del tessuto infrastrutturale del Paese, alla luce di: (i) investimenti infrastrutturali minori in Italia rispetto alla media europea (0,2% PIL vs. 0,4%); (ii) crescente fragilità del territorio italiano (circa 7.000 comuni in aree a rischio frane/disesto idrogeologico); ed (iii) età media rete ASPI di circa 50 anni;
- La crescente disponibilità di infrastrutture digitali, con 550 mld EUR di investimenti in smart road stimati al 2025 nel mondo e 30% della rete autostradale "connessa" al 2030 (attraverso sensori e tecnologie 5G);
- Un cambiamento di paradigma nel trasporto su tutti i fronti (accelerato dalle implicazioni della crisi Covid-19) con: (i) nuove abitudini di mobilità per effetto dello *smart-working*; (ii) aumento dei veicoli condivisi ed elettrificazione del parco circolante (10% del totale entro il 2030); (iii) traffico merci condizionato dalla penetrazione dell'e-commerce e dall'introduzione di veicoli autonomi.

La Società si è impegnata in un percorso di profondo rinnovamento volto a dotare il paese di un operatore infrastrutturale e di mobilità di eccellenza, in grado di garantire le migliori prestazioni di sicurezza (degli utenti e dei lavoratori) e qualità (del servizio), adottare l'innovazione tecnologica come denominatore comune di ogni scelta industriale e guidare la transizione del trasporto verso il paradigma irrinunciabile della sostenibilità.

La nuova Autostrade per l'Italia si plasma sulla visione di un campione nazionale pienamente integrato sul ciclo di vita delle infrastrutture di mobilità, radicalmente trasformato a livello di competenze e modo di lavorare – grazie a una piena digitalizzazione del modello operativo – e, proprio in virtù di questo, si è attrezzata per realizzare con successo un piano di manutenzioni e investimenti che consegnerà al paese una rete completamente ammodernata oltre a presentarsi, nella nuova visione, come un gestore della mobilità integrata e sostenibile anche al di fuori dell'infrastruttura in concessione.

L'anno appena trascorso è stato decisivo per programmare il futuro della Società. Non ci siamo limitati ad affrontare le tante difficoltà gestionali, operative e di contesto, ma abbiamo iniziato ad attuare concretamente le linee guida del nuovo piano industriale, che nei prossimi quattro anni trasformerà la nostra concessionaria autostradale in un operatore integrato di mobilità di livello europeo. Attraverso un continuo e rigoroso confronto con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (già Ministero delle Infrastrutture -MIT- e nel seguito MIMS) e con i principali centri universitari italiani, abbiamo inoltre completamente ridefinito gli standard di controllo e manutenzione delle principali componenti della rete, a partire da ponti, viadotti, gallerie. Tali metodologie sono state considerate e ulteriormente perfezionate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che le ha incluse nell'ambito della nuova normativa di tutto il comparto. Le attività di sorveglianza della rete in gestione, come era stato deliberato a inizio anno, sono state strutturalmente affidate alle più qualificate società di ingegneria di livello internazionale, i cui report integrali vengono trasmessi costantemente al MIMS.

Il piano industriale concentra risorse rilevanti anche sul fronte dell'ammodernamento e dell'ampliamento della rete: nel Piano Economico Finanziario inviato al Concedente, e del quale si attende ancora la formalizzazione, sono previsti 14,5 miliardi di euro di investimenti e 7 miliardi di manutenzioni al 2038, oltre a 3,4 miliardi di euro come importo compensativo a seguito della tragedia del Ponte Morandi, da destinare alla comunità genovese, a riduzioni tariffarie e a opere aggiuntive. Pur in assenza dell'approvazione del PEF, è stata data in ogni caso una forte spinta alle attività manutentive, che ci ha portato ad investire nel solo 2020 oltre 680 milioni di euro per la cura della rete oltre a dare corso ad importanti investimenti già previsti dal piano.

La nuova Autostrade per l'Italia è stata disegnata anche attraverso la nascita o la ridefinizione della mission di nuove società controllate: l'Ingegneria e la progettazione saranno il principale focus di Tecne, che ha già avviato la propria operatività e ha iniziato a dare un contributo decisivo al piano di investimenti e manutenzione del Gruppo. Per aumentare le sinergie su questo fronte, abbiamo acquisito il controllo di Pavimental, la cui mission sarà sempre più focalizzata sulla realizzazione di infrastrutture complesse tramite materiali e tecniche sostenibili. Particolare attenzione è stata riservata al mondo della sostenibilità e della rivoluzione digitale a partire da Autostrade Tech, spin-off tecnologico del Gruppo, la quale ha già dato vita al sistema Argo, una delle più avanzate piattaforme di monitoraggio digitale delle infrastrutture che, dopo essere entrata in funzione sulla nostra rete, sarà messa a disposizione del mercato italiano e internazionale. I servizi digitali legati alla

mobilità saranno il *core business* di Autostrade Tech, che offrirà soluzioni e tecnologie ai principali *player* del mondo infrastrutturale o alle amministrazioni pubbliche che si trovano di fronte alla sfida di gestire le nuove esigenze di mobilità sostenibile. Infine Free To Xperience ci consentirà di cambiare radicalmente l'esperienza di viaggio in automobile, offrendo ai nostri milioni di clienti servizi a valore aggiunto come la ricarica dell'auto elettrica e previsioni di viaggio sempre aggiornate con una tariffa dinamica basata sui tempi di percorrenza in caso di cantieri.

Attraverso investimenti già programmati sulla trasformazione digitale e sulla sostenibilità, abbiamo dunque posto le basi per una innovazione radicale delle infrastrutture autostradali, che saranno sempre più interconnesse e *smart*, con lo scopo di aumentare la sicurezza, i servizi e il comfort del viaggio, mettendo sempre l'automobilista al primo posto del nostro operato.

Per conseguire questi obiettivi, è stato avviato anche uno dei più rilevanti piani di assunzione del Paese, che ci porterà a creare nei prossimi 4 anni circa 2.900 nuovi posti di lavoro nei settori STEM (*Science, Technology, Engineering, Mathematics*). La promozione del talento e del valore umano sono considerati gli elementi centrali per consentire il successo del Piano. In questo senso, riteniamo fondamentali le collaborazioni che abbiamo avviato con i più importanti Politecnici e centri di ricerca universitari italiani, sia sul fronte della formazione di nuove professionalità, sia su quello dell'elaborazione di nuovi standard tecnici e della ricerca applicata ai nuovi orizzonti della mobilità integrata. Proprio per dare continuità a questa prospettiva, all'interno del Gruppo abbiamo dato vita a un Comitato per la ricerca e la sostenibilità delle infrastrutture, il cui compito sarà quello di promuovere e stimolare innovazioni e *best practice* tecniche e manageriali nelle nostre attività strategiche, lavorando attraverso un'ottica di *open innovation*.

Gli effetti del nuovo Piano, la squadra manageriale completamente rinnovata, la capacità di creare valore investendo su innovazione digitale, ricerca e sostenibilità, stanno diventando sempre più concreti e visibili anche nell'opinione pubblica e sui mercati di riferimento. Lo dimostra anche la risposta fortemente positiva ottenuta dalle due recenti emissioni obbligazionarie, che hanno chiaramente confermato la fiducia nei confronti della Società e del suo piano di sviluppo. Abbiamo ancora un lungo percorso da affrontare e parecchie difficoltà da superare, ma siamo consapevoli di aver posto le basi valoriali, organizzative e strategiche per raggiungere gli obiettivi sfidanti che ci siamo dati, lavorando a servizio del Paese, degli Azionisti e di tutti i nostri Stakeholder.

Giuliano Mari
Presidente

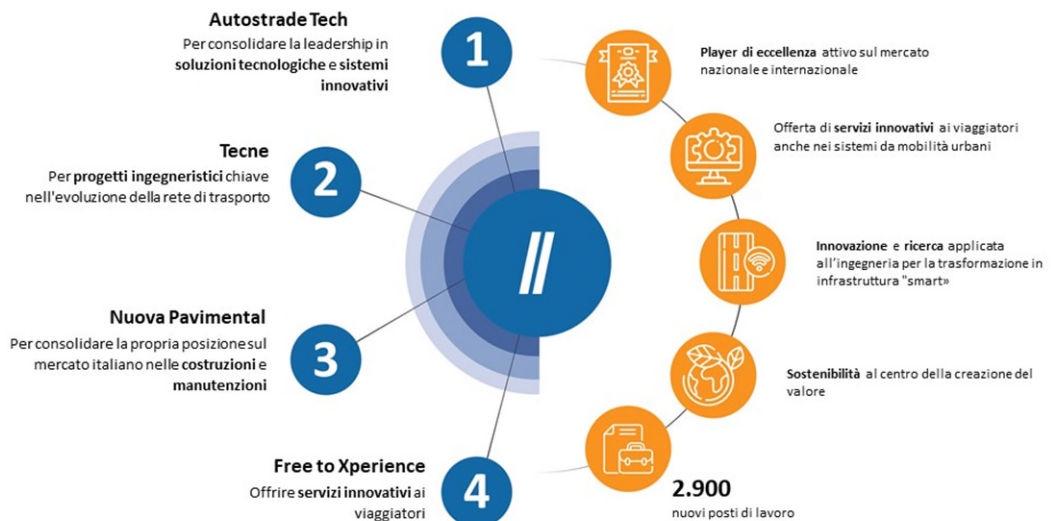
Roberto Tomasi
Amministratore Delegato

I 7 Pilastri del Piano di Trasformazione



Il Piano Industriale di Autostrade per l'Italia

LA NUOVA ASPi
NASCE UN LEADER NAZIONALE NELLA GESTIONE INTEGRATA DEL CICLO DI VITA DELLE INFRASTRUTTURE



I NUMERI
In miliardi di euro entro il 2038



Investimenti

14,5

9,4
In nuove opere



Manutenzione

7

1.2 Piano Industriale 2020 2024 : la trasformazione della Società in operatore integrato di mobilità

Il Piano Strategico di Trasformazione di Autostrade per l'Italia contiene le linee guida industriali, di servizio e valoriali lungo le quali la Società intende muoversi in futuro.

Il Piano comporta una trasformazione profonda di Autostrade per l'Italia attraverso la promozione di valori fondanti come la competenza, l'integrità, la trasparenza, qualificando fortemente gli standard e le attività della concessionaria autostradale e aprendo nuovi spazi di business sul fronte dell'ingegneria, dell'innovazione e dei sistemi di mobilità urbani.

Il Piano è caratterizzato dai seguenti elementi:

- gestione integrata del ciclo di vita delle infrastrutture attraverso una logica industriale basata su ricerca, ingegneria, costruzioni, esercizio e manutenzione delle opere;
- nuovo assetto organizzativo che vede la trasformazione o la nascita di nuove società controllate (Tecne, Free To Xperience, nuova Pavimental e, nuova AutostradeTech) per presidiare i piani strategici di sviluppo;
- rilevanti investimenti sul fronte della sostenibilità (installazione di stazioni di ricarica ad alto voltaggio per la mobilità elettrica e aumento della produzione di energie rinnovabili) e dell'innovazione tecnologica, per fornire servizi digitali ai viaggiatori e aumentare la sicurezza e il comfort del viaggio.
- piani di assunzioni tra i più rilevanti del Paese che, nel giro dei prossimi 3 anni, porterà all'ingresso di oltre 2.900 ingegneri, tecnici, ricercatori.

Il Piano già nel 2020 ha prodotto un rilevante *turnaround* sul fronte delle attività di sorveglianza e monitoraggio della rete, affidate stabilmente a un consorzio di società indipendenti di livello internazionale, individuate tramite una gara europea.

Nel corso del 2020, sono state effettuate 19.000 ispezioni su ponti, viadotti, cavalcavia, gallerie ed è stata lanciata "Argo", una piattaforma di monitoraggio unica a livello europeo, basata su strumenti di Intelligenza Artificiale. Sono inoltre state realizzate attività di manutenzione per circa 680 milioni di euro, oltre il doppio rispetto alla media del 2017-2019. E' stata inoltre fortemente rinnovata la squadra manageriale della Società, introducendo competenze di rilievo internazionale in più aree.

Il Piano Industriale prevede la realizzazione di complessivi 14,5 miliardi di euro di investimenti (13,2 miliardi di euro inclusi nel Piano Economico Finanziario e 1,3 miliardi di euro aggiuntivi) oltre a 7 miliardi di manutenzioni entro il 2038 (data di termine della concessione), con un radicale ammodernamento delle infrastrutture, consentendo di prolungare al 2080 la condizione ottimale della rete e la creazione di circa 10.000 nuovi posti di lavoro in Italia. Per dare stabilità e continuità a tale Piano, è necessaria e attesa l'approvazione formale e definitiva del nuovo Piano Economico Finanziario e degli accordi raggiunti con l'Esecutivo, fortemente improntati a garantire la migliore gestione delle infrastrutture.

Piano di delivery da 21,5 miliardi di euro al 2038

14,5 miliardi di euro di investimenti

7 miliardi di euro di manutenzioni



	Investimenti Mld EUR, 2020-2038	Manutenzioni Mld EUR, 2020-2038
Liguria ¹	5,3 di cui 4,2 mld € in Nuove Opere (ad es. Gronda)	1,2
Emilia Romagna ¹	3,0 di cui 2,4 mld € in Nuove Opere	0,8
Toscana ¹	2,7 di cui 2,1 mld € in Nuove Opere	1,0
Lombardia ¹	0,9 di cui 0,5 mld € in Nuove Opere	0,9
Veneto ¹	0,4 di cui <0,1 mld € in Nuove Opere	0,4
Puglia, Marche, Lazio, Abruzzo, Campania ¹	2,1 di cui 0,2 mld € in Nuove Opere	2,5
	14,5 di cui 9,4 mld € in Nuove Opere	6,8

¹ Le regioni fanno riferimento alla Direzione di Tronco



Piano di trasformazione – Il programma “Next” a 360°

next
to Digital

Iniziative per la **digitalizzazione di processi e servizi**, trasformazione della rete in infrastruttura “smart” attraverso le tecnologie più avanzate

next
to People

Iniziative riguardanti il **mondo delle Risorse Umane**, in particolare programmi di Induction e on-boarding delle nuove risorse di Autostrade

next
to Excellence

Mappatura di processi, responsabilità, rischi, procedure per creare un sistema unico con l'obiettivo di assicurare una piena **eccellenza operativa**

next
to Knowledge

Partnership e collaborazioni con le eccellenze universitarie italiane per garantire la miglior offerta formativa per tutti i dipendenti del gruppo

next
to Active safety

Rafforzamento e condivisione delle iniziative della **Safety Accademy ASPI** all'interno del perimetro HSE (Health, Safety & Environment)

next
to Transformation

Condivisione della **trasformazione a livello comunicativo e informativo** attraverso strumenti e canali, sia interni che sull'intero territorio



In particolare, rispetto alle sette direttrici del Piano, al 31 dicembre 2020 risultano identificati circa 80 progetti, di cui circa 70 attualmente in corso e 11 completati e riguardanti prevalentemente:

- sicurezza a 360°, con il completamento del progetto di geolocalizzazione dei mezzi del soccorso meccanico sulla rete di Autostrade per l'Italia e con l'avvenuta certificazione alla nuova norma ISO 45001:2018 del Sistema di Gestione Salute e Sicurezza;
- digitalizzazione, attraverso una prima serie di iniziative di "robotic process automation", che hanno semplificato e ottimizzato il monitoraggio e la raccolta dati nell'ambito di una serie di verifiche documentali precedentemente svolte con operatore, oltre alla realizzazione di una "nuova architettura Data & Analytics" a supporto di una analisi integrata, tempestiva ed ancora più efficace dei dati;
- cliente al centro, con la creazione sulla homepage del sito "www.autostrade.it" di un'area trasparenza per favorire l'accesso immediato ad informazioni sulla sicurezza della rete attraverso una mappa interattiva navigabile che consenta di visualizzare le singole opere e le informazioni sui monitoraggi in corso e sul programma lavori oltre ad un ampliamento dell'offerta di informazioni su viabilità e sicurezza attraverso nuovi canali dedicati come Twitter. Una campagna di comunicazione nazionale denominata "ASPI Cambia" con l'obiettivo di raccontare all'opinione pubblica i valori che guideranno l'azione di ASPI e le operazioni concrete in corso; realizzazione e messa in onda del programma «Sei in un Paese meraviglioso» su Sky Arte dedicato ai beni e borghi oggetto di record nazionali, a volte riconosciuti in tutto il mondo, raggiungibili dalla rete autostradale. La realizzazione ed il lancio di "Next - La TV di Autostrade per l'Italia" per trasmettere notizie e raccontare, le persone che lavorano in ASPI, le iniziative territoriali e i progetti aziendali legati alla trasformazione e al cambiamento;
- affermazione dei valori, attraverso l'istituzione di un processo di "Dialogue for Company Value" quale evoluzione del processo di responsabilizzazione delle risorse, condivisione e gestione tempestiva delle informazioni fra le strutture organizzative aziendali e il Management che, da inizio anno 2020, ha registrato circa 40 incontri strutturati sul monitoraggio delle performance aziendali.

Lo stato di avanzamento dei restanti progetti è sostanzialmente in linea con le previsioni di realizzazione.

Il Piano attua anche un nuovo assetto societario e gestionale, attraverso la costituzione o la trasformazione di quattro nuove società controllate, che presidieranno le attività delle linee strategiche di business, lavorando in modo integrato tra loro:

- **Tecne**: è la neocostituita società di ingegneria del Gruppo Autostrade per l'Italia, la cui mission è assicurare la realizzazione del Piano di investimenti e manutenzioni al 2038 svolgendo attività di progettazione, direzione lavori e coordinamento sicurezza.
- Tecne conterrà anche delle "Technical Authority", il cui scopo sarà fare ricerca e accrescere gli standard ingegneristici. Ad oggi sono 500 gli ingegneri presenti nella società, entro il 2023 – mediante un programma nazionale di nuove assunzioni avviato proprio in questi giorni – è previsto che arrivino a oltre 1.000. Tecne nel giro di tre anni diventerà il più importante polo italiano di ingegneria, dedicando inoltre le proprie competenze anche al mercato esterno.
- **Nuova Autostrade TECH**: spin-off tecnologico di Autostrade per l'Italia, primo operatore in Italia e terzo in Europa per lo sviluppo di soluzioni digitali e hi-tech per la gestione delle infrastrutture.

- Dopo aver sviluppato la piattaforma di monitoraggio "Argo" in partnership con IBM e Fincantieri, Autostrade Tech lancerà progetti fortemente innovativi, che cambieranno le modalità di viaggio in autostrada nel giro dei prossimi due-tre anni. Tra questi: le nuove piste di esazione digitale, i sistemi di monitoraggi attivi (ad esempio per le merci pericolose o per i carichi pesanti), i protocolli di comunicazione veicolo-infrastruttura necessari per la realizzazione delle autostrade digitali (smart roads).
- E' stato inoltre costituito un "Comitato Innovazione, Sostenibilità, Ricerca e Sviluppo", composto da autorevoli esperti e ricercatori del mondo accademico e dell'impresa, il cui compito sarà individuare e diffondere nuove strategie, esperienze e soluzioni dedicate all'evoluzione del settore infrastrutturale. Il "Comitato" è una realtà unica a livello italiano del comparto e lavorerà raccordandosi strutturalmente con i principali Politecnici e centri di ricerca italiani e internazionali.
- **Nuova Pavimental:** la società, in precedenza controllata da Atlantia, entra completamente nel perimetro di Autostrade per l'Italia per svolgere un ruolo centrale nella realizzazione delle grandi opere e delle attività di manutenzione previste dal Piano Industriale.
- Si concentrerà sull'applicazione di tecnologie e pratiche di costruzione sostenibili, adottando tutte le best practice in materia di "circular economy", diventando un operatore integrato di costruzione e manutenzione. Per sostenere le rilevanti commesse dei prossimi quattro anni (tra cui il Passante di Bologna e la Gronda di Genova, oltre ad ampliamenti di terze e quarte corsie per migliorare l'accesso alle grandi città) avvierà un piano di assunzioni che la porterà ad avere oltre 1.000 risorse complessive.
- **Free To Xperience:** è la nuova realtà societaria dedicata allo sviluppo di servizi avanzati per i viaggiatori, quali la gestione della tariffa dinamica in caso di ritardi per la presenza di cantieri e la mobilità sostenibile.
- Il primo passo di Free To Xperience sarà la realizzazione della più estesa rete italiana di colonnine di ricarica ad alto voltaggio per veicoli elettrici sulla rete autostradale. In ognuna delle principali 67 stazioni del network di ASPI saranno infatti installate 4-6 colonnine multi-client, che consentiranno una ricarica ultra-veloce in 15-20 minuti, consentendo di effettuare un viaggio di lunga percorrenza con un'auto elettrica (ad esempio Milano-Roma) con la medesima tempistica di un motore a combustione tradizionale. L'avvio dell'installazione delle colonnine è previsto già nei primi mesi del 2021. Free To Xperience gestirà l'installazione della rete di colonnine, oltre a tutti i sistemi di rapporto con il cliente-viaggiatore.

Sempre sul fronte della sostenibilità, il nuovo Piano prevede l'evoluzione della rete autostradale in una "green Infrastructure", mediante un significativo aumento della produzione dell'energia da fonti rinnovabili, così da coprire oltre il 25% del proprio fabbisogno. A questo scopo, il parco fotovoltaico presente sulla rete verrà di fatto raddoppiato, così da sostenere con energia verde i consumi di tutte le 240 stazioni e delle 204 aree di servizio. Inoltre, per migliorare l'efficienza energetica delle infrastrutture, sarà completato il piano di sostituzione degli impianti di illuminazione, installando oltre 30.000 lampade Led nelle gallerie, per garantire una significativa diminuzione dei consumi elettrici e una definizione ottimale della luce e degli spazi all'interno dei forni. Il Piano infine prevede l'avvio di progetti di rimboschimento nelle aree in gestione, così da aumentare l'impronta verde su tutti gli spazi della rete a livello nazionale.

Il Piano prevede, come fondamentale linea strategica la rapida e completa digitalizzazione della gestione dell'infrastruttura, con risvolti rilevanti e fortemente innovativi sul fronte dei servizi di viabilità e della customer experience. L'introduzione delle nuove tecnologie consentirà la trasformazione del network di ASPI in una "smart road", nella quale le auto connesse, l'infrastruttura e i viaggiatori interagiranno costantemente allo scopo di migliorare la sicurezza e il comfort del viaggio, oltre che la qualità dei servizi alla clientela.

Queste alcune delle più importanti novità operative, previste già nel 2021:

Gestione viabilità e traffico

- Sistema predittivo dei flussi di traffico per una pianificazione dei cantieri che riduca gli impatti sulla viabilità. *Go live entro metà 2021.*
- Monitoraggio real time e sistemi di alerting in caso di disfunzioni della viabilità (es: incidente autostradale) per consentire un intervento immediato e la più rapida risoluzione delle problematiche. *Go live entro fine 2021.*

Customer Experience

- Area di Servizio Intelligente, con nuovi servizi quali la gestione digitale del parcheggio, prenotazione food, attrazione e punti di interesse durante il percorso, etc. *Go live entro metà 2021.*
- Nuovi canali di comunicazione digitale con il cliente per tutte le necessità del viaggio, anche tramite un "Virtual Agent". *Go live entro fine 2021.*

Con l'attuazione del Piano Industriale, sono stati e continueranno a essere inseriti nuovi profili sul fronte dell'ingegneria, dei servizi digitali, della ricerca e del rapporto con il cliente (Science, Technology, Engineering, Mathematics). Per questo motivo è stato predisposto e avviato **un piano di assunzioni** che, entro il 2024, vedrà la creazione di 2900 posti di lavoro. La promozione del talento e del valore umano sono gli elementi centrali per consentire il successo del Piano. Le assunzioni riguarderanno le principali sedi di ASPI e delle sue controllate in tutta Italia, con modalità di recruiting attivate in collaborazione con le più importanti università italiane, quali il Politecnico di Milano, il Politecnico di Torino, l'Università di Roma Tor Vergata.

Trasformazione Digitale

Le sfide fondamentali per il futuro dell’Azienda pongono l’accento sulla necessità di riaffermare la sicurezza del viaggiatore, dei dipendenti e delle comunità, l’eccellenza operativa, l’innovazione sostenibile e l’attenzione al cliente e al dipendente.

In questo contesto, la Trasformazione Digitale è la leva fondamentale per guidare e promuovere il profondo cambiamento di ASPI a molteplici livelli: nuovi modi di lavorare, nuove capacità tecnologiche, nuove competenze da innestare e sviluppare, un nuovo modo di porsi verso tutti gli interlocutori (interni ed esterni) e, infine, un cambio culturale significativo.

Per impostare ed accelerare questo percorso, a giugno 2020 è stato avviato un programma con ottica pluriennale (2020-23), iniziato con una prima breve fase di preparazione di 10 settimane (conclusasi a settembre 2020), con l’obiettivo di definire la *Vision*, *Use Case* digitali e *Roadmap* realizzativa del programma; una successiva fase (avviata ad ottobre 2020, immediatamente a valle della precedente) con un orizzonte triennale, per implementare in modo incrementale le iniziative identificate.

La Vision della Trasformazione Digitale

A partire dalle evidenze emerse dall’analisi del contesto di partenza si è dato avvio ad un processo focalizzato a definire la Vision della Trasformazione Digitale, con l’obiettivo di rendere ASPI un’azienda data-driven, sicura, veloce, trasparente ed innovativa tramite il digitale.

Per raggiungere tale obiettivo sono state identificate le seguenti 9 Capability di business, in una logica trasversale e cross-funzionale (non strettamente riconducibili alle attuali Direzioni Organizzative), e che permetteranno di valorizzare le numerose iniziative già presenti nel Piano Strategico di ASPI:

1. **Sviluppo e gestione integrata degli asset lungo il ciclo di vita:** adozione di nuove tecnologie e strumenti con l’obiettivo di rafforzare il monitoraggio delle opere lungo tutto il ciclo di vita ed ottimizzare la pianificazione degli interventi di manutenzione, incrementando i livelli di sicurezza della rete;
2. **Augmented Fieldforce:** introduzione di nuovi strumenti a supporto del personale operativo con l’obiettivo di aumentare la collaborazione, le capacità di monitoraggio delle attività svolte in pista ed in cantiere e garantire un maggiore livello di sicurezza e produttività delle risorse;
3. **Mobility Management proattiva:** sviluppo di nuovi strumenti, anche basati su modelli di *advanced analytics*, valorizzando la ricchezza dei dati e delle informazioni raccolte (ad es., telecamere, sensori, dati dei viaggiatori, ...) con l’obiettivo di ottimizzare la gestione della viabilità, incrementando la capacità di previsione e controllo dei flussi di traffico e dei mezzi in movimento, nonché la gestione delle emergenze/disruptions, anche attivando in maniera proattiva gli interventi del personale operativo ASPI e/o di altre forze pubbliche;
4. **Esazione Seamless :** implementazione di nuove soluzioni tecnologiche al fine di abilitare nuove modalità di gestione differenziale della tariffazione, con l’obiettivo di innovare il servizio verso i viaggiatori;
5. **Aree di Servizio Smart:** adozione di nuove tecnologie con l’obiettivo di rafforzare il rapporto con i viaggiatori, anche attraverso erogazione di nuovi servizi per la *new mobility* (ad es., mobilità elettrica e/o condivisa) e rafforzare l’integrazione e la collaborazione con i gestori delle Aree di Servizio;

6. **Digital Traveller Journey:** sviluppo di nuovi servizi, per i viaggiatori, anche a valore aggiunto, con l'obiettivo di innovare e migliorare l'esperienza lungo tutto il *Traveller Journey* tramite interventi su tutti i principali punti di contatto e interazione tra ASPI e i viaggiatori;
7. **Digital Finance:** adozione di nuovi strumenti con l'obiettivo di semplificare ed automatizzare i processi di Finance e *data empowerment*, rafforzando il controllo e l'integrazione con altri processi aziendali;
8. **Corporate Control Tower:** sviluppo e adozione di nuovi sistemi e tecnologie con l'obiettivo di evolvere e rafforzare la trasparenza e la capacità di monitoraggio e di intervento proattivo nei processi di tutta l'area Corporate, in ottica di trasversalità e collaborazione;
9. **Digital Employee Journey:** sviluppo di nuovi strumenti a servizio del personale di ASPI con l'obiettivo di semplificare le attività amministrative e personalizzare i percorsi di crescita e formazione per migliorare l'esperienza dei dipendenti durante la permanenza in azienda e attrarre nuovi talenti.

Tali *Capability*, toccando in maniera profonda e trasversale tutte le aree funzionali dell'organizzazione, cambieranno profondamente il modo di lavorare e la cultura di ASPI, generando benefici concreti su dimensioni chiave sia per l'Azienda, che per l'intera collettività:

- **Aumento della sicurezza dei viaggiatori**, grazie al rafforzamento dei processi di monitoraggio e all'ottimizzazione della pratica manutentiva dell'infrastruttura (ad esempio, basata su manutenzione preventiva e predittiva);
- **Aumento della sicurezza del personale operativo**, grazie all'adozione di piattaforme di pianificazione, esecuzione degli interventi e monitoraggio delle attività abilitate dal digitale;
- **Miglioramento della viabilità e del livello di servizio offerto**, grazie all'adozione di strumenti e modelli avanzati per l'analisi dei dati e l'ottimizzazione della gestione della rete e delle emergenze;
- **Snellimento dei processi e rafforzamento del presidio operativo**, aumentando la velocità di risposta dell'azienda, rafforzando la collaborazione e incrementando la produttività delle risorse;
- **Rafforzamento del rapporto con il concedente ed altri enti pubblici**, incrementando il livello di trasparenza interno ed esterno, anche tramite una maggiore e tempestiva condivisione di dati e informazioni.

Strategia di implementazione e Roadmap

Le *Capability* incluse nella *Vision* sono state dettagliate tramite sessioni operative che hanno coinvolto tutte le aree organizzative, identificando, ad oggi, una lista complessiva di **58 iniziative (Use Case) a valore aggiunto**, valutate e priorizzate in base all'impatto atteso per il business ed alla loro realizzabilità/complessità tecnologica.

Al fine di portare velocemente dei risultati tangibili all'organizzazione, è stata quindi definita una *Roadmap* strategica focalizzata sulla realizzazione di *Minimum Viable Product (MVP)*, che garantiranno rilasci con una cadenza trimestrale, partendo da *Use Case* ad alto impatto. Questo approccio permette di introdurre il cambiamento a 360° di ASPI in modo incrementale (rispetto ad una logica "big bang" meno efficace).

Va sottolineato che l'approccio ipotizzato nella *Roadmap* è tale da valorizzare quanto è stato disegnato e previsto nel percorso della Trasformazione Digitale, ma anche tutti quei progetti

strategici già avviati e/o di grande rilevanza per ASPI (ad es. Argo), con il fine ultimo di accelerare il cambiamento e massimizzare i ritorni di tutti gli investimenti già pianificati o effettuati.

Al fine di garantire un'efficace implementazione e il coordinamento dell'esecuzione del programma, la *Roadmap* complessiva include un *Program Management* strutturato, snello e che abiliti lo sviluppo delle iniziative tramite nuove modalità di lavoro per tutta l'organizzazione, introducendo la metodologia *Agile*.

Si affiancano poi ulteriori fattori abilitanti chiave per il successo del programma:

- **Change & Culture Management:** identificazione dei nuovi comportamenti fondamentali per abilitare nuove modalità di lavoro e sostenere la trasformazione, adottando meccanismi di cambiamento che trasformino la cultura aziendale di ASPI coinvolgendo tutti i livelli dell'organizzazione, ponendo un forte focus sulla comunicazione interna ed esterna dell'iniziativa;
- **People:** identificazione delle competenze digitali necessarie all'implementazione della trasformazione, disegnando un processo di sviluppo e gestione delle risorse che ne garantisca la disponibilità in ASPI, anche tramite la creazione di una "Digital Academy" interna che favorisca mobilità cross-funzionale tramite percorsi di *upskilling* e *reskilling*.

Realizzazione della Trasformazione Digitale

La fase di realizzazione della Trasformazione Digitale è stata avviata subito a seguito della conclusione della fase preparatoria, ad ottobre 2020.

Questa prima fase permetterà di avviare il processo di implementazione della Trasformazione Digitale con un approccio incrementale, avviando il percorso di cambiamento delle modalità di lavoro e della cultura di ASPI con i primi 5 team che lavoreranno in modalità *Agile*, garantendo la realizzazione di risultati tangibili nel breve periodo, con un approccio "*learning by doing*".

Tale fase rappresenta il primo passo di un percorso per portare a scala il programma entro la fine del 2021, quando al termine della fase di *Ramp-up to Industrialization* il programma vedrà 20 team di lavoro in modalità *Agile*.





LE PROSSIME TAPPE DEL VIAGGIO DI A2025

- 2020 **Digital seeding e implementazione dei fattori abilitanti**
Definizione dei piani di dettaglio e implementazione di sistemi, processi e infrastrutture IT e Tool a supporto del piano di trasformazione digitale
- 2021 **Consolidamento e digitalizzazione delle fondamenta di ASPi**
Sviluppo e gestione di iniziative strategiche degli asset e nuovi processi di governance
- 2022 **Digitalizzazione di customer experience e operatività fieldforce**
Evoluzione degli uffici centrali, informativi e a valore aggiunto verso il Cliente
- 2023+ **Miglioramento continuo**
Implementazione di capability Digital Employee Journey



Safe & Secure

Evoluzione dei metodi e degli strumenti di lavoro, monitoraggio costante dell'efficienza e affidabilità della cybersecurity

Fast in Execution

Digitalizzazione e automazione dei processi grazie all'adozione di strumenti di digital Transformation dell'approccio da medio a lungo periodo

Connected & Transparent

Modernizzazione della cultura aziendale che favorisca la collaborazione e un dialogo diretto e aperto con l'esterno

Fostering Innovation

Preparazione verso la cultura dell'innovazione attraverso l'investimento in nuove tecnologie e ricerca

Data Driven

Generazione di più valore e facile condivisione dei dati e delle informazioni attraverso l'utilizzo dei dati per definire e comunicare lo stato di business

GLI OBIETTIVI DI A2025

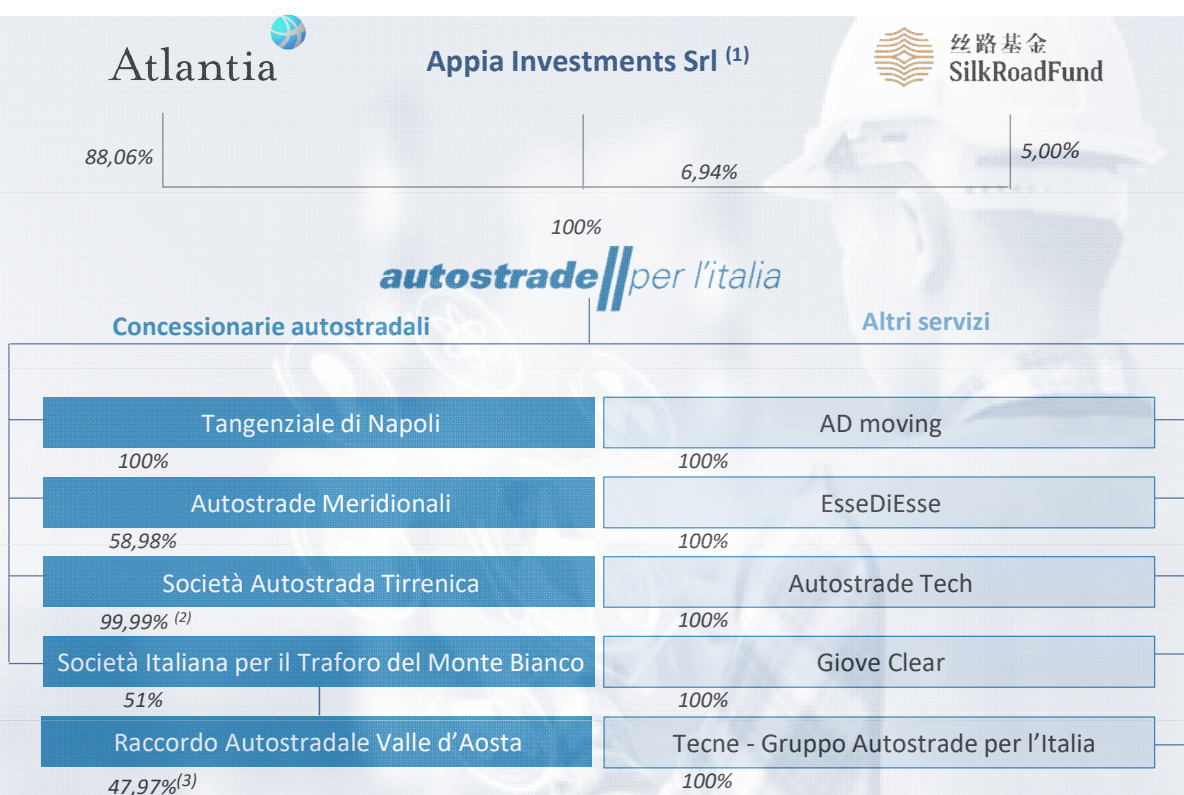


1.3 Principali dati economico-finanziari consolidati

Milioni di euro	2020	2019
Totale ricavi operativi	3.030	4.083
Ricavi da pedaggio	2.791	3.690
Altri ricavi operativi	239	393
Margine operativo lordo (EBITDA)	629	710
Margine operativo (EBIT)	-43	57
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	-538	-403
Utile/(perdita) dell'esercizio	-409	-268
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	-407	-282
FFO-Cash Flow Operativo	517	1.436
Investimenti operativi	575	559
Milioni di euro	31.12.2020	31.12.2019
Patrimonio netto	1.842	2.220
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	1.488	1.864
Indebitamento finanziario netto	8.557	8.392

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 2020". Alcuni dei valori esposti in tabella costituiscono Indicatori Alternativi di Performance per la cui definizione si rimanda allo specifico capitolo della Relazione intermedia sulla gestione.

1.4 Organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia










Note: L'organigramma presenta i rapporti di partecipazione delle principali società del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2020 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.
- (3) 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%.

1.5 Le concessionarie autostradali del Gruppo



					
Autostrade per l'Italia	Società Autostrada Tirrenica⁽¹⁾	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	Tangenziale di Napoli	Autostrade Meridionali⁽²⁾
Km rete: 2.855	km rete: 55	km rete: 32	Km rete: 6	km rete: 20	Km rete: 52
Scadenza concessione: 2038	Scadenza concessione: 2046	Scadenza concessione: 2032	Scadenza concessione: 2050	Scadenza concessione: 2037	Scadenza concessione: 2012
 Rete gestita da ANAS e altre concessionarie					

(1) La legge n. 8/2020 di conversione del c.d. Decreto Milleproroghe 2020 ha introdotto una disposizione che prevede la gestione da parte della SAT fino al 31 ottobre 2028 delle tratte autostradali dell'A12 già aperte al traffico (Livorno-Grosseto-Civitavecchia); Società Autostrade Tirrenica ha presentato ricorso al TAR Lazio per l'accertamento della validità e vigenza delle clausole della Convenzione Unica regolatrice della concessione di società Autostrada Tirrenica che attualmente stabilisce la scadenza della concessione nel 2046.

(2) 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.

1.6 Organi sociali

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE IN CARICA PER GLI ESERCIZI 2019 – 2020 – 2021 ⁽¹⁾

PRESIDENTE	Giuliano MARI ⁽⁴⁾
AMMINISTRATORE DELEGATO	Roberto TOMASI ⁽⁴⁾
CONSIGLIERI	Carlo BERTAZZO ⁽⁴⁾ Massimo BIANCHI ⁽⁵⁾⁽⁶⁾ Elisabetta DE BERNARDI DI VALSERRA ⁽⁵⁾⁽⁶⁾ Christoph HOLZER ⁽⁴⁾⁽⁶⁾ Hongcheng LI ⁽⁴⁾⁽⁵⁾ Roberto PISTORELLI ⁽⁴⁾ Nicola ROSSI ⁽⁵⁾ Antonino TURICCHI ⁽⁴⁾
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 Donato LIGUORI ⁽²⁾
SINDACI SUPPLEMENTI	Lorenzo DE ANGELIS ⁽³⁾ Francesco ORIOLI

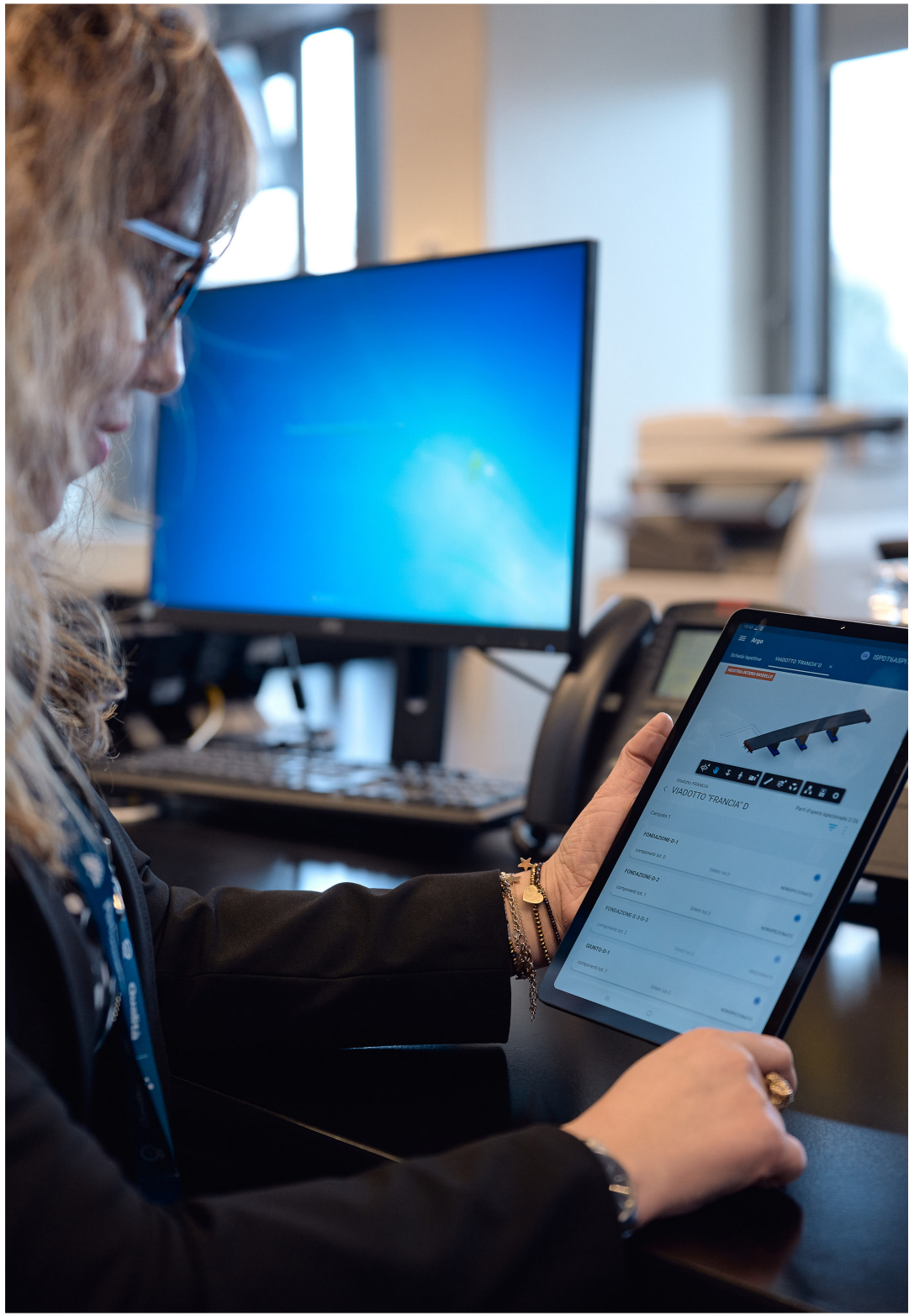
SOCIETÀ DI REVISIONE PER IL PERIODO 2012 – 2020

Deloitte & Touche S.p.A.

- (1) 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.
- (2) Si segnala che il Sindaco Effettivo dott. Donato LIGUORI è stato nominato con nota del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile datata 11 dicembre 2020 in sostituzione del Sindaco Effettivo dott. Antonio Parente. L'Assemblea degli Azionisti ha preso atto della nomina del Sindaco Effettivo dott. Donato LIGUORI in data 22 dicembre 2020.
- (3) Si segnala che il Sindaco Supplente dott. Lorenzo DE ANGELIS è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 22 dicembre 2020 in sostituzione del cessato Sindaco Supplente dott. Mario Venezia, che ha rassegnato le sue dimissioni in data 29 settembre 2020.
- (4) Membri del Comitato Grandi Opere
- (5) Membri del Comitato Controllo e Rischi
- (6) Membri del Comitato Risorse Umane



**RELAZIONE
SULLA GESTIONE**



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

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”.

Tenendo in considerazione le significative incertezze già analizzate in sede di predisposizione della Relazione Finanziaria Annuale 2019, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha esaminato tutti i fattori di rischio in essere alla data di predisposizione della presente Relazione Finanziaria Annuale analiticamente descritti nei capitoli 2.12 “*Eventi significativi in ambito regolatorio*” e 2.14 “*Eventi successivi al 31 dicembre 2020*” nonché nelle rispettive note n. 6 e 5 “*Eventi e operazioni societarie*” incluse nelle Sezioni “*Bilancio consolidato al 31 dicembre 2020*” e “*Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020*” 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) 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) adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto “Milleproroghe 2020” (nel seguito anche “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) 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” (“downgrading”). Al riguardo si osserva che:
 - (i) 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 (1,6 miliardi di euro di cui 1,3 miliardi garantiti da Atlantia). L'eventuale inottemperanza 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;
- (ii) per quanto concerne i finanziamenti ottenuti da Cassa Depositi e Prestiti, non rientranti nella fattispecie descritta al punto (i) e non soggetti a rimborso anticipato in conseguenza del downgrading (per un ammontare pari a 0,4 miliardi di euro), la Società è tenuta a dimostrare, finché il rating rimarrà sotto il livello investment grade, il superamento di una soglia minima definita contrattualmente per taluni covenant finanziari addizionali, meglio descritti nelle sezioni “Bilancio consolidato al 31 dicembre 2020” e “Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020” rispettivamente alle note 7.15 e 6.14. In conseguenza dell’elevata diminuzione dei ricavi operativi riconducibile alla pandemia da Covid-19, i livelli minimi previsti dai covenant finanziari non risultano raggiunti, con la conseguente esposizione al rischio di rimborso anticipato dei finanziamenti in oggetto. Tale aspetto è peraltro riscontrabile in altre realtà infrastrutturali europee.
- d) restrizioni agli spostamenti introdotte dal Governo a seguito dell’insorgere dell’emergenza epidemiologica legata alla diffusione del virus Covid-19, che hanno determinato una forte riduzione dei volumi di traffico e hanno inciso sui ricavi operativi dell’esercizio 2020 e che si ritiene potranno impattare anche sui risultati del 2021. 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.

In relazione ai punti a) e b) precedenti (rapporti con il Concedente e Decreto Milleproroghe), come ampiamente descritto nel capitolo 2.12 “Eventi significativi in ambito regolatorio”, la Società ha formulato una nuova proposta transattiva trasmessa in data 11 luglio 2020 per la chiusura della procedura di contestazione di grave inadempimento. La proposta, risultato delle numerose interlocuzioni avute con il Governo, il MIMS e il MEF, prevede specifici punti qualificanti riguardo alla transazione più dettagliatamente illustrati nelle note n. 6 e 5 “Eventi ed operazioni societarie” delle sezioni “Bilancio consolidato al 31 dicembre 2020” e “Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020” e nel capitolo 2.12 “Eventi significativi in ambito regolatorio”.

In data 14 luglio 2020 Atlantia e Autostrade per l’Italia hanno inviato una lettera ai rappresentanti del Governo con la quale hanno, tra l’altro, delineato una possibile operazione di apertura al capitale di Autostrade per l’Italia, subordinatamente all’approvazione dei rispettivi Consigli di Amministrazione, con la possibilità di ingresso di un soggetto a partecipazione statale nel rispetto dei diritti dei soci di minoranza. Con comunicato n. 56 del 15 luglio 2020 il Consiglio dei Ministri, alla luce delle citate proposte transattive, *“ha ritenuto di avviare l’iter previsto dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell’accordo transattivo”*.

Come meglio specificato capitolo n. 2.12 “Eventi significativi in ambito regolatorio”, successivamente e all’esito dei numerosi incontri con i rappresentanti del Governo, sono stati consegnati ad Autostrade per l’Italia gli schemi dell’accordo per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell’atto aggiuntivo alla Convenzione (“schemi di Accordo”). In riscontro, in data 8 ottobre 2020, Autostrade per l’Italia ha comunicato la propria disponibilità a sottoscrivere lo schema di accordo ricevuto per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell’atto aggiuntivo alla Convenzione, con la sola eliminazione della condizione di efficacia che prevede il perfezionamento dell’operazione di riassetto societario.

In sintesi, l'evoluzione dei fatti sopra illustrati e i pareri legali acquisiti dalla Società, considerando lo stato avanzato del negoziato in corso per la definizione degli schemi di accordo, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione a ritenere remota la prossima adozione da parte del Governo di un provvedimento di revoca della concessione e ragionevolmente probabile il raggiungimento di una soluzione negoziale. Nell'ipotesi in cui un provvedimento di revoca venisse adottato, il Consiglio di Amministrazione ritiene comunque di avere solide ragioni per resistere.

In relazione ai punti c) e d) precedenti (downgrading e pandemia da Covid 19) e più in generale al "downgrading", si segnala 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. In aggiunta, per i finanziamenti (meglio descritti in precedenza e per un ammontare pari a 0,4 miliardi di euro) in cui non risulta raggiunta la soglia minima dei covenant finanziari, in conseguenza della forte diminuzione dei ricavi operativi riconducibile alla pandemia da Covid-19, la Società ha ottenuto dai finanziatori la sospensione, con esclusivo riferimento alla data del 31 dicembre 2020, dell'impegno di rispettare i valori soglia di tali parametri e pertanto, sulla base di tale consenso, non sono esercitabili i rimedi contrattuali previsti a favore dei creditori.

Sempre con riferimento alla situazione finanziaria, e più in generale all'incertezza relativa alla capacità di Autostrade per l'Italia di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito, si evidenzia che la Società è tornata a far ricorso al mercato del credito attraverso l'emissione di due prestiti obbligazionari di ammontare nozionale complessivo pari a 2.250 milioni di euro rispettivamente in data 4 dicembre 2020 (1.250 milioni di euro con scadenza nel 2028) e in data 15 gennaio 2021 (1.000 milioni di euro con scadenza nel 2030).

Le emissioni obbligazionarie sopra descritte, unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente, consentono alla Società di fare fronte ai fabbisogni operativi e per investimenti.

L'insieme delle azioni sopra illustrate potrà assicurare, a meno di un ulteriore e non previsto peggioramento dello scenario economico, la copertura dei fabbisogni finanziari allo stato ragionevolmente prevedibili legati alle scadenze contrattualizzate del debito in essere, nonché della esecuzione del programma di investimenti e manutenzioni.

Si segnala infine che, in considerazione del mutato contesto e della manifestata volontà anche da parte del Governo di voler giungere ad una definizione transattiva, in data 18 luglio 2020 Fitch ha posto il rating della società in *Rating Watch Evolving*. In data 23 luglio 2020 Moodys ha modificato l'outlook da "negative" a "developing". Inoltre, in data 12 agosto 2020 anche Standard & Poor's ha modificato l'outlook da "negative" a "developing".

Il Consiglio di Amministrazione, pertanto, ha valutato come i fattori di rischio e incertezza in essere alla data di predisposizione della presente relazione finanziaria annuale possano essere superati e ha concluso che i medesimi fattori non siano tali da generare dubbi significativi sulla capacità della Società e del Gruppo di continuare a operare come entità in funzionamento. Sulla base di queste considerazioni, il bilancio al 31 dicembre 2020 è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale.

Si evidenzia come tale valutazione comporti 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 verificano 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 sostitutivi o alternativi ai risultati presentati nei prospetti contabili consolidati della sezione "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2020" (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 2020 (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 capitolo n. 2.17 "Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali" 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 2020 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 2020 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 2020 raffrontata ai corrispondenti valori al 31 dicembre 2019, nonché il prospetto di raccordo del patrimonio netto e dell'utile dell'esercizio 2020 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 2020, sono stati applicati i principi contabili internazionali (IFRS) omologati dalla Commissione Europea e in vigore al 31 dicembre 2020 che non hanno subito variazioni di rilievo rispetto a quelli utilizzati per la redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019.

Si segnala che nel 2020 il diffondersi dell'epidemia da Covid-19, la dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano e le misure di restrizione agli spostamenti adottate hanno avuto effetti significativi sull'andamento del traffico con un impatto complessivo sull'EBITDA stimato in circa 875 milioni di euro (595 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale).

Con riferimento al crollo di una sezione del viadotto Polcevera, avvenuto il 14 agosto 2018, si evidenzia che, alla data del 31 dicembre 2020:

- a) è stato disposto - su richiesta del Commissario Straordinario per Genova - il pagamento di complessivi 421 milioni di euro; in particolare 372 milioni di euro al netto dell'acconto residuo per l'avvio delle attività e dell'IVA, corrispondente all'utilizzo complessivo del fondo ripristino e sostituzione (di cui 147 milioni di euro nel 2020);
- b) sono stati erogati 63 milioni di euro di fondi per rischi e oneri correlati ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, alle spese legali nonché ai contributi ad artigiani e imprenditori (di cui 12 milioni di euro nel 2020). Sempre con riferimento alle spese legali, sono stati stanziati nel corso del 2020 ulteriori accantonamenti pari a 10 milioni di euro.

Si segnala che i mancati ricavi da pedaggio relativi all'esenzione e agli sconti per disagi legati a lavori sull'area genovese nel 2020 sono stimati pari a circa 44 milioni di euro (complessivamente pari 26 milioni di euro negli esercizi 2018 e 2019).

Con riferimento alla definizione della procedura di contestazione di grave inadempimento avviata dal Concedente il 16 agosto 2018, come anche descritto nel successivo capitolo 2.12 "*Eventi significativi in ambito regolatorio*", a seguito delle numerose interlocuzioni intervenute nel corso del 2020 fino alla data di predisposizione della presente relazione, l'11 luglio 2020 la Società ha formulato una nuova proposta di accordo. In merito a tale proposta, con comunicato del 15 luglio 2020, il Consiglio dei Ministri, alla luce della citata proposte transattiva, "ha ritenuto di avviare l'iter previsto dalla legge

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

All'esito di successive interlocuzioni con i rappresentanti del Governo, l'8 ottobre 2020, Autostrade per l'Italia ha comunicato la propria disponibilità a sottoscrivere lo schema di accordo trasmesso dai rappresentanti del Governo per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell'atto aggiuntivo alla Convenzione, con la sola eliminazione della condizione di efficacia che prevede il perfezionamento dell'operazione di riassetto societario.

Inoltre, sempre in relazione agli impegni assunti, si segnala che il 3 dicembre 2020 Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente l'ultima versione del Piano Economico Finanziario oggetto di condivisione con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Nello schema di accordo, Autostrade per l'Italia si è impegnata, tra le altre cose, all'assunzione di un importo complessivo di oneri a proprio carico pari a 3.400 milioni di euro, con un incremento di 500 milioni di euro rispetto a quanto previsto nella precedente proposta del 5 marzo 2020, rappresentati da:

- a) un importo pari a 1.500 milioni di euro da destinarsi a riduzioni tariffarie a favore dell'utenza, già iscritto negli "Altri fondi correnti per rischi ed oneri" al 31 dicembre 2019 ;
- b) un importo di 1.200 milioni di euro per interventi non remunerati sulle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 – 2024;
- c) un importo di 700 milioni di euro di oneri a carico di ASPI per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi, con la conseguente iscrizione nel 2020 di un ulteriore stanziamento tra i fondi rischi e oneri pari a 190 milioni di euro.

Si precisa pertanto che dal punto di vista della rappresentazione contabile, sono stati considerati tutti gli elementi inclusi nello schema complessivo di accordo.

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2020 non presenta variazioni significative rispetto a quello del 31 dicembre 2019. Si segnala tuttavia la costituzione della società Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. (nel seguito anche "Tecne") interamente controllata da Autostrade per l'Italia, la cui operatività è iniziata a seguito della finalizzazione del contratto di affitto di ramo d'azienda autostradale, della durata di 2 anni e relativo alle attività di progettazione e direzione lavori, detenuto da SPEA Engineering.

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 riportati 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

Milioni di euro	Note	2020				2019			
		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/(Perdita) dell'esercizio	Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo
Valori reported (A)		629	-409	-407	517	710	-268	-282	1.436
Effetti non omogenei									
Effetti connessi al crollo di una sezione del viadotto Polcevera	(1)	-60	-41	-41	-209	1	2	2	-234
Stima oneri aggiuntivi da sostenere connessi alla chiusura delle contestazioni avanzate dal MIT	(2)	-190	-130	-130	-	-1.500	-1.020	-1.020	-
Variazione perimetro di consolidamento per costituzione Tecne	(3)	-2	-2	-2	-2	-	-	-	-
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(4)	-66	-42	-37	-	-20	-15	-15	-
Subtotale (B)		-318	-215	-210	-211	-1.519	-1.033	-1.033	-234
Valori su base omogenea (C) = (A)-(B)		947	-194	-197	728	2.229	765	751	1.670

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 2020 e del 2019 gli effetti sul conto economico e sull'FFO connessi (i) ai minori ricavi da pedaggio, (ii) ai pagamenti disposti su richiesta del Commissario straordinario per Genova per la ricostruzione del Viadotto Polcevera, nonché (iii) ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, alle spese legali e ai contributi ad artigiani e imprenditori, al netto dei relativi effetti fiscali;
- 2) dai dati consolidati del 2020 gli effetti sul conto economico relativi alla stima degli oneri aggiuntivi da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIMS volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, rispetto agli accantonamenti già iscritti al 31 dicembre 2019;
- 3) dai dati consolidati del 2020 il contributo della società di nuova costituzione Tecne;
- 4) dai dati consolidati del 2020 e del 2019 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 2020 è pari a 3.030 milioni di euro e si decrementa di 1.053 milioni di euro rispetto al 2019 (4.083 milioni di euro).

I **“Ricavi da pedaggio”** sono pari a 2.791 milioni di euro, in riduzione di 899 milioni di euro rispetto al 2019 (3.690 milioni di euro) a causa della netta contrazione del traffico sulla rete, osservabile da fine febbraio 2020, pari al -27,1% (circa -24% considerando anche l'effetto derivante dal mix positivo di traffico) riconducibile essenzialmente agli effetti negativi connessi alle limitazioni e restrizioni agli spostamenti imposti dalle autorità governative a causa della diffusione del Covid-19.

Si segnala che i ricavi da pedaggio del 2020 includono, per 298 milioni di euro (385 milioni di euro nel periodo di confronto), le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce “oneri concessori”. La riduzione pari a 87 milioni di euro è riconducibile ai minori chilometri percorsi. Al netto di dette maggiorazioni tariffarie, i ricavi da pedaggio si decrementano di 812 milioni di euro rispetto al 2019.

Gli **“Altri ricavi operativi”** ammontano a 239 milioni di euro (393 milioni di euro nel 2019), in riduzione di 154 milioni di euro principalmente in relazione ai minori proventi da aree di servizio conseguenti alla riduzione dei volumi venduti ed alle iniziative di Autostrade per l'Italia finalizzate al sostegno delle attività economiche dei gestori in seguito all'emergenza Covid-19. Si segnala, inoltre, che i consuntivi del 2019 includevano il provento da rimborsi assicurativi (circa 38 milioni di euro) correlati alla quantificazione del risarcimento spettante alla Società in relazione alla copertura assicurativa in essere sul Polcevera per la sola responsabilità civile verso terzi.

I **“Costi operativi netti”** ammontano a 2.401 milioni di euro, in riduzione di 972 milioni di euro rispetto al 2019 (3.373 milioni di euro).

I **“Costi esterni gestionali”** sono pari a 1.165 milioni di euro e si incrementano di 268 milioni di euro rispetto al 2019 (897 milioni di euro). Si segnala che la variazione comprende i costi connessi agli interventi relativi alla ricostruzione del viadotto sul Polcevera (148 milioni di euro nel 2020, 226 milioni di euro nel 2019), il cui impatto sull'EBITDA è sostanzialmente compensato tramite l'utilizzo della corrispondente quota di fondo ripristino e sostituzione contabilizzato nella voce “Variazione operativa dei fondi”. Escludendo tali oneri, si registra un incremento di 347 milioni di euro prevalentemente riconducibile ai maggiori costi di Autostrade per l'Italia relativi alla prosecuzione dei programmi operativi per la sorveglianza, le ispezioni, la manutenzione e la sicurezza della rete, connessi al piano di manutenzioni incrementali sulle infrastrutture della rete di Autostrade per l'Italia da eseguire nel periodo 2020-2024.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO (*)

Milioni di euro	2020	2019	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	2.791	3.690	-899	-24
Altri ricavi operativi	239	393	-154	-39
Totale ricavi operativi	3.030	4.083	-1.053	-26
Costi esterni gestionali	-1.165	-897	-268	30
Oneri concessori	-362	-473	111	-23
Costo del lavoro netto	-471	-500	29	-6
Variazione operativa dei fondi	-403	-1.503	1.100	-73
Totale costi operativi netti	-2.401	-3.373	972	-29
Margine operativo lordo (EBITDA)	629	710	-81	-11
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi	-672	-653	-19	3
Margine operativo (EBIT)	-43	57	-100	n.s.
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	-18	-32	14	-44
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari	-479	-434	-45	10
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali	10	9	1	11
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-8	-3	-5	n.s.
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	-538	-403	-135	33
(Oneri)/proventi fiscali	128	135	-7	-5
Risultato delle attività operative in funzionamento	-410	-268	-142	53
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	1	-	1	n.s.
Utile/(Perdita) dell'esercizio	-409	-268	-141	53
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi	-2	14	-16	n.s.
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	-407	-282	-125	44

	2020	2019	Variazione
Utile/(perdita) base per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	-0,66	-0,45	-0,21
<i>di cui:</i>			
- da attività operative in funzionamento	-0,66	-0,45	-0,21
- da attività operative cessate	-	-	-
Utile/(perdita) diluita per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	-0,66	-0,45	-0,21
<i>di cui:</i>			
- da attività operative in funzionamento	-0,66	-0,45	-0,21
- da attività operative cessate	-	-	-

(*) Per la riconduzione al prospetto di conto economico consolidato ufficiale si rimanda al capitolo n. 2.17 "Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali".

Gli “**Oneri concessori**” ammontano a 362 milioni di euro in riduzione di 111 milioni di euro rispetto al 2019 (473 milioni di euro) in relazione all’andamento del traffico, ai ricavi da pedaggio e ai contratti di subconcessione.

Il “**Costo del lavoro netto**” è pari a 471 milioni di euro in riduzione di 29 milioni di euro rispetto al 2019 (500 milioni di euro). Tale variazione è determinata essenzialmente:

- a) dal minor fair value dei piani di incentivazione al management, effetto parzialmente compensato dall’implementazione del piano di azionariato diffuso ai dipendenti;
- b) dal decremento della forza media (-112 unità medie), riconducibile sostanzialmente al rallentamento del turn over nel comparto esazione nelle Società autostradali, alla contrazione delle attività derivante dall’emergenza Covid-19 ed al mancato ricorso a personale esattoriale stagionale nel mese di giugno 2020 in Autostrade per l’Italia (post attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria “CIGO”), parzialmente compensati da inserimenti per potenziamento di alcune strutture organizzative, principalmente in Autostrade per l’Italia, e dal consolidamento della Società Tecne a partire dal 1 dicembre 2020;
- c) dal decremento del costo medio principalmente dovuto ai minori costi legati all’attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria “CIGO” in alcune Società del Gruppo e ad altri effetti correlati all’emergenza Covid-19, parzialmente compensati dall’incremento degli oneri contrattuali derivanti dal rinnovo del CCNL;
- d) dai maggiori costi per incentivi all’esodo.

La “**Variazione operativa dei fondi**” registra un accantonamento netto pari a 403 milioni di euro (1.503 milioni di euro nel 2019) riconducibile essenzialmente a:

- a) la variazione operativa del fondo ripristino e sostituzione dell’infrastruttura autostradale (189 milioni di euro) che, escludendo gli effetti connessi all’utilizzo per gli interventi correlati alla ricostruzione del viadotto Polcevera (147 milioni di euro, quale quota già accantonata in esercizi precedenti), registra un accantonamento di 336 milioni di euro in relazione al piano di manutenzioni incrementali;
- b) la variazione operativa degli altri fondi rischi e oneri (214 milioni di euro), che include lo stanziamento a fondo rischi e oneri, pari a 190 milioni di euro, connesso agli ulteriori oneri da sostenere in relazione al punto c) della proposta transattiva citata in premessa.

Si evidenzia, inoltre, che nel 2019 la voce ha registrato accantonamenti netti per complessivi 1.503 milioni di euro, includendo l’accantonamento pari a 1.500 milioni di euro correlato alla stima degli oneri da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIMS volto alla chiusura dei contenziosi avanzati.

Il “**Margine operativo lordo**” (EBITDA), pari a 629 milioni di euro, si decrementa di 81 milioni di euro rispetto al 2019 (710 milioni di euro). Su base omogenea, l’EBITDA si decrementa di 1.282 milioni di euro (-58%).

Gli “**Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi**” sono pari a 672 milioni di euro e si incrementano di 19 milioni di euro rispetto all’esercizio 2019 (653 milioni di euro).

Il **“Margine operativo” (EBIT)** è negativo per 43 milioni di euro, con un decremento di 100 milioni di euro rispetto al 2019 (positivo per 57 milioni di euro).

Gli **“Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione”** sono pari a 18 milioni di euro in diminuzione di 14 milioni di euro rispetto al 2019 (32 milioni di euro), essenzialmente per i minori tassi di riferimento applicati nel 2020 rispetto all’esercizio di confronto.

Gli **“Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari”** sono pari a 479 milioni di euro e si incrementano di 45 milioni di euro rispetto al 2019 (434 milioni di euro), essenzialmente per effetto della differente variazione nei due esercizi a confronto del fair value degli strumenti derivati (61 milioni di euro), parzialmente compensata dai minori interessi e oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato sostenuti nel 2020 (13 milioni di euro) in relazione al rimborso, avvenuto a marzo 2020, del prestito obbligazionario di importo nominale pari a 502 milioni di euro.

Gli **“Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali”** sono pari a 10 milioni di euro (9 milioni di euro nel 2019).

La **“Quota dell’utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto”** accoglie una perdita di 8 milioni di euro (3 milioni di euro nel 2019) tenuto conto dei risultati pro-quota delle società collegate.

Gli **“(Oneri)/proventi fiscali”** registrano un valore positivo pari a 128 milioni di euro nel 2020 (pari a 135 milioni di euro nel 2019), con una variazione negativa pari a 7 milioni di euro connessa ai seguenti effetti combinati:

- a) Il minor stanziamento netto a imposte anticipate complessivamente pari a 349 milioni di euro. Si precisa che il 2019 includeva gli effetti sulla fiscalità differita connessi all’accantonamento tra i fondi rischi e oneri della stima degli oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIMS volto alla chiusura delle contestazioni avanzate (1.500 milioni di euro di euro);
- b) le minori imposte correnti rilevate nel 2020 (293 milioni di euro). Si evidenzia che nel 2020 a causa degli effetti connessi al Covid 19 la quasi totalità delle società hanno riportato perdite fiscali.

La voce **“Utile/(Perdita) dell’esercizio”** è negativa per 409 milioni di euro e si confronta con la perdita di 268 milioni di euro dell’esercizio 2019; su base omogenea, la voce presenta una perdita dell’esercizio pari a 194 milioni di euro e si decrementa di 955 milioni di euro rispetto all’utile del 2019.

La voce **“Utile/(Perdita) dell’esercizio di pertinenza del Gruppo”** è negativa per 407 milioni di euro e si confronta con una perdita dell’esercizio di 282 milioni di euro del 2019; su base omogenea la voce si decrementa di 948 milioni di euro rispetto all’utile dell’esercizio 2019.

L'“Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi” è negativo per 2 milioni di euro e si decrementa per 16 milioni di euro rispetto all'utile di pertinenza di Terzi dell'esercizio del 2019 (14 milioni di euro).

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Milioni di euro		2020	2019
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	-409	-268
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	-86
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	10
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
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	-2	-3
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	27	44
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	25	-36
<i>di cui relative ad attività operative cessate</i>		-	-
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	-384	-304
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		-382	-318
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		-2	14

Nel 2020 la voce “Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio” è positiva per 25 milioni di euro (negativa per 36 milioni di euro nel 2019) in relazione essenzialmente alla riclassifica, pari a 27 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale, della riserva di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, classificati come di non hedge accounting nel corso del 2019.

Struttura patrimoniale–finanziaria consolidata

Al 31 dicembre 2020 le “**Attività non finanziarie non correnti**” sono pari a 17.724 milioni di euro e si decrementano di 284 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (18.008 milioni di euro).

Le “**Attività immateriali**” sono pari a 17.432 milioni di euro (17.727 milioni di euro al 31 dicembre 2019) e accolgono essenzialmente i diritti concessori immateriali del Gruppo, per complessivi 11.280 milioni di euro (11.587 milioni di euro al 31 dicembre 2019), 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 295 milioni di euro, è prevalentemente originato dai seguenti fattori combinati:

- gli ammortamenti dell’esercizio (630 milioni di euro);
- gli investimenti realizzati in opere con benefici economici aggiuntivi (166 milioni di euro);
- 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 (132 milioni di euro).

Le “**Partecipazioni**” sono pari a 73 milioni di euro si riducono di 9 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (82 milioni di euro) sostanzialmente per effetto della quota di perdita di 8 milioni di euro registrata sulle partecipazioni in società collegate derivante dalla valutazione in base al metodo del patrimonio netto.

Le “**Attività per imposte anticipate**” ammontano a 131 milioni di euro, in linea rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (111 milioni).

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA (*)

Milioni di euro	31/12/2020	31/12/2019	Variazione
Attività non finanziarie non correnti			
Attività materiali	88	88	-
Attività immateriali	17.432	17.727	-295
Partecipazioni	73	82	-9
Attività per imposte anticipate	131	111	20
Totale attività non finanziarie non correnti (A)	17.724	18.008	-284
Capitale d'esercizio			
Attività commerciali	545	559	-14
Attività per imposte sul reddito correnti	63	48	15
Altre attività correnti	161	134	27
Attività non finanziarie destinate alle vendite o connesse ad attività operative cessate	6	4	2
Fondo corrente per impegni da convenzioni	-732	-449	-283
Fondi correnti per accantonamenti	-2.525	-2.259	-266
Passività commerciali	-1.320	-1.360	40
Passività per imposte sul reddito correnti	-3	-45	42
Altre passività correnti	-287	-324	37
Totale capitale d'esercizio (B)	-4.092	-3.692	-400
Capitale investito lordo (C=A+B)	13.632	14.316	-684
Passività non finanziarie non correnti			
Fondo non corrente per impegni da convenzioni	-1.808	-2.312	504
Fondi non correnti per accantonamenti	-1.365	-1.222	-143
Passività per imposte differite	-37	-141	104
Altre passività non correnti	-23	-29	6
Totale passività non finanziarie non correnti (D)	-3.233	-3.704	471
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	10.399	10.612	-213
Patrimonio netto			
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	1.488	1.864	-376
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	354	356	-2
Totale patrimonio netto (F)	1.842	2.220	-378
Indebitamento finanziario netto			
Indebitamento finanziario netto non corrente			
Passività finanziarie non correnti	7.706	9.682	-1.976
Prestiti obbligazionari	7.124	7.025	99
Finanziamenti a medio-lungo termine	187	2.166	-1.979
Derivati non correnti con fair value negativo	393	491	-98
Altre passività finanziarie non correnti	2	-	2
Attività finanziarie non correnti	-336	-348	12
Attività finanziarie non correnti per contributi	-159	-165	6
Depositi vincolati non correnti	-155	-161	6
Altre attività finanziarie non correnti	-22	-22	-
Totale indebitamento finanziario netto non corrente (G)	7.370	9.334	-1.964
Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente			
Passività finanziarie correnti	3.631	1.168	2.463
Finanziamenti a breve termine	249	245	4
Derivati correnti con fair value negativo	-	1	-1
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	-	28	-28
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	3.350	863	2.487
Altre passività finanziarie correnti	32	31	1
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-1.954	-1.619	-335
Disponibilità liquide	-1.424	-954	-470
Mezzi equivalenti	-15	-5	-10
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	-515	-660	145
Attività finanziarie correnti	-490	-491	1
Diritti concessori finanziari correnti	-411	-410	-1
Attività finanziarie correnti per contributi	-20	-25	5
Depositi vincolati correnti	-19	-25	6
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	-22	-23	1
Altre attività finanziarie correnti	-18	-8	-10
Totale indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente (H)	1.187	-942	2.129
Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H)⁽¹⁾	8.557	8.392	165
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)	10.399	10.612	-213

(*) Per la riconduzione al prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata ufficiale si rimanda al capitolo n. 2.17 "Riconduzione dei 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 4.092 milioni di euro, in incremento per 400 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (negativo per 3.692 milioni di euro), riconducibile principalmente ai seguenti effetti:

- l’incremento della quota corrente del fondo impegni da convenzione per 283 milioni di euro riconducibile principalmente all’effetto combinato della riclassifica della quota corrente pari a 633 milioni di euro, determinata in base agli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi previsti per il 2021, e degli utilizzi dell’esercizio per opere realizzate pari a 349 milioni di euro;
- l’incremento della quota corrente dei fondi per accantonamenti pari a 266 milioni di euro, su cui incide attribuibile al già citato accantonamento, pari a 190 milioni di euro, connesso al punto c) della proposta transattiva citata in premessa;
- il decremento dei debiti commerciali per 40 milioni di euro, essenzialmente riconducibile ai minori debiti di Autostrade per l’Italia verso società interconnesse e dei pedaggi in corso di regolazione, ascrivibili alla riduzione dei volumi di traffico registrati nel periodo per effetto del Covid-19, e ai minori debiti verso fornitori principalmente originati dalle dinamiche relative agli investimenti e alle manutenzioni nel periodo di riferimento;
- il decremento, pari a 57 milioni di euro, delle passività per imposte nette sul reddito correnti in relazione alla liquidazione del saldo delle imposte dell’anno precedente e agli acconti versati per l’esercizio corrente in relazione all’addizionale IRES del 3,5%.

Le **“Passività non finanziarie non correnti”** sono pari a 3.233 milioni di euro e si decrementano di 471 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (3.704 milioni di euro). La variazione è determinata principalmente dal decremento di 504 milioni di euro della quota non corrente del fondo per impegni da convenzione, essenzialmente attribuibile alla riduzione per la riclassifica della quota corrente (633 milioni di euro), parzialmente compensata dall’aggiornamento degli investimenti previsti a finire correlato alla stima delle opere ancora da realizzare (132 milioni di euro).

Il **“Capitale investito netto”** è pertanto pari a 10.401 milioni di euro, con un decremento di 211 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2019 (10.612 milioni di euro).

Il **“Patrimonio netto”** ammonta a 1.844 milioni di euro (2.220 milioni di euro al 31 dicembre 2019).

Il **“Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo”** (1.488 milioni di euro) presenta un decremento di 376 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (1.864 milioni di euro) originato sostanzialmente dal risultato economico complessivo di pertinenza del Gruppo (negativo per 382 milioni di euro).

Il **“Patrimonio netto di pertinenza di Terzi”** è pari a 354 milioni di euro, sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2019 (356 milioni di euro).

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

Millioni di euro	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO					PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
	Capitale emesso	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Altre riserve e utili portati a nuovo	Utile/(Perdita) del periodo al netto dell'acconto sui dividendi	Totale		
Saldo al 31/12/2018	622	-125	1.388	608	2.493	351	2.844
Risultato economico complessivo del periodo	-	-32	-4	-282	-318	14	-304
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni							
Saldo dividendi di Autostrade per l'Italia S.p.A. (parti 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	-	-	-	-	-	-8	-8
Saldo 31/12/2019	622	-157	1.681	-282	1.864	356	2.220
Risultato economico complessivo del periodo	-	27	-2	-407	-382	-2	-384
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni							
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-282	282	-	-	-
Piani di compensi basati su azioni e altre variazioni minori	-	-	6	-	6	-	6
Saldo al 31/12/2020	622	-130	1.403	-407	1.488	354	1.842

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 31/12/2020	Risultato 2020
Valori di bilancio di Autostrade per l'Italia	1.095	-398
Rilevazione nel bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate al netto della quota di competenza di azionisti terzi	653	0
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	-283	-
Eliminazione delle svalutazioni (al netto dei ripristini di valore) di partecipazioni consolidate	3	-
Eliminazione dei dividendi infragruppo	-	-
Valutazione delle partecipazioni al fair value ed in base al metodo del patrimonio netto (al netto dei dividendi incassati)	-12	-9
Altre rettifiche di consolidamento ⁽¹⁾	32	-
Valori di bilancio consolidato (quota del Gruppo)	1.488	-407
Valori di bilancio consolidato (quota di Terzi)	354	-2
Valori di bilancio consolidato	1.842	-409

(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.

L'“**Indebitamento finanziario netto**” al 31 dicembre 2020 è pari a 8.557 milioni di euro, in aumento di 165 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (8.392 milioni di euro).

L'“**Indebitamento finanziario netto non corrente**”, pari a 7.370 milioni di euro, presenta un decremento di 1.964 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (9.334 milioni di euro), in relazione essenzialmente alle riclassifiche dell'esercizio pari complessivamente a 3.140 milioni di euro, parzialmente compensate dall'emissione avvenuta a dicembre 2020 di un prestito obbligazionario pari a 1.222 milioni di euro (importo nominale pari a 1.250 milioni di euro, cedola del 2% e scadenza nel 2028). Nell'ambito di tali riclassifiche, si segnala che, esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1, al 31 dicembre 2020 tutti i finanziamenti a medio lungo-termine verso BEI e CDP, sono stati riclassificati nella quota corrente per un ammontare complessivo pari a 1.983 milioni di euro. Resta fermo tuttavia che il declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio 2020, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere dapprima protezioni aggiuntive. Solo qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero quindi la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere. Si evidenzia infine che, alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

L'“**Indebitamento finanziario netto corrente**” presenta un saldo pari a 1.187 milioni di euro in aumento di 2.129 milioni di euro rispetto alla posizione finanziaria netta pari a 942 milioni di euro al 31 dicembre 2019. Escludendo le sopracitate riclassifiche (3.140 milioni di euro) e la liquidità correlata alla citata emissione obbligazionaria avvenuta a dicembre 2020 (nozionale 1.250 milioni di euro) la posizione finanziaria netta risulta pari a 703 milioni di euro in diminuzione di 240 milioni di

euro rispetto al 31 dicembre 2019, essenzialmente in relazione ai flussi finanziari netti assorbiti nell'esercizio (222 milioni di euro) come commentato nel paragrafo "Gestione finanziaria".

Si segnala che l'indebitamento finanziario netto corrente include tra i diritti concessori finanziari correnti il diritto di subentro (411 milioni di euro al 31 dicembre 2020) 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. Con riferimento sempre ad Autostrade Meridionali, si segnala che nel mese di luglio 2020 il finanziamento erogato da Intesa San Paolo - per un importo massimo pari a 300 milioni di euro e utilizzato al 31 dicembre 2020 per a 245 milioni di euro - è stato prorogato fino al 31 dicembre 2024. Tale finanziamento, dal punto di vista contabile, è classificato nell'indebitamento finanziario netto corrente in virtù della sua correlazione – tra l'altro anche contrattuale – con la previsione di incasso del credito finanziario per il diritto di subentro.

Si evidenzia, infine, che in data 26 febbraio 2021 Autostrade per l'Italia ha provveduto a rimborsare nominali 595 milioni di euro di debito garantito da Atlantia relativo all'estinzione di un prestito obbligazionario.

Al 31 dicembre 2020 l'indebitamento finanziario di Gruppo è espresso per il 9% 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 2020 è pari a circa cinque anni e quattro mesi. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 98% a tasso fisso.

Nel corso 2020 il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3,5%.

Al 31 dicembre 2020 il Gruppo dispone di linee di finanziamento per un importo pari a 1.355 milioni di euro con una vita media residua ponderata pari a circa quattro anni e sei mesi un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa un anno e cinque mesi. Nell'ambito di queste linee prosegue il dialogo volto a verificare la sussistenza delle condizioni sospensive all'erogazione della linea di credito Revolving di Autostrade per l'Italia con Cassa Depositi e Prestiti.

Gestione finanziaria consolidata

Il **“Flusso finanziario netto da attività di esercizio”** del 2020 è pari a 353 milioni di euro e si decrementa di 1.022 milioni di euro rispetto al 2019 (1.375 milioni di euro), in relazione principalmente:

- al decremento dell’FFO-Cash Flow Operativo per 919 milioni di euro, originato essenzialmente dal minor apporto della gestione operativa per 1.125 milioni di euro riconducibile agli effetti connessi alla diffusione del Covid-19, compensato parzialmente dal minor assorbimento della gestione fiscale (296 milioni di euro). Su base omogenea l’FFO-Cash Flow Operativo del 2020 diminuisce di 942 milioni di euro (-66%) rispetto all’esercizio precedente;
- il minor flusso assorbito dal capitale operativo e dalle altre attività e passività non finanziarie (103 milioni di euro). Si evidenzia che i flussi finanziari del 2020, negativi per 164 milioni di euro, risentono prevalentemente del già commentato decremento delle passività commerciali e delle passività per imposte correnti.

Il **“Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie”** è pari a 575 milioni di euro, con un decremento di 17 milioni di euro rispetto al 2019 (558 milioni di euro), in relazione principalmente ai minori investimenti operativi dell’esercizio (16 milioni di euro).

Il **“Flusso finanziario netto per capitale proprio”** presenta saldo nullo nell’esercizio 2020, con un decremento rispetto al periodo di confronto pari a 319 milioni di euro, in relazione ai dividendi deliberati da Autostrade per l’Italia e dalle altre società del Gruppo a soci terzi nell’omologo periodo del 2019.

Nel 2020 si rilevano, inoltre, altre variazioni che determinano un incremento dell’indebitamento finanziario netto per complessivi 57 milioni di euro, in particolare attribuibili agli strumenti finanziari derivati classificati come di non hedge accounting.

L’impatto complessivo dei flussi sopra commentati comporta un incremento complessivo dell’indebitamento finanziario netto di 165 milioni di euro nel 2020, rispetto al 31 dicembre 2019.

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

Milioni di euro	2020	2019
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile/(perdita) dell'esercizio	-409	-268
Rettificato da:		
Ammortamenti	654	634
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali	395	1.442
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	18	32
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	8	3
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti	3	7
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	-132	-437
Altri oneri (proventi) non monetari	-20	23
FFO - Cash Flow Operativo	517	1.436
Variazione del capitale operativo	2	-19
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	-166	-42
Flusso finanziario netto da/(per) attività di esercizio (A)	353	1.375
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE		
Investimenti in attività in concessione	-516	-517
Investimenti in attività materiali	-22	-20
Investimenti in altre attività immateriali	-37	-22
Investimenti operativi	-575	-559
Contributi su attività in concessione	-	2
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)	1	1
Investimenti in partecipazioni	-	-3
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate	1	1
Posizione finanziaria netta di società consolidate trasferita nell'ambito di operazioni societarie	-2	-
Flusso finanziario netto da/(per) investimenti in attività non finanziarie (B)	-575	-558
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO		
Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e da società del Gruppo a soci terzi	-	-319
Flusso finanziario netto per capitale proprio (C)	-	-319
Flusso finanziario netto generato (assorbito) nell'esercizio (A+B+C)	-222	498
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	-	-86
Proventi (Oneri) finanziari portati ad incremento di attività (passività) finanziarie	-3	-3
Altre variazioni	60	12
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (D)	57	-77
Decremento/(Incremento) dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio (A+B+C+D)	-165	421
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio	-8.392	-8.813
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio	-8.557	-8.392

(*) Per la riconduzione al prospetto di rendiconto finanziario consolidato ufficiale si rimanda al capitolo n. 2.17 "Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali".

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 2020, a confronto con i valori dell'esercizio precedente, nonché il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 31 dicembre 2020 raffrontata ai corrispondenti valori al 31 dicembre 2019.

La predisposizione dei dati economici e finanziari dell'esercizio 2020 è conforme ai principi contabili internazionali (IFRS) in vigore e omologati dalla Commissione Europea al 31 dicembre 2020.

Nell'esercizio 2020 il diffondersi dell'epidemia da Covid-19, la dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano e le misure di restrizione agli spostamenti adottate hanno avuto effetti significativi sull'andamento del traffico con un impatto complessivo sull'EBITDA stimato in circa 813 milioni di euro (553 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale).

Con riferimento al crollo di una sezione del viadotto Polcevera avvenuto il 14 agosto 2018, si evidenzia che, alla data del 31 dicembre 2020:

- è stato disposto - su richiesta del Commissario Straordinario per Genova - il pagamento di complessivi 421 milioni di euro, in particolare 372 milioni di euro al netto dell'acconto residuo per l'avvio delle attività e dell'IVA, corrispondente all'utilizzo complessivo del fondo ripristino e sostituzione (di cui 147 milioni di euro nel 2020);
- sono stati erogati 63 milioni di euro di fondi per rischi e oneri correlati ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, alle spese legali nonché ai contributi ad artigiani e imprenditori (di cui 12 milioni di euro nel 2020). Sempre con riferimento alle spese legali, sono stati stanziati nel corso del 2020 ulteriori accantonamenti pari a 10 milioni di euro.

Si segnala che i mancati ricavi da pedaggio relativi all'esenzione sull'area genovese nel 2020 sono stimati pari a circa 44 milioni di euro (complessivamente pari 26 milioni di euro negli esercizi 2018 e 2019).

Con riferimento alla definizione della procedura di contestazione di grave inadempimento avviata dal Concedente il 16 agosto 2018, come anche descritto nel successivo capitolo 2.12 "Eventi significativi in ambito regolatorio", a seguito delle numerose interlocuzioni intervenute nel corso del 2020 fino alla data di predisposizione della presente relazione, l'11 luglio 2020 la Società ha formulato una nuova proposta di accordo. In merito a tale proposta, con comunicato del 15 luglio 2020, il Consiglio

dei Ministri, alla luce della citata proposta transattiva, “ha ritenuto di avviare l’iter previsto dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell’accordo transattivo”. All’esito di successive interlocuzioni con i rappresentanti del Governo, l’8 ottobre 2020, Autostrade per l’Italia ha comunicato la propria disponibilità a sottoscrivere lo schema di accordo trasmesso dai rappresentanti del Governo per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell’atto aggiuntivo alla Convenzione, con la sola eliminazione della condizione di efficacia che prevede il perfezionamento dell’operazione di riassetto societario.

Inoltre, sempre in relazione agli impegni assunti nel mese di luglio 2020, si segnala che il 3 dicembre 2020 la Società ha inviato al Concedente l’ultima versione del Piano Economico Finanziario oggetto di condivisione con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministero dell’Economia e delle Finanze.

Nello schema di accordo, la Società si è impegnata, tra le altre cose, all’assunzione di un importo complessivo di oneri a proprio carico pari a 3.400 milioni di euro, con un incremento di 500 milioni di euro rispetto a quanto previsto nella precedente proposta del 5 marzo 2020, rappresentati da:

- a) un importo pari a 1.500 milioni di euro da destinarsi a riduzioni tariffarie a favore dell’utenza, già iscritto negli “Altri fondi correnti per rischi ed oneri” al 31 dicembre 2019;
- b) un importo di 1.200 milioni di euro per interventi non remunerati sulle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 – 2024;
- c) un importo di 700 milioni di euro di oneri a carico della Società per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi, con la conseguente iscrizione nel 2020 di un ulteriore stanziamento tra i fondi rischi e oneri pari a 190 milioni di euro.

Si precisa pertanto che, dal punto di vista della rappresentazione contabile, sono stati considerati tutti gli elementi inclusi nello schema complessivo di accordo.

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

I **“Ricavi operativi”** del 2020 sono pari a 2.746 milioni di euro e si decrementano di 974 milioni di euro rispetto all’esercizio di confronto (3.720 milioni di euro).

Si evidenzia che i ricavi da pedaggio includono, per 284 milioni di euro (366 milioni di euro nel 2019), le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell’ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce “oneri concessori” ⁽¹⁾.

Al netto di dette maggiorazioni tariffarie, i ricavi totali si decrementano di 892 milioni di euro rispetto allo scorso esercizio.

I **“Ricavi da pedaggio”** sono pari a 2.569 milioni di euro, in riduzione di 835 milioni di euro rispetto al 2019 (3.404 milioni di euro) a causa della netta contrazione del traffico sulla rete, osservabile da fine febbraio 2020, pari al -27,1% (-23,9% considerando anche l’effetto derivante dal mix positivo di traffico) riconducibile essenzialmente agli effetti negativi connessi alle limitazioni e restrizioni agli spostamenti imposti dalle autorità governative a causa della diffusione del Covid-19.

Escludendo le citate maggiorazioni tariffarie, i ricavi da pedaggio si decrementano di 753 milioni di euro rispetto al 2019.

Gli **“Altri ricavi operativi”** ammontano a 177 milioni di euro (316 milioni di euro nel 2019), in riduzione di 139 milioni di euro principalmente in relazione ai minori proventi da aree di servizio conseguenti alla riduzione dei volumi venduti e alle iniziative della Società finalizzate al sostegno delle attività economiche dei gestori in seguito all’emergenza Covid-19. Si segnala, inoltre, che i consuntivi del 2019 includevano il provento da rimborsi assicurativi (circa 38 milioni di euro) correlato alla quantificazione del risarcimento spettante alla Società in relazione alla copertura assicurativa in essere sul Polcevera per la sola responsabilità civile verso terzi.

I **“Costi esterni gestionali”** sono pari a 1.097 milioni di euro e si incrementano di 275 milioni di euro rispetto al 2019 (822 milioni di euro). Si segnala che la variazione comprende i costi connessi agli interventi relativi alla ricostruzione del viadotto sul Polcevera (148 milioni di euro nel 2020, 226 milioni di euro nel 2019), il cui impatto sull’EBITDA è sostanzialmente compensato tramite l’utilizzo della corrispondente quota di fondo ripristino e sostituzione contabilizzato nella voce “Variazione operativa dei fondi”. Escludendo tali oneri, si registra un incremento di 353 milioni di euro prevalentemente riconducibile ai maggiori interventi relativi alla prosecuzione dei programmi operativi per la sorveglianza, le ispezioni, la manutenzione e la sicurezza della rete, connessi al piano di manutenzioni incrementali sulle infrastrutture della rete da eseguire nel periodo 2020-2024.

⁽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.

Gli “**Oneri concessori**” ammontano a 345 milioni di euro in riduzione di 105 milioni di euro rispetto al 2019 (450 milioni di euro) in relazione all’andamento del traffico, ai ricavi da pedaggio e ai contratti di subconcessione.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (*)

Milioni di euro	2020	2019	VARIAZIONE	
			ASSOLUTA	%
Ricavi da pedaggio	2.569	3.404	-835	-25
Altri ricavi operativi	177	316	-139	-44
Totale ricavi operativi	2.746	3.720	-974	-26
Costi esterni gestionali	-1.097	-822	-275	33
Oneri concessori	-345	-450	105	-23
Costo del lavoro netto	-362	-383	21	-5
Variazione operativa dei fondi	-399	-1.505	1.106	-73
Totale costi operativi netti	-2.203	-3.160	957	-30
Margine operativo lordo (EBITDA)	543	560	-17	-3
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi	-604	-593	-11	2
Margine operativo (EBIT)	-61	-33	-28	85
Dividendi da società partecipate	-	22	-22	n.s.
Ripristini/(Rettifiche) di valore di partecipazioni	-	-2	2	n.s.
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	-15	-29	14	-48
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari	-460	-412	-48	12
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali	9	8	1	13
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	-527	-446	-81	18
(Oneri)/Proventi fiscali	129	155	-26	-17
Risultato delle attività operative in funzionamento	-398	-291	-107	37
Utile/(Perdita) dell'esercizio	-398	-291	-107	37
(euro)	2020	2019	VARIAZIONE	
Utile/(Perdita) base per azione	-0,64	-0,47	-0,17	
<i>di cui:</i>				
- da attività operative in funzionamento	-0,64	-0,47	-0,17	
Utile/(Perdita) diluito per azione	-0,64	-0,47	-0,17	
<i>di cui:</i>				
- da attività operative in funzionamento	-0,64	-0,47	-0,17	

(*) Per la riconduzione al prospetto di conto economico ufficiale si rimanda al paragrafo "2.17 Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati di Autostrade per l'Italia S.p.A. con quelli ufficiali".

Il “**Costo del lavoro netto**” è pari a 362 milioni di euro in riduzione di 21 milioni di euro rispetto al 2019 (383 milioni di euro). Tale variazione è determinata essenzialmente:

- dal minor fair value dei piani di incentivazione al management, effetto parzialmente compensato dall’implementazione del piano di azionariato diffuso ai dipendenti;
- dal decremento della forza media (-101 unità medie), riconducibile principalmente al rallentamento del turn over nel comparto esazione, alla contrazione delle attività derivante dall’emergenza Covid-19 ed al mancato ricorso a personale esattoriale stagionale nel mese di giugno 2020 (post attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria “CIGO”), parzialmente compensati da inserimenti per potenziamento di alcune strutture organizzative;
- dal decremento del costo medio principalmente dovuto ai minori costi legati all’attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria “CIGO” e ad altri effetti correlati all’emergenza Covid-19, parzialmente compensati dall’incremento degli oneri contrattuali derivanti dal rinnovo del CCNL;
- dai maggiori costi per incentivi all’esodo.

La “**Variazione operativa dei fondi**” registra un accantonamento netto pari a 399 milioni di euro (1.505 milioni di euro nel 2019) riconducibile essenzialmente a:

- la variazione operativa del fondo ripristino e sostituzione dell’infrastruttura autostradale (186 milioni di euro) che, escludendo gli effetti connessi all’utilizzo per gli interventi correlati alla ricostruzione del viadotto Polcevera (147 milioni di euro, quale quota già accantonata in esercizi precedenti), registra un accantonamento di 333 milioni di euro in relazione al piano di manutenzioni incrementali;
- la variazione operativa degli altri fondi rischi e oneri (213 milioni di euro), che include lo stanziamento a fondo rischi e oneri, pari a 190 milioni di euro, connesso agli ulteriori oneri da sostenere in relazione al punto c) della proposta transattiva citata in premessa.

Si evidenzia, inoltre, che nel 2019 la voce ha registrato accantonamenti netti per complessivi 1.505 milioni di euro, includendo l’accantonamento pari a 1.500 milioni di euro correlato alla stima degli oneri da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIMS volto alla chiusura dei contenziosi avanzati.

Il “**Margine operativo lordo (EBITDA)**”, pari a 543 milioni di euro, si decrementa di 17 milioni di euro rispetto al 2019 (560 milioni di euro) come conseguenza dei fenomeni precedentemente descritti.

Gli “**Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi**” sono pari a 604 milioni di euro, in aumento di 11 milioni di euro rispetto all’esercizio di confronto (593 milioni di euro nel 2019).

Il “**Margine operativo (EBIT)**” è negativo per 61 milioni di euro, in ulteriore aumento di 28 milioni di euro rispetto al 2019 (negativo per 33 milioni di euro).

Nel 2020 i **“Dividendi da società partecipate”** presentano un saldo nullo non essendo stati deliberati dalle società partecipate, mentre nel 2019 risultavano pari a 22 milioni di euro.

La voce **“Ripristini/(Rettifiche) di valore di partecipazioni”** nel 2019 accoglieva 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”** pari a 15 milioni di euro (29 milioni di euro nel 2019) si decrementano di 14 milioni di euro principalmente in relazione alla riduzione dei tassi di riferimento.

Gli **“Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari”** sono pari a 460 milioni di euro e si incrementano di 48 milioni di euro rispetto al 2019 (412 milioni di euro). L'aumento è ascrivibile alla maggior variazione negativa del fair value degli strumenti derivati intervenuta nell'esercizio in corso rispetto al precedente (61 milioni di euro) in parte compensata dai minori interessi e oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato sostenuti nel 2020 (14 milioni di euro) in relazione al rimborso, avvenuto a marzo 2020, del prestito obbligazionario di importo nominale pari a 502 milioni di euro.

Gli **“Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali”** sono pari a 9 milioni di euro (8 milioni di euro nel 2019).

Il **“Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento”** risulta negativo per 527 milioni di euro, in aumento di 81 milioni di euro rispetto all'esercizio di confronto (negativo per 446 milioni di euro).

Gli **“(Oneri)/Proventi fiscali”** registrano un valore positivo pari a 129 milioni di euro (positivo per 155 milioni di euro nel 2019). La variazione di negativa di 26 milioni di euro è essenzialmente riferibile a:

- a) il minor stanziamento di imposte anticipate per 420 milioni di euro in relazione all'adeguamento del fondo correlato alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIMS volto alla chiusura delle contestazioni avanzate in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere, parzialmente compensato dal maggior stanziamento netto riferibile al fondo ripristino e sostituzione (86 milioni di euro);
- b) le imposte correnti rilevate nel 2019 (273 milioni di euro);
- c) l'accantonamento di imposte anticipate per perdite fiscalmente riportabili in esercizi successivi (12 milioni di euro).

La voce **“Utile/(Perdita) dell'esercizio”** evidenzia una perdita di 398 milioni di euro, rispetto alla perdita di 291 milioni di euro nel 2019.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Milioni di euro		2020	2019
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	-398	-291
(Perdite)/Utili da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	-86
Effetto fiscale su (perdite)/utili da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	10
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	-	-76
(Perdite)/Utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		-2	-3
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	-2	-3
Altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		35	44
Effetto fiscale su altre riclassifiche riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-8	-
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	27	44
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	25	-35
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	-373	-326

Il **“Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio”** nel 2020 presenta un saldo positivo per 25 milioni di euro, al netto del relativo effetto fiscale, principalmente in relazione alla riclassifica a conto economico della riserva di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, classificati come di non hedge accounting nel corso del 2019 come meglio esplicitato nella nota 6.11 **“Patrimonio netto”** della Sezione **“Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020”**.

Nel 2019 il saldo era negativo, al netto del relativo effetto fiscale, per 35 milioni di euro in riferimento alla combinazione tra gli effetti della diminuzione della curva dei tassi di interesse di riferimento sui derivati di copertura allora in essere (76 milioni di euro) e della riclassifica nel conto economico della riserva di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting (44 milioni di euro) che non soddisfacevano 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.

Il **“Risultato economico complessivo dell'esercizio”** risulta quindi negativo per 373 milioni di euro (negativo per 326 milioni di euro nel 2019).

Struttura patrimoniale-finanziaria

Al 31 dicembre 2020 le “**Attività non finanziarie non correnti**” sono pari a 16.895 milioni di euro e si decrementano di 254 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (17.149 milioni di euro).

La voce principale è costituita dalle “**Attività immateriali**”, pari a 16.569 milioni di euro (16.824 milioni di euro al 31 dicembre 2019), essenzialmente rappresentata da:

- a) i diritti concessori, per complessivi 10.426 milioni di euro (10.690 milioni di euro al 31 dicembre 2019);
- 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. L'avviamento non è oggetto di ammortamento sistematico, ma è soggetto a periodici test di impairment che hanno evidenziato, al 31 dicembre 2020, la recuperabilità del valore contabile sopra indicato attraverso la stima del valore d'uso.

Il decremento delle attività immateriali rispetto al 31 dicembre 2019, pari a 255 milioni di euro, è dovuto essenzialmente a:

- a) gli ammortamenti dell'esercizio (581 milioni di euro);
- b) gli investimenti, pari a 191 milioni di euro, prevalentemente relativi alle opere con benefici economici aggiuntivi (160 milioni di euro);
- c) l'incremento dei diritti concessori per opere senza benefici economici aggiuntivi, in relazione all'aggiornamento delle stime degli investimenti previsti fino al termine della concessione in relazione anche alla sensibile riduzione dei tassi di interesse dell'esercizio (132 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2020 la voce “**Partecipazioni**” risulta pari a 247 milioni di euro e si incrementa di 4 milioni di euro (243 milioni di euro al 31 dicembre 2019). La variazione è essenzialmente riferibile alla costituzione e il successivo versamento in conto futuro aumento di capitale della società Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. (5 milioni di euro) avente per oggetto lo studio e la progettazione di infrastrutture.

Al 31 dicembre 2020 il “**Capitale di esercizio**” presenta un valore complessivo negativo pari a 4.012 milioni di euro (negativo per 3.597 milioni di euro al 31 dicembre 2019). La variazione, pari a 415 milioni di euro, è riconducibile a:

- a) l'incremento della quota corrente del fondo impegni da convenzione per 282 milioni di euro in relazione agli investimenti pianificati nei prossimi dodici mesi;
- b) l'incremento della quota corrente dei fondi per accantonamenti pari a 252 milioni di euro, su cui incide per 190 milioni di euro l'accantonamento connesso al già citato al punto c) della proposta transattiva citata in premessa;
- c) l'effetto cumulato del decremento delle altre passività correnti al netto dell'incremento delle altre attività correnti è pari a circa 66 milioni di euro, principalmente originato dalla riduzione dei debiti verso il Concedente relazione al minor volume di debito stimato nei confronti

dell'Anas in virtù della riduzione di traffico registrata nel 2020, al decremento dei debiti verso il personale e al credito IVA rilevato al 31 dicembre 2020;

- d) l'incremento, pari a 49 milioni di euro, delle attività nette per imposte sul reddito in riferimento alla liquidazione del saldo delle imposte dell'anno precedente e agli acconti versati per l'esercizio corrente in relazione all'addizionale IRES del 3,5%.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA (*)

Milioni di euro	31/12/2020	31/12/2019	VARIAZIONE
Attività non finanziarie non correnti			
Attività materiali	79	82	-3
Attività immateriali	16.569	16.824	-255
Partecipazioni	247	243	4
Totale attività non finanziarie non correnti (A)	16.895	17.149	-254
Capitale d'esercizio			
Attività commerciali	473	514	-41
Attività per imposte sul reddito correnti	53	40	13
Altre attività correnti	128	110	18
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate	6	4	2
Fondo corrente per impegni da convenzione	-732	-450	-282
Fondi correnti per accantonamenti	-2.490	-2.238	-252
Passività commerciali	-1.293	-1.336	43
Passività per imposte sul reddito correnti	-	-36	36
Altre passività correnti	-157	-205	48
Totale capitale d'esercizio (B)	-4.012	-3.597	-415
Capitale investito lordo (C=A+B)	12.883	13.552	-669
Passività non finanziarie non correnti			
Fondo non corrente per impegni da convenzione	-1.808	-2.312	504
Fondi non correnti per accantonamenti	-1.081	-955	-126
Passività per imposte differite nette	-17	-133	116
Altre passività non correnti	-23	-29	6
Totale passività non finanziarie non correnti (D)	-2.929	-3.429	500
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	9.954	10.123	-169
Patrimonio netto			
Capitale emesso	622	622	-
Riserve e utili portati a nuovo	871	1.132	-261
Utile / (Perdita) dell'esercizio	-398	-291	-107
Totale patrimonio netto (F)	1.095	1.463	-368
Indebitamento finanziario netto			
Indebitamento finanziario netto non corrente			
Passività finanziarie non correnti	7.679	9.659	-1.980
Prestiti obbligazionari	7.124	7.025	99
Finanziamenti a medio-lungo termine	162	2.143	-1.981
Derivati non correnti con fair value negativo	393	491	-98
Attività finanziarie non correnti	-562	-577	15
Attività finanziarie non correnti per contributi su opere	-154	-161	7
Depositi vincolati non correnti	-154	-161	7
Altre attività finanziarie non correnti	-254	-255	1
Totale indebitamento finanziario netto non corrente (G)	7.117	9.082	-1.965
Indebitamento finanziario netto/(posizione finanziaria netta) corrente			
Passività finanziarie correnti	3.410	1.040	2.370
Finanziamenti a breve termine	5	-	5
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	27	85	-58
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	3.346	860	2.486
Altre passività finanziarie correnti	32	95	-63
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-1.602	-1.379	-223
Disponibilità liquide	-1.084	-716	-368
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	-518	-663	145
Attività finanziarie correnti	-66	-83	17
Attività finanziarie correnti per contributi su opere	-20	-25	5
Depositi vincolati correnti	-20	-25	5
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	-25	-31	6
Altre attività finanziarie correnti	-1	-2	1
Totale indebitamento finanziario netto/(posizione finanziaria netta) corrente (H)	1.742	-422	2.164
Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H) ⁽¹⁾	8.859	8.660	199
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)	9.954	10.123	-169

(*) Per la riconduzione al prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria ufficiale si rimanda al paragrafo "2.17 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.

Le “**Passività non finanziarie non correnti**” ammontano a 2.929 milioni di euro in riduzione di 500 milioni di euro (3.429 milioni di euro al 31 dicembre 2019), principalmente in relazione al decremento della quota non corrente del fondo per impegni da convenzione per 504 milioni di euro, prevalentemente per l’effetto della riclassifica della quota corrente (633 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 (132 milioni di euro).

Il “**Capitale Investito Netto**” è pertanto pari a 9.954 milioni di euro, con un decremento pari a 169 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2019 (10.123 milioni di euro).

Il “**Patrimonio netto**” ammonta a 1.095 milioni di euro e si decrementa di 368 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (1.463 milioni di euro), per l’effetto del risultato economico complessivo negativo dell’esercizio, pari a 373 milioni di euro commentato in precedenza, parzialmente compensato dalla rilevazione del piano di azionariato diffuso destinato ai dipendenti del Gruppo Atlantia pari a 5 milioni di euro.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

Millioni di euro	Capitale emesso	Riserve e utili portati a nuovo				Riserve e utili/ (perdite) portati a nuovo	Utile/ (Perdita) dell'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserve da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserve diverse e utili/ (perdite) portati a nuovo			
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								
Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2019: Dividendi dell'esercizio 2018 (pari a euro 0,50 per azione)	-	-	-	-	-	-	-311	-311
Destinazione del risultato dell'esercizio precedente a utili portati a nuovo	-	-	-	-	307	307	-307	-
Saldo al 31/12/2019	622	216	124	-202	994	1.132	-291	1.463
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-	-	27	-2	25	-398	-373
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni								
Assemblea Ordinaria del 10 giugno 2020: Copertura della perdita dell'esercizio 2019	-	-	-	-	-291	-291	291	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-	-	5	5	-	5
Saldo al 31/12/2020	622	216	124	-175	706	871	-398	1.095

L'“**Indebitamento finanziario netto**” al 31 dicembre 2020 è pari a 8.859 milioni di euro, in aumento di 199 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (8.660 milioni di euro).

L'“**Indebitamento finanziario netto non corrente**” è pari a 7.117 milioni di euro, presenta un decremento di 1.965 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (9.082 milioni di euro) in relazione all'effetto combinato tra le riclassifiche a breve termine (3.153 milioni di euro) e l'emissione, avvenuta nel mese di dicembre, di un prestito obbligazionario di importo nominale pari a 1.250 milioni di euro e cedola del 2%, con scadenza nel 2028. Nell'ambito di tali riclassifiche, si segnala che, esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1, al 31 dicembre 2020 tutti i finanziamenti a medio lungo-termine verso BEI e CDP sono stati riclassificati nella quota corrente per un ammontare complessivo pari a 1.983 milioni di euro. Resta fermo, tuttavia, che il declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio 2020, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere dapprima protezioni aggiuntive. Solo qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero quindi la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere. Si evidenzia infine che, alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

L'“**Indebitamento finanziario netto corrente**” presenta un saldo pari a 1.742 milioni di euro (posizione finanziaria netta pari a 422 milioni di euro al 31 dicembre 2019) in aumento di 2.164 milioni.

Escludendo le sopracitate riclassifiche (3.153 milioni di euro) e la liquidità correlata alla citata emissione obbligazionaria avvenuta a dicembre 2020 (nozionale 1.250 milioni di euro), la posizione finanziaria netta risulta pari a 161 milioni di euro in diminuzione di 261 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019, essenzialmente in relazione ai flussi finanziari netti assorbiti nell'esercizio (199 milioni di euro) come commentato nel paragrafo “Gestione finanziaria”.

Si evidenzia, infine, che in data 26 febbraio 2021 la Società ha provveduto a rimborsare nominali 595 milioni di euro di debito garantito da Atlantia relativo all'estinzione di un prestito obbligazionario.

Al 31 dicembre 2020 l'indebitamento finanziario della Società è espresso per il 9% 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 2020 è pari a circa cinque anni e cinque mesi. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 100% a tasso fisso.

Nel corso 2020 il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3,6%.

Al 31 dicembre 2020 la Società dispone di linee di finanziamento per un importo pari a 1.300 milioni di euro con una vita media residua ponderata pari a circa quattro anni e sette mesi un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa un anno e quattro mesi. Nell'ambito di queste linee prosegue il dialogo volto a verificare la sussistenza delle condizioni sospensive all'erogazione della linea di credito Revolving con Cassa Depositi e Prestiti.

Gestione finanziaria

Il “**Flusso finanziario netto da attività di esercizio**” del 2020 è positivo per 307 milioni di euro e si decrementa di 991 milioni di euro rispetto all’esercizio di confronto (positivo per 1.298 milioni di euro). Tale assorbimento è riferibile prevalentemente a:

- l’“FFO” (Funds From Operations o Cash Flow Operativo), pari a 452 milioni di euro, in riduzione di 909 milioni di euro rispetto all’esercizio di confronto (1.361 milioni di euro), essenzialmente in relazione al minor apporto delle gestione operativa (1.067 milioni di euro), su cui incidono gli effetti connessi alla diffusione del Covid-19;
- il maggior flusso assorbito dal capitale operativo e dalle altre attività e passività non finanziarie (complessivamente pari a 82 milioni di euro). Si evidenzia che i flussi finanziari del 2020, pari a 145 milioni di euro, risentono prevalentemente di quanto esposto precedentemente nei commenti al “Capitale di esercizio”.

Il “**Flusso finanziario netto per gli investimenti in attività non finanziarie**” risulta pari a 565 milioni di euro, in aumento di 21 milioni di euro rispetto al flusso corrispondente del 2019 (544 milioni di euro), essenzialmente in relazione ai maggiori investimenti operativi (17 milioni di euro).

Il “**Flusso finanziario netto per capitale proprio**”, nullo nel 2020, nell’esercizio di confronto accoglieva la distribuzione dei dividendi sull’utile di esercizio 2018 pari a 311 milioni di euro.

Nel 2020, si rilevano, inoltre, altre variazioni che determinano un decremento dell’indebitamento finanziario netto per 59 milioni di euro attribuibili agli strumenti finanziari derivati classificati come di non hedge accounting ancora in essere al 31 dicembre 2020.

Pertanto, le dinamiche sopra descritte evidenziano nel 2020 **un aumento complessivo dell’indebitamento finanziario netto** di 199 milioni di euro rispetto alla riduzione di 366 milioni di euro nel 2019.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (*)

Milioni di euro	2020	2019
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO		
Utile/(Perdita) dell'esercizio	-398	-291
Rettificato da:		
Ammortamenti	603	586
Variazione operativa dei fondi comprensiva degli utilizzi diretti dei fondi rischi e oneri	378	1.434
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	15	29
(Ripristini)/Rettifiche di valore di partecipazioni	-	2
Rettifiche/(Ripristini) di valore di attività correnti e non correnti	1	7
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	-124	-428
Altri oneri/(proventi) non monetari	-23	22
FFO - Cash Flow Operativo	452	1.361
Variazione del capitale operativo	17	-15
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	-162	-48
Flusso finanziario netto da attività di esercizio [a]	307	1.298
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) INVESTIMENTI IN ATTIVITA' NON FINANZIARIE		
Investimenti in attività in concessione	-509	-506
Investimenti in attività materiali	-20	-19
Investimenti in altre attività immateriali	-31	-18
Investimenti operativi	-560	-543
Contributi su attività in concessione	-	2
Investimenti in partecipazioni	-5	-3
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie [b]	-565	-544
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO		
Dividendi deliberati	-	-311
Flusso finanziario netto per capitale proprio [c]	-	-311
Flusso finanziario netto generato/(assorbito) nell'esercizio [a+b+c]	-258	443
ALTRE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO		
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	-	-86
Proventi/(Oneri) finanziari portati ad incremento di passività/attività finanziarie	-	-3
Altre variazioni di attività e passività finanziarie	59	12
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto [d]	59	-77
Decremento/(Incremento) dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio [a+b+c+d]	-199	366
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio	-8.660	-9.026
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio	-8.859	-8.660

(*) Per la riconduzione al prospetto di rendiconto finanziario ufficiale si rimanda al paragrafo "2.17 Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati di Autostrade per l'Italia S.p.A. con quelli ufficiali".

2.4 Dati operativi delle società del Gruppo

Milioni di euro

	RICAVI OPERATIVI ⁽¹⁾		
	2020	2019	Variazione Assoluta
Autostrade per l'Italia	2.746	3.720	-974
Autostrade Meridionali	68	92	-24
Tangenziale di Napoli	54	73	-19
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	52	62	-10
Società Autostrada Tirrenica	32	40	-8
Essediesse	27	28	-1
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	24	31	-7
Giove Clear	14	14	-
Ad Moving	3	6	-3
Autostrade Tech	93	95	-2
Tecne	3	-	3
<i>Elisioni e rettifiche di consolidato</i>	-86	-78	-8
TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA	3.030	4.083	-1.053

(1) Gli indicatori alternativi di performance presentati sono definiti nel capitolo "Indicatori alternativi di performance", cui si rimanda.

EBITDA ⁽¹⁾			INVESTIMENTI OPERATIVI ⁽¹⁾		
2020	2019	Variazione	2020	2019	Variazione
Assoluta			Assoluta		
544	560	-16	560	543	17
11	32	-21	2	2	-
12	28	-16	3	4	-1
24	40	-16	-	-	-
15	22	-7	2	6	-4
2	2	-	-	-	-
8	16	-8	2	1	1
1	-	1	-	-	-
1	-	1	-	-	-
13	10	3	3	3	-
-2	-	-2	3	-	3
-	-	-	-	-	-
629	710	-81	575	559	16

2.5 Andamento gestionale del Gruppo

Traffico

La mobilità del 2020 ha risentito sensibilmente degli effetti della diffusione del Covid-19 nel Paese, manifestatisi a partire dall'ultima settimana del mese di febbraio, e dei provvedimenti di limitazione degli spostamenti imposti dalle autorità governative a causa dell'emergenza sanitaria.

Nel 2020 il traffico sulla rete del Gruppo è diminuito del 27,1% rispetto all'anno precedente. La diminuzione ha riguardato in particolare i chilometri percorsi dai veicoli a "2 assi", in calo del 30,3%, mentre i veicoli a "3 o più assi" hanno segnato una flessione del 6,4%.

TRAFFICO SULLA RETE DEL GRUPPO IN ITALIA NEL 2020

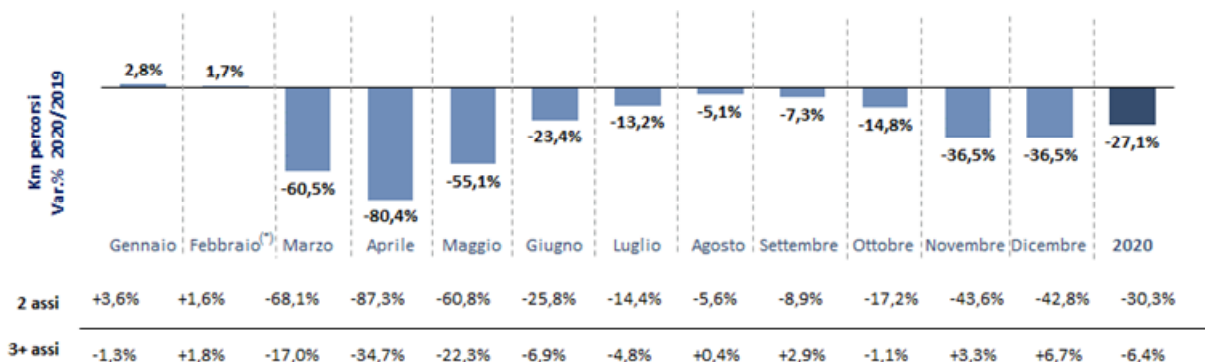
Tratte autostradali	Veicoli*Km (milioni)				Variazione % su 2019	VTMG 2020 *
	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+ assi	Veicoli totali			
A1 Milano-Napoli	11.054,6	2.923,6	13.978,1	-25,2	47.532	
A4 Milano-Brescia	2.217,5	416,8	2.634,3	-30,1	76.979	
A7 Serravalle-Genova	340,6	78,0	418,6	-29,8	22.875	
A8/A9 Milano-Laghi	1.566,3	131,5	1.697,8	-33,5	59.701	
A8/26 Diramazione	333,7	28,8	362,5	-29,4	41.267	
A10 Genova-Savona	453,4	87,0	540,4	-29,4	32.453	
A11 Firenze-Mare	1.012,0	105,1	1.117,1	-28,7	37.358	
A12 Genova-Sestri	519,4	51,5	570,9	-30,4	32.028	
A12 Roma-Civitavecchia	461,8	39,4	501,2	-24,0	20.941	
A13 Bologna-Padova	1.175,5	313,4	1.488,9	-28,4	31.956	
A14 Bologna-Taranto	6.338,0	1.490,5	7.828,5	-25,9	27.373	
A16 Napoli-Canosa	843,4	144,8	988,1	-28,9	15.670	
A23 Udine-Tarvisio	265,8	133,5	399,3	-33,0	10.782	
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	1.107,5	266,7	1.374,2	-33,6	15.331	
A27 Venezia-Belluno	544,0	55,7	599,7	-24,4	19.935	
A30 Caserta-Salerno	578,9	121,7	700,6	-21,0	34.613	
Nodo di Mestre	27,3	5,7	33,0	-30,1	-	
TOTALE AUTOSTRADE PER L'ITALIA	28.839,5	6.393,9	35.233,4	-27,1	33.723	
Autostrade Meridionali	1.205,1	26,4	1.231,5	-27,6	65.210	
Tangenziale di Napoli	680,3	11,8	692,1	-25,0	93.608	
Società Autostrada Tirrenica	215,0	22,4	237,4	-21,5	14.287	
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	64,9	18,6	83,5	-27,6	7.133	
Trafo del Monte Bianco	4,5	3,2	7,7	-33,6	3.632	
TOTALE CONCESSIONARIE ITALIANE	31.009,4	6.476,3	37.485,7	-27,1	34.031	

Dati espressi in milioni di chilometri percorsi, arrotondati alla prima cifra decimale.

La performance del traffico include l'effetto "anno bisestile" pari a 0,17%

*VTMG = Veicoli teorici medi giornalieri pari a totale km percorsi/lunghezza tratta/n° giorni dell'anno.

ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO SULLA RETE DEL GRUPPO NEL 2020



(*) La performance del traffico include l'effetto "anno bisestile" pari a 2,5%+ per il mese di febbraio e + 0,17% per l'intero anno 2020.

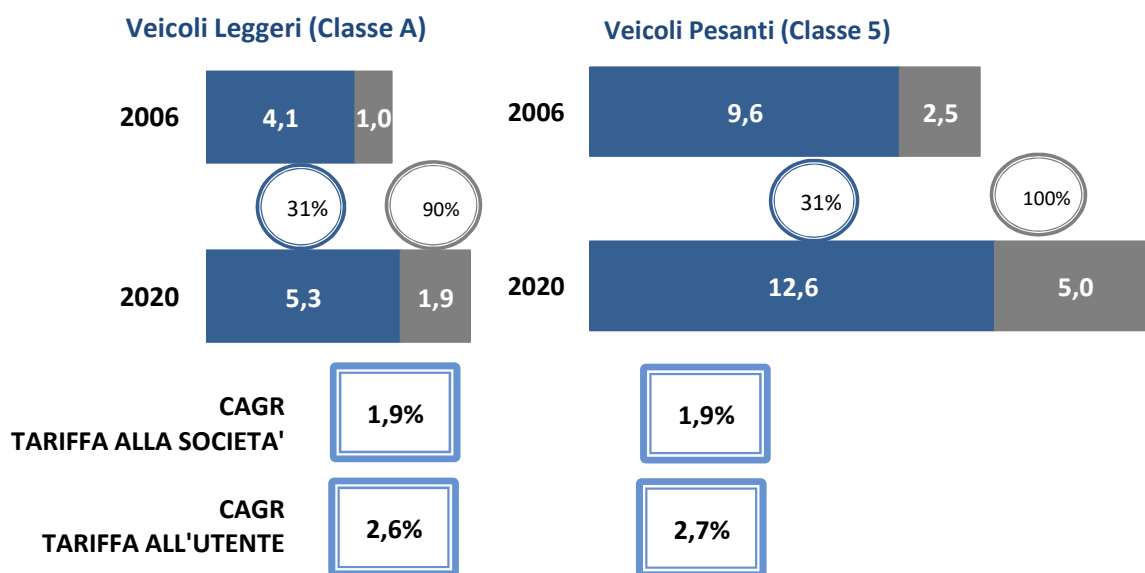
Tariffe

Con riferimento agli adeguamenti tariffari di Autostrade per l'Italia e delle altre concessionarie autostradali del Gruppo si rinvia al capitolo 2.12 "Eventi significativi in ambito regolatorio".

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.

Tariffa finale all'utente

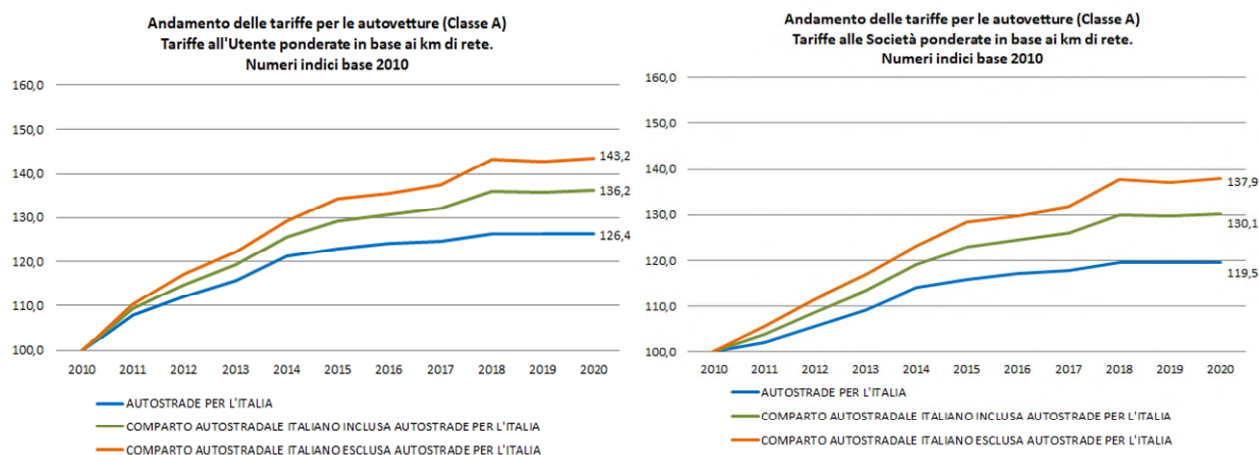
Centesimi di euro/km



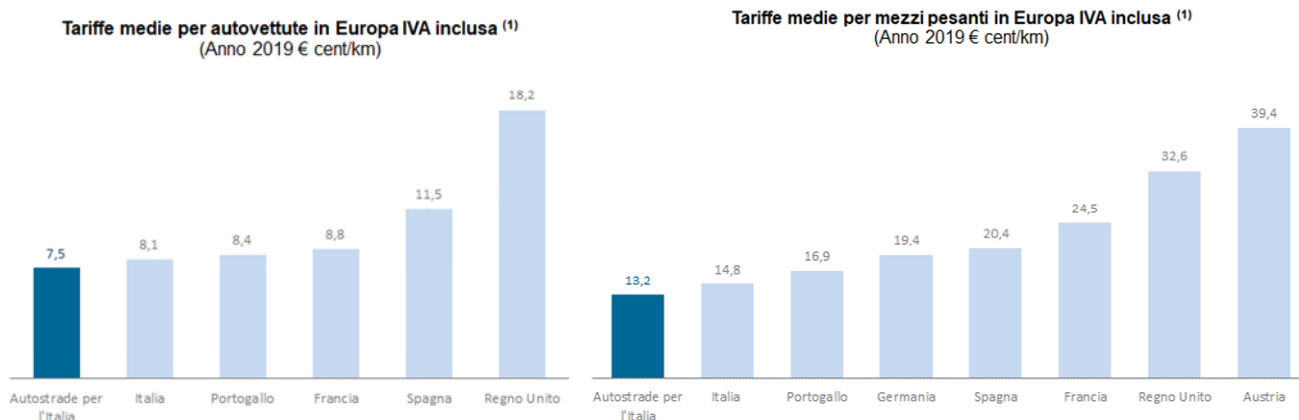
■ Quota della tariffa finale di competenza ASPI
 ■ Quota della tariffa finale di competenza dello Stato (IVA e canoni integrativi ANAS)

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 2010-2020, 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 (+43,2%).

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 (37,9%).



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.



(1) Fonte dati:
 Italia: elaborazioni ASPI
 Portogallo, Francia, Spagna, Austria: AISCAT
 Regno Unito: elaborazione ASPI da tariffe pubblicate sul sito web M6Toll

1) Fonti dati
 Italia: elaborazioni ASPI
 Portogallo, Francia, Spagna, Austria: AISCAT
 Regno Unito: elaborazione ASPI da tariffe pubblicate sul sito web M6Toll
 Germania: Euro 4, Euro 3 +, PRC 2 per veicoli >18 t fino a 3 assi

Investimenti operativi

Nel 2020, nonostante le difficoltà legate alla pandemia, sono proseguiti gli investimenti operativi sulle autostrade del Gruppo che ammontano complessivamente a 575 milioni di euro.

INVESTIMENTI OPERATIVI

(milioni di euro)	2020	2019
Autostrade per l'Italia: Interventi Convenzione 1997	120	214
Autostrade per l'Italia: Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	119	98
Autostrade per l'Italia: altri investimenti (compresi oneri capitalizzati)	270	194
Altre concessionarie (compresi oneri capitalizzati)	7	11
Totale investimenti su infrastrutture in concessione	516	517
Investimenti in altri beni immateriali	37	22
Investimenti in beni materiali	22	20
Totale investimenti operativi	575	559

Per quanto attiene Autostrade per l'Italia, nel corso del 2020 sono proseguiti i lavori relativi a:

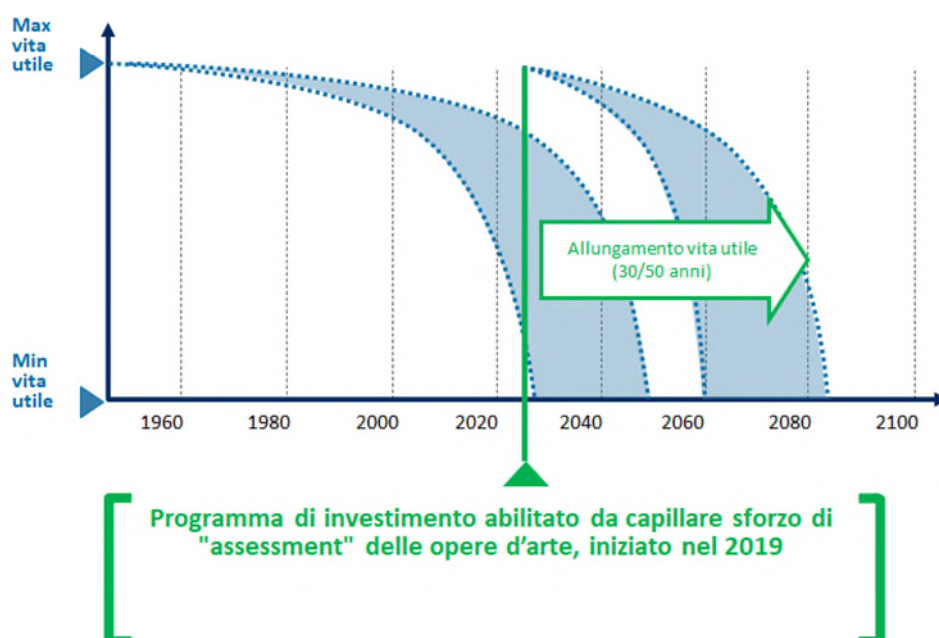
- interventi previsti nella Convenzione 1997, con particolare riferimento al potenziamento della terza corsia della A1 nel tratto compreso tra Barberino e Firenze Nord e nel tratto compreso tra Firenze Sud ed Incisa. Tra le attività completate, la più significativa nell'ambito del potenziamento dell'autostrada A1 nel tratto Barberino–Firenze Nord, è stata lo scavo della galleria naturale Santa Lucia, lunga circa 8 km, che costituisce la naturale prosecuzione della Variante di Valico. I lavori di scavo della galleria, iniziati il 26 aprile 2017, sono terminati l'8 giugno 2020;
- interventi previsti nel IV Atto Aggiuntivo del 2002, con particolare riferimento alla realizzazione del secondo lotto di ampliamento alla quinta corsia della A8 Milano- Lainate, alla realizzazione delle opere sul territorio relative all'ampliamento alla terza corsia della A14 Rimini-Porto S. Elpidio, agli interventi del Piano Sicurezza Gallerie (interventi di 2a fase), e alle opere propedeutiche della Gronda di Genova;
- altri investimenti in Grandi Opere, prevalentemente connessi alla realizzazione della quarta corsia dinamica della A4 in area milanese, nel tratto compreso tra gli svincoli di Viale Certosa e Sesto San Giovanni;
- altri investimenti sulla rete in esercizio, con particolare riferimento alla prosecuzione degli interventi per il miglioramento continuo degli standard di qualità e sicurezza della rete e quelli relativi all'evoluzione tecnologica.

Nel corso del 2020 Autostrade per l'Italia ha inoltre dato avvio a numerosi interventi sulla rete, previsti dal programma pluriennale di sviluppo e ammodernamento che la Società si propone di realizzare entro il 2038.

Tale programma, inserito nella proposta di aggiornamento di Piano Economico Finanziario, include infatti un piano di interventi finalizzati al miglioramento, potenziamento e ammodernamento della rete, nonché al prolungamento della vita utile del opere, integrativo rispetto a quanto previsto attualmente dalla Convenzione.

Il valore di questo piano addizionale, inserito nell'ultima proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario inviato al Concedente, ammonta a circa 2,7 miliardi di euro, con un' ulteriore quota opzionale di 1,3 miliardi che Aspi si è dichiarata disponibile ad eseguire.

PIANO DI DELIVERY



Relativamente 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 che ammonta a circa 200 milioni di euro, e avviate procedure di gara per oltre 600 milioni di euro (in attesa della formale approvazione dei progetti esecutivi, da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per poter procedere all'affidamento dei lavori). Nell'ambito delle attività previste per la realizzazione della Gronda di Genova, su esplicita richiesta dei Commissari straordinari all'emergenza di Genova e alla ricostruzione del Ponte sul Polcevera, ASPI ha avviato nel corso del 2020 alcune delle attività previste nel progetto del Lotto 1A, urgenti in quanto interferenti con i lavori di ricostruzione del Ponte.

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".

PROGETTO DEL NODO DI GENOVA



PROGETTO DEL PASSANTE DI BOLOGNA



Per quanto riguarda il potenziamento del **Nodo di Bologna**, è stato definito con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili il nuovo scenario progettuale, anche a seguito del confronto con gli Enti territoriali competenti.

La prima seduta di Conferenza dei Servizi, tenutasi nel mese di giugno 2020, ha visto gli Enti coinvolti presentare numerose istanze di modifica del progetto.

Il progetto definitivo, denominato "Passante 2020", che recepisce le indicazioni emerse durante questa fase di confronto con gli Enti Locali è stato sviluppato e trasmesso al Concedente da Aspi a dicembre 2020. Attualmente si prevede di concludere la Conferenza dei servizi entro il primo semestre 2021.

Interventi di potenziamento e ammodernamento della rete in concessione

			Stato al al 31/12/2020	Km oggetto di intervento	Valore intervento (a)	Km aperti al traffico al 31/12/2020	Avanzamento al 31/12/2020 (b)
				(km)	(Millioni di euro)	(km)	(Millioni 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	209	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	4.393	58,7	4.238
4	A1	3ª corsia Barberino - Incisa	Lavori in corso/ultimati (4)	57,2	2.282	24,4	1.741
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	7.304	199,0	6.549
Autostrade per l'Italia: Interventi 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	84
6	A9	3a corsia Lainate - Como Grandate	Lavori ultimati	23,2	345	23,2	313
10	A14	3a corsia Rimini Nord - P.to S.Elpidio	Lavori ultimati/in corso (6)	154,7	2.575	154,7	2.316
9	A7/A10/A12/A26	Nodo di Genova (Passante e altri interventi)	Progetto definitivo approvato (7)	39,7	4.323	-	199
7	A8	Collegamento Nuova Fiera di Milano	Lavori ultimati	3,8	87	3,8	86
		Altri interventi	Lavori in corso/ultimati (8)		382	n.a	362
Totale Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002				275,3	8.560	233,4	4.002
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	Lavori in corso/ultimati	20,0	552	20,0	550
	A12	Società Autostrada Tirrenica	Lavori in corso/ultimati (9)	18,6	222	18,6	221
Totale interventi altre concessionarie				51,0	1.204	51,0	1.193
Totale interventi in Grandi Opere del Gruppo Autostrade per l'Italia				558,1	17.068	483,4	11.744

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2020, 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 a far data dal 1° gennaio 2013, dietro richiesta del Concedente, la Società prosegue nella gestione ordinaria della Concessione 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, per cui si è in attesa dell'approvazione del Progetto Esecutivo del valore di circa 59 €/mln inviato il 3 aprile 2020 al Concedente.

(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 Nord.

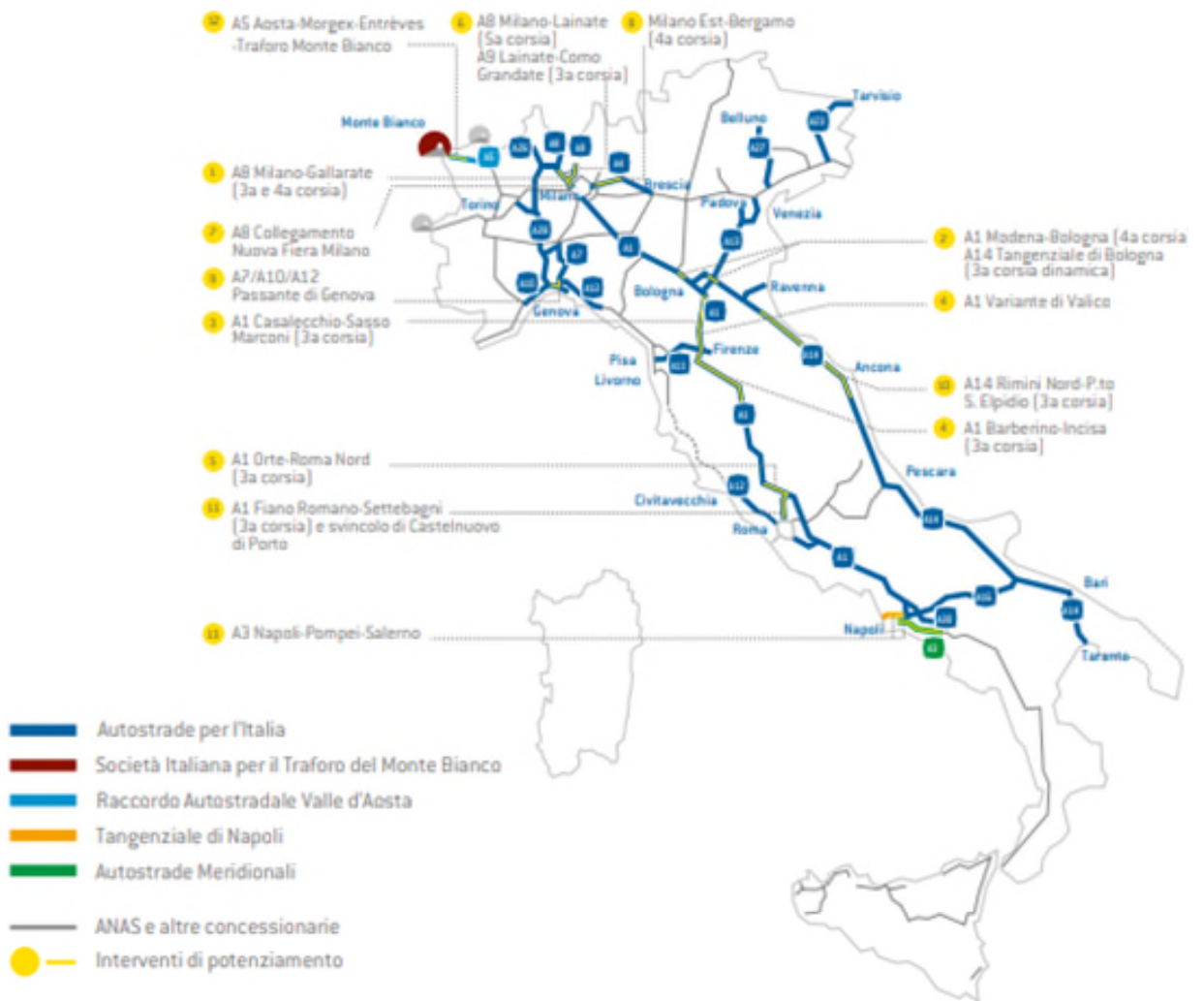
(5) Lavori sostanzialmente ultimati sul lotto 1 ed in corso sul lotto 2.

(6) Lavori di ampliamento alla 3a corsia ultimati. Sono in corso i lavori relativi alle opere complementari/posticipate, fuori dall'asse autostradale (viabilità complementari, opere di adduzione, etc.).

(7) 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.

(8) 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.

(9) Le disposizioni legislative contenute nel Decreto Milleproroghe 2020 escludono il completamento del corridoio autostradale tirrenico. La SAT ha presentato ricorso al TAR contro tale provvedimento. E' ancora in fase approvativa un Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica SAT che ridefinisca il perimetro concessorio.



Gestione operativa della rete

Gli interventi effettuati da Autostrade per l'Italia e dalle altre concessionarie controllate nel corso del 2020 per manutenzione, sicurezza e viabilità della rete in concessione (esclusi gli interventi su aree di servizio) ammontano a 1.119 milioni di euro di cui 1.075 milioni di euro sono stati realizzati da Autostrade per l'Italia.

L'importo complessivamente speso nel 2020 (che non comprende il costo del personale dedicato all'attività di manutenzione) risulta così suddiviso:

- costi di manutenzione per 871¹ milioni di euro;
- investimenti per la sicurezza e la viabilità per 248 milioni di euro (incluse le manutenzioni capitalizzate).

Sicurezza e manutenzione

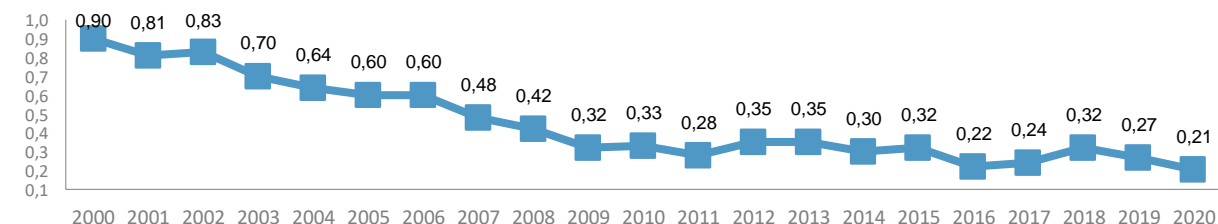
Nel 2020 sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle concessionarie controllate sono stati registrati complessivamente 9.949 incidenti (-31% rispetto al 2019). Il tasso di incidentalità globale scende a 26,5 rispetto al 28,1 del 2019 e il tasso di mortalità sulla rete è pari a 0,21 rispetto allo 0,27 del 2019.

TASSI DI INCIDENTALITÀ DEL GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA

	2000	2019	2020
Tasso di incidentalità globale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	60,6	28,1	26,5
Tasso di incidentalità in carreggiata	-	24,6	23,5
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	15,8	7,3	5,9
Tasso di incidentalità mortale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	0,71	0,23	0,18
Tasso di mortalità (n. decessi/100 mln Km percorsi)	0,90	0,27	0,21

(Dati 2020 provvisori)

TASSO DI MORTALITÀ DEL GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA



(Dati 2020 provvisori)

¹ Le manutenzioni di Autostrade per l'Italia includono 148 milioni per oneri correlati alla ricostruzione del viadotto Polcevera. Si fa inoltre, presente, che il valore consolidato delle manutenzioni è pari a 867 milioni di euro per effetto delle scritture di elisioni intercompany.

L'indice che misura il numero di incidenti nei punti con Incidentalità Superiore alla Media (PISM Index)⁽³⁾ nel 2020 ha registrato un valore di 19,41⁽⁴⁾ (33,17 nel 2019), con una riduzione del 67,3% rispetto al 2013, anno di introduzione dell'indicatore. Nel corso del 2020 sono stati attivati circa 165 interventi specifici che si aggiungono ai circa 2.400 realizzati dal 2002, anno dal quale l'incidentalità in detti punti è stata complessivamente ridotta di circa l'93 %.

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, le ordinarie attività di monitoraggio e manutenzione.

Ad oggi, la sorveglianza degli asset della rete è eseguita attraverso il ricorso a soggetti terzi individuati mediante gare ad evidenza pubblica.

Infatti, già nell'ultimo trimestre 2019, ASPI ha deciso di procedere all'esternalizzazione delle attività di sorveglianza delle opere d'arte maggiori della rete, attraverso l'indizione di una gara europea aggiudicata a febbraio 2021 dal raggruppamento temporaneo d'impresa composto da Proger Spa, Bureau Veritas Nexta s.r.l., Tecno Piemonte spa, Tecno Lab s.r.l., della durata di 3 anni prorogabile di ulteriori 2, dei seguenti asset:

- ponti e viadotti;
- cavalcavia;
- gallerie;
- impianti in galleria;
- opere d'arte minori.

Per l'anno 2020, nelle more dell'aggiudicazione della gara di cui sopra, le attività ispettive per le opere d'arte maggiori sono state affidate, tramite procedura ad evidenza pubblica, al medesimo raggruppamento di imprese.

L'esternalizzazione delle attività ispettive ha riguardato anche i seguenti altri asset della rete, per le quali si prevede l'affidamento già nel 2021:

- siti di interesse geotecnico e strutture di sostegno e presidio della rete;
- presidi idraulici;
- barriere di sicurezza e barriere acustiche.

⁽³⁾ PISM Index: numero di incidenti nei PISM (Punti con Incidentalità Superiore alla Media) per miliardi di km percorsi.

⁽⁴⁾ Dati 2020 provvisori in attesa del consolidamento.

Sono state, inoltre, affidate, sempre con procedura a evidenza pubblica, le attività di audit di II livello dei processi per la sorveglianza di tutti gli asset della rete a due società esterne accreditate (AECOM e Protos Check). 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 dalle società esecutrici del servizio di sorveglianza.

Relativamente alle attività ispettive di ponti, viadotti e cavalcavia, è stato eseguito anche l'aggiornamento del "Manuale di sorveglianza" e del relativo "Catalogo dei difetti", in coerenza con quanto previsto dalle Linee Guida per la "Classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti", emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ad aprile 2020 e approvate con D.M. n.578 del 17/12/2020 del MIMS. L'esigenza di procedere con l'evoluzione del modello ispettivo discende dalla necessità di perseguire due primari obiettivi:

- esaustività e completezza del giudizio;
- oggettività e univocità della valutazione.

Analogamente, sono in corso di predisposizione i medesimi documenti anche per le gallerie della rete, sulla base di quanto indicato nel "Manuale Ispezione Gallerie" e del Nuovo Catalogo dei Difetti trasmessi dal MIMS a maggio 2020 e in linea con le prossime Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Con riferimento invece agli asset minori della rete, è in corso una revisione puntuale di tutti i Manuali di ispezione che dovrebbe completarsi entro la fine del 2021, contestualmente all'aggiornamento degli standard dei relativi interventi di manutenzione.

Inoltre, in tema di gestione della complessa rete infrastrutturale, ASPI ha sviluppato, 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 MIMS per il monitoraggio dello stato di sicurezza di tutte le infrastrutture italiane. Il nuovo sistema è stato implementato per i ponti e viadotti della rete e verrà utilizzato per l'esecuzione delle ispezioni di base avanzate già nel 2021.

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.

Nel 2020 è stato, inoltre, avviato un ampio piano di assessment di tutte le gallerie della rete, svolto dalle società Lombardi, RockSoil e SWS Engineering, secondo delle metodologie condivise e approvate dal MIMS, attraverso una ricognizione approfondita dello stato di ciascun fornice anche con l'utilizzo di strumenti e metodologie diagnostiche all'avanguardia, con lo scopo di definire un "punto zero" sullo stato di conservazione delle gallerie e sulle necessità di manutenzione pianificabili. Con riferimento ai ponti e viadotti il programma di assessment è stato avviato nel mese di marzo 2021 e comprende attività diverse e strettamente interconnesse che consentono di eseguire

valutazioni sulla rispondenza funzionale dell'opera, tenendo conto del relativo stato di conservazione, in coerenza con quanto previsto dalle Linee Guida per la "Classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti". Anche in questo caso lo scopo di definire un "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, nonché di verifiche di sicurezza specifiche.

Al termine dell'assessment per ogni opera verranno identificati gli eventuali interventi di manutenzione necessari siano essi di carattere conservativo o di ammodernamento rete, che dovranno essere condivisi con il MIMS secondo i contenuti e le logiche previste nel PEF. Inoltre, a seguito dell'emanazione delle Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP), sono state affidate a società esterne esperte nel settore da parte delle Direzioni di Tronco, le verifiche di sicurezza per tutte le opere che presentano difetti che meritano approfondimento, secondo le specifiche tecniche predisposte da ASPI e asseverate dal Politecnico di Torino. Tale attività è parte del più ampio piano di assessment di cui sopra.

Infine, nel 2021 verranno avviati anche per i seguenti altri asset della rete degli assessment specifici con affidamento a soggetti esterni esperti nel settore:

- barriere acustiche;
- siti geotecnici e muri di sostegno
- siti a sensibilità idrogeologica.

Nell'ottica di garantire una sempre crescente sicurezza dell'infrastruttura in gestione, nel 2020 è stata ulteriormente incrementata l'attività di manutenzione strutturale delle opere, eseguita in maniera distribuita su tutto il territorio nazionale.

A partire dal 2020, infine, i programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria hanno tenuto conto, oltre che degli esiti della normale attività di sorveglianza, anche dei piani di assessment di cui sopra e delle verifiche di sicurezza svolte delle opere d'arte della rete.

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.

	2000	2018	2019	2020
Metri quadrati (x 1.000)	11.256	2.952	7.037	10.103
di cui metri quadrati drenanti (x 1.000)	2.319	1.722	4.668	6.947
Metri cubi totali (x 1.000)	586	169	425	567
Copertura complessiva della rete Autostrade per l'Italia con asfalto drenante	18,9%	83,8%	83,5%	83,3%

Iniziative a favore della Sicurezza

Nel corso del 2020, 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;

- Autostrade per Genova, la sezione del sito web dedicata alla rete ligure, è stata arricchita e riorganizzata per fornire agli utenti informazioni dettagliate sulla pianificazione dei cantieri, aggiornate ogni settimana con mappe suddivise per autostrada che ne mostrano la collocazione. Il 2020 ha visto anche l'apertura di un canale Telegram dedicato alla Liguria ("Autostrade per l'Italia – Liguria") dove gli utenti vengono costantemente aggiornati sullo stato del traffico delle arterie autostradali e informati di eventuali incidenti o chiusure impreviste;
- per comunicare agli utenti lo stato di manutenzione programmata sui viadotti della rete di Autostrade, è stata pubblicata una sezione interattiva in cui navigare la mappa per visualizzare i controlli e i programmi di intervento previsti, con aggiornamenti trimestrali;
- 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."

Viabilità

Il Total Delay ⁽⁵⁾ complessivo sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia nel 2020 è stato pari a circa 5,4 milioni di ore, contro i 7,1 milioni di ore del 2019.

Con riferimento invece al Total Delay Work, sottoindice del Total Delay che misura le turbative riferite a cantieri di lavoro in autostrada, nel 2020 si registra un valore di circa 1.436.404 ⁽⁶⁾ ore con un aumento del 146% 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;

⁽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⁾ Il TDW nell'anno 2020 è pari a 1.436.404 ore. Di queste 882.699 ore (pari circa il 61% del totale) sono attribuite alle competenze della Direzione I Tronco di Genova e relative principalmente al programma di ispezioni e manutenzione delle gallerie.

- 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 1.924;
- nel corso del 2020 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 News 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 268.559, con una percentuale di risposta pari al 99,9%;
- al 31 dicembre 2020 le dirette MyWay su SkyTG24 sono state circa 1.000; 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 circa 900 collegamenti realizzati sui canali del digitale terrestre La7 e La7d.

Esazione e sistemi di pagamento

Nel 2020, il traffico sulla rete di Autostrade per l'Italia ha risentito della pandemia da Covid-19 e le operazioni di pagamento sono diminuite del 27,3% rispetto al 2019.



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

Modalità di pagamento	Numero operazioni 2020	%	Numero operazioni 2019	%	Variazione 2020/2019 (%)
CONTANTI IN PORTA MANUALE	35.297.048	6,2%	86.664.534	11,0%	-59,3%
Cassa automatica (contanti)	75.568.822	13,3%	87.982.454	11,2%	-14,1%
VIAcard C/C	15.947.230	2,8%	19.242.709	2,5%	-17,1%
Telepass ⁽¹⁾	370.484.667	65,0%	490.739.623	62,5%	-24,5%
Tessera a scalare	5.395.646	0,9%	9.074.280	1,2%	-40,5%
Carte di credito	36.572.114	6,4%	52.448.729	6,7%	-30,3%
FASTpay	22.096.303	3,9%	28.490.236	3,6%	-22,4%
TOTALE PAGAMENTI AUTOMATIZZATI	526.064.782	92,2%	687.978.031	87,7%	-23,5%
Altro (RMPP ⁽²⁾, scioperi, violazioni, transiti su piste automatiche self-service VIAcard a pedaggio "zero" nelle stazioni di ASPI dell'area cittadina genovese)	8.931.404	1,6%	10.063.955	1,3%	-11,3%
TOTALE GENERALE	570.293.234	100,0%	784.706.520	100,00%	-27,3%

(1) Per l'anno 2020, all'interno della modalità Telepass, sono incluse 37.331 operazioni di pagamento in modalità SIT-SET.

(2) Rapporti mancato pagamento pedaggio.

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

Modalità di pagamento	Numero operazioni 2020	%	Numero operazioni 2019	%	Variazione 2020/2019 (%)
CONTANTI IN PORTA MANUALE	51.487.666	7,5%	113.803.215	12,0%	-54,8%
Cassa automatica (contanti)	102.666.266	14,9%	120.397.292	12,7%	-14,7%
VIAcard C/C	17.809.530	2,6%	21.578.856	2,3%	-17,5%
Telepass ⁽¹⁾	437.243.449	63,3%	578.098.803	61,1%	-24,4%
Tessera a scalare	6.276.602	0,9%	10.325.501	1,1%	-39,2%
Carte di credito	41.046.702	5,9%	57.696.562	6,1%	-28,9%
FASTpay	23.685.197	3,4%	30.352.583	3,2%	-22,0%
TOTALE PAGAMENTI AUTOMATIZZATI	628.727.746	91,1%	818.449.597	86,5%	-23,2%
Altro (RMPP ⁽²⁾, scioperi, violazioni, transiti su piste automatiche self-service VIAcard a pedaggio "zero" nelle stazioni di ASPI dell'area cittadina genovese)	10.082.226	1,5%	13.949.788	1,5%	-27,7%
TOTALE GENERALE	690.297.638	100,0%	946.202.600	100,0%	-27,0%

(*) Escluso Traforo del Monte Bianco.

(1) Per l'anno 2020, all'interno della modalità Telepass, sono incluse 38.240 operazioni di pagamento in modalità SIT-SET.

(2) Rapporti mancato pagamento pedaggio.

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 a Firenze Scandicci dove è attivo anche un servizio di ristoro.

Villa Costanza è il primo parcheggio "Drive and Tramway" in cui si può lasciare l'auto in sosta senza uscire dall'Autostrada, salire in una Tramvia e raggiungere il centro di Firenze in pochi minuti. Pertanto per turismo, shopping e business, questa formula di parcheggio si configura come porta ideale di accesso a Firenze. Il parcheggio è aperto tutti i giorni, 24 ore al giorno e si può lasciare l'auto in sosta per un massimo di 30 giorni continui.

Nel corso del 2020 Autostrade per l'Italia ha dato avvio al progetto di implementazione dell'infrastruttura di ricarica elettrica ad alta potenza - ai sensi del D. Lgs. 257/2016 di recepimento della cd. Direttiva DAFI - presso le due aree di servizio di Secchia Ovest e Flaminia Est, lungo la autostrada A1 Milano – Napoli.

Nel 2020, 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 (c.d. interventi qualitativi).

Al 31 dicembre 2020, si registra il completamento di 23 interventi di carattere qualitativo e 12 interventi di carattere strutturale. Inoltre, 5 interventi strutturali sono attualmente in corso o ricompresi nell'ambito di più ampie opere di sviluppo della rete, mentre sono di prossimo avvio gli ulteriori 4 interventi qualitativi previsti. E' in corso l'iter approvativo presso gli enti di ulteriori 16 interventi di carattere strutturale.

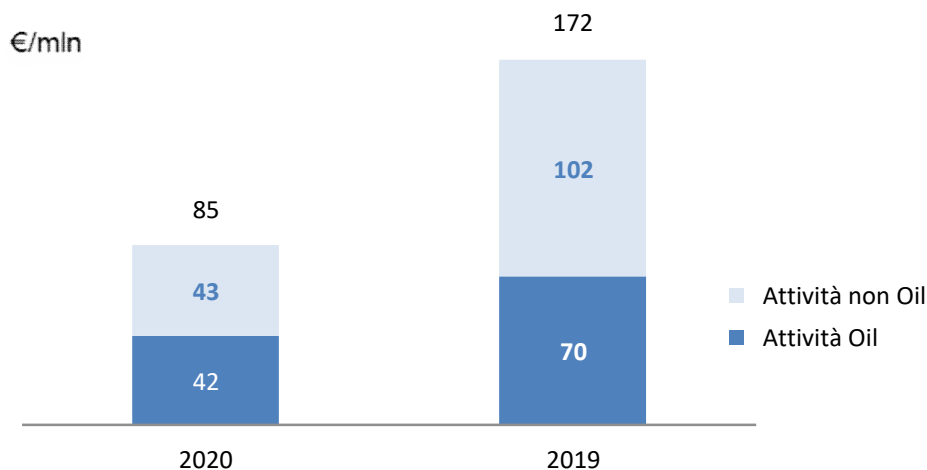


Nel 2020, le royalty correnti percepite dagli affidatari dei servizi assegnati in sub-concessione nelle aree di servizio sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie controllate ammontano complessivamente a 85 milioni di euro, in diminuzione di 87 milioni di euro rispetto a quelle dell'anno precedente.

Nel 2020 Autostrade per l'Italia ha adottato una serie di misure a sostegno degli affidatari dei servizi Oil e Ristoro al fine di mitigare gli effetti negativi sul business dei subconcessionari dell'emergenza sanitaria causata dal Covid-19 ed al fine di garantire lo standard qualitativo dei servizi erogati alla clientela autostradale, stante l'obbligo di apertura gravante sugli affidatari disposto con i provvedimenti emanati dal Governo, sebbene in presenza di una pressoché assoluta mancanza di clientela durante i periodi di lockdown.

Tra queste si segnalano, in particolare, l'azzeramento di tutti i corrispettivi per i mesi da marzo a maggio e l'applicazione di royalty variabili, in deroga ai meccanismi dei contratti vigenti, con diversi scaglioni in funzione dei volumi di venduto.

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



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 carburanti, 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 i termini e le modalità previste, e di realizzare un programma di messa in sicurezza della stessa.

Il totale ricavi operativi dell'esercizio 2020, pari a 68 milioni di euro e composto da ricavi da pedaggio per 65 milioni di euro e altri ricavi operativi per 3 milioni di euro, è in diminuzione rispetto al 2019 per circa 24 milioni di euro essenzialmente per effetto Covid-19.

Nel valore dei ricavi è inclusa l'integrazione chilometrica (8 milioni di euro nel 2020) da corrispondere al Concedente, rilevata per pari importo tra i costi operativi.

L'EBITDA del 2020, pari a 11 milioni di euro, è in diminuzione di circa 20 milioni di euro rispetto al 2019.

Tangenziale di Napoli

I ricavi operativi totali dell'esercizio 2020, pari a 54 milioni di euro sono in diminuzione di 18 milioni di euro rispetto all'anno precedente.

Nel valore dei ricavi è inclusa l'integrazione del canone di concessione da corrispondere al Concedente (4 milioni di euro nel 2020) rilevata per pari importo tra i costi operativi.

I ricavi netti da pedaggio ammontano a 52 milioni di euro e sono in diminuzione di circa 15 milioni di euro rispetto al 2019. Il decremento è dovuto essenzialmente all'effetto Covid-19.

L'EBITDA 2020, pari a 12 milioni di euro, diminuisce di 16 milioni di euro rispetto al 2019.

Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco

I ricavi operativi totali dell'esercizio 2020, pari a 52 milioni di euro, sono in diminuzione di 10 milioni di euro rispetto all'anno precedente essenzialmente per effetto Covid-19 e si compongono per la quasi totalità di ricavi da pedaggio.

L'EBITDA 2020, pari a 24 milioni di euro, è in diminuzione di 16 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. Sulla riduzione incide, oltre alla diminuzione dei ricavi, anche un aumento dei costi operativi netti prevalentemente per la variazione operativa del fondo per ripristino e sostituzione dei beni in concessione.

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta

I ricavi operativi totali dell'esercizio 2020, pari a 24 milioni di euro, sono composti sostanzialmente da ricavi da pedaggio e diminuiscono di circa 7 milioni di euro rispetto al 2019 essenzialmente per effetto Covid-19.

L'EBITDA 2020, pari a 8 milioni di euro, è in diminuzione di 8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Società Autostrada Tirrenica

I ricavi operativi totali dell'esercizio 2020, pari a 32 milioni di euro e composti da ricavi da pedaggio per 30 milioni di euro e altri ricavi operativi per 2 milioni di euro, sono in diminuzione di circa 7 milioni di euro rispetto al 2019 essenzialmente per effetto Covid-19.

L'EBITDA 2020 è pari a 15 milioni di euro, in diminuzione di 7 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

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 ad elevare la qualità del servizio autostradale, secondo le direttrici di sviluppo identificate nel Piano 2020-2024 (cui si rimanda per ulteriori dettagli) ed in particolare:

- garantire la sicurezza a 360° sulla strada, nei cantieri e nei posti di lavoro;
- fornire alti standard di qualità lungo tutta la catena del valore aziendale, dalla pianificazione all'esecuzione degli interventi ed all'esercizio, anche attraverso l'impiego di modelli di advanced analytics e di strumenti innovativi di rappresentazione delle infrastrutture (BIM 3D-Building Information Technology);
- rafforzare l'impegno in ambito digitalizzazione, attraverso l'evoluzione dei sistemi informativi ed il ricorso ai migliori standard tecnologici, al fine di migliorare la gestione operativa della infrastruttura e l'efficienza del trasporto;
- posizionare il "Cliente al Centro" attraverso nuovi servizi per i viaggiatori, lungo tutto il Traveller Journey;
- sviluppare una mobilità del futuro green e smart secondo criteri di sostenibilità.

Tali attività, con durata in alcuni casi pluriennale, sono svolte dalle strutture aziendali interessate, generalmente in sinergia con le società del Gruppo, in collaborazione con centri di ricerca e istituti universitari nazionali ed internazionali e, in alcuni casi, con partner industriali. Nel corso del 2020 sono stati svolti numerosi progetti, alcuni dei quali co-finanziati a livello europeo.

Fra i progetti messi in produzione nel corso del 2020 si segnala la nuova piattaforma digitale per l'ispezione ed il monitoraggio delle opere d'arte presenti sulla rete autostradale in gestione ad ASPI, attraverso l'uso di tecnologie altamente innovative (ARGO).

Fra le principali attività del 2020, si evidenziano le seguenti:

- sistemi di esazione: evoluzione del portale Freeflow con tecnologie innovative per il rilevamento e il tracciamento del flusso veicolare (i.e. stereoscopia, machine vision, radar, pesa dinamica...); sviluppo del portale di identificazione veicolare basato su tecnologie radio RFID-UHF; evoluzioni funzionali della piattaforma FEP 2.0 con algoritmi di machine learning e manual review dei transiti al fine della rilevazione della classe per l'attribuzione del pedaggio e per il tracciamento e la gestione dei mezzi in area autostradale, nonché dei KPI aziendali;
- evoluzione dei sistemi di pista tradizionale finalizzata allo sviluppo di nuove funzionalità e servizi;
- nuovo apparato satellitare tri-standard con prestazioni più elevate ed a supporto della gestione operativa aziendale (i.e. operazioni invernali);
- sviluppo di sistemi di Mobility Management attraverso la realizzazione di un sistema per la rilevazione automatica e per il controllo del traffico: realizzazione di corsia dinamica attraverso tecniche di AID con radar ad alta precisione); rilevamento e riconoscimento targhe; rilevamento merci pericolose, analisi degli eventi di mobilità;

- analisi e progettazione di funzionalità per migliorare la classificazione dei veicoli per sistemi TUTOR;
- sperimentazione di sistemi per la rilevazione automatica e per il controllo del traffico in galleria attraverso tecnologie multiple (telecamere, termo-rilevatori, radar ad alta precisione, ecc...);
- Smart AdS: sperimentazione di nuove funzionalità di monitoraggio e fornitura di servizi per la mobilità, a supporto della gestione delle aree di servizio;
- digitalizzazione dei processi di gestione degli asset della rete attraverso l'adozione di tecnologie abilitanti fondamentali per lo sviluppo di approcci innovativi per la valorizzazione del patrimonio dati: realizzazione di una nuova piattaforma, basata sulla soluzione Enterprise Asset Management IBM Maximo;
- realizzazione di una piattaforma Internet of Things (IoT) per il monitoraggio delle opere d'arte integrata con modelli tridimensionali ottenuti con rilievi tramite droni;
- sviluppo di algoritmi di Intelligenza Artificiale (IA) per l'individuazione e la classificazione dei difetti sulle opere d'arte;
- sistemi per il monitoraggio ed il controllo del territorio per una sempre più avanzata conoscenza e valutazione dello stato di conservazione complessivo delle gallerie delle rete utilizzando tecniche di rilievo strumentale ad alta risoluzione;
- sviluppo di metodologie integrate per l'assessment degli asset autostradali e l'interpretazione del comportamento delle strutture soggette ad anzianità, con particolare riguardo a ponti e viadotti;
- 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;
- 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;
- nuovo sistema anticollisione per identificare, in tempo reale, la posizione di veicoli in movimento all'interno di una determinata area circoscritta;
- incremento della sicurezza degli operatori su strada attraverso l'utilizzo di telecamere installate sui mezzi della viabilità e attraverso l'utilizzo di tecnologia di AI-Intelligenza artificiale e di machine learning;
- Smart Energy e sostenibilità ambientale: sperimentazione del sistema di recupero dell'energia cinetica prodotta dal traffico veicolare da integrare con gli attuali sistemi di recupero da fonti rinnovabili (i.e. pannelli fotovoltaici).

Nell'ambito dei progetti finanziati a livello europeo, si segnalala partecipazione ai programmi per lo sviluppo e l'applicazione da un lato di servizi ITS (informativa all'utenza, Traffic management, Servizi per il trasporto merci e la logistica) e dall'altro di innovativi sistemi di operation ed assessment dell'infrastruttura per il raggiungimento degli obiettivi UE in tema di sicurezza, impatto ambientale del trasporto e mobilità.

Nel 2020 il totale degli investimenti e dei costi sostenuti dal Gruppo per le attività di innovazione, ricerca e sviluppo ammonta a circa 19 milioni , in crescita di 6 milioni rispetto al 2019. 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 2020 il Gruppo Autostrade per l'Italia impiega 7.358 risorse a tempo indeterminato e 320 risorse a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 7.678 risorse (in incremento di +557 unità, pari al +7,8%, rispetto alle 7.121 del 31 dicembre 2019) di cui 540 unità derivanti dall'avvio della operatività di Tecne – Gruppo Autostrade per l'Italia (in seguito Tecne), a seguito della finalizzazione del contratto di affitto di ramo d'azienda (relativo alle attività di progettazione e direzione lavori) detenuto da SPEA Engineering.

La variazione del personale a tempo indeterminato (+539 unità) è riconducibile prevalentemente alle seguenti società:

- Tecne (+511 unità), operativa da 1° dicembre 2020;
- Autostrade Tech (+25 unità), per potenziamento dell'organico;
- Autostrade per l'Italia (+17 unità), per potenziamento dell'organico in alcune strutture organizzative, in parte compensato dal rallentamento del turn over principalmente nel comparto esazione;
- Società Autostrade Meridionali (-12 unità) e Tangenziale di Napoli (-6 unità), principalmente per il rallentamento del turn over nel comparto esazione.

La variazione del personale a tempo determinato (+18 unità) è riconducibile prevalentemente alle seguenti società:

- Tecne (+29 unità), operativa da 1° dicembre 2020;
- Giove Clear (-19 unità) per la mancata proroga o stabilizzazione di personale con contratto a tempo determinato a seguito della contrazione delle attività derivante dall'emergenza Covid-19.

L'organico medio del Gruppo Autostrade per l'Italia è passato da 6.733 unità medie dell'anno 2019 a 6.621 unità medie dell'anno 2020, evidenziando un decremento complessivo di -112 unità medie (-1,7%). Tale variazione è riconducibile prevalentemente alle seguenti Società:

- Autostrade per l'Italia (-101 unità medie), per il rallentamento del turnover nel comparto esazione, per la contrazione delle attività derivante dall'emergenza Covid-19 e per il mancato ricorso a personale esattoriale stagionale nel mese di giugno 2020 (post attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO"), parzialmente compensati da inserimenti per potenziamento di alcune strutture organizzative;
- Società Autostrade Meridionali (-17 unità medie) e Tangenziale di Napoli (-15 unità medie), principalmente per il rallentamento del turn over nel comparto esazione;
- Giove Clear (-30 unità medie), principalmente per la contrazione delle attività derivante dall'emergenza Covid-19;
- Tecne (+45 unità medie), operativa da 1° dicembre 2020.

Per informazioni sulla dinamica del costo del lavoro si rinvia al capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo".

ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO

(unità)	31.12.2020	31.12.2019	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	120	95	25	26,3%
Quadri	394	353	41	11,6%
Impiegati	3.347	2.691	656	24,4%
Operai	1.474	1.513	-39	-2,6%
Corpo esattoriale	2.023	2.167	-144	-6,6%
Totale	7.358 (*)	6.819	539	7,9%

ORGANICO A TEMPO DETERMINATO

(unità)	31.12.2020	31.12.2019	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	0	-	-	n.a.
Quadri	1	-	1	n.a.
Impiegati	42	22	20	90,9%
Operai	89	109	-20	-18,3%
Corpo esattoriale	188	171	17	9,9%
Totale	320	302	18	6,0%

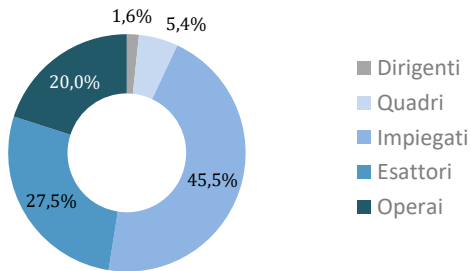
ORGANICO MEDIO

(unità)	1.1.2020 -	1.1.2019 -	Variazione	
	31.12.2020	31.12.2019	assoluta	%
Dirigenti	103	95	8	8,4%
Quadri	339	360	-21	-5,8%
Impiegati	2.785	2.644	141	5,3%
Operai	1.411	1.456	-45	-3,1%
Corpo esattoriale	1.983	2.178	-195	-9,0%
Totale	6.621	6.733	-112	-1,7%

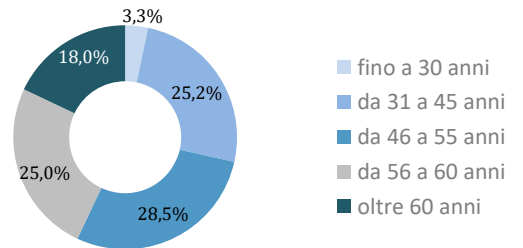
(*) di cui 1.771 donne e 5.587 uomini.

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

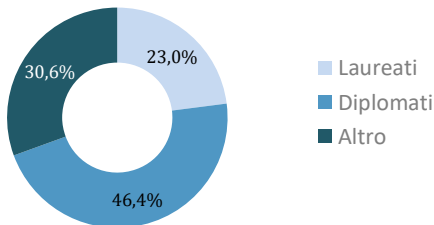
RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO PER QUALIFICA



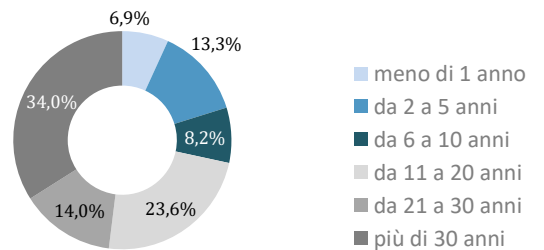
RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO PER ETÀ



RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO PER TITOLO DI STUDIO



RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO PER ANZIANITÀ



Sistemi di gestione e sviluppo delle risorse

Con l'obiettivo di sostenere ed accrescere le competenze, asset unico e distintivo per guidare la trasformazione e garantire il presidio delle nuove frontiere tecnologiche al servizio delle reti infrastrutturali e dei nuovi sistemi integrati di mobilità, Autostrade per l'Italia nel corso del 2020 ha ripensato il modello di gestione del knowledge investendo nell'innovazione e nello sviluppo del sapere attraverso il sostegno delle Academy interne e l'attivazione di un network di partnership strategiche con il mondo universitario.

Tra le principali iniziative che hanno caratterizzato il 2020 si evidenziano:

- la costruzione dell' Autostrade Corporate University per dare impulso e riconoscibilità al rilevante portafoglio di competenze aziendali ed ai piani di formazione per sostenere e sviluppare le competenze specialistiche core, valorizzando l'Academy interna (Autostrade Academy), garantire la crescita interna di nuovi manager (Autostrade Business School) e l'attrazione di nuove risorse di alto potenziale ed il rafforzamento delle competenze manageriali allo sviluppo del nostro business (Autostrade Talent).
- l'attivazione di rilevanti partnership con le Università tra le quali:
 - accordo triennale con Politecnico di Torino e con Politecnico di Milano (quest'ultimo formalizzato a gennaio 2021) per finalità di innovazione, ricerca e sviluppo in ambito ingegneria, smart road e digital transformation, e sviluppo di programmi formativi custom;
 - ammissione al Board della Laurea Specialistica in Mobility Engineering del Politecnico di Milano;
 - accordo biennale con Luiss Business School per l'erogazione di un programma custom di alta formazione manageriale (Advanced Management Program) dedicato a 15 giovani dirigenti del Gruppo
 - accordo biennale con SDA Bocconi Management School per un programma manageriale denominato Corporate Program Off Roads Leader rivolto a 25 giovani talenti in sviluppo.
 - progettazione in collaborazione con Politecnico di Torino, Politecnico di Milano e MIP – Politecnico di Milano Graduate School of Business, di un Master di II livello in Ingegneria e Gestione Integrata delle Reti Autostradali (operativo da maggio 2021) dedicato a 20 neolaureati under 30 con eccellente percorso accademico che saranno assunti con la formula dell'alta formazione in apprendistato.
 - accordo biennale con Scuola Superiore Sant'Anna per la promozione di corsi di Alta Formazione sui temi della legalità d'impresa e del contrasto al malaffare pubblico e privato
 - accordo con Università Tor Vergata per la promozione del Master di II livello in Anticorruzione.
- il completamento della prima fase del programma di reskilling degli esattori per la formazione di 364 Operatori di Stazione.

A chiusura di un anno profondamente segnato dalla gestione della emergenza sanitaria dovuta alla epidemia Covid-19 e delle relative restrizioni allo svolgimento di didattica in presenza, si è conclusa a dicembre 2020 la consultazione con le Organizzazioni Sindacali dei Lavoratori (OOSLL) per il ricorso

al Fondo Nuove Competenze, attraverso la sottoscrizione di un accordo per la realizzazione di un piano formativo che coinvolgerà nel 2021 circa 2.000 dipendenti sui temi dello smart working e del new way of working.

Sono proseguite le attività di valutazione e sviluppo delle competenze manageriali attraverso una diffusa campagna di appraisal che ha riguardato oltre 250 persone, tra junior, professional e dirigenti, portando il totale delle persone in possesso di una valutazione della prontezza manageriale oltre le 400 unità.

Nel 2020 si è confermato l'impegno nello sviluppo di politiche di Welfare aziendale indirizzate a tutta la popolazione, con un' enfasi particolare ad iniziative volte a ristabilire socialità, vicinanza e supporto psicologico ai colleghi, in un anno particolarmente critico che ha comportato il distanziamento sociale anche nei luoghi di lavoro. In particolare, l'Azienda ha attivato un servizio di counseling a distanza e una piattaforma interattiva con servizi dedicati alle famiglie (Autostrade Insieme). Per l'emergenza in atto è stata estesa a tutto il nucleo familiare una copertura assicurativa sanitaria per le spese mediche legate all'emergenza. L'Azienda ha aderito al network Valore D per rilanciare la propria azione nell'ambito della gestione della Diversity e dell'Inclusion, attivando una campagna di formazione e mentoring.

HR Transformation

Come individuato nel Piano Industriale 2020-2023, tra le priorità centrali di Autostrade per l'Italia c'è il forte investimento volto ad aumentare i livelli di sicurezza e d'innovazione, mettendo in campo risorse importanti sulla rete e sulla manutenzione. Anche il mondo delle Risorse Umane è coinvolto in questo Piano di Trasformazione, sulla scia dei cambiamenti portati negli ultimi anni da fattori come la digitalizzazione, lo sviluppo di sistemi ed infrastrutture di data analytics ed il cambio di ruolo della figura di HR, orientato prevalentemente al coaching delle strutture di linea.

In questo contesto, il progetto di HR Transformation ha l'obiettivo di definire la nuova mission della Direzione Human Capital & Organization, non limitandosi alla digitalizzazione e all'ottimizzazione dei processi, ma adottando un approccio data-driven che guidi e accompagni il percorso di change management a tutti i livelli aziendali, e promuovendo politiche basate sull'integrazione, l'ascolto ed il coinvolgimento attivo delle persone.

Il progetto si articola attraverso l'analisi e l'implementazione di quattro direttrici principali:

- modello organizzativo
- modello di innovazione
- modello di knowledge sharing, di collaborazione, di KPI e di comunicazione interna/esterna
- costruzione, integrazione e diffusione dei Valori fondanti del Gruppo

Il progetto, inoltre, si estenderà anche ad una completa rivisitazione degli spazi di lavoro delle sedi di Roma, Firenze, Napoli e dei nuovi uffici di Milano, secondo logiche di “*smart spacing*”.

Il nuovo corso della Società è confermato dal forte ricambio del Management (circa 80%) e rotazione del Management di linea (circa 70%), avviata da fine 2019, nell’ambito del processo di *change management* finalizzato alla implementazione di nuovi processi e nuovi modelli gestionali per integrare business e valori, risultati e regole, performance e compliance.

Organizzazione

Con l’obiettivo di supportare il Piano Strategico di Trasformazione, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 16 gennaio 2020 e contenente le linee guida industriali, di servizio e di valori orientate ad una profonda trasformazione di Autostrade per l’Italia, è stato disegnato il nuovo modello organizzativo, progressivamente implementato dalla Società nel corso del 2020.

Il nuovo modello organizzativo si basa su una realtà che punta all’eccellenza, partendo dai valori comuni - inclusività, etica, responsabilità, senso del dovere - e sulle Persone, al centro del percorso di trasformazione intrapreso dalla Società, nel rispetto delle diversità e con l’obiettivo di creare un clima coeso e inclusivo, di integrazione con le istanze di business, per mettere a disposizione delle persone strumenti semplici ed efficaci, processi standard e di qualità, creare ambienti di lavoro sani e sostenibili.

In linea con queste finalità, la nuova struttura organizzativa di Autostrade per l’Italia si articola in una matrice a tre livelli che considera:

- Business Unit (ingegneria e realizzazione, *operations, technology e construction and services*), che assicurano la gestione integrale “end-to-end” del relativo perimetro di attività. In particolare, nel corso del 2020 è stata costituita la Business Unit Ingegneria e Realizzazione, focalizzata sulla realizzazione degli interventi del Piano Industriale, l’istituzione di presidi territoriali che assicurino il processo realizzativo degli investimenti “end to end” e la creazione di un polo di Ingegneria, dedicato alla Progettazione, alla Direzione Lavori ed al Coordinamento della Sicurezza. Con decorrenza 1° dicembre 2020, ha avuto inoltre avvio l’operatività di TECNE – Gruppo Autostrade per l’Italia S.p.A., costituita per sviluppare i servizi di ingegneria di ASPI ed in particolare della Business Unit Ingegneria e Realizzazione. Inoltre, sempre nel corso del 2020, è stato rafforzato il ruolo di Autostrade Tech quale centro di ricerca d’eccellenza per il Gruppo;
- presidi territoriali (i.e. Project Director per la Business Unit Ingegneria e Realizzazioni; Direzioni di Tronco per la Business Unit Operations) che operano nell’ambito delle *business unit*;
- strutture di supporto al business, che assicurano il presidio delle aree organizzative di competenza, fornendo anche le linee di “indirizzo” per la definizione dei target di business dell’organizzazione. Tra queste, nel corso del 2020, sono state costituite IT e Digital *Transformation, Risk, Compliance and Quality, Planning and Control, Human Capital and Organization*.

Il nuovo modello organizzativo si basa inoltre sul processo di “*Dialogue for Company value*”, introdotto nel mese di Gennaio 2020 e ulteriormente consolidato nel corso dell’anno, al fine di facilitare la condivisione ed integrazione “cross-organizzazione” delle iniziative trasversali e delle tematiche di particolare rilevanza nell’ambito della Società e del Gruppo.

Sempre nel corso del 2020, è stata costituita in Autostrade per l’Italia la Direzione Internal Audit, con la finalità di contribuire al costante rafforzamento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

Salute e Sicurezza sul luogo di lavoro

Autostrade per l'Italia è costantemente impegnata per garantire le migliori condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori e di tutti coloro che operano per suo conto, e presta una attenzione continua alla prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali, prendendosi cura delle persone, anche attraverso la diffusione di *best practice* per accrescere la cultura della sicurezza con l'obiettivo sfidante di giungere a zero incidenti.

Nel 2020 Autostrade per l'Italia ha rinnovato la certificazione del proprio sistema di gestione secondo la nuova norma ISO 45001:2018, promuovendo molteplici iniziative riguardanti la sicurezza sul lavoro, che sono state implementate e ampliate nella più ampia cornice del Piano di Trasformazione aziendale.

In particolare, è stato progettato e avviato il programma di rafforzamento della cultura aziendale in ambito salute e sicurezza. Per questo programma, denominato *Active Safety Value*, Autostrade per l'Italia ha deciso di sviluppare una propria metodologia distintiva, opportunamente articolata in funzione della propria organizzazione e dello specifico ambito operativo. Il programma è stato sviluppato nel secondo semestre dell'anno ed ha visto svolgersi i primi workshop dal mese di novembre 2020. Il piano di lavoro prevede che l'implementazione proceda su un arco temporale di medio periodo per consolidare e radicare una cultura aziendale ancora più attenta e proattiva verso la salute e la sicurezza sul lavoro.

Nell'ambito del Piano di Trasformazione sono stati definiti target sfidanti su tutti i KPI aziendali ed è stato anche riesaminato il processo di analisi degli incidenti e dei quasi-incidenti. In questa logica è stato anche ottimizzato il processo di condivisione delle *best practices* in ambito *Health & Safety*, derivante dalle attività sia di analisi degli eventi sia di miglioramento.

Un punto cardine della nostra prospettiva in ambito sicurezza sul lavoro è la condivisione degli obiettivi con tutte le imprese che lavorano nelle nostre competenze. Da diversi anni, Autostrade per l'Italia ha guidato la crescita di appaltatori e subappaltatori in ambito H&S mediante la "*Safety Academy*" che prevede iniziative gratuite di assistenza e formazione per le imprese. Nel 2020 sono stati organizzati diversi Roadshow territoriali, per richiamare la partecipazione alle attività della *Safety Academy* e per aggiornarne contenuti e modalità in funzione delle esigenze del territorio.

Nonostante le limitazioni imposte dal rispetto dei protocolli anti-Covid sui luoghi di lavoro, è proseguito il consolidamento della metodologia B-BS (*Behaviour-Based Safety*) in alcuni cantieri di potenziamento della rete e sulle tratte gestite dal Tronco di Bologna. La metodologia incide sulla componente comportamentale negli infortuni e nei quasi-infortuni, mediante un processo di osservazione diffusa in campo e rinforzo positivo ai modi di operare sicuri. L'approccio standard alla B-BS è stato adattato alle specificità di Autostrade per l'Italia nella prospettiva della sua implementazione sull'intera rete.

Relazioni industriali

In attuazione del Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro Confindustria - Organizzazioni Sindacali Confederali del 14 marzo 2020, sono stati costituiti in tutte le unità

produttive della società (Direzioni di Tronco, Sede Roma, Sede Firenze), con la partecipazione delle rappresentanze sindacali aziendali ed i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, i previsti Comitati per l'applicazione e la verifica delle regole del Protocollo sopra richiamato. Le parti sociali, per tutto l'anno, hanno condiviso in numerosi incontri le principali misure da adottare per mettere in sicurezza le aziende ed i lavoratori.

In relazione agli effetti della pandemia sul traffico e più in generale sulle attività della Società, in data 20 marzo 2020 è stata raggiunta una intesa con le Segreterie Nazionali di settore per l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria (CIGO) con causale "Covid 19"; complessivamente la cassa integrazione è stata resa operativa per un periodo di 14 settimane, a partire dal 23 marzo 2020. Anche le Società Essediese, Autostrade Tech, Ad Moving, nonché le concessionarie Società Autostrada Tirrenica, Società Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli hanno raggiunto intese applicative della CIGO, in linea con quanto previsto e concordato in ASPI.

Con gli accordi sindacali nazionali del 16 aprile e del 4 maggio 2020 sono state introdotte una serie di misure per mitigare gli effetti economici della CIGO sul personale dipendente (anticipi TFR, sospensione trattenute dal cedolino, pianificazione mensile presenze/assenze per cassa).

Le parti sociali, nell'Accordo del 13 ottobre 2020 hanno inoltre disciplinato e regolamentato il Lavoro Agile, anche tenuto conto del protrarsi della situazione pandemica e della necessità di gestire con molta attenzione le presenze in sede del personale.

2.8 Corporate Governance e Assetti Societari

Il presente capitolo illustra i principali lineamenti della Corporate Governance di Autostrade per l'Italia, assolvendo agli obblighi informativi previsti per le società emittenti valori mobiliari ammessi alle negoziazioni in mercati regolamentati dall'art. 123-bis del D.Lgs 24 febbraio 1998 n. 58 ("TUF"), con specifico riferimento alle informazioni richieste dal comma 2, lettera b) dello stesso art. 123-bis del TUF¹.

Autostrade per l'Italia, non avendo azioni quotate sul mercato gestito da Borsa Italiana, non è tenuta ad aderire ai principi del Codice di Corporate Governance (già Codice di Autodisciplina); pur tuttavia, essa ha adottato presidi di governance rispondenti a molte previsioni dettate dal predetto Codice, allineandosi nei fatti alle *best practice* del governo societario.

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 2020, 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.

¹ 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.

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 successivamente modificato con delibera del Consiglio di Amministrazione di Atlantia S.p.A. del 15 febbraio 2019.

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, ovvero sia 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, ovvero sia 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 primo triennio di durata è scaduto senza che alcuno degli aderenti abbia esercitato la facoltà di disdetta, alla data di naturale scadenza il Patto si è 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.autostrademeredionali.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 è stato nominato dall'Assemblea ordinaria del 22 novembre 2019 per gli esercizi 2019, 2020 e 2021, e, successivamente alle dimissioni del Consigliere ing. Tommaso Barracco, rideterminato dall'Assemblea ordinaria del 27 gennaio 2020 (dall'originale composizione di undici membri) in dieci componenti, di seguito riportati:

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------|
| • Giuliano Mari | Presidente |
| • Roberto Tomasi | Amministratore Delegato |
| • Elisabetta De Bernardi di Valserra | Consigliere |
| • Carlo Bertazzo | “ |
| • Massimo Bianchi | “ |
| • Cristoph Holzer | “ |
| • Hongcheng Li | “ |
| • Roberto Pistorelli | “ |
| • Nicola Rossi | “ |
| • Antonino Turicchi | “ |

Il Consiglio di Amministrazione ha nominato quale proprio Segretario l'avv. Giulia Mayer.

Esso ha un mandato destinato a scadere in occasione dell'approvazione del bilancio relativo all'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'aver 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 A¹ sarà tratto un amministratore, e (B) dalla Lista di Minoranza B² 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.

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

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.

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 Vicepresidente/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 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 carica e 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;
- Christoph Holzer;
- Hongcheng Li;
- Roberto Pistorelli;
- Giuliano Mari;
- Roberto Tomasi.

Il Segretario del Comitato Grandi Opere è il Segretario del Consiglio di Amministrazione, avv. Giulia Mayer.

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 ha istituito un Comitato Controllo e Rischi. Detto Comitato ha 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 - consentendo 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 - 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, in linea con quanto previsto al punto (i) che precede, 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 Direttore Internal Audit, dott. Diego Maletto.

Il Comitato si riunisce almeno una volta ogni due mesi, su istanza di uno dei suoi membri.

Il Comitato emette semestralmente una relazione e sulle attività svolte, che viene illustrata al Consiglio di Amministrazione da parte del Presidente del Comitato.

Comitato Risorse Umane

Il Consiglio di Amministrazione, in occasione della riunione del 14 gennaio 2021, ha deliberato di istituire il Comitato Risorse Umane, avente funzioni consultive e propositive rispetto allo stesso Consiglio di Amministrazione, con riguardo sia alle politiche di remunerazione, sia ai piani di incentivazione, nonché alla diffusione di una cultura di valore a lungo termine e di allineamento con l'interesse dei soci. In occasione della successiva riunione dell'11 febbraio 2021, il Consiglio di Amministrazione ha meglio esplicitato le funzioni del Comitato Risorse Umane, su proposta dello stesso.

Si segnala in particolare che il Comitato: (i) è composto da Amministratori non esecutivi, tra cui almeno uno indipendente e almeno uno in possesso di un'adeguata esperienza in materia finanziaria o di politiche retributive; (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, in linea con quanto previsto al punto (i) che precede, dai seguenti Consiglieri:

- Massimo Bianchi;
- Elisabetta De Bernardi di Valserra;
- Christoph Holzer.

Il Comitato, in occasione della prima riunione, ha eletto Presidente Massimo Bianchi e si è dotato di un proprio regolamento di funzionamento.

Il Direttore Human Capital, dott. Gian Luca Orefice, partecipa alle riunioni del Comitato con il ruolo di Segretario.

Il Comitato si riunisce ogni qual volta il Presidente lo ritenga opportuno o su richiesta di uno dei suoi componenti.

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 della mobilità sostenibili. 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, Donato Liguori (nominato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi della Convenzione Unica, con nota dell'11 dicembre 2020, così come preso atto dall'Assemblea degli Azionisti del 22 dicembre 2020);
- il Sindaco Supplente, Francesco Orioli;
- Sindaco Supplente, Lorenzo De Angelis.

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'aver 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.

Al riguardo, 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 relativo mandato scadrà all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2020;
- In data 29 maggio 2020, su raccomandazione motivata del Collegio Sindacale, ha conferito l'incarico di revisione legale dei conti per gli esercizi 2021-2029 a KPMG S.p.A., in linea anche con quanto deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della capogruppo Atlantia.

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: assegnate tenuto conto della natura, delle dimensioni e dei rischi delle singole categorie di operazioni;

- b) strutture organizzative: 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 processo 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: definiti prevedendo un adeguato supporto documentale per consentire che siano sempre verificabili in termini di congruità, coerenza e responsabilità;
- f) meccanismi di sicurezza: a garanzia di 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.

La Società è costantemente impegnata nel processo di rafforzamento del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, nell'ambito del percorso di cambiamento disegnato dal Piano Strategico di Trasformazione. In tale contesto:

- a fine 2019, è stata istituita la Direzione Internal Audit di Autostrade per l'Italia, le cui competenze e responsabilità sono descritte nel successivo paragrafo 2.8.3.4.;
- sempre all'inizio dello scorso anno, è stato istituito a livello ASPI, con competenza sull'intero Gruppo, il Comitato Controllo e Rischi che, tra gli altri, ha il compito di assistere il Consiglio di Amministrazione nella definizione delle linee di indirizzo del Sistema di controllo interno e gestione dei Rischi; nella valutazione, con cadenza almeno annuale, dell'adeguatezza del medesimo rispetto alle caratteristiche dell'impresa ed al profilo di rischio assunto e della sua efficacia; nella valutazione dei risultati esposti dal Revisore Legale nella eventuale lettera di suggerimenti e nella relazione sulle questioni fondamentali emerse in sede di revisione legale; nell'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche. Il Comitato Controllo e Rischi ha funzioni istruttorie, propositive e consultive in materia di sistema dei controlli interni e di verifica in tutte le Società Controllate;
- nell'aprile 2020, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il Piano di Audit 2020, predisposto dal Responsabile della Direzione Internal Audit di ASPI;
- ad ottobre 2020, è stata costituita, la Direzione Risk, Compliance e Quality, al fine di potenziare ulteriormente il Sistema di controllo interno, nonché di promuovere e sviluppare la definizione di controlli aziendali, adeguati ed efficaci mediante la promozione e l'abilitazione di un sistema di monitoraggio continuo atto a supportare le decisioni strategiche e assicurare il raggiungimento degli obiettivi di:
 - assicurare l'aderenza dei processi aziendali ai regolamenti interni e garantire il presidio in materia di 231, anticorruzione e privacy;

- prevenire e gestire tempestivamente la risoluzione degli incidenti il cui verificarsi potrebbe comportare severe ripercussioni sulla continuità operativa;
- garantire la diffusione in tutti i processi di una cultura della qualità;
- in linea con il nuovo modello di governance del Gruppo Atlantia, il processo di ricezione e gestione delle segnalazioni finalizzate alla comunicazione di comportamenti posti in essere in violazione dei principi etici e di condotta, nonché di Leggi e procedure aziendali, è stato innovato, a beneficio della tempestività e dell'efficacia di analisi delle segnalazioni stesse. In tale ambito, a novembre 2020, è stato istituito l'Ethics Officer - Team Segnalazioni di Gruppo ASPI, che: (i) ha la responsabilità del processo di gestione delle segnalazioni, ne valuta l'adeguatezza, suggerisce al Consiglio di Amministrazione gli eventuali interventi migliorativi sul processo, promuove le necessarie azioni di informazione e formazione e (ii) assicura i flussi informativi verso gli Organi di Amministrazione e Controllo e gli altri attori del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
- a dicembre 2020, il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'Audit Charter di ASPI, che definisce per l'Internal Audit:
 - mission, assetto e ambito di intervento;
 - posizionamento organizzativo, indipendenza e responsabilità;
 - coordinamento con le Direzioni/Funzioni istituite nelle società controllate nonché con la Direzione Internal Audit di Atlantia;
- a gennaio 2021, è stato illustrato al Consiglio di Amministrazione il nuovo Risk Profile di ASPI, sulla base del Risk Assessment approvato ad ottobre 2020, ed è stato approvato il livello di rischio compatibile con gli obiettivi strategici (Risk Appetite) associato alle diverse Categorie di Rischio;
- nella riunione dell'11 febbraio 2021, il Consiglio di Amministrazione di ASPI ha infine approvato il Piano di Audit per l'anno in corso, che tiene conto dei cambiamenti organizzativi e di governance intervenuti a seguito dello sviluppo del Piano Strategico di Trasformazione, del mutato perimetro societario del Gruppo ASPI nonché del nuovo Risk Profile.

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 Il sistema di controllo interno sull'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.

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.

Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria del Gruppo Autostrade per l'Italia prevede norme, procedure e linee guida che assicurano l'applicazione dei principi contabili di riferimento per tutte le proprie controllate, 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 le procedure che regolano la formazione del bilancio d’esercizio, del bilancio consolidato e delle situazioni infra-annuali nonché di ogni altra comunicazione di carattere finanziario.

L’istituzione dei controlli avviene a valle di un processo condotto secondo un approccio *top-down 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.

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 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 transazioni in ragione dei rischi specifici determinati dalla loro complessità o dalla presenza nel bilancio di importi particolarmente rilevanti in termini di contribuzione al valore consolidato.
- (ii) *Valutazione dei rischi sull’informativa finanziaria*: 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, mentre nel secondo ambito ricadono i rischi direttamente connessi all’informativa finanziaria (sottostima o sovrastima delle voci di bilancio, non accuratezza del dato rappresentato, etc.).
- (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 dal *management* e dalla struttura competente a disposizione del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari (il “**Dirigente Preposto**”).

Il monitoraggio sull’applicazione delle procedure amministrative contabili è effettuato attraverso la valutazione dell’effettiva operatività dei controlli che rilevano maggiormente ai fini della corretta rappresentazione dell’informativa finanziaria sulla base del rischio sottostante.

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:

- (i) la gestione operativa del Sistema nelle diverse fasi della progettazione, implementazione, monitoraggio e aggiornamento nel tempo del Sistema stesso;
- (ii) la verifica del disegno e l’effettiva operatività dei controlli;

- (iii) 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;
- (iv) 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, e 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 2020 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 regime consente di attivare, sulle posizioni fiscali incerte e controverse, un'interlocuzione preventiva con l'autorità fiscale, al fine di arrivare ad una comune valutazione dei fatti, anticipando ed esauendo 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, il 12 novembre 2019. L'efficacia dell'ammissione al Regime retroagisce al periodo di imposta decorrente dal 1° gennaio 2018.

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 principi e finalità

dell'ordinamento (c.d. abuso del diritto), assicurandone la tempestiva rilevazione, la corretta misurazione e il controllo.

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:

- la "Mappa dei rischi fiscali" posta a presidio dei rischi connessi a processi e adempimenti;
- 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 Committee 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) 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) predispose relazioni periodiche contenenti una valutazione sull'idoneità del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
- (e) predispose 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.

La Società di Revisione con riferimento agli esercizi 2021-2029 sarà invece KPMG S.p.A. Il nuovo incarico è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti di Autostrade per l'Italia in data 29 maggio 2020, coerentemente con quanto deliberato anche dall'Assemblea degli Azionisti della capogruppo Atlantia.

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 2020, si è riunito 13 volte ed ha riferito periodicamente al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale (che ha incontrato 3 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 di Organizzazione, Gestione e Controllo (di seguito Modello 231) per prevenire la commissione dei reati previsti dal D.Lgs. 231/2001. L'Organismo di Vigilanza, nell'assolvimento dei compiti affidati, ha curato l'aggiornamento del Modello 231 proseguendo l'attività avviata nello scorso esercizio.

L'attività si è conclusa con l'approvazione, nella riunione del 12 giugno, della proposta di aggiornamento del Modello 231 e l'invio al Consiglio di Amministrazione, che la ha approvata nella seduta dell'8 luglio.

Nel corso del secondo semestre 2020 l'Organismo di Vigilanza ha proseguito nell'attività di aggiornamento del Modello 231. A tale riguardo l'Organismo di Vigilanza ha esaminato il documento inviato dal Responsabile Procedimenti Penali e Procedure Concorsuali in merito all'aggiornamento normativo del catalogo dei reati presupposto ex D.Lgs. n. 231/01 ed ha incontrato più volte il Direttore Risk, Compliance and Quality in merito alla proposta di rielaborare le parti speciali del Modello 231 per "processi aziendali" anziché per "famiglie di reato", attività attualmente in corso.

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.

La piattaforma digitale non sostituisce gli altri canali di segnalazione ma amplia le possibilità di inviare una segnalazione.

A seguito dell'emanazione della procedura di Atlantia "Gestione delle segnalazioni", che sostituisce la Whistleblowing Policy del Gruppo Atlantia, il Consiglio di Amministrazione ne ha deliberato l'adozione. Inoltre, in data 12 novembre 2020 il Consiglio di Amministrazione ha istituito l'Ethics Officer – Team Segnalazioni di Gruppo ASPI che ha la responsabilità del processo di gestione delle segnalazioni, ne valuta l'adeguatezza, suggerisce al Consiglio di Amministrazione gli eventuali

interventi migliorativi sul processo, promuove le necessarie azioni di informazione e formazione. Inoltre, l'Ethics Officer Team Segnalazioni di Gruppo ASPI assicura i flussi informativi verso gli Organi di Amministrazione e Controllo e gli altri attori del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

L'Ethics Officer -Team Segnalazioni di Gruppo ASPI- come detto, istituito a novembre 2020 - opera, con le medesime competenze, per le segnalazioni relative ad ASPI ed alle società del Gruppo ASPI.

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*»; e
- (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).

2.8.5.2 Policy Anticorruzione

Nell'ambito della propria attività, Autostrade per l'Italia (ASPI), investe costantemente nella prevenzione e nel contrasto di fenomeni illeciti, primi fra tutti quelli di matrice corruttiva, nonché nella diffusione di una cultura aziendale che, ad ogni livello, sia basata sui valori di integrità, onestà, trasparenza, equità, affidabilità e rispetto delle Leggi di matrice sia internazionale che nazionale applicabili alla propria organizzazione, nonché degli impegni volontariamente assunti.

ASPI, al pari delle altre Società del Gruppo Atlantia, ha recepito la Policy Anticorruzione emessa dalla Holding¹. Con la Policy Anticorruzione il Gruppo 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 della corruzione già vigenti nel Gruppo, in sinergia con il Codice Etico, il Modello di Gestione e Controllo e i *compliance program* di Gruppo.

Il rispetto della Policy è obbligatorio per 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*". Al fine di condividere l'impegno per la prevenzione e il contrasto alla corruzione sono previste attività informative/formative sul contenuto della Policy sia verso il personale del Gruppo, che verso i terzi.

A riprova dell'impegno e della fiducia che ripone nel perseguimento della propria missione, ASPI 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, finalizzate al miglioramento continuo delle performance e dell'efficacia dell'azione di contenimento dei rischi di corruzione.

Elemento fondamentale dell'intera struttura è il Responsabile Anticorruzione (RAC), cui è stato affidato il compito, tra le altre cose, di assicurare: (i) l'attuazione della Policy da parte della Società; (ii) l'assistenza specialistica in materia di anticorruzione ai dipendenti della stessa; (iii) la verifica del soddisfacimento dei requisiti generali del sistema di gestione per la prevenzione della Corruzione, e (iv) il monitoraggio costante del rischio di corruzione.

All'interno della Policy viene evidenziato che il Gruppo incoraggia la segnalazione in buona fede di comportamenti illeciti e, a tal fine, fornisce gli strumenti necessari per consentire la comunicazione tempestiva ed efficace dei sospetti garantendo la massima tutela del soggetto segnalante ed anche del segnalato, nel rispetto della normativa applicabile.

¹ La prima versione della Policy è stata recepita a fine 2017. Nel terzo quadrimestre del 2019, Autostrade per l'Italia e le altre società del Gruppo ASPI, conformemente alla direttiva di Atlantia, hanno adottato la versione aggiornata della Policy Anticorruzione.

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 infrastrutture “green” sono le principali direttrici del nostro percorso di sviluppo sostenibile. Nel corso del 2020 è stata già attuata la prima fase del Piano Strategico di Trasformazione Autostrade per l'Italia, presentato nel CDA del 16 gennaio 2020, che disegna il futuro del Gruppo come operatore integrato di mobilità. L'obiettivo è quello di raggiungere una completa sinergia tra le attività di gestione delle infrastrutture, di ingegneria e innovazione tecnologica, della viabilità e dei servizi al cliente.

Il piano prevede 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 piano prevede, inoltre, diversi progetti per la tutela ambientale e la mobilità sostenibile, con l'obiettivo di trasformare la rete autostradale in gestione in una vera e propria “Green Infrastructure”, attraverso 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 2020, sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle sue controllate il tasso di incidentalità globale è stato pari a 26,5 (28,1 nel 2019), quello di mortalità di 0,21 (0,27 nel 2019).

Nel 2020 è stata già avviata la completa revisione delle attività di sorveglianza e monitoraggio della rete, affidate stabilmente a un consorzio di società indipendenti di livello internazionale, individuate tramite una gara europea ed è stata lanciata "Argo", una piattaforma di monitoraggio unica a livello europeo, basata sull'Intelligenza Artificiale.

Considerata l'eccezionalità del 2020 sotto il profilo dell'andamento del traffico e l'esigenza di sviluppare un nuovo modello di rilevazione sulla soddisfazione dei clienti nel corso dell'anno non sono state effettuate indagini di Customer Satisfaction.

Ambiente

La sostenibilità ambientale assume una particolare rilevanza nella costruzione e gestione di infrastrutture autostradali - soprattutto nel rispetto dei territori attraversati dalla rete - ed è alla base della 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 richiedono, infatti, l'adozione di un approccio organico al tema ambientale orientato alla prevenzione e al controllo. Il Gruppo, per questo motivo, promuove la tutela ambientale attraverso 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	2020	2019	Var. %
Consumi energetici per tipologia (TJoule)	1.092	1.117	-2,3%
Benzina	2,1	2,2	-4,6%
GPL	11,6	9,0	28,9%
Gasolio/Diesel	298,2	312,1	-4,5%
Energia elettrica	707,0	714,5	-1,1%
Gas naturale/Metano	73,6	79,7	-7,7%
Emissioni di CO2 (t)	83.915	89.243	-6,0%
Emissioni dirette	26.985	28.175	-4,2%
Emissioni indirette per il consumo di energia elettrica	56.930	61.068	-6,8%
Rifiuti prodotti (t)	28.008	28.121	-0,4%
% di rifiuti riciclati/recuperati	85,6	80,8	5,6%
Prelievi Idrici (mc x 1000)	914	924	-1,1%

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 2020 sono stati prelevati 914 mila metri cubi di acqua, valore sostanzialmente in linea rispetto al 2019.

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 2020 sono stati consumati un totale di 1.092 TJoule con una riduzione del 2,3% rispetto all'anno precedente.

Anche sul fronte delle emissioni di CO₂ i dati sono in diminuzione sul 2019 (-6,0%) per un totale di circa 84 mila tonnellate di anidride carbonica emessa.

Per quanto riguarda l'utilizzo di energia rinnovabile, nel 2020 gli impianti fotovoltaici del Gruppo hanno prodotto circa 12,2 GWh di energia elettrica, di cui circa il 40% autoconsumata, valore in linea con la produzione dell'anno precedente. Le emissioni di CO₂ evitate ammontano a circa 3.536 tonnellate di anidride carbonica.

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. Nello specifico nel 2020 sono stati prodotti 2 GWh di energia elettrica e 2 GWh di energia termica al servizio degli impianti delle sedi generali di Roma e Firenze e il centro di elaborazione dati.

Rifiuti

Nel 2020, il totale dei rifiuti prodotti ammonta a circa 28 mila tonnellate (-0,4% sul 2019) con una percentuale di recupero/riciclaggio di quasi l'86% (80,8% nel 2019).

Istituzioni e Comunità

Anche nel 2020 è proseguito l'impegno di Autostrade per l'Italia per la Comunità genovese. In particolare, gli interventi hanno riguardato l'ampliamento dell'area di esenzione da pedaggio della cerchia cittadina genovese per coprire le tratte liguri gestite da Aspi e interessate dai cantieri e il potenziamento e ammodernamento della rete ligure che, a partire da ottobre 2020, prevede una pianificazione trimestrale, condivisa con il Ministero, volta a minimizzare gli impatti sulla viabilità. Tale pianificazione viene messa in atto con cadenza settimanale sulla base della tipologia dei singoli interventi e delle aree interessate.

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, 300 cartelloni “Touring” in autostrada che indicano i luoghi raggiungibili dal casello più vicino e 6 stagioni televisive su Sky Arte.

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 **con particolare riferimento alla politica anticorruzione** 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.



¹ Per maggiori informazioni sul progetto “Sei in un paese meraviglioso”: <http://www.autostrade.it/sei-in-un-paese-meraviglioso>.

2.10 Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia

Per la natura del proprio business, caratterizzato da processi complessi (es. sviluppo e manutenzione infrastruttura, gestione viabilità) Autostrade per l'Italia è esposta a rischi in grado di produrre effetti significativi sul raggiungimento degli obiettivi di Piano.

In tale contesto è stato definito un processo di Risk Management con l'obiettivo di monitorare la capacità aziendale a raggiungere gli obiettivi di business e strategici, attraverso l'ottimizzazione delle performance, nel rispetto di norme e regolamenti e garantendo l'affidabilità e l'integrità delle informazioni contabili e gestionali.

In Autostrade per l'Italia tale processo è gestito dal Risk Officer che deve abilitare le sinergie tra gli stakeholders chiave e facilitare l'integrazione tra performance e compliance, al fine di fornire una visione integrata al top management per le decisioni strategiche e di business.

In particolare, si fa riferimento a rischi di natura strategica, operativa, finanziaria e di compliance.

Il Risk Officer, di concerto con i Responsabili delle strutture aziendali (Process Owner), svolge specifiche attività di analisi, valutazione e monitoraggio dei rischi in coerenza con la propensione al rischio espressa dell'alta direzione.

Inoltre, in un'ottica di un sempre maggiore sviluppo e diffusione della cultura di gestione del rischio e del controllo, sono state istituite, al fine della gestione di rischi su specifiche aree tematiche, le seguenti figure organizzative:

- Risk Manager di Commessa per i rischi delle commesse di realizzazione infrastruttura;
- Tax Risk Officer per i rischi fiscali;
- DPO per i rischi privacy (GDPR);
- CISO per i rischi di sicurezza informatica;
- Responsabile Anticorruzione per i rischi di corruzione;
- Dirigente Preposto per il monitoraggio ex art. 154 bis (TUF) ai fini del bilancio di esercizio.

Principali rischi di Autostrade per l'Italia

Di seguito sono riportati i cluster di rischio identificati in Autostrade per l'Italia a seguito del Risk Assessment 2019-2020 ed opportunamente gestiti con presidi specifici e piani di azione ad hoc.

Rischi strategici

REG

1. **Rapporto Concessionario:** Il business nel quale Autostrade per l'Italia è presente è regolato da un rapporto con il Concedente il cui potenziale cambiamento potrebbe determinare effetti negativi sull'andamento della gestione, sui risultati e sulla continuità aziendale.

HR

2. **Change Management e Human Capital:** il forte ricambio del Management e Middle Management e il mancato allineamento di adeguate competenze per ruoli chiave, potrebbero compromettere gli obiettivi della società formalizzati nel Piano Industriale.

BCM

3. **Business Continuity:** Autostrade per l'Italia gestisce una articolata rete infrastrutturale e, l'inadeguata gestione delle emergenze o l'attuazione di strategie intempestive nella gestione delle crisi, possono avere impatti significativi sulla continuità del servizio.
4. **Pandemia:** una gestione non reattiva della crisi globale in corso può esporre la Società a rischi connessi a riduzione dei volumi di traffico, inadeguata gestione dell'infrastruttura e della viabilità con impatti sulla continuità e qualità del servizio.
5. **Cambiamento climatico:** eventi metereologici estremi espongono la Società al rischio di danni ad asset e infrastrutture, con la conseguente possibilità di prolungata interruzione o inefficienza delle attività operative.

Rischi Operativi

SOP

1. **Sicurezza Opere:** l'articolazione infrastrutturale dei circa 3.000 km della rete Autostrade per l'Italia espongono la Società a eventi, sia di natura esogena che endogena (es. ritardata manutenzione) che possono causare la perdita di funzionalità statica o il distacco di parti strutturali e/o non strutturali di opere d'arte e asset.

SIC

2. **Sicurezza della circolazione:** la gestione della viabilità espone la Società a rischi per la sicurezza delle persone e mezzi nell'ambito del regolare esercizio autostradale.

GCOM

3. **Gestione Commesse:** le carenze nella gestione delle commesse di nuove opere e/o di interventi evolutivi/ammodernamento espongono la Società ai rischi di significativi ritardi rispetto agli obiettivi di piano e di extra costi.

IT

4. **Digital e Cyber Attack:** la complessità della Società, la numerosità e distribuzione geografica degli ambienti IT e di automazione, l'utilizzo prevalente dello smart working come strumento di lavoro in risposta all'attuale contesto, espone Autostrade per l'Italia a potenziali attacchi cyber e relativi rischi di esfiltrazione, alterazione o danneggiamento di informazioni critiche e/o di dati personali contenuti all'interno delle banche dati aziendali e compromissione/indisponibilità di alcuni servizi essenziali, per la gestione della viabilità e la tutela della sicurezza della circolazione autostradale.

HSE

5. **Health, Safety and Environment:** la Società, per il business che la caratterizza, è esposta a rischi connessi alla salute, sicurezza del personale e alla tutela ambientale.

Rischi di natura finanziaria

Per i rischi di gestione finanziaria si rinvia a quanto illustrato nel capitolo dell'“Andamento Economico - Finanziario del Gruppo” e alla nota n.9.2 “Gestione dei rischi finanziari” inclusa nella sezione 3 “Bilancio consolidato al 31 dicembre 2020”.

Tuttavia, è opportuno segnalare che in seguito all'evoluzione del contesto normativo e conseguente downgrade del rating, Autostrade per l'Italia è esposta ai seguenti rischi:

FIN

1. **Accesso al credito:** l'attuale situazione regolatoria potrebbe esporre a rischi di accesso al credito nonché, nel caso in cui si verificasse, ad un aumento del costo relativo alle operazioni di finanziamento.
2. **Copertura assicurativa asset:** la magnitudine dei sinistri potrebbe esporre al rischio di difficoltà di collocamento dei principali programmi assicurativi della Società.

In riferimento ai rischi di cui sopra, e in particolare al rischio di accesso al credito, si segnala che la Società ha collocato con successo specifici strumenti finanziari (prestiti obbligazionari a dicembre 2020 pari a 1,25 mld € e gennaio 2021 pari a 1,00 mld €).

Rischi di compliance

Autostrade per l'Italia è esposta a diversi rischi legati alla violazione di leggi, regolamenti, regole di Governance e valori (statuti, Codici di Condotta, Codice Etico, Codice di Autodisciplina, ecc.):

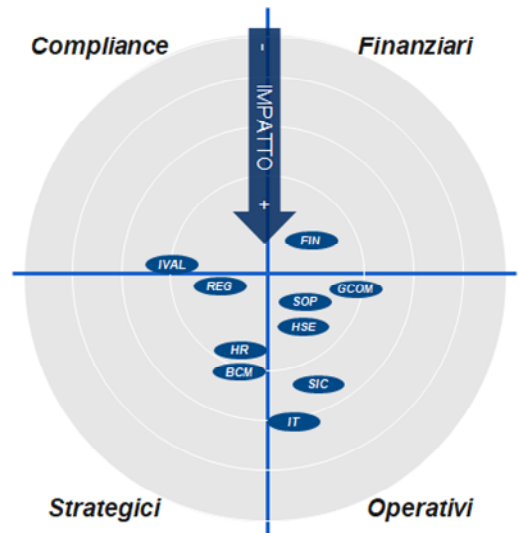
IVAL

1. **Violazione di norme, regolamenti, principi etici e di Governance:** dipendenti, fornitori, partner della Società potrebbero compiere azioni in violazione a norme, regolamenti, principi etici e di Governance (es. corruzione, discriminazione, conflitti di interesse, frodi, ecc.)
2. **Corporate Responsibility:** il personale potrebbe commettere reati a favore o nell'interesse dell'azienda stessa in violazione del Dlgs 231/01.

Di seguito si illustra come i principali rischi della Società sono articolati in funzione della loro natura e impatto:

- Principali rischi di Autostrade per l'Italia -

1	REG Rapporto Concessionario
<hr/>	
2	FIN Accesso al credito, Copertura assicurativa asset
<hr/>	
3	HSE Health, Safety and Environment
<hr/>	
4	SOP Sicurezza Opere
<hr/>	
5	GCOM Gestione Commesse
<hr/>	
6	HR Change Management e Human Capital
<hr/>	
7	IVAL Corporate Responsibility, Violazione di norme, regolamenti, principi etici e di Governance
<hr/>	
8	SIC Sicurezza della circolazione
<hr/>	
9	BCM Business Continuity, Pandemia e Cambiamento Climatico
<hr/>	
10	IT Digital e Cyber attack



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 si è verificato, per cause non ancora accertate alla data di approvazione della presente relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2020, il crollo di una sezione del viadotto Polcevera sulla A10 Genova-Ventimiglia che ha comportato la morte di 43 persone. Nel seguito sono illustrate alcune implicazioni derivanti dall'evento, in ambito legale e concessorio.

Interlocuzioni con il Governo circa il procedimento di contestazione di asserito grave inadempimento

A seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera il Concedente ha avviato nei confronti di Autostrade per l'Italia un procedimento di contestazione di presunto grave inadempimento.

Nel corso di tale procedimento, Autostrade per l'Italia ha presentato le proprie controdeduzioni.

A partire dal mese di luglio 2019 sono state avviate le interlocuzioni con i rappresentanti del Governo finalizzate alla ricerca di una soluzione negoziale. In tale ambito, Autostrade per l'Italia, pur contestando ogni profilo di responsabilità in merito al suddetto crollo, ha presentato proposte via via migliorative per l'interesse pubblico.

Nel corso della corrispondenza intercorsa con il Concedente, Autostrade per l'Italia, pur confidante di pervenire ad una soluzione negoziale del procedimento, ha comunque rappresentato di fare salvi i diritti spettanti ai sensi della Convenzione.

A seguito delle molteplici interlocuzioni e scambio di corrispondenza, per individuare i contenuti per un possibile accordo per la definizione condivisa della procedura di contestazione rispondente all'interesse pubblico, Autostrade per l'Italia, con note dell'11, 13, 14 e 15 luglio 2020 (queste ultime due a firma congiunta con la controllante Atlantia) - pur ribadendo la propria posizione di rigetto degli addebiti mossi in ordine a presunti inadempimenti relativi alla gestione del viadotto Polcevera - ha formulato una nuova articolata proposta. Tale proposta: (i) determina in 3,4 miliardi di euro la misura economica di cui Autostrade per l'Italia si farebbe carico per riduzioni tariffarie, realizzazione di interventi non remunerati sulle infrastrutture e per le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto e oneri connessi; (ii) prevede l'impegno di Autostrade per l'Italia ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nn. 16 e 71 del 2019, con un piano di investimenti di 13,2 miliardi di euro; (iii) prevede una modifica dell'art. 9 della Convenzione, con una tipizzazione delle cause di decadenza, fermo rimanendo che le modifiche al regime indennitario introdotte dall'art. 35 del decreto legge n. 162 del 2019, convertito dalla legge n. 8 del 2020, devono trovare applicazione solo per i casi di gravissima e non rimediabile compromissione della funzionalità e sicurezza di una parte essenziale e qualificante della rete autostradale; (iv) fornisce dettagli in merito all'operazione di apertura al capitale di Autostrade per l'Italia, subordinatamente all'approvazione dei rispettivi Consigli di Amministrazione (Atlantia e Autostrade per l'Italia), con il passaggio del controllo di Autostrade per l'Italia da Atlantia ad un soggetto a partecipazione statale, con una conseguente ridefinizione delle regole di governance, nel rispetto dei diritti degli azionisti di minoranza della concessionaria.

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

Sempre il 15 luglio 2020 il Concedente ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di ripresentare il Piano economico finanziario, che la Società aveva trasmesso in data 8 aprile 2020, adeguato alle misure proposte.

Successivamente, all'esito dei successivi molteplici incontri con i rappresentanti del Governo, nel mese di settembre 2020 sono stati trasmessi ad Autostrade per l'Italia i testi dell'Accordo per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell'Atto aggiuntivo e sono state inviate osservazioni in merito alla proposta di piano finanziario presentato dalla Società in data 23 luglio 2020 in ottemperanza alle richieste del Concedente.

In particolare, il testo dell'Accordo ricevuto in data 23 settembre 2020 prevede i seguenti impegni da parte di Autostrade per l'Italia:

- assunzione ad integrale proprio carico e senza alcun riconoscimento economico dell'importo pari a 3.400 milioni di euro, da destinare a riduzioni tariffarie a favore dell'utenza (1.500 milioni di euro), a interventi aggiuntivi non remunerati sulle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 - 2024 (1.200 milioni di euro), nonché a interventi per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi (700 milioni di euro);
- impegno ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nn. 16 e 71, con un incremento tariffario annuo pari all'1,75%, a partire dal 1° gennaio 2021. Tale incremento tariffario annuo è stato successivamente rideterminato in misura pari a 1,64% come meglio precisato nel successivo paragrafo;
- impegno a rinunciare ad una serie di contenziosi in essere tra cui quelli relativi alle attività di ricostruzione del viadotto, al sistema tariffario di cui al modello dell'Autorità di regolazione dei Trasporti e alle disposizioni del D.L. c.d. Milleproroghe;
- impegno a rinunciare agli effetti favorevoli derivanti dall'eventuale annullamento giurisdizionale dei provvedimenti attuativi delle predette disposizioni di cui al D.L. Milleproroghe, ovvero delle deliberazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui sopra.

L'Accordo ricevuto prevede inoltre, quale condizione di efficacia dello stesso, il perfezionamento dell'operazione di riassetto societario all'esito positivo dei negoziati tra Atlantia e CDP (art. 10 (ii) dell'Accordo).

Autostrade per l'Italia, con lettera dell'8 ottobre 2020, ha comunicato ai rappresentanti del Governo la propria disponibilità a sottoscrivere il testo dell'Accordo di cui sopra, con la sola eliminazione della condizione di efficacia di cui sopra.

Relativamente allo schema di Atto Aggiuntivo, trasmesso dai rappresentanti del Governo in data 2 settembre 2020, Autostrade per l'Italia, da ultimo in data 21 novembre 2020, ha manifestato agli stessi la propria disponibilità a sottoscrivere sin da subito il testo dell'Atto Aggiuntivo nella versione ricevuta.

In sintesi, lo schema di Atto Aggiuntivo prevede:

- una ricognizione di tutti gli investimenti, con l'inserimento degli interventi c.d. prioritari riportati nell'art. 15 della Convenzione;
- il recepimento della disciplina tariffaria di cui alle citate delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- una riformulazione degli articoli relativi all'inadempimento del Concessionario e della risoluzione della Convenzione nei soli casi di inadempimento che abbia carattere definitivo

e tale da comportare una gravissima compromissione della funzionalità o della sicurezza di parte qualificante della rete autostradale, con indennizzo determinato in conformità al citato art. 35 del Decreto legge 162/2019, con i criteri contabili nazionali ITA GAAP, da corrispondersi da parte del nuovo Concessionario all'atto della consegna della infrastruttura;

- l'obbligo di Autostrade per l'Italia di sviluppare studi di fattibilità di nuovi interventi;
- un piano straordinario di manutenzione, con relativo cronoprogramma vincolante.

In data 3 dicembre 2020, Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente l'ultima versione del Piano Economico Finanziario oggetto di condivisione con i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, insieme agli altri allegati dell'Atto Aggiuntivo, richiedendo al Concedente la trasmissione di quest'ultimo con le modifiche e gli emendamenti preannunciati nel corso di precedenti incontri.

Con nota del 29 dicembre 2020 Aspi ha rinnovato la propria richiesta di ricevere *“con la dovuta urgenza e tenuto conto dei mesi trascorsi e dell'impegno delle Parti, lo schema dell'Atto Aggiuntivo così come emendato, per procedere alla relativa finalizzazione e consentire la sua trasmissione, unitamente ai relativi allegati, al CIPE per la pronuncia di competenza”*, mentre con riferimento all'Accordo ha confermato quanto già espresso con la precedente lettera dell'8 ottobre 2020, dichiarandosi pertanto disponibile a sottoscrivere il testo nella versione inviata in allegato alla lettera del Governo del 23 settembre 2020 senza alcuna modifica e con la sola eliminazione della condizione di efficacia di cui all'art. 10 (ii).

In data 31 gennaio 2021, fonti della Commissione europea confermano di aver "avviato un dialogo amministrativo" con l'Italia "su alcuni aspetti della nuova disciplina sui contratti di concessione autostradale, introdotta dal decreto legge 162 del 31 dicembre 2019", ossia il Decreto Milleproroghe, sollevando dubbi in merito alla compatibilità con il diritto europeo di alcune delle disposizioni introdotte con il medesimo Decreto che, come noto, ha comportato la modifica unilaterale in pejus della Convenzione Unica di ASPI.

Da ultimo con lettera del 1° marzo 2021, la concessionaria ha nuovamente sollecitato la controparte pubblica alla sottoscrizione di tutti gli atti necessari per procedere alla successiva sottoposizione al CIPE dell'atto aggiuntivo e dei suoi allegati fermo restando l'eliminazione della condizione di efficacia dell'accordo già precedentemente commentata.

Verifica straordinaria gallerie – Circolare ministeriale n. 6736/61A1 del 19.7.1967 – Apertura procedimento di contestazione di grave inadempimento ai sensi dell'art. 8 della Convenzione Unica

Con riferimento alla nota del 22 luglio 2020 di avvio del procedimento di contestazione di grave inadempimento ai sensi dell'art. 8 della Convenzione Unica, avente ad oggetto le attività di verifica condotte da Autostrade per l'Italia sulle gallerie ricomprese nella rete dalla stessa gestita, con particolare riferimento a quelle della Regione Liguria, Autostrade per l'Italia in data 21 agosto 2020 ha trasmesso al Concedente le proprie controdeduzioni, chiedendo allo stesso di disporre l'archiviazione della procedura per l'insussistenza del grave inadempimento imputatole, facendo comunque istanza di essere sentita al fine di fornire ulteriori chiarimenti.

Le controdeduzioni trasmesse da Autostrade per l'Italia contengono una articolata e puntuale relazione, nella quale viene ripercorso lo stato delle interlocuzioni e della corrispondenza intercorsa con il Concedente in materia di modalità di ispezione delle gallerie autostradali. Quanto sopra al fine

di dimostrare, in modo inequivocabile, da un lato, l'interpretazione uniforme data alla normativa di riferimento da parte dei concessionari e dello stesso Concedente fino a maggio 2020, dall'altro, il continuo mutamento interpretativo da parte del Concedente stesso della normativa anzidetta nel periodo fine maggio – luglio 2020 e, comunque, il tempestivo allineamento da parte di Autostrade per l'Italia alle prescrizioni, peraltro contrastanti tra di loro, fornite dal Concedente in tale ultimo lasso di tempo sulle modalità di ispezione delle gallerie.

In data 23 febbraio 2021, su convocazione del Concedente, si è tenuta l'audizione nel corso della quale Autostrade per l'Italia ha depositato ulteriore documentazione a supporto della propria posizione.

Nell'ambito dell'Accordo per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento di cui al precedente paragrafo, con specifico riferimento alla presente contestazione è precisato che la stessa non comporta possibili conseguenze risolutive e/o revocatorie della Convenzione Unica, ferma l'eventuale applicazione delle penalità previste nella Convenzione Unica come modificata dallo schema di Atto Aggiuntivo allegato all'Accordo stesso.

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

A seguito del crollo avvenuto in data 14 agosto 2018 di una sezione del Viadotto Polcevera sulla A10 Genova–Ventimiglia, è stato incardinato un procedimento penale innanzi al Tribunale di Genova con l'iscrizione nel registro di n. 39, tra, all'epoca dei fatti, dirigenti e funzionari della Direzione Generale di Roma e della Direzione di Tronco competente di Genova, indagati *inter alia* per i reati di crollo colposo di costruzioni, attentato alla sicurezza dei trasporti aggravato dal disastro e omicidio stradale colposo.

Nello stesso procedimento, risulta, altresì, indagata Autostrade per l'Italia ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 per il reato di 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, che si è concluso con il deposito da parte dei periti della prima relazione in data 31 luglio 2019, cui è seguita l'udienza del 20 settembre 2019 per l'esame della stessa.

Avuto riguardo al secondo incidente probatorio, che ha lo scopo di accertare le cause che hanno provocato il crollo, in data 21 dicembre 2020, i periti del GIP hanno depositato la relazione tecnica rilevante nella quale viene data evidenza:

- di carenze progettuali che non avevano tenuto conto in modo adeguato di particolari costruttivi;
- di difetti costruttivi in fase realizzazione;
- di carenze dei controlli in fase di costruzione da parte della direzione dei lavori e della commissione di collaudo;
- di carenze nei controlli e negli interventi manutentivi che, ad avviso dei periti del GIP, se fossero stati eseguiti correttamente, con elevata probabilità avrebbero impedito il verificarsi dell'evento;
- l'ipotesi che un coil possa essere caduto da un tir mentre quest'ultimo transitava a cavallo del giunto tra la pila 9 e la trave tampone (come sostenuto dai consulenti della difesa) sia da escludere con elevata probabilità.

Le prime tre evidenze, secondo i periti del GIP, hanno determinato il grave stato di corrosione dei trefoli, secondari e primari della Pila 9 lato Genova/mare, fermo restando che, a loro giudizio, «i

sistemi di ispezione e di monitoraggio attuati, non sono risultati adeguati ad individuare le criticità presenti nella parte di viadotto crollata».

Da ultimo, nel corso delle udienze di inizio febbraio 2021, i periti hanno illustrato il contenuto dei primi sei capitoli della perizia.

Il GIP ha poi sospeso per 15 giorni l'incidente probatorio per consentire ai consulenti tecnici degli indagati di acquisire e analizzare il software utilizzato dai periti per il calcolo della resistenza degli stralli del Ponte "Morandi".

Da ultimo, nel corso delle udienze del 18, 19 e 20 febbraio u.s., i periti hanno completato la ricostruzione della loro Relazione, il PM ha ritenuto di non rivolgere domande ed i legali di ASPI e degli indagati hanno effettuato il controesame dei periti nominati dal GIP.

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, che trae origine da due incidenti avvenuti in data 6 novembre 2016 e 17 gennaio 2017 per il cedimento delle predette barriere posizionate rispettivamente sui viadotti Rio Rezza e Rio Castagna in A12, vede coinvolti in qualità di indagati ex manager e manager/dipendenti con competenze tecniche in servizio di Autostrade per l'Italia S.p.A., per i reati di frode nelle pubbliche forniture e attentato alla sicurezza dei trasporti.

Da ultimo, dagli atti del riesame avverso le misure cautelari, più avanti meglio specificate, i PP.MM. hanno contestato, per quanto concerne la posizione di 5 indagati, anche il reato di tentata truffa ai danni dello Stato.

In data 11 novembre 2020 è stata emessa dal GIP di Genova un'ordinanza applicativa di misure cautelari personali a carico di 4 ex manager e 2 dipendenti con competenze tecniche in servizio di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Per quanto concerne la posizione dei due dipendenti in servizio, la Società ha provveduto a sospenderli, riservandosi ogni ulteriore provvedimento all'esito di più approfondite verifiche.

Sul punto in questione, si segnala che, completati gli ulteriori approfondimenti e i rispettivi procedimenti disciplinari, la Società ha disposto per uno il licenziamento, mentre per l'altro è in fase di emissione un ulteriore provvedimento di sospensione.

Da una prima analisi della predetta ordinanza, che richiama ampi stralci di intercettazioni telefoniche e ambientali, una relazione predisposta dal consulente tecnico nominato dalla Procura, nonché le sommarie informazioni rilasciate da persone informate sui fatti, è emerso quanto segue:

- le barriere «integautos», a causa di difetti progettuali, della sottostima dell'azione del vento e dell'impiego di materiali per l'ancoraggio a terra non conformi alle certificazioni europee, sarebbero pericolose perché a rischio ribaltamento;
- viene altresì paventata una frode nell'ambito del rapporto contrattuale con il Concedente per aver omesso di comunicare a quest'ultimo l'insorgenza delle problematiche riscontrate sulla rete e le conseguenti azioni provvisorie di ripristino (*i.e.*, abbattimento delle ribaltine).

Considerata la gravità dei fatti oggetto dell'ordinanza, la Società, anche all'esito di una più esaustiva ricostruzione della vicenda in questione, si è riservata ogni ulteriore valutazione per tutelare la propria reputazione presso le sedi ritenute più opportune.

Da ultimo, i legali di tutti gli indagati attinti dalle predette misure cautelari hanno presentato istanza di riesame o appello avverso l'ordinanza. Tali istanze sono state in parte accolte.

Indagine della Procura di Genova per reati di falso contestati su alcuni viadotti della rete

In questo filone di indagine, risultano indagati per i reati di falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici quattro dirigenti e un dipendente di Autostrade per l'Italia all'epoca dei fatti. Secondo l'accusa, alcuni report predisposti dai tecnici responsabili dei collaudi, dei controlli e delle progettazioni sarebbero stati edulcorati al fine di far apparire le condizioni manutentive dei viadotti migliori di quelle reali. 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 divenuta esecutiva a seguito del successivo rigetto del ricorso per Cassazione. 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. Le indagini sono ancora in pieno corso.

Contenzioso relativo al mancato accoglimento dell'aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario

Con provvedimento n. 50/2020 del 3 gennaio 2020, il Concedente, in adempimento di quanto prescritto dal TAR Lazio con la sentenza n. 13789 del 2 dicembre 2019, ha comunicato la non accoglibilità della proposta di aggiornamento quinquennale del Piano economico Finanziario presentata da Aspi in data 15 giugno 2018. In relazione a tale provvedimento Autostrade per l'Italia il 3 marzo 2020 ha presentato ricorso al TAR del Lazio, contestando, sotto molteplici motivi, la legittimità del provvedimento assunto dal Concedente, tra cui l'illegittimità del suo presupposto e cioè l'art. 13 del Decreto Legge 162/2019, 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. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione del ricorso.

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

A seguito della legge di conversione del Decreto-legge 162 del 2019, Autostrade per l'Italia il 4 marzo 2020 ha presentato ricorso avanti il TAR Lazio per l'accertamento - previa disapplicazione dell'art. 35 del citato Decreto-legge 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 9-bis della Convenzione Unica regolatrice della concessione di Autostrade per l'Italia.

Il 3 aprile 2020 Autostrade per l'Italia ha depositato istanza di prelievo per la sollecita fissazione dell'udienza che però ad oggi ancora non risulta stabilita.

Contenzioso attivato da Autostrade per l'Italia avverso i provvedimenti adottati dal Commissario Straordinario ai sensi del decreto-legge 109/2018

Con riferimento ai contenziosi promossi da Autostrade per l'Italia davanti al Tar Liguria avverso i provvedimenti del Commissario Straordinario, a seguito delle ordinanze del 6 dicembre 2019, - con cui il TAR Liguria ha rinviato alla Corte Costituzionale le questioni di legittimità costituzionale poste da Autostrade per l'Italia - la Corte con sentenza depositata il 27 luglio 2020 ha ritenuto tali questioni in parte non fondate ed in parte inammissibili.

A fronte della citata sentenza, sono state depositate il 9 ottobre 2020 davanti al TAR Liguria le relative istanze di fissazione di udienza per consentire la prosecuzione dei relativi giudizi.

L'udienza per la discussione di tutti i ricorsi, originariamente prevista per il 10 febbraio 2021, a seguito di istanza dell'Avvocatura dello Stato, è stata fissata per il 15 dicembre 2021.

Con riferimento ai ricorsi promossi in data 5 gennaio 2020, dinanzi al Consiglio di Stato dalle Amministrazioni resistenti (Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Commissario Straordinario), avverso le ordinanze con cui il TAR ha rigettato le questioni pregiudiziali sollevate dalle Amministrazioni nell'ambito dei relativi giudizi di primo grado, Autostrade per l'Italia il 30 settembre 2020, con l'adesione dell'Avvocatura Generale dello Stato e degli appellanti incidentali, ha depositato istanza di rinvio dell'udienza stessa. Tale istanza è motivata dal fatto che è in corso di definizione una soluzione concordata della procedura di contestazione avviata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili il 16 agosto 2018 che qualora si perfezionasse comporterebbe la carenza di interesse e quindi la rinuncia ai contenziosi attivati. Il Consiglio di Stato ha pertanto rinviato l'udienza a data da destinarsi.

Contenzioso contro il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili relativo all'entità dei canoni di subconcessione

Con riferimento al contenzioso attivato da Autostrade per l'Italia per l'accertamento dei diritti di cui agli artt. 3 e 17 della Convenzione Unica, in relazione al canone di subconcessione da corrispondere al Concedente per le attività collaterali connesse all'utilizzo delle aree pertinenti, in data 22 ottobre 2020 il Tribunale di Roma ha pubblicato la sentenza di accoglimento della domanda di Autostrade per l'Italia. Con tale sentenza viene riconosciuto che la percentuale del canone che Autostrade per l'Italia è tenuta a riconoscere al Concedente per le subconcessioni è fissata nella misura stabilita nella richiamata Convenzione Unica (ovvero dal 5% al 20%, a seconda che si tratti di servizi già assentiti alla data di stipula della stessa Convenzione o di servizi assentiti successivamente). Tale percentuale è da applicarsi sui ricavi effettivamente percepiti dalle subconcessioni nelle Aree di Servizio – per effetto della riduzione dei corrispettivi disposta da Autostrade per l'Italia, a partire dall'anno 2012, per venire incontro agli affidatari dei servizi a seguito della crisi economica degli anni precedenti - e non sugli importi originariamente contrattualizzati nelle subconcessioni, come invece sosteneva il Concedente.

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

A seguito della nuova disciplina tariffaria introdotta dalle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, Autostrade per l'Italia, in data 8 aprile 2020 ha trasmesso il Piano Economico Finanziario al Concedente, in anticipo rispetto al termine prorogato dallo stesso ai sensi dell'art. 103 del decreto legge 17 marzo 2020, pur mantenendo ferme tutte le contestazioni e riserve già sollevate in merito.

Successivamente, con lettera del 15 luglio 2020, all'esito dell'individuazione concordata delle misure ritenute idonee a soddisfare l'interesse pubblico, ai fini della definizione del procedimento di presunto grave inadempimento avviato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, lo stesso ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare entro il 23 luglio 2020 il Piano economico finanziario adeguato. Autostrade per l'Italia, come richiesto, in data 23 luglio ha inviato il suddetto Piano economico finanziario.

Con nota del 3 agosto 2020 il Ministero ha indicato le risultanze delle valutazioni istruttorie effettuate, unitamente alle azioni correttive da apportare. Autostrade per l'Italia, con successive missive, prima del 1° settembre 2020 e poi del 14 settembre 2020 ha trasmesso al Governo ed al Concedente ulteriori elaborazioni del medesimo Piano Finanziario, che tengono conto delle osservazioni formulate dal Concedente e delle successive interlocuzioni con gli esponenti incaricati del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

In data 14 ottobre 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha pubblicato sul proprio sito istituzionale il parere reso al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'art. 43 del D.L. n. 201 del 2011 avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano economico finanziario di Autostrade per l'Italia, nel quale la stessa Autorità esprime delle osservazioni critiche rispetto al Piano elaborato dalla società, il quale, seppur orientato a recepire il Sistema Tariffario elaborato dall'Autorità, presenterebbe alcune asserite difformità applicative rispetto allo stesso, potenzialmente idonee a riflettersi anche sui livelli tariffari applicabili all'utenza.

Con lettera del 22 ottobre 2020 il Concedente - nel far riferimento alla proposta di piano economico finanziario presentato da ASPI il 14 settembre 2020 ed al parere reso dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti - ha chiesto alla società di integrare e aggiornare la proposta di piano e di fornire chiarimenti, precisazioni e documentazione in ordine ad alcuni aspetti sollevati dall'Autorità.

Con successiva nota del 19 novembre 2020 ASPI ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Ministero dell'Economia e delle Finanze e Presidenza del Consiglio dei Ministri, una nuova versione del Piano economico finanziario che ha recepito le indicazioni riportate nella richiamata lettera del Concedente del 22 ottobre. In particolare, è stato riportato l'importo di 3,4 miliardi di euro oggetto dell'Accordo intercorso con i rappresentanti del Governo, delineando i diversi capitoli di spesa e il relativo sviluppo temporale ed è stata accolta la richiesta formulata dalle Amministrazioni di includere il recupero delle perdite nette conseguite nei mesi da marzo a giugno 2020 per effetto del Covid-19 nell'ambito dell'incremento medio annuo, portando pertanto la variazione tariffaria media all'1,64% e ritenendola comprensiva del recupero delle perdite stesse; relativamente alle perdite per effetto del Covid-19 del periodo successivo, sono in fase di definizione le misure di recupero per l'intero comparto autostradale.

Infine, a seguito di successive interlocuzioni, come accennato nel precedente paragrafo, in data 3 dicembre 2020 Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente l'ultima versione del Piano Economico Finanziario oggetto di condivisione con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, insieme allo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione e gli altri allegati dello stesso.

Incrementi tariffari ASPI 2019

Con riferimento all'incremento tariffario del 2019, autorizzato con provvedimento congiunto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministero Economia e Finanze nella misura dello 0,81% e volontariamente sospeso dalla Società per tutto il 2019, Autostrade per l'Italia

ha sempre, in via volontaria, deciso di prorogare ulteriormente la sospensione dell'incremento di cui sopra da ultimo fino al 31 maggio 2021.

Adeguamenti tariffari 2020

In data 15 ottobre 2019 Autostrade per l'Italia ha formulato richiesta di incremento tariffario pari a 1,21% calcolato in base alla Convenzione Unica vigente. L'istruttoria svolta dal Concedente ha riconosciuto un incremento tariffario pari a 1,19%, con una decurtazione quindi dello 0,02% relativa alla componente «X investimenti», come risulta dal verbale del 18 dicembre 2019. Successivamente, il Decreto Legge n° 162 del 30 dicembre 2019 (Milleproroghe) all'articolo 13, comma 3 ha disposto, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF predisposti in conformità alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 31 dicembre 2019 il Concedente ha quindi notificato l'esito dell'istruttoria, confermando il differimento del termine per l'adeguamento tariffario presentato e riconoscendo pertanto un aumento tariffario pari allo 0,00%. Tale provvedimento è stato impugnato da Autostrade per l'Italia e il contenzioso è attualmente pendente. Il 21 aprile 2020 Autostrade per l'Italia ha presentato istanza per la fissazione dell'udienza che ad oggi non è ancora stata stabilita.

Con provvedimenti del 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 31.12.2019, *"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 di quanto richiesto e di quanto riconosciuto dal Concedente per gli anni 2014-2019. Tutte e tre le società hanno presentato ricorso per l'annullamento dei relativi provvedimenti del Concedente sul cui aggiornamento si darà conto nei paragrafi successivi.

Per la società Autostrade Meridionali, che aveva presentato una proposta di incremento del 2,41%, il Concedente, con nota del 31 dicembre 2019, ha trasmesso il decreto assunto in pari data dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Ministro dell'Economia e delle finanze con il quale è stato disposto un incremento 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.

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% (pari 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.

Adeguamenti tariffari 2021

Con riferimento all'incremento tariffario 2021, Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente il 15 ottobre 2020, una lettera nella quale vengono formulate due richieste tariffarie alternative e precisamente: (i) una, relativa alla *"denegata ipotesi che entro il 31 dicembre non sia divenuto efficace, nell'ambito della complessiva definizione concordata della procedura di contestazione lo stipulando atto aggiuntivo con allegato PEF aggiornato"*, determinata sulla base formula di

adeguamento tariffario prevista in Convenzione e pari a + 0,47%; (ii) l'altra, basata sul nuovo modello tariffario (in coerenza con quanto stabilito nel piano economico finanziario aggiornato alla data di presentazione della richiesta), pari a 1,75%, che potrà essere esaminata e istruita dal Concedente qualora nel frattempo intervenisse l'approvazione del PEF.

L'art. 13 del D.L. n. 183 del 31 dicembre 2020, c.d. decreto Milleproroghe» ha disposto, per i concessionari autostradali con piano economico finanziario scaduto:

- il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021 fino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economico finanziari, predisposti in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- la proroga al 31 luglio 2021 – in luogo del precedente termine del 31 luglio 2020 stabilito dal decreto Milleproroghe del dicembre 2019 - del termine per il perfezionamento dei piani economici finanziari come sopra elaborati.

In esecuzione di tale disposizione normativa, il Concedente, con lettera in pari data (31 dicembre 2020), ha comunicato ad Autostrade per l'Italia che l'incremento tariffario con decorrenza 1° gennaio 2021 è pari a zero.

Autostrade per l'Italia - come fatto lo scorso anno avverso il diniego all'incremento tariffario relativo al 2020 - il 1 marzo 2021 ha notificato ricorso al TAR avverso il provvedimento del Concedente di cui sopra.

Con provvedimenti del 31 dicembre 2020, il Concedente ha inviato alle Società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e Autostrada Tirrenica lettere del medesimo contenuto di quella trasmessa ad ASPI, riconoscendo pertanto alle stesse un adeguamento tariffario per l'anno 2021 pari allo 0%, a fronte delle proposte presentate dalle società di incrementi pari, rispettivamente per Raccordo Autostradale Valle d'Aosta al 12,30%- tenuto anche conto del differenziale tra quanto spettante alla società e quanto riconosciuto dal Concedente per l'anno 2020- e per Società Autostrada Tirrenica al 41,47% - tenuto anche conto del differenziale tra quanto spettante alla società e quanto riconosciuto dal Concedente per gli anni 2014-2020.

La società Tangenziale di Napoli, al pari di Autostrade per l'Italia, ha inviato al Concedente il 15 ottobre 2020 una lettera nella quale vengono formulate due richieste tariffarie alternative: una prima richiesta, determinata sulla base della formula di adeguamento tariffario prevista nella vigente Convenzione e nell'Atto Aggiuntivo del 2018, pari all'1,60%, una seconda richiesta, pari allo 0,72%, calcolata secondo quanto stabilito nella nuova proposta di PEF 2020, basato sul modello tariffario elaborato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Anche per quest'ultima Società il Concedente, con nota del 31 dicembre 2020 ha riconosciuto un incremento tariffario per l'anno 2021 pari allo 0,00%.

Tutte e tre le Società, così come Autostrade per l'Italia, hanno presentato ricorso avverso i citati provvedimenti del Concedente

Relativamente alla società Autostrade Meridionali, il Concedente ha trasmesso il decreto MIMS /MEF del 31 dicembre 2020, con il quale ha stabilito che l'aggiornamento applicabile dal 1° gennaio 2021 è pari a zero, a fronte della proposta della Società di un incremento pari al 2,52%.

Tale diniego è motivato dalla mancata presentazione da parte della Società del PEF transitorio - ossia PEF riferito al periodo ricompreso tra la scadenza della concessione e la data di effettivo trasferimento dell'autostrada al nuovo concessionario – elaborato sulla base della Delibera CIPE

38/2019 che ha dettato i criteri per la elaborazione dei PEF relativi alle concessioni scadute come meglio specificato nel successivo paragrafo.

Per la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (SITMB) che ha un diverso regime convenzionale basato su un accordo bilaterale Italia-Francia, è stato applicato l'incremento pari allo 0,63%, ovvero alla somma tra il -0,32%, corrispondente alla inflazione media registrata in Italia e in Francia nel periodo 1 settembre 2019 agosto – 31 agosto 2020 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 al TMB, per il quale dovrà essere definita la destinazione dei maggiori introiti.

Procedimento avviato dall'AGCM

In data 16 giugno 2020 funzionari dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, coadiuvati dalla Guardia di Finanza, hanno effettuato un accertamento ispettivo presso la Direzione Generale di Roma e la Direzione di Tronco 6 di Cassino notificando in tale sede la comunicazione dell'avvio del procedimento ai sensi dell'art.27, comma 3, del Codice del Consumo, che mira a verificare se Autostrade per l'Italia abbia posto in essere una pratica commerciale scorretta con le azioni adottate in merito ai restringimenti di carreggiata e rallentamenti su tratte dell'autostrada A/16 e A/14, con particolare riferimento alle informazioni fornite all'utenza in relazione ai provvedimenti di riduzione e sospensione dei pedaggi finalizzati a compensare i disagi subiti.

Pur ritenendo che non siano attribuibili le violazioni del Codice del Consumo ipotizzate dall'AGCM, in data 31 luglio, ASPI ha presentato il formulario di impegni previsto dal Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di tutela del consumatore ai sensi dell'art. 27, comma 7 del D.lgs. n. 206 del 2005, finalizzati al miglioramento della gestione e della comunicazione delle informazioni all'utenza relative alle condizioni di viabilità e alle modalità di rimborso, nella prospettiva di addivenire ad una rapida e positiva definizione del Procedimento

Gli impegni proposti sono stati tuttavia rigettati dall'Autorità con il provvedimento del 24 settembre 2020 con cui ha altresì ampliato l'oggetto del procedimento, estendendo le contestazioni già contenute nell'avvio anche con riguardo ad ulteriori tratte autostradali gestite da ASPI (A/14 Bologna/Taranto, A/26 Genova Voltri Gravellona -Toce nonché, per le parti competenza, le autostrade A/7 Milano-Serravalle-Genova, A/10 Genova-Savona-Ventimiglia e A/12 Genova-Rosignano). Secondo l'Autorità, il peggioramento del servizio fornito da Aspi in tali tratte autostradali determinerebbe la violazione dell'art. 20 del Codice del Consumo, perché all'aumento dei tempi di percorrenza dovuto ai disagi alla circolazione, non corrisponderebbe un'adeguata riduzione dei pedaggi. Viene contestata anche la violazione degli artt. 24 e 25 del citato Codice perché l'utente sarebbe condizionato ad accedere alla rete autostradale e poi costretto a corrispondere l'intero ammontare del pedaggio nonostante i disagi riscontrati.

In data 23 dicembre 2020 l'AGCM ha formulato le risultanze istruttorie confermando e precisando gli addebiti già contestati nei confronti di Aspi. L'Autorità, nel ribadire il rigetto della proposta di impegni formulata nel corso del procedimento illustra i profili pregiudizievole della condotta assunta da ASPI, ritendendo di aver dimostrato che i disagi causati all'utenza in termini di circolazione non siano stati adeguatamente compensati da misure di eliminazione/sospensione/riduzione del pedaggio. L'AGCM ritiene che le condotte di Aspi abbiano determinato un significativo peggioramento della qualità del servizio offerto e come tali integrino una pratica commerciale scorretta ed aggressiva.

Il termine di conclusione del procedimento è stato differito al 17 marzo 2021.

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

Nell'ambito del giudizio promosso da Autostrade Meridionali davanti al TAR Campania, per l'annullamento, previa sospensione, del provvedimento di aggiudicazione in favore del Consorzio SIS della procedura di gara per la nuova concessione della A3 Napoli - Pompei - Salerno, in data 21 ottobre 2020 è stata pubblicata la sentenza con cui il TAR Campania ha rigettato il ricorso presentato da Autostrade Meridionali e, per l'effetto dichiarato improcedibile il ricorso presentato da SIS. Società Autostrade Meridionali ha impugnato la citata sentenza del TAR Campania, con ricorso al Consiglio di Stato del 9 novembre 2020. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione del ricorso.

Autostrade Meridionali – istanza di adozione del Piano Economico Finanziario

A valle della sentenza con cui il TAR Campania ha dichiarato la propria incompetenza territoriale a conoscere del contenzioso promosso da Autostrade Meridionali per l'accertamento dell'illegittimità del silenzio serbato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sull'istanza formulata dalla società di adozione di un Piano Economico Finanziario per il periodo 2013-2022, in data 12 febbraio 2020 la società ha riassunto il giudizio innanzi al TAR Lazio, chiedendo al Tribunale di accertare l'illegittimità del perdurante silenzio del Ministero Concedente sulle istanze di adozione di un Piano Economico Finanziario e sulla proposta di PEF presentata dalla società con nota del 24 maggio 2019, e per l'effetto di condannare il concedente a provvedere nel merito. Successivamente, a seguito della citata Delibera 38/2019, il Concedente ha chiesto alla società di recepire nel PEF il tasso di remunerazione stabilito nella Delibera stessa. La Società ha proposto ricorso per motivi aggiunti, avverso la citata delibera n. 38/2019 e per l'illegittimità della richiesta del Concedente.

Il 2 febbraio 2021 il TAR Lazio ha pubblicato sentenza di accoglimento della domanda di Autostrade Meridionali, disponendo: (i) l'annullamento del provvedimento del Concedente in quanto la delibera 38/2019 non trova applicazione nei casi in cui sia fissato in Convenzione, come per la società stessa, il tasso di remunerazione; (ii) illegittimità del silenzio serbato sull'istanza di Autostrade Meridionali, con ordine al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di adottare la determinazione conclusiva del procedimento entro trenta giorni dalla notificazione della sentenza avvenuta in data 2 febbraio 2021.

Adeguamento tariffario RAV 2020

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta in data 2 marzo 2020 ha promosso avanti il TAR Valle d'Aosta ricorso avverso il provvedimento del 31 dicembre 2019 con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha riconosciuto un incremento tariffario per l'anno 2020 pari allo 0%, ed ha posto l'obbligo a carico della stessa, come delle altre concessionarie interessate dalla modifica normativa di cui all'art. 13 del D.L. Milleproroghe, di presentare entro il 30 marzo 2020 l'aggiornamento del PEF in conformità al nuovo sistema tariffario di cui alle delibere Autorità di Regolazione dei Trasporti, il cui iter deve perfezionarsi entro il 31 luglio 2020 (termine successivamente prorogato al 31 luglio 2021 dal decreto legge 183 del 31 dicembre 2020 – c.d. Decreto Milleproroghe 2020).

Il suddetto Tribunale in data 29 giugno 2020 ha pronunciato sentenza di rigetto del ricorso, ritenendo legittimi i provvedimenti impugnati posto che gli stessi non avrebbero negato l'aggiornamento tariffario 2020, ma ne avrebbero rinviato la determinazione e l'applicazione ad un momento successivo all'aggiornamento del piano economico finanziario secondo le delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, come previsto dall'art. 13 del DL Milleproroghe 2019.

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

Il 29 gennaio 2021 la società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta ha proposto ricorso al Consiglio di Stato avverso la suddetta sentenza del TAR Valle d'Aosta.

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

A seguito della conversione in legge del Decreto Milleproroghe, in data 14 maggio 2020 la Società Autostrade Tirrenica ha presentato ricorso al TAR Lazio per l'accertamento, previa disapplicazione dell'art. 35, commi 1 e 1ter del Decreto Legge 30 dicembre 2019 n. 162 convertito con modificazioni dalla Legge 28 febbraio 2020 n. 8 o previa rimessione delle questioni interpretative del diritto europeo e delle questioni incidentali di legittimità costituzionale illustrate nel ricorso stesso, della validità e vigenza delle clausole della Convenzione Unica regolatrice della concessione di società Autostrada Tirrenica.

In particolare, la società nel ricorso richiede, in via principale, di accertare la validità e vigenza delle clausole convenzionali, previa disapplicazione dell'art. 35 c. 1 e c. 1ter del decreto Milleproroghe per contrasto con numerose norme costituzionali, nonché con le norme fondamentali del diritto comunitario ed, in particolare con i principi della certezza del diritto e del legittimo affidamento posti come base delle libertà fondamentali consacrate negli artt. 49 e ss e 63 e ss del TFUE.

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

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

Con riferimento ai mancati/parziali incrementi tariffari relativi agli anni 2014, 2016, 2017 e 2018, a seguito di richiesta di Società Autostrada Tirrenica, vista l'inottemperanza delle Amministrazioni a procedere, con Ordinanze del TAR Lazio, pubblicate il 30 giugno 2020, è stato nominato il Commissario ad acta.

A seguito del decreto del Commissario ad acta relativo al giudizio con il quale è stato riconosciuto l'incremento tariffario spettante alla Società relativo all'anno 2014, la stessa ha applicato, con decorrenza 9 novembre 2020, l'incremento pari a 2,54%.

A fronte dei successivi decreti del Commissario ad acta relativi ai giudizi relativi agli incrementi tariffari per gli anni 2016, 2017 e 2018 Società Autostrada Tirrenica ha applicato dal 28 dicembre 2020 un incremento complessivo pari all'11,30%.

Fermo quanto sopra, non avendo i predetti decreti relativi a questi ultimi giudizi (incrementi 2016, 2017 e 2018) riconosciuto interamente gli incrementi tariffari richiesti dalla società, Società Autostrada Tirrenica ha presentato ricorsi avverso gli stessi per l'ottenimento della quota non riconosciuta.

Con riferimento invece agli anni 2019 e 2020, Società Autostrada Tirrenica, vedendosi riconosciuto un incremento tariffario pari allo 0,00%, a fronte delle richieste avanzate, pari all'1,59% per l'anno 2019 e pari al 3,39% per il 2020, ha incardinato due contenziosi avanti al TAR Lazio, con ricorsi depositati in data 1° marzo 2019 per l'anno 2019 e in data 2 marzo 2020 per l'anno 2020.

2.13 Altre informazioni

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.

Operazioni societarie relative ad Autostrade per l'Italia

In relazione alle possibili evoluzioni societarie conseguenti alle operazioni di valorizzazione della partecipazione in Autostrade per l'Italia annunciate da Atlantia il 24 settembre 2020, si segnala che, qualora venisse perfezionata l'operazione e il conseguente cambio di controllo, la società dovrà avviare un percorso con gli istituti finanziatori e i bond-holders per ottenere, attraverso un processo di *consent solicitation*, i necessari *waiver* all'esercizio delle clausole che consentirebbero il rimborso anticipato di alcuni bond e finanziamenti e per la rimozione delle garanzie di Atlantia rilasciate a beneficio dei finanziatori per conto di ASPI.

2.14 Eventi successivi al 31 dicembre 2020

Accordo per l'acquisto del controllo di Pavimental

In data 29 gennaio 2021, Autostrade per l'Italia, che già deteneva il 20% del capitale di Pavimental S.p.A., ha perfezionato l'acquisto da Atlantia di un ulteriore 59,4% del capitale della società in modo da elevare così la propria partecipazione al 79,4%. Il controvalore provvisorio dell'operazione ammonta complessivamente a circa 11 milioni di euro. Si segnala, inoltre, che in data 22 gennaio 2021, Aeroporti di Roma ha accettato l'offerta vincolante di Autostrade per l'Italia per il trasferimento dell'interessenza partecipativa nella stessa Pavimental (20%). Il completamento dell'operazione sarà perfezionato all'esito della finalizzazione della documentazione contrattuale rilevante e dell'avveramento di talune condizioni sospensive.

Il prezzo complessivo corrisposto per entrambe le operazioni è pari a 14,7 milioni di euro. Al termine delle due operazioni, pertanto, Autostrade per l'Italia deterrà un'interessenza partecipativa complessiva in Pavimental pari al 99,4%.

Emissione prestito obbligazionario

In data 15 gennaio 2021 Autostrade per l'Italia ha collocato un prestito obbligazionario riservato ad investitori istituzionali per 1 miliardo di euro. Il nuovo prestito obbligazionario, quotato presso il Global Exchange Market MTF della Borsa Irlandese (Irish Stock Exchange), ha scadenza 15 gennaio 2030 e cedola fissa pari al 2%.

Andamento del traffico settimanale dal 1 gennaio 2021 al 28 febbraio 2021

Si riporta di seguito una tabella con il traffico settimanale dall'inizio del 2021, comparato rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2020 e dell'esercizio 2019, per la rete gestita da Autostrade per l'Italia:

<i>Dati provvisori (variazione rispetto settimana omologa)</i>	<i>Rete gestita da Autostrade per l'Italia Chilometri Percorsi 2021 vs 2020</i>	<i>Rete gestita da Autostrade per l'Italia Chilometri Percorsi 2021 vs 2019</i>
<i>Settimana 2</i>	-42,3%	-40,6%
<i>Settimana 3</i>	-26,0%	-25,4%
<i>Settimana 4</i>	-27,2%	-25,1%
<i>Settimana 5</i>	-22,3%	-17,3%
<i>Settimana 6</i>	-17,3%	-17,4%
<i>Settimana 7</i>	-21,0%	-21,4%
<i>Settimana 8</i>	-20,8%	-20,8%
<i>Settimana 9</i>	-8,9%	-24,6%
Progressivo al 28 febbraio 2021	-27,7%	-27,0%

2.15 Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio e incertezza

Per quanto riguarda l'evoluzione prevedibile della gestione e, più in particolare, i fattori di rischio e incertezza che la caratterizzano, si fa riferimento anche a quanto riportato nella "Premessa" alla relazione sulla gestione e nel capitolo 2.14 "Eventi successivi al 31 dicembre 2020", dove sono stati posti in evidenza alcuni dei fattori che possono impattare sulla stessa.

Con riferimento alle restrizioni agli spostamenti introdotte a seguito della diffusione del Covid-19, il prolungamento di queste misure nei primi mesi del 2021 continuerà ad avere, anche se in misura minore rispetto all'esercizio precedente, un impatto negativo sui volumi di traffico. Sulla base dei dati fino ad ora consuntivati e assumendo un graduale allentamento delle misure restrittive alla mobilità a partire dai mesi estivi, le stime preliminari e le analisi di sensitività condotte porterebbero ad un miglioramento dei risultati 2021 rispetto all'esercizio 2020, seppure non tali da riportare il traffico autostradale ai livelli pre-Covid dell'esercizio 2019. In tale scenario, si può ipotizzare una contrazione del traffico complessivo su base annua compresa tra il 10% e il 20% rispetto ai volumi pre-crisi dell'esercizio 2019. Conseguentemente, si prevede che i ricavi da pedaggio per il 2021 si attestino in un intervallo tra 2,7 miliardi di euro (+25% rispetto a 2020) e 2,4 miliardi di euro (+10% rispetto a 2020)¹.

Si osserva, tuttavia, che le ipotesi alla base di detta analisi di sensitività possono variare in funzione degli eventi e sono soggette a fattori di rischio e incertezza ad oggi non prevedibili.

Si rileva infine che nel corso del 2021 la Società proseguirà comunque nella esecuzione dell'impegnativo programma di ammodernamento e potenziamento della rete infrastrutturale gestita, con una spesa di oltre un miliardo di euro fra investimenti e manutenzioni, in linea con le previsioni del nuovo Piano Industriale.

¹ Dati riferiti ad Autostrade per l'Italia S.p.A., al netto delle maggiorazioni tariffarie di competenza dell'ANAS (esposte anche tra i costi operativi nella voce oneri concessori).

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 2020, prendendo atto dei documenti corredati ad esso, dal quale risulta una perdita di esercizio di euro 398.131.283,07;
- b) coprire detta perdita d'esercizio, pari a euro 398.131.283,07, mediante utilizzo della riserva utili portati a nuovo di importo complessivo pari a Euro 572.337.616,59.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

2.17 Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali

Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati consolidati 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	2020				2019				
	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
Riconduzione delle voci									
Ricavi da pedaggio			2.791			2.791			3.690
Ricavi per servizi di costruzione			169			151			3.690
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	147					(a)	132	
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	9					(b)	7	
<i>Ricavi per servizi di costruzione: capitalizzazione degli oneri finanziari</i>	(c)	10					(c)	9	
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(d)	3					(d)	3	
Altri ricavi			236			390			390
Altri ricavi operativi				(e+d)		239		(e+d)	
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>				(d)	3			(d)	3
Totale Ricavi			3.196			4.231			4.083
TOTALE RICAVI OPERATIVI									
Materie prime e materiali			-88			-88			-228
Costi per servizi			-1.488			-1.488			-1.068
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali			-			-			-
Altri oneri			-423			-551			-551
Oneri concessori	(f)		-362			-473			-473
Oneri per godimento beni di terzi			-9			-5			-5
Oneri diversi			-52			-73			-73
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni e altri fondi</i>				(j)	325			(j)	345
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>				(a)	147			(a)	132
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>				(i)	-			(i)	-
COSTI ESTERNI GESTIONALI						-1.165			-897
ONERI CONCESSORI						-362			-473
Costo per il personale	(g)		-505			-531			-531
COSTO DEL LAVORO NETTO				(g+b+k)		-471		(g+b+k)	-500
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI						-403			-1.503
<i>Variatione operativa dei fondi per accantonamenti</i>			-418			-1.516			-1.516
<i>(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali</i>			-190			-190			18
<i>(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali</i>			-15			-13			-13
<i>Accantonamenti fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(h)		-15			-		(h)	-13
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)		-			-		(i)	-
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			-213			-213			-1.521
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						-2.401			-3.373
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)						629			710
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni			350			369			369
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni</i>	(j)	325						(j)	345
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere senza benefici economici aggiuntivi</i>	(k)	25						(k)	24
Ammortamenti			-654			-634			-634
Ammortamento attività materiali			-23			-23			-23
Ammortamento diritti concessori immateriali			-605			-589			-589
Ammortamento altre attività immateriali			-26			-22			-22
<i>(Svalutazioni) Ripristini di valore</i>	(m)		-3			-6			-6
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI				(l+h+m)		-672		(l+h+m)	-653
TOTALE COSTI			-3.229			-4.165			-4.165
RISULTATO OPERATIVO			-33			66			66
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						-43			57
Proventi finanziari			76			87			87
Dividendi da imprese partecipate	(n)		-			-			-
Altri proventi finanziari	(o)		76			87			87
Oneri finanziari			-573			-553			-553
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	(p)		-18			-32			-32
Altri oneri finanziari	(q)		-555			-521			-521
Utili (Perdite) su cambi	(r)		-			-			-
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI			-497			-466			-466
Oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari				(c+n+o+p+q+r)		-487		(c+n+o+p+q+r)	-457
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto			-8			-8			-3
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			-538			-538			-403
(Oneri)/proventi fiscali			128			128			135
Imposte correnti sul reddito			-11			-305			-305
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			7			3			3
Imposte anticipate e differite			132			437			437
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			-410			-410			-268
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate			1			-			-
UTILE DELL'ESERCIZIO			-409			-409			-268
di cui:									
Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo			-407			-407			-282
Utile dell'esercizio di pertinenza di Terzi			-2			-2			14

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

Milioni di euro	31/12/2020				31/12/2019			
	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato	
Riconduzione delle voci	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio Voci da prospetto
Attività non finanziarie non correnti								
Attività materiali	(a)	88		88	(a)	88		88
Attività immateriali	(b)	17.432		17.432	(b)	17.727		17.727
Partecipazioni	(c)	73		73	(c)	82		82
Attività per imposte anticipate	(d)	131		131	(d)	111		111
Altre attività non correnti	(e)	-		-	(e)	-		-
Totale attività non finanziarie non correnti (A)				17.724				18.008
Capitale d'esercizio								
Attività commerciali	(f)	545		545	(f)	559		559
Attività per imposte sul reddito correnti	(g)	63		63	(g)	48		48
Altre attività correnti	(h)	161		161	(h)	134		134
Attività non finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate			(w)	6			(w)	4
Fondo corrente per impegni da convenzioni	(i)	-732		-732	(i)	-449		-449
Fondi correnti per accantonamenti	(j)	-2.525		-2.525	(j)	-2.259		-2.259
Passività commerciali	(k)	-1.320		-1.320	(k)	-1.360		-1.360
Passività per imposte sul reddito correnti	(l)	-3		-3	(l)	-45		-45
Altre passività correnti	(m)	-287		-287	(m)	-324		-324
Passività non finanziarie connesse ad attività operative cessate			(x)	-			(x)	-
Totale capitale d'esercizio (B)				-4.092				-3.692
Capitale investito lordo (C=A+B)				13.632				14.316
Passività non finanziarie non correnti								
Fondo non corrente per impegni da convenzioni	(n)	-1.808		-1.808	(n)	-2.312		-2.312
Fondi non correnti per accantonamenti	(o)	-1.365		-1.365	(o)	-1.222		-1.222
Passività per imposte differite	(p)	-37		-37	(p)	-141		-141
Altre passività non correnti	(q)	-23		-23	(q)	-29		-29
Totale passività non finanziarie non correnti (D)				-3.233				-3.704
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)				10.399				10.612
Totale patrimonio netto (F)		1.842		1.842		2.220		2.220
Indebitamento finanziario netto								
Indebitamento finanziario netto non corrente								
Passività finanziarie non correnti	(r)	7.706		7.706	(r)	9.682		9.682
Attività finanziarie non correnti	(s)	-336		-336	(s)	-348		-348
Totale indebitamento finanziario netto non corrente (G)				7.370				9.334
Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente								
Passività finanziarie correnti	(t)	3.631		3.631	(t)	1.168		1.168
Finanziamenti a breve termine		249		249		245		245
Derivati correnti con fair value negativo		-		-	(1)	1		1
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		0		0		28		28
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		3.350		3.350		863		863
Altre passività finanziarie correnti		32		32		31		31
Passività finanziarie correnti connesse ad attività operative cessate			(aa)	-			(aa)	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(u)	-1.954		-1.954	(u)	-1.619		-1.619
Disponibilità liquide		-1.424		-1.424		-954		-954
Mezzi equivalenti		-15		-15		5		5
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		-515		-515		-660		-660
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività operative cessate			(y)	-			(y)	-
Attività finanziarie correnti	(v)	-490		-490	(v)	-491		-491
Diritti concessori finanziari correnti		-411		-411		-410		-410
Attività finanziarie correnti per contributi		-20		-20		-25		-25
Depositi vincolati correnti		-19		-19		-25		-25
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		-22		-22		-23		-23
Altre attività finanziarie correnti		-18		-18		-8		-8
Attività finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate			(z)	-			(z)	-
Totale indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente (H)				1.187				-942
Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H)				8.557				8.392
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)				10.399				10.612
Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	(-y-z+w)			6	(-y-z+w)			4
Passività connesse ad attività operative cessate	(-x+aa)			-	(-x+aa)			-
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d+e-s)	18.060			(a+b+c+d+e-s)	18.356		
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(f+g+h-u-v-y-z+w)	3.219			(f+g+h-u-v-y-z+w)	2.855		
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-n-o-p-q+r)	10.939			(-n-o-p-q+r)	13.386		
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-i+j-k-l-m+t-x+aa)	8.498			(-i+j-k-l-m+t-x+aa)	5.605		

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

MILIONI DI EURO		2020		2019	
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		-409	-409	-268	-268
Rettificato da:					
Ammortamenti		654	654	634	634
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		395	395	1.442	1.442
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		18	18	32	32
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		8	8	3	3
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti		3	3	7	7
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		-132	-132	-437	-437
Altri oneri (proventi) non monetari		-20	-20	23	23
FFO - Cash Flow Operativo			517		1.436
Variazione del capitale operativo	(a)		2		-19
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	(b)		-166		-42
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	(a+b)		-164		-61
Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)		353	353	1.375	1.375
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE					
Investimenti in attività in concessione		-516	-516	-517	-517
Investimenti in attività materiali		-22	-22	-20	-20
Investimenti in altre attività immateriali		-37	-37	-22	-22
Investimenti operativi			-575		-559
Contributi su attività in concessione		-	-	2	2
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)		1	1	1	1
Investimenti in partecipazioni		-	-	-3	-3
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		1	1	1	1
Posizione finanziaria netta di società consolidate trasferita nell'ambito di operazioni societarie	(c)		-2		-
Variazione netta delle altre attività non correnti		-	-	-	-
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(d)	16		54	
Flusso finanziario netto (da)/per investimenti in attività non finanziarie (B)	(e)		-575		-558
Flusso di cassa netto (da)/per attività di investimento (C)	(e+d-c)	-557		-504	
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO					
Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e da società del Gruppo a soci terzi	(f)		-		-319
Dividendi corrisposti	(g)			-323	
Flusso finanziario netto da/(per) capitale proprio (D)					-319
Flusso finanziario netto generato/(assorbito) nell'esercizio (A+B+D)			-222		498
Accensioni di debiti per leasing		4		4	
Rimborsi di prestiti obbligazionari		-502		-593	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)		-144		-129	
Rimborsi di debiti di leasing		-3		-3	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-9		-20	
Flusso di cassa netto per attività finanziaria (E)		567		-1.064	
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura			-		-86
Proventi (Oneri) finanziari portati ad incremento di attività (passività) finanziarie			-3		-3
Altre variazioni			60		12
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (F)			57		-77
(Decremento)/Incremento dell'indebitamento finanziario nell'esercizio (A+B+D+F)			-165		421
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio			-8.392		-8.813
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio			-8.557		-8.392
Incremento/(Decremento) delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio (A+C+E+G)		363		-193	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.591		1.784	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.954		1.591	

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 da operazioni societarie;
- d) 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;
- e) 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;
- f) 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;
- g) i "Dividendi corrisposti" si riferiscono agli ammontari effettivamente erogati nel periodo di riferimento.

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.

Millioni di euro

Riconduzione delle voci	2020						2019					
	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			2.569			2.569			3.404			3.404
Ricavi per servizi di costruzione			162					140				
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	142					(a)	122				
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	8					(b)	6				
<i>Ricavi per servizi di costruzione: capitalizzazione degli oneri finanziari</i>	(c)	9					(c)	8				
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(d)	3					(d)	4				
Altri ricavi	(e)		175				(e)		312			
Altri ricavi operativi				(e+d)		177				(e+d)		316
Totale Ricavi			2.906						3.856			
TOTALE RICAVI OPERATIVI						2.746						3.720
Materie prime e materiali			-66			-66			-192			-192
Costi per servizi			-1.447			-1.447			-1.025			-1.025
Plusvalenze/(Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali			-			-			-			-
Altri oneri			-398						-522			
Oneri concessori	(a)		-345				(a)		-450			
Oneri per godimento beni di terzi			-5			-5			-5			-5
Oneri diversi			-48			-48			-67			-67
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzione</i>	(g)			(g)		327				(g)		345
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>	(a)			(a)		142				(a)		122
COSTI ESTERNI GESTIONALI						-1.097						-822
ONERI CONCESSORI						-345						-450
Costo per il personale	(f)		-394				(f)		-414			
COSTO DEL LAVORO NETTO						-362						-383
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI				(f+b+h)		-399				(f+b+h)		-1.505
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti			-399						-1.506			
(Accantonamenti)/Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			-186			-186			15			15
(Accantonamenti)/Utilizzi dei fondi per rischi e oneri			-213			-213			-1.520			-1.520
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						-2.203						-3.160
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)						543						560
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni			350						369			
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzione</i>	(g)	326					(g)	344				
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere senza benefici economici aggiuntivi</i>	(h)	24					(h)	25				
Ammortamenti	(i)		-603				(i)		-586			
Ammortamento immobili, impianti e macchinari			-18			-18			-18			-18
Ammortamento investimenti immobiliari			-1			-1			-1			-1
Ammortamento diritti concessori immateriali			-558			-546			-546			-546
Ammortamento altre attività immateriali			-23			-20			-20			-20
Ammortamento diritto d'uso immobili, impianti e macchinari			-3			-2			-2			-2
(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti	(j)		-1			-7	(j)		-7			-7
<i>(Rettifiche)/Ripristini valore di attività materiali e immateriali</i>	(k)						(k)					
<i>(Rettifiche)/Ripristini di valore di altre attività</i>												
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ALTRI STANZIAMENTI RETTIFICATIVI				(i+j+k)		-604				(i+j+k)		-593
TOTALE COSTI			-2.958						-3.882			
RISULTATO OPERATIVO			-52						-26			
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						-61						-33
Proventi finanziari			90						124			
Dividendi da società partecipate			-			-			22			22
Ripristini di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	(l)		-			-	(l)		-			-
Altri proventi finanziari	(m)		90				(m)		104			
Oneri finanziari			-565						-547			
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione			-15			-15			-29			-29
Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	(n)		-			-	(n)		-2			-2
Altri oneri finanziari	(o)		-550				(o)		-516			
(Perdite)/Utili su cambi	(p)		-			-	(p)		-			-
Ripristini/(Rettifiche) di valore di partecipazioni				(l+n)		-				(l+n)		-2
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari				(m+o+p)		-460				(m+o+p)		-412
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali				(c)		9				(c)		8
(ONERI)/PROVENTI FINANZIARI			-474						-420			
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			-526			-527			-446			-446
(Oneri)/Proventi fiscali			129			129			155			155
Imposte correnti sul reddito			1						-273			
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			4						-			
Imposte anticipate e differite			124						428			
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			-398			-398			-291			-291
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate			-			-			-			-
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO			-398			-398			-291			-291

Millioni di euro	31/12/2020					31/12/2019				
	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Riconduzione delle voci										
Attività non finanziarie non correnti										
Attività materiali	(a)	79			79	(a)	82			82
Attività immateriali	(b)	16.569			16.569	(b)	16.824			16.824
Partecipazioni	(c)	247			247	(c)	243			243
Altre attività non correnti	(d)	-			-	(d)	-			-
Totale attività non finanziarie non correnti (A)					16.895					17.149
Variazione attività e passività commerciali e altre attività e passività										
Attività commerciali	(e)	473			473	(e)	514			514
Attività per imposte sul reddito correnti	(f)	53			53	(f)	40			40
Altre attività correnti	(g)	128			128	(g)	110			110
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate			(v)		6			(v)		4
Fondo corrente per impegni da convenzione	(h)	-732			-732	(h)	-450			-450
Fondi correnti per accantonamenti	(i)	-2.490			-2.490	(i)	-2.238			-2.238
Passività commerciali	(j)	-1.293			-1.293	(j)	-1.336			-1.336
Passività per imposte sul reddito correnti	(k)	-			-	(k)	-36			-36
Altre passività correnti	(l)	-157			-157	(l)	-205			-205
Passività connesse ad attività operative cessate			(w)		-			(w)		-
Totale variazione attività e passività commerciali e altre attività e passività (B)					-4.012					-3.597
Capitale investito lordo (C=A+B)					12.883					13.552
Passività non finanziarie non correnti										
Fondo non corrente per impegni da convenzione	(m)	-1.808			-1.808	(m)	-2.312			-2.312
Fondi non correnti per accantonamenti	(n)	-1.081			-1.081	(n)	-955			-955
Passività per imposte differite	(o)	-17			-17	(o)	-133			-133
Altre passività non correnti	(p)	-23			-23	(p)	-29			-29
Totale passività non finanziarie non correnti (D)					-2.929					-3.429
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)					9.954					10.123
Totale patrimonio netto (F)		1.095			1.095		1.463			1.463
Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta)										
Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) non corrente										
Passività finanziarie non correnti	(q)	7.679			7.679	(q)	9.659			9.659
Attività finanziarie non correnti	(r)	-562			-562	(r)	-577			-577
Totale indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) non corrente (G)					7.117					9.082
Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente										
Passività finanziarie correnti	(s)	3.410			3.410	(s)	1.040			1.040
Finanziamenti a breve termine		5			5		-			-
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		27			27		85			85
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		3.346			3.346		860			860
Altre passività finanziarie correnti		32			32		95			95
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(t)	-1.602			-1.602	(t)	-1.379			-1.379
Disponibilità liquide		-1.084			-1.084		-716			-716
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		-518			-518		-663			-663
Attività finanziarie correnti	(u)	-66			-66	(u)	-83			-83
Attività finanziarie correnti per contributi su opere		-20			-20		-25			-25
Depositi vincolati correnti		-20			-20		-25			-25
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		-25			-25		-31			-31
Altre attività finanziarie correnti		-1			-1		-2			-2
Totale indebitamento finanziario netto/(posizione finanziaria netta) corrente (H)					1.742					-422
Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H)					8.859					8.660
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)					9.954					10.123
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate	(v)	6				(v)	4			
Passività connesse ad attività operative cessate	(-w)	-				(-w)	-			
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d-r)	17.457				(a+b+c+d-r)	17.726			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(e+f+g-t-u+v)	2.328				(e+f+g-t-u+v)	2.130			
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-m-n-o-p+q)	10.608				(-m-n-o-p+q)	13.088			
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-h-i-j-k-l+s-w)	8.082				(-h-i-j-k-l+s-w)	5.305			

Milioni di euro		2020		2019	
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		-398	-398	-291	-291
Rettificato da:					
Ammortamenti		603	603	586	586
Variazione operativa dei fondi comprensiva degli utilizzi diretti dei fondi rischi e oneri		378	378	1.434	1.434
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		15	15	29	29
(Ripristini)/Rettifiche di valore di partecipazioni		-	-	2	2
Rettifiche/(Ripristini) di valore di attività correnti e non correnti		1	1	7	7
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		-124	-124	-428	-428
Altri oneri/(proventi) non monetari		-23	-23	22	22
FFO - Cash Flow Operativo			452		1.361
Variazione del capitale operativo	(a)		17		-15
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	(b)		-162		-48
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	(a+b)	-145		-63	
Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)		307	307	1.298	1.298
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE					
Investimenti in attività in concessione		-509	-509	-506	-506
Investimenti in attività materiali		-20	-20	-19	-19
Investimenti in altre attività immateriali		-31	-31	-18	-18
Investimenti operativi			-560		-543
Contributi su attività in concessione		-	-	2	2
Investimenti in partecipazioni		-5	-5	-3	-3
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(c)	35		50	
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie (B)	(d)		-565		-544
Flusso di cassa netto per attività di investimento (C)	(d-c)	-530		-494	
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO					
Dividendi deliberati	(e)		-		-311
Dividendi corrisposti	(f)	-		-311	
Flusso finanziario netto per capitale proprio (D)			-		-311
Flusso finanziario netto generato/(assorbito) nell'esercizio (A+B+D)			-258		443
Emissione di prestiti obbligazionari		1.219		-	
Accensioni di debiti per leasing finanziario		4		4	
Rimborsi di prestiti obbligazionari		-502		-593	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine		-140		-125	
Rimborsi di debiti di leasing finanziario		-3		-3	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-74		72	
Flusso di cassa netto per attività finanziaria (E)		504		-956	
ALTRE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO					
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura			-		-86
(Oneri)/Proventi finanziari portati ad incremento di passività/attività finanziarie			-		-3
Altre variazioni di attività e passività finanziarie			59		12
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (F)			59		-77
Decremento/(Incremento) dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio (A+B+D+F)			-199		366
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio			-8.660		-9.026
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio			-8.859		-8.660
(Decremento)/Incremento delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio (A+C+E)		281		-152	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.294		1.446	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.575		1.294	

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;



**BILANCIO
CONSOLIDATO
AL 31 DICEMBRE 2020**



Prospetti contabili consolidati

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Migliaia di euro	Note	31/12/2020	di cui verso parti correlate	31/12/2019	di cui verso parti correlate
ATTIVITÀ					
Attività non correnti					
Attività materiali	7.1	87.842		87.730	
Immobili, impianti e macchinari		86.407		85.201	
Investimenti immobiliari		1.435		2.529	
Attività immateriali	7.2	17.432.447		17.727.337	
Diritti concessori immateriali		11.280.470		11.586.985	
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.304		6.111.304	
Altre attività immateriali		40.673		29.048	
Partecipazioni	7.3	73.129		82.439	
Partecipazioni contabilizzate al fair value		1.645		1.645	
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		71.484		80.794	
Attività finanziarie non correnti	7.4	335.313		348.238	
Attività finanziarie non correnti per contributi		158.680		165.463	
Depositi vincolati non correnti		154.532		161.319	
Altre attività finanziarie non correnti		22.101		21.456	
Attività per imposte anticipate	7.5	130.670		110.338	
Altre attività non correnti	7.6	104		164	
Totale attività non correnti		18.059.505		18.356.246	
Attività correnti					
Attività commerciali	7.7	544.902		559.325	
Rimanenze		70.516		60.737	
Attività contrattuali		4.204		4.204	
Crediti commerciali		470.182	73.693	494.384	95.881
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	1.954.352		1.619.600	
Disponibilità liquide		1.423.904		954.055	
Mezzi equivalenti		14.643		5.125	
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		515.805	515.805	660.420	660.420
Attività finanziarie correnti	7.4	490.230		490.922	
Diritti concessori finanziari correnti		410.953		409.584	
Attività finanziarie correnti per contributi		20.192		25.495	
Depositi vincolati correnti		19.371		24.674	
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		21.532		22.798	
Altre attività finanziarie correnti		18.182		8.371	
Attività per imposte sul reddito correnti	7.9	63.244	33.397	48.287	28.065
Altre attività correnti	7.10	161.446	6.754	134.057	
Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	7.11	5.736		4.271	
Totale attività correnti		3.219.910		2.856.462	
TOTALE ATTIVITÀ		21.279.415		21.212.708	

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Migliaia di euro	Note	31/12/2020	di cui verso parti correlate	31/12/2019	di cui verso parti correlate
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ					
Patrimonio netto					
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		1.487.722		1.864.165	
Capitale emesso		622.027		622.027	
Riserve e utili portati a nuovo		1.272.858		1.524.032	
Utile/(perdita) dell'esercizio		-407.163		-281.894	
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		354.729		356.259	
Capitale emesso e riserve		356.224		342.798	
Utile/(perdita) dell'esercizio		-1.495		13.461	
Totale patrimonio netto	7.12	1.842.451		2.220.424	
Passività non correnti					
Fondo non corrente per impegni da convenzione	7.13	1.808.116		2.311.749	
Fondi non correnti per accantonamenti	7.14	1.364.717		1.222.454	
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		83.613		89.588	
Fondi non correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		1.177.116		1.040.913	
Fondi non correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		86.841		75.921	
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		17.147		16.032	
Passività finanziarie non correnti	7.15	7.705.678		9.682.179	
Prestiti obbligazionari		7.124.161		7.024.847	
Finanziamenti a medio-lungo termine		186.613		2.166.407	
Derivati non correnti con fair value negativo		392.826		490.925	
Altre passività finanziarie non correnti		2.078	2.078	-	-
Passività per imposte differite	7.5	36.573		141.009	
Altre passività non correnti	7.16	23.671		29.149	
Totale passività non correnti		10.938.755		13.386.540	
Passività correnti					
Passività commerciali	7.17	1.320.361		1.360.207	
Debiti commerciali		1.320.361	269.523	1.360.207	288.351
Fondo corrente per impegni da convenzione	7.13	732.162		448.979	
Fondi correnti per accantonamenti	7.14	2.525.441		2.259.287	
Fondi correnti per benefici per dipendenti		18.294		16.588	
Fondi correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		747.634		676.057	
Fondi correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		7.850		2.750	
Altri fondi correnti per rischi e oneri		1.751.663		1.563.892	
Passività finanziarie correnti	7.15	3.631.057		1.167.908	
Scoperti di conto corrente		1		2	
Finanziamenti a breve termine		249.458		244.999	
Derivati correnti con fair value negativo		-		794	
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		-		27.858	27.860
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		3.349.631		863.072	
Altre passività finanziarie correnti		31.967		31.183	
Passività per imposte sul reddito correnti	7.9	2.979	2.577	45.031	26.618
Altre passività correnti	7.18	286.209	16.166	324.236	18.028
Passività connesse ad attività operative cessate	7.11	-		96	
Totale passività correnti		8.498.209		5.605.744	
TOTALE PASSIVITÀ		19.436.964		18.992.284	
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		21.279.415		21.212.708	

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2020	di cui verso parti correlate	2019	di cui verso parti correlate
RICAVI					
Ricavi da pedaggio	8.1	2.791.321		3.690.336	
Ricavi per servizi di costruzione	8.2	168.747		151.475	
Altri ricavi	8.3	236.373	94.422	389.339	146.338
TOTALE RICAVI		3.196.441		4.231.150	
COSTI					
Materie prime e materiali	8.4	-87.952		-227.859	
Costi per servizi	8.5	-1.488.507	-370.304	-1.067.562	-313.875
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		459		190	
Costo per il personale	8.6	-505.141	-20.019	-531.317	-22.301
Altri oneri	8.7	-423.895		-551.756	
Oneri concessori		-362.404		-473.193	
Oneri per godimento beni di terzi		-9.014		-5.325	
Oneri diversi		-52.477		-73.238	
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	8.8	-417.534		-1.515.982	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		-189.165		17.649	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		-14.911		-12.629	
(Accantonamenti) dei fondi per rischi e oneri		-213.458		-1.521.002	
Utilizzo fondo per impegni da convenzione	8.9	349.527		369.425	
Ammortamenti		-653.617		-633.607	
Ammortamento attività materiali		-23.129		-22.628	
Ammortamento diritti concessori immateriali		-605.289		-589.332	
Ammortamento altre attività immateriali		-25.199		-21.647	
(Svalutazioni) Ripristini di valore		-2.920		-7.148	
TOTALE COSTI		-3.229.580		-4.165.616	
RISULTATO OPERATIVO		-33.139		65.534	
Proventi finanziari					
Dividendi da imprese partecipate		75.874		86.876	
Altri proventi finanziari		75.874		86.876	
Oneri finanziari					
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		-17.642		-32.476	
Altri oneri finanziari		-554.798	-16.200	-520.416	-15.140
Utili (Perdite) su cambi		-379		141	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	8.10	-496.945		-465.875	
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.3	-8.049		-3.335	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		-538.133		-403.676	
(Oneri)/Proventi fiscali					
Imposte correnti sul reddito	8.11	128.231		135.313	
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		-11.650		-304.489	
Imposte anticipate e differite		7.418		3.261	
		132.463		436.541	
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		-409.902		-268.363	
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate		1.244		-70	
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		-408.658		-268.433	
<i>di cui:</i>					
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo		-407.163		-281.894	
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi		-1.495		13.461	
Euro					
2020					
2019					
Utile/(perdita) base di pertinenza del Gruppo					
di cui:	8.12	-0,66		-0,45	
- da attività operative in funzionamento		-0,66		-0,45	
- da attività operative cessate		-		-	
Utile/(perdita) diluita per azione di pertinenza del Gruppo					
di cui:	8.12	-0,66		-0,45	
- da attività operative in funzionamento		-0,66		-0,45	
- da attività operative cessate		-		-	

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Migliaia di euro		2020	2019
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	-408.658	-268.433
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	-86.078
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	10.150
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro		99	16
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di partecipazioni valutate in base metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro		187	-21
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		333	-825
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	619	-76.758
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		-2.801	-3.725
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		671	895
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	-2.130	-2.830
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	26.542	43.788
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	25.031	-35.800
<i>di cui relative ad attività operative cessate</i>		-	-
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	-383.627	-304.233
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		-382.072	-317.666
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		-1.555	13.433

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO						PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
	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 variazione 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'account sui dividendi		
Saldo al 31/12/2018	622.027	-125.499	39	-16	1.388.112	608.109	2.492.772	2.843.597
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-32.140	16	-21	-3.027	-281.894	-317.666	-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
Piani di compensi basati su azioni e altre variazioni minori	-	-	-	-	72	-	72	89
Saldo al 31/12/2019	622.027	-157.639	55	-37	1.681.653	-281.894	1.864.165	2.220.424
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	26.542	99	187	-1.737	-407.163	-382.072	-383.627
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni								
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	-281.894	281.894	-	-
Piani di compensi basati su azioni e altre variazioni minori	-	-	-	-	5.629	-	5.629	5.654
Saldo al 31/12/2020	622.027	-131.097	154	150	1.403.651	-407.163	1.487.722	1.842.451

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2020	di cui verso parti correlate	2019	di cui verso parti correlate
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO					
Utile/(perdita) dell'esercizio		-408.658		-268.433	
Rettificato da:					
Ammortamenti		653.617		633.607	
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		394.770		1.441.772	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	8.10	17.642		32.476	
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.3	8.049		3.335	
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti		3.009		7.148	
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		-404		-190	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	8.11	-132.463		-436.541	
Altri oneri (proventi) non monetari		-18.772		22.694	
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		-164.676	-35.936	-59.834	14.100
Flusso di cassa netto da attività di periodo [a]	9.1	352.114		1.376.034	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO					
Investimenti in attività in concessione	7.2	-515.910		-517.355	
Investimenti in attività materiali	7.1	-21.546		-20.234	
Investimenti in altre attività immateriali	7.2	-36.879		-21.825	
Contributi su attività in concessione		116		1.823	
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)		1.369		1.271	
Investimenti in partecipazioni		-		-2.808	
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		1.293		611	
Variazione netta delle altre attività non correnti		60		121	
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		14.610		53.990	
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	9.1	-556.887		-504.406	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA					
Dividendi corrisposti		-		-322.774	
Emissione di prestiti obbligazionari	7.15	1.218.864		-	
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)		2.078	2.078	-	
Accensioni di debiti per leasing	7.15	3.889		3.994	
Rimborsi di prestiti obbligazionari	7.15	-501.728		-593.334	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)	7.15	-143.690		-128.541	
Rimborsi di debiti di leasing	7.15	-3.269		-2.887	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-8.760	823	-20.547	1.486
Flusso di cassa netto da/(per) attività finanziaria [c]	9.1	567.384		-1.064.089	
Incremento/(Decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio [a+b+c]	9.1	362.611		-192.461	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.591.740		1.784.201	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.954.351		1.591.740	

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2020	2019
Imposte sul reddito corrisposte		60.454	308.184
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati		46.132	45.008
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti		493.814	450.090
Utili su cambi incassati		32	43
Perdite su cambi corrisposte		65	27

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

Migliaia di euro	Note	2020	2019
<u>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO</u>		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
<u>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO</u>		1.954.351	1.591.740
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	1.954.352	1.619.600
Scoperti di conto corrente	7.15	-1	-2
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	7.15	-	-27.858

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 della Mobilità Sostenibili (già MIT e nel seguito anche MIMS), 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 2020 nella riunione del 4 marzo 2021.

2. Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 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 2020. 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 patrimoniale-finanziaria, 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 2020 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 2020, così come quelli degli esercizi precedenti chiusi al 31 dicembre 2018 ed al 31 dicembre 2019, 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. 6.2, 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.

Con riferimento alla pandemia da Covid-19, in relazione alla Raccomandazione emanata in data 28 ottobre 2020 dallo European Securities and Markets Authority (ESMA), nonché al Richiamo di attenzione n. 9/2020 emanato dalla Consob in data 20 luglio 2020, affinché sia fornita al mercato un'informativa rilevante, affidabile e trasparente sugli impatti attuali e attesi sulla situazione patrimoniale finanziaria, sulla performance economica e sui flussi finanziari dell'emittente, l'informativa delle presenti note illustrative è stata integrata ove opportuno. Inoltre, è stata predisposta la nota n. 6.1, cui si rinvia, che descrive gli impatti sui risultati economici operativi del Gruppo a seguito delle restrizioni normative alla mobilità adottate dal Governo in relazione alla pandemia da Covid-19.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. Tali valori comparativi non sono stati oggetto di rideterminazione e/o riclassifiche rispetto a quelli già presentati nel bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, non essendo intervenuti fatti o modifiche rilevanti nei principi contabili applicati che abbiano comportato la necessità di effettuare rettifiche o riclassifiche ai saldi delle voci dell'esercizio precedente.

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”.

Tenendo in considerazione le significative incertezze già analizzate in sede di predisposizione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, illustrate in tale documento, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha esaminato tutti i fattori di rischio in essere alla data di predisposizione del presente bilancio analiticamente descritti nelle note n. 10.7 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio” e n. 10.9 “Eventi successivi al 31 dicembre 2020” nonché nella successiva nota n. 6 “Eventi e operazioni societarie”, 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 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 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” (“downgrading”). Al riguardo si osserva che:
 - (i) 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 (1,6 miliardi di euro di cui 1,3 miliardi garantiti da Atlantia). L'eventuale inottemperanza 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;

- (ii) per quanto concerne i finanziamenti ottenuti da Cassa Depositi e Prestiti, non rientranti nella fattispecie descritta al punto (i) e non soggetti a rimborso anticipato in conseguenza del downgrading (per un ammontare pari a 0,4 miliardi di euro), la Società è tenuta a dimostrare, finché il rating rimarrà sotto il livello investment grade, il superamento di una soglia minima definita contrattualmente per taluni covenant finanziari addizionali, meglio descritti nella successiva nota 7.15 “Passività finanziarie”, in conseguenza dell’elevata diminuzione dei ricavi operativi riconducibile alla pandemia da Covid-19, i livelli minimi previsti dai covenant finanziari non risultano raggiunti, con la conseguente esposizione al rischio di rimborso anticipato dei finanziamenti in oggetto. Tale aspetto è peraltro riscontrabile in altre realtà infrastrutturali europee.
- (iii) le restrizioni agli spostamenti introdotte dal Governo a seguito dell’insorgere dell’emergenza epidemiologica legata alla diffusione del virus Covid-19, che hanno determinato una forte riduzione dei volumi di traffico e hanno inciso sui ricavi operativi dell’esercizio 2020 e che si ritiene potranno impattare anche sui risultati del 2021. 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.

In relazione ai punti a) e b) precedenti (rapporti con il Concedente e Decreto Milleproroghe), come ampiamente descritto nella nota n. 10.7 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio”, la Società ha formulato una nuova proposta transattiva trasmessa in data 11 luglio 2020 per la chiusura della procedura di contestazione di grave inadempimento. La proposta, risultato delle numerose interlocuzioni avute con il Governo, il MIMS e il MEF, prevede specifici punti qualificanti riguardo alla transazione più dettagliatamente illustrati nella nota n. 6 “Eventi ed operazioni societarie” e nella nota n. 10.7 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio”.

In data 14 luglio 2020 Atlantia e Autostrade per l’Italia hanno inviato una lettera ai rappresentanti del Governo con la quale hanno, tra l’altro, delineato una possibile operazione di apertura al capitale di Autostrade per l’Italia, subordinatamente all’approvazione dei rispettivi Consigli di Amministrazione, con la possibilità di ingresso di un soggetto a partecipazione statale nel rispetto dei diritti dei soci di minoranza. Con comunicato n. 56 del 15 luglio 2020 il Consiglio dei Ministri, alla luce delle citate proposte transattive, *“ha ritenuto di avviare l’iter previsto dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell’accordo transattivo”*.

Come meglio specificato nella nota n. 10.7 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio”, successivamente e all’esito dei numerosi incontri con i rappresentanti del Governo, sono stati consegnati ad Autostrade per l’Italia gli schemi dell’Accordo per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell’atto aggiuntivo alla Convenzione. In riscontro, in data 8 ottobre 2020, Autostrade per l’Italia ha comunicato la propria disponibilità a sottoscrivere lo schema di accordo ricevuto per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell’atto aggiuntivo alla Convenzione, con la sola eliminazione della condizione di efficacia che prevede il perfezionamento dell’operazione di riassetto societario.

In sintesi, l'evoluzione dei fatti sopra illustrati e i pareri legali acquisiti dalla Società, considerando lo stato avanzato del negoziato in corso per la definizione degli schemi di accordo, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione a ritenere remota la prossima adozione da parte del Governo di un provvedimento di revoca della concessione e ragionevolmente probabile il raggiungimento di una soluzione negoziale. Nell'ipotesi in cui un provvedimento di revoca venisse adottato, il Consiglio di Amministrazione ritiene comunque di avere solide ragioni per resistere.

In relazione ai punti c) e d) precedenti (downgrading e pandemia da Covid 19) e più in generale al "downgrading", si segnala che alla data di predisposizione del presente bilancio, né Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l'applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali. In aggiunta, per i finanziamenti (meglio descritti in precedenza e per un ammontare pari a 0,4 miliardi di euro) in cui non risulta raggiunta la soglia minima dei covenant finanziari, in conseguenza della forte diminuzione dei ricavi operativi riconducibile alla pandemia da Covid-19, la Società ha ottenuto dai finanziatori la sospensione, con esclusivo riferimento alla data del 31 dicembre 2020, dell'impegno di rispettare i valori soglia di tali parametri e pertanto, sulla base di tale consenso, non sono esercitabili i rimedi contrattuali previsti a favore dei creditori.

Sempre con riferimento alla situazione finanziaria, e più in generale all'incertezza relativa alla capacità di Autostrade per l'Italia di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito, si evidenzia che la Società è tornata a far ricorso al mercato del credito attraverso l'emissione di due prestiti obbligazionari di ammontare nozionale complessivo pari a 2.250 milioni di euro rispettivamente in data 4 dicembre 2020 (1.250 milioni di euro con scadenza nel 2028) e in data 15 gennaio 2021 (1.000 milioni di euro con scadenza nel 2030).

Le emissioni obbligazionarie sopra descritte, unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente, consentono alla Società di fare fronte ai fabbisogni operativi e per investimenti.

L'insieme delle azioni sopra illustrate potrà assicurare, a meno di un ulteriore e non previsto peggioramento dello scenario economico, la copertura dei fabbisogni finanziari allo stato ragionevolmente prevedibili legati alle scadenze contrattualizzate del debito in essere, nonché della esecuzione del programma di investimenti e manutenzioni.

Si segnala infine che, in considerazione del mutato contesto e della manifestata volontà anche da parte del Governo di voler giungere ad una definizione transattiva, in data 18 luglio 2020 Fitch ha posto il rating della società in *Rating Watch Evolving*. In data 23 luglio 2020 Moodys ha modificato l'outlook da "negative" a "developing". Inoltre, in data 12 agosto 2020 anche Standard & Poor's ha modificato l'outlook da "negative" a "developing".

Il Consiglio di Amministrazione, pertanto, ha valutato come i fattori di rischio ed incertezza precedentemente descritti, sia singolarmente, sia nel loro complesso, in essere alla data di predisposizione del presente bilancio possano essere superati e ha concluso che i medesimi fattori non siano tali da generare dubbi significativi sulla capacità della Società e del Gruppo di continuare a operare come entità in funzionamento. In ragione di ciò il bilancio al 31 dicembre 2020 è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale.

Si evidenzia come tale valutazione comporti 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 2020. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio precedente, ad eccezione delle modifiche introdotte con decorrenza dal 2020 agli IFRS in vigore, per i cui dettagli si rinvia ai paragrafi successivi, che comunque non hanno comportato impatti sulle voci di bilancio.

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.

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 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 2020, 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%
Diritto d'uso fabbricati	5% - 50%
Impianti e macchinari	10% - 33%
Attrezzature industriali e commerciali	4,5% - 33%
Altri beni	8,6% - 33,33%
Diritto 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 il “fondo per impegni da convenzione”, di pari importo, iscritto 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 2020, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività immateriali	Aliquota di 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 industriale 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.

Per le operazioni di affitto d'azienda, mediante le quali il Gruppo ottiene il diritto di utilizzazione e conduzione di aziende di proprietà di terzi per un determinato periodo di tempo, il Gruppo tratta le stesse quali locazioni, ai sensi del principio contabile IFRS 16. Pertanto, si procede alla rilevazioni delle attività e passività trasferite al Gruppo, sulla base del valore contabile in essere alla data di

trasferimento; inoltre, tra le attività immateriali è iscritto il diritto di utilizzo dell'azienda, determinato sulla base del valore attuale dei canoni minimi che dovranno essere contrattualmente pagati alla controparte, con la rilevazione della corrispondente passività finanziaria.

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 al momento di acquisizione da parte del Gruppo 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, al momento di acquisizione, la facoltà 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.

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.

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.

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 iscritte in bilancio 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 serie storiche.

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 verificano 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 convenzione 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 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. 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.

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.;

- 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 2020 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 verificano 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 convenzione 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.

Nuovi principi contabili ed interpretazioni, modifiche ai principi contabili ed alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2020

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - nel seguito sono indicati i nuovi principi contabili e le nuove interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi ed alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore dal 1° gennaio 2020. Si evidenzia che tali variazioni non hanno comportato impatti sui valori del bilancio consolidato, non verificandosi fattispecie applicabili di rilievo.

Modifiche all'IFRS 16 – Lease Covid-19 “Related Rent Concessions”

In data 28 maggio 2020 lo IASB ha emesso il documento “Amendment to IFRS 16 Leases Covid 19-Related Rent Concessions”, le cui disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, 1° giugno 2020. Le modifiche introdotte attraverso i nuovi paragrafi 46A e 46B ammettono ora un espediente pratico al capitolo “Modifiche del leasing” che permette al locatario di non considerare le eventuali concessioni sul pagamento dei canoni derivanti dagli effetti del Covid-19 come una modifica del contratto originario. Le suddette modifiche devono, pertanto, essere contabilizzate come se il contratto non fosse stato modificato, rilevando a conto economico gli impatti derivanti dai cambiamenti nei canoni leasing dovuti a cui il locatario ha applicato l'espediente pratico di cui al paragrafo 46A. Tale espediente si applica agli incentivi relativi al Covid-19 che riducono i pagamenti dei canoni dovuti entro il 30 giugno 2021 e non

riguarda i locatori. L'emendamento si applica solo agli incentivi relativi alle locazioni che si verificano come conseguenza diretta della pandemia da Covid-19 e solo nel caso in cui risultino soddisfatte una serie di condizioni, indicate dal nuovo paragrafo 46B. Inoltre, il nuovo paragrafo 60A richiede al locatario che adotti l'espedito pratico appena descritto di fornire apposita informativa in bilancio.

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)", volto 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 contribuiscano 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.

Modifiche all'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 in materia di "Interest Rate Benchmark Reform"

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. La modifica si è resa necessaria a seguito della relazione «Reforming Major Interest Rate Benchmarks» con cui il Consiglio Europeo per la Stabilità Finanziaria ha emanato delle raccomandazioni volte a rafforzare gli indici di riferimento esistenti e altri potenziali tassi di riferimento basati sui mercati interbancari e a elaborare tassi di riferimento alternativi pressoché privi di rischio. 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 ed in particolare la circostanza che le imprese possano continuare a rispettare quanto stabilito dagli IFRS presumendo che gli indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse esistenti non siano modificati a seguito della riforma dei tassi interbancari.

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.

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 2020, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio consolidato del Gruppo.

Modifiche all'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 in materia di "Interest Rate Benchmark Reform - (phase 2)"

Il 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato il documento "Interest Rate Benchmark Reform - phase 2- (Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7)" per tenere conto delle conseguenze dell'effettiva sostituzione di indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse esistenti con tassi di riferimento alternativi. Tali modifiche prevedono un trattamento contabile specifico per ripartire nel tempo le variazioni di valore degli strumenti finanziari o dei contratti di leasing dovute alla sostituzione dell'indice di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse, evitando così ripercussioni immediate sul risultato d'esercizio e inutili cessazioni delle relazioni di copertura a seguito della sostituzione dell'indice di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse.

Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio - Classificazione delle passività come correnti o non correnti

In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha emesso il documento "Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current", le cui disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o in data successiva, salvo eventuali successivi differimenti stabiliti in sede di omologazione da parte della Commissione Europea. Lo IASB chiarisce i criteri che devono essere utilizzati al fine di determinare se le passività debbano essere classificate come correnti o non correnti. Le modifiche mirano a promuovere la coerenza nell'applicazione dei requisiti aiutando le società a determinare se i debiti e le altre passività con una data di regolamento incerta debbano essere classificati come correnti (dovuti o potenzialmente da liquidare entro un anno) o non correnti. Inoltre, includono chiarimenti in merito ai requisiti di classificazione per i debiti che un'entità potrebbe estinguere mediante conversione in strumenti di equity.

Modifiche all'IFRS 3 – Aggregazioni aziendali; IAS 16 Immobili, impianti e macchinari; IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali; Annual Improvements 2018-2020

In data 14 maggio 2020 lo IASB ha emesso il documento "Amendments to (i) IFRS 3 Business Combinations; (ii) IAS 16 Property, Plant and Equipment; (iii) IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets (iv) Annual Improvements to IFRS Standards 2018-2020", le cui disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2022 o in data successiva, salvo eventuali successivi differimenti stabiliti in sede di omologazione da parte della Commissione Europea. In particolare:

- (i) con la modifica "Amendments to IFRS 3 Business Combinations" lo IASB ha aggiornato il riferimento presente all'interno dell'IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello standard;
- (ii) attraverso la modifica "Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment" lo IASB ha introdotto alcune precisazioni, in particolare specificando come non sia consentito dedurre dal costo del cespite l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che il cespite fosse pronto per l'uso. Tali ricavi di vendita, ed i relativi costi, dovranno pertanto essere rilevati a conto economico;
- (iii) con la modifica "Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets" lo IASB ha chiarito quali voci di costo devono essere considerate per valutare se un contratto si configuri, o meno, come contratto oneroso;

- (iv) infine, attraverso le modifiche denominate “Annual Improvements to IFRS Standards 2018–2020”, sono state apportate variazioni (1) all’IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards. In particolare, semplifica l’applicazione dell’IFRS 1 da parte di una società controllata che adotta per la prima volta gli standard IFRS Standard dopo che la sua controllante li ha già adottati, e riguarda la misurazione delle differenze cumulate di traduzione; (2) all’IFRS 9 Financial Instruments. La modifica chiarisce quali commissioni debbano essere incluse da una società nelle proprie valutazioni, quando si effettua il test del “10 per cento”, previsto dal paragrafo B3.3.6 dell’IFRS 9 nel valutare se le modifiche apportate ad una passività finanziaria siano rilevanti (e, quindi, comportino la derecognition). In particolare, specifica che devono essere incluse solo le commissioni, pagate o ricevute, tra l’entità ed il prestatore.

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 concessorio”.

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:** come più ampiamente descritto nella nota n. 10.7 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio” a seguito di numerose interlocuzioni in data 3 dicembre 2020 Autostrade per l’Italia ha inviato al Concedente l’ultima versione del Piano Economico Finanziario oggetto di condivisione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Ministero dell’Economia e delle Finanze, insieme allo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione e gli altri allegati dello stesso.
- b) **gara per l’affidamento dell’autostrada A3 Napoli Pompei Salerno:** nell’ambito del giudizio promosso da Autostrade Meridionali davanti al TAR Campania, per l’annullamento, previa

sospensione, del provvedimento di aggiudicazione in favore del Consorzio SIS della procedura di gara per la nuova concessione della A3 Napoli - Pompei – Salerno, in data 21 ottobre 2020 è stata pubblicata la sentenza con cui il TAR Campania ha rigettato il ricorso presentato da Autostrade Meridionali, che ha impugnato la citata sentenza del TAR Campania presentando ricorso al Consiglio di Stato. 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 della Convenzione del 1997, del IV Atto Aggiuntivo 2002 e degli Altri Investimenti), come previsto nel piano economico-finanziario della Società aggiornato a dicembre 2013 e relativo essenzialmente al potenziamento di tratte autostradali già in esercizio e al potenziamento di opere di adduzione alle stesse. L'ammontare complessivo di tali opere, stimato al 31 dicembre 2020 è quantificabile in 17,8 miliardi di euro, di cui 11,1 miliardi di euro già realizzati al 31 dicembre 2020 (10,9 miliardi di euro al 31 dicembre 2019).

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 – Gravelona 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	Trafo 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 dell'autostrada, secondo i termini e le modalità previste dalla stessa Convenzione, in attesa dell'esito della gara pubblica che definirà il nuovo soggetto concessionario.

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 eventuali 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.

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2020 è variato rispetto a quello al 31 dicembre 2019 in relazione al consolidamento di Tecne Gruppo Autostrade per l’Italia S.p.A., costituita dall’azionista unico Autostrade per l’Italia nel luglio 2020 e che con decorrenza dal 1° dicembre 2020 conduce in affitto il ramo d’azienda di proprietà della collegata Spea Engineering S.p.A. relativo alle attività di ingegneria (progettazione e direzione lavori) in ambito autostradale, in Italia ed all’estero. Tale ramo d’azienda, al momento di trasferimento in affitto a Tecne, presentava attività e passività patrimoniali di valore non significativo.

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 2020 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 bilancio 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 Impatti derivanti dall'epidemia da coronavirus "Covid-19"

Anche in conformità al richiamo n. "ESMA32-63-1041" dell'ESMA, nel presente paragrafo si fornisce una sintetica rappresentazione degli effetti dell'emergenza sanitaria causata dal Coronavirus-Covid 19 sull'emittente e delle azioni di rimedio attuate da Autostrade per l'Italia e dalle altre società del Gruppo. Per una descrizione delle incertezze derivanti dall'emergenza sanitaria, si rinvia anche a quanto 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".

Come già descritto, il diffondersi dell'epidemia da Covid-19, la conseguente dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano e le misure di restrizione agli spostamenti implementate hanno avuto impatti significativi sull'andamento del traffico dell'intera rete, con un conseguente impatto sui ricavi da pedaggio e sugli altri ricavi operativi (minori proventi da aree di servizio) di Autostrade per l'Italia e delle società del Gruppo, per i quali si stima complessivamente una riduzione pari a, rispettivamente, circa 920 milioni di euro e 88 milioni di euro (893 milioni di euro complessivi al netto dei relativi oneri concessori), rispetto alle stime elaborate precedentemente alla diffusione della pandemia.

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, e hanno adottato le misure di mitigazione previste dalle autorità competenti a tutela dei propri lavoratori. Tra questi si segnala il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria e altri strumenti che hanno generato minori costi del personale a carico della Società e delle altre società concessionarie del Gruppo per un importo pari a complessivi 30 milioni di euro.

Si segnala, inoltre, che Autostrade per l'Italia ha adottato una serie di iniziative economiche a sostegno delle attività degli affidatari delle aree di servizio, con un impatto complessivo pari a 4 milioni di euro di maggiori costi operativi a carico del Gruppo.

Sulla base dei dati e delle simulazioni effettuate, l'impatto complessivo sul risultato dell'esercizio del Gruppo derivante dall'emergenza dell'epidemia da Coronavirus-Covid 19 e delle azioni intraprese è stimabile in circa 875 milioni di euro (595 milioni di euro al netto del relativo effetto fiscale).

6.2 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 (nel seguito anche il "Ponte") dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia gestita da Autostrade per l'Italia (nel seguito anche "società concessionaria"), si illustrano nel seguito gli impatti contabili rilevati nel 2020 e nel 2019; per un aggiornamento delle evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio relativi all'evento, si rinvia a quanto descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

Si precisa inoltre che l'approccio contabile adottato per l'esercizio 2020, come più ampiamente descritto nel seguito, è coerente con quello applicato per la predisposizione della Relazione finanziaria al 31 dicembre 2019 cui si rinvia.

In particolare, si ricorda che era stata identificata la presenza di una obbligazione di ricostruzione del Ponte in capo ad Autostrade per l'Italia; 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 e dell'esercizio 2019 erano stati già rilevati una serie di oneri derivanti dall'evento in oggetto, come analiticamente illustrato nelle note illustrative di tali bilanci, 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 causa 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'occorrenza 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'esonero del pedaggio sull'area genovese ha originato un minor introito di ricavi da pedaggio nel triennio 2018-2020 stimabile complessivamente in circa 70 milioni di euro, di cui circa 44 milioni di euro riferibili all'esercizio 2020.

Coerentemente con l'impostazione contabile sopradescritta, nel corso del 2020 Autostrade per l'Italia ha provveduto a:

- a) rilevare oneri, pari a 147.373 migliaia di euro, in relazione a quanto richiesto dal Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte; tali oneri risultano interamente coperti dal "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" già stanziato a partire dal 2018 e sono neutralizzati nel conto economico del 2020 tramite l'utilizzo indiretto dello stesso Fondo rilevato nella "Variazione operativa dei fondi";
- b) liquidare, tramite utilizzo diretto di quanto già stanziato nell'ambito degli "Altri fondi per rischi ed oneri", 12.116 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 10.000 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento delle stime degli ulteriori oneri da sostenere per le consulenze e spese legali correlate alle azioni a tutela dei diritti della Società e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati.

Alla data del 31 dicembre 2020 non sono stati rilevati 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 2020 risultano stanziati in bilancio, in relazione alle fattispecie descritte, i seguenti fondi:

- a) "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" pari a 24.688 migliaia di euro;
- b) "Altri fondi correnti per rischi e oneri" pari a 16.122 migliaia di euro.

A seguito del crollo del Ponte, il MIMS 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, 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", cui si rinvia, la Società, impregiudicato ogni accertamento sulle responsabilità del crollo, ha ritenuto di avviare una negoziazione con il Governo, con il MIMS 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 11, 13, 14 e 15 luglio 2020, ha inviato al Ministero delle lettere con le quali, ferme restando le contestazioni agli addebiti mossi e confermando la propria volontà di individuare una soluzione concordata e definitiva della controversia, ha formulato un nuova articolata proposta rispetto a quella presentata nel mese di marzo, come più ampiamente descritto nella nota 10.7 cui si rinvia. In particolare, in data 8 ottobre 2020, Autostrade per l'Italia ha comunicato la propria disponibilità a sottoscrivere lo schema di accordo ricevuto per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell'atto aggiuntivo alla Convenzione, con la sola eliminazione della condizione di efficacia che prevede il perfezionamento dell'operazione di riassetto societario.

La Società si è impegnata tra l'altro all'assunzione di un importo complessivo di oneri ad esclusivo carico della Società pari a 3.400 milioni di euro, in incremento di 500 milioni di euro rispetto alla proposta presentata il 5 marzo 2020, rappresentati da:

- a) un importo pari a 1.500 milioni di euro da destinarsi a riduzioni tariffarie da applicare all'utenza;
- b) un importo pari a 1.200 milioni di euro per la realizzazione di interventi non remunerati sull'infrastruttura in concessione nel periodo regolatorio 2020-2024;
- c) Un importo pari a 700 milioni di euro per la realizzazione del nuovo ponte sul Polcevera e per la copertura degli eventuali oneri connessi.

Con riferimento agli impegni di cui al punto b), si osserva, rispetto alla precedente proposta formulata, la presenza a carico della Società di 1,2 miliardi di euro di investimenti non remunerati in tariffa in luogo di 1,2 miliardi di euro di manutenzioni "straordinarie". Tali manutenzioni sono state inserite nel Piano Economico Finanziario (PEF), inviato al Concedente secondo la nuova articolata proposta transattiva e in funzione dell'applicazione del nuovo modello tariffario introdotto dall'ART, nonché degli impegni assunti e degli investimenti concordati tra la Società e il Concedente. Tale documento recepisce, inoltre, tutti gli obblighi e gli aspetti negoziali assunti e concessi dalle due controparti all'interno dello schema di accordo. Nel PEF, quindi, è anche riflesso l'importo pari a 1,2 miliardi di euro relativo al piano straordinario di manutenzione, richiesto dal MIMS, soggetto a remunerazione. Tale piano straordinario è addizionale rispetto ai "normali" impegni convenzionali di manutenzione (sia di Convenzione Unica che di Sistema tariffario ART) in quanto relativo a specifiche richieste del Concedente in relazione all'elevazione degli standard manutentivi. Come precedentemente evidenziato, tale piano straordinario di manutenzione, ora oggetto di specifica remunerazione tariffaria, nella versione precedente dell'accordo transattivo era incluso tra gli oneri a carico di ASPI.

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.

Nel presente bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2020 si è proceduto all'iscrizione, nell'ambito degli "Altri fondi correnti per rischi ed oneri", di un ulteriore ammontare pari a 190 milioni di euro, corrispondente all'adeguamento del fondo già accantonato al 31 dicembre 2019 (1.500 milioni di euro) in linea con la nuova proposta di accordo formulata; 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.

In conseguenza di quanto descritto, si ritiene che nella predisposizione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2020, poiché non ancora approvato e completato l'iter di modificazione delle previsioni della Convenzione Unica e di adozione del nuovo PEF in virtù della definizione del nuovo accordo, sia necessario procedere al mantenimento dell'attuale modalità di rappresentazione contabile degli impegni e dei diritti derivanti dalla vigente Convenzione Unica, ma recependo le previsioni di onere complessivo di 3,4 miliardi di euro a carico della Società. Tale impostazione contabile si pone in continuità e coerenza con quanto già rappresentato nella predisposizione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2019, assicurando quindi una omogeneità e continuità nel trattamento contabile e di comparabilità dei bilanci nel tempo.

Sulla base di quanto descritto, nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 la Società ha proceduto alla rilevazione degli oneri complessivi derivanti dall'accordo transattivo, nel limite complessivo dei 3,4 miliardi di euro assunti a proprio carico.

Tali oneri, complessivamente pari a 3,4 miliardi di euro, tenendo anche in considerazione quanto previsto dalla vigente Convenzione Unica, sono stati contabilizzati tra le seguenti componenti economico-patrimoniali:

- a) 1,5 miliardi di euro sono stati accantonati tra i fondi per rischi e oneri, in relazione all'impegno assunto dalla società di applicare riduzioni tariffarie agli utenti autostradali;
- b) 0,7 miliardi di euro sono stati rilevati, alla data del 31 dicembre 2020, tra i fondi per rischi ed oneri, al netto delle somme già sostenute a fronte di tale tipologia di impegno assunto;
- c) 1,2 miliardi euro, sulla base dei diritti e obblighi della attuale Convenzione Unica, sono stati inclusi tra le consistenze del Fondo per ripristino e sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili (al netto delle somme già spese sino al 31 dicembre 2020), in relazione al nuovo e rinnovato impegno assunto dalla Società di effettuare maggiori manutenzioni entro il 2024 (relative al piano straordinario sopra descritto, che sarà oggetto di remunerazione solamente a seguito dell'approvazione della nuova Convenzione Unica e del nuovo PEF).

Per quanto riguarda il punto c), si è ritenuto di procedere, in continuità con i bilanci dei precedenti esercizi e nel rispetto dei vincoli derivanti dall'attuale Convenzione Unica, alla rilevazione degli impegni di manutenzione assunti dalla Società senza tenere conto della circostanza che tali manutenzioni "straordinarie" saranno poi oggetto di remunerazione sulla base del nuovo PEF. Ciò in quanto:

- a) la Società ha dato comunque avvio all'esecuzione di tali attività di manutenzione, senza porre vincoli circa la necessità che le stesse fossero oggetto di remunerazione aggiuntiva a suo favore;
- b) nell'ambito dell'onere complessivo assunto a proprio carico dalla Società di 3,4 miliardi di euro per la definizione complessiva del procedimento di presunto grave inadempimento, si è comunque provveduto a riflettere nel bilancio tale onere complessivo, garantendo quindi la rilevazione della sostanza degli impegni assunti dalla Società;
- c) ancorché il valore di 1,2 miliardi di euro delle suddette manutenzioni "straordinarie" (che sulla base delle nuove previsioni saranno oggetto di remunerazione specifica mediante tariffa di costruzione, quindi assimilandole a nuovi servizi di costruzione che generano benefici economici) sia stato sostituito da un analogo ammontare di investimenti non remunerati, tale elemento non comporta effetti sull'ammontare complessivo degli oneri riflessi in bilancio in relazione all'accordo transattivo.

Si ritiene, infatti, che qualora non si fosse provveduto alla inclusione, nell'ambito del Fondo per ripristino e sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili, delle manutenzioni "straordinarie" pari a 1,2 miliardi di euro – sulla base della circostanza che nell'ambito del nuovo PEF le stesse siano remunerate – sarebbe stata data impropria rilevanza, già nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2020, delle nuove regole e meccanismi di tariffazione che potranno invece essere riflessi solamente nel momento in cui gli stessi saranno definitivamente approvati dai rispettivi organi e, quindi, effettivamente in vigore.

Anche l'eventuale rappresentazione nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 dell'impegno della Società all'effettuazione degli investimenti in nuove opere non remunerate, pari alla medesima somma di 1,2 miliardi di euro, avrebbe condotto ad una scarsa chiarezza di bilancio, con possibili informazioni fuorvianti per gli utilizzatori; ciò in relazione alla necessità di presentare, congiuntamente, sia gli impegni derivanti dagli investimenti residui non effettuati derivanti dalla Convenzione Unica ancora in vigore, al 31 dicembre pari a circa 2,5 miliardi di euro (e che con l'approvazione dell'accordo e del nuovo PEF non dovranno più essere rappresentati, in quanto fattispecie non più prevista), sia il suddetto importo di 1,2 miliardi derivante dal nuovo accordo, che tuttavia non risulta ancora in vigore, come detto. Inoltre, gli investimenti che rientrano in tale tipologia e che sono stati già effettuati sino al 31 dicembre 2020 non avrebbero trovato adeguata rappresentazione contabile, in quanto sulla base dei meccanismi dell'attuale Convenzione Unica per gli stessi è previsto il riconoscimento di una tariffa di remunerazione.

Sulla base di quanto illustrato, si ritiene che la rappresentazione contabile adottata consenta di riflettere nel bilancio, nel modo maggiormente appropriato, sia l'attuale contesto degli obblighi e dei diritti derivanti dal vigente contratto di concessione, sia gli effetti sostanziali e gli oneri complessivi derivanti dall'accordo transattivo sottomesso al MIMS, e di fornire la migliore rappresentazione, utile al lettore di bilancio ed in continuità con i precedenti esercizi, della complessa situazione in essere.

Sulla base delle analisi e delle simulazioni condotte, tenuto conto degli importi accantonati in bilancio (come sopra esposto) e delle somme già spese dalla Società sino al 31 dicembre 2020 per le diverse fattispecie (ovvero, per le manutenzioni "straordinarie" e per gli investimenti che nell'ambito del nuovo accordo e del nuovo PEF non saranno più oggetto di remunerazione), non sono stati identificati impatti di rilievo dall'eventuale adozione con decorrenza dal 1° gennaio 2020 delle previsioni dell'accordo transattivo e del nuovo PEF (con i relativi meccanismi di tariffazione). Tale elemento rappresenta una conferma della correttezza delle modalità di rappresentazione contabile adottate dalla Società.

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 2020 e dell'esercizio 2019 derivanti dall'evento del crollo del Ponte.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	2020	2019
RICAVI		
Ricavi da pedaggio	-	-
Ricavi per servizi di costruzione	-	-
Altri ricavi	-	38.000
TOTALE RICAVI	-	38.000
COSTI		
Materie prime e materiali	-	-114.930
Costi per servizi	-152.144	-94.507
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali	-	-
Costo per il personale	-	-
Altri oneri	-753	-21.932
Oneri concessori	-	-
Oneri per godimento beni di terzi	-50	-71
Oneri diversi	-703	-21.861
Variatione operativa dei fondi per accantonamenti	-52.627	-1.286.662
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	147.373	225.338
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali	-	-
(Accantonamenti) Utilizzi dei fondi per rischi e oneri	-200.000	-1.512.000
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni	-	-
Ammortamenti	-	-
Ammortamento attività materiali	-	-
Ammortamento diritti concessori immateriali	-	-
Ammortamento altre attività immateriali	-	-
(Svalutazioni) Ripristini di valore	-	-
TOTALE COSTI	-205.524	-1.518.031
RISULTATO OPERATIVO	-205.524	-1.480.031
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	-205.524	-1.480.031
(Oneri)/Proventi fiscali	65.356	475.519
Imposte correnti sul reddito	28.886	23.674
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	-	-
Imposte anticipate e differite	36.470	451.845
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	-140.168	-1.004.512
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	-	-
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	-140.168	-1.004.512
<i>di cui:</i>		
Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	-140.168	-1.004.512
Utile/(perdita) 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 2020. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2019.

Per il dettaglio dei saldi delle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.5 "Rapporti con parti correlate".

7.1 Attività materiali - Migliaia di euro 87.842 (87.730)

Le attività materiali al 31 dicembre 2020 presentano un valore netto pari a 87.842 migliaia di euro, sostanzialmente in linea rispetto al valore netto al 31 dicembre 2019 pari a 87.730 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.

Migliaia di euro	31/12/2020			31/12/2019		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari	359.294	-285.477	73.817	353.080	-277.847	75.233
Ditetti d'uso di immobili, impianti e macchinari in locazione	18.305	-5.715	12.590	12.542	-2.574	9.968
Totale Immobili, impianti e macchinari	377.599	-291.192	86.407	365.622	-280.421	85.201
Investimenti immobiliari	7.690	-6.255	1.435	8.889	-6.360	2.529
Attività materiali	385.289	-297.447	87.842	374.511	-286.781	87.730

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 2020.

Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2019	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO				Valore netto al 31/12/2020
		Investimenti	Ammortamenti	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche e altre rettifiche	
Immobili, impianti e macchinari						
Terreni	2.857	-	-	-	-	2.857
Fabbricati	20.615	885	-1.349	-	613	20.764
Impianti e macchinari	552	278	-89	-208	11	544
Attrezzature industriali e commerciali	23.262	7.947	-11.039	-309	2.735	22.596
Altri beni	16.041	7.565	-6.694	-	-	16.912
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	11.906	984	-	-	-2.746	10.144
Totale	75.233	17.659	-19.171	-517	613	73.817
Ditetti d'uso Immobili, impianti e macchinari in locazione						
Diritti d'uso di fabbricati in locazione	7.579	3.207	-2.279	-584	2.796	10.719
Diritti d'uso impianti e macchinari in locazione	-	534	-178	-	-	356
Diritti d'uso di attrezzature e altri beni in locazione	2.389	146	-1.020	-	-	1.515
Totale	9.968	3.887	-3.477	-584	2.796	12.590
Totale Immobili, impianti e macchinari	85.201	21.546	-22.648	-1.101	3.409	86.407
Investimenti immobiliari						
Terreni	191	-	-	-	-	191
Fabbricati	2.338	-	-481	-	-613	1.244
Totale	2.529	-	-481	-	-613	1.435
Attività materiali	87.730	21.546	-23.129	-1.101	2.796	87.842

I diritti d'uso relativi a immobili impianti e macchinari sono pari a 12.590 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 e riguardano principalmente:

- contratti di locazione passiva di immobili ad uso foresteria e ad uso uffici (10.719 migliaia di euro);
- contratti di noleggio di autoveicoli a lungo termine (1.515 migliaia di euro).

La durata effettiva dei contratti è compresa tra i 2 e 20 anni, anche tenendo conto delle possibili proroghe esercitabili dal Gruppo.

Tra le variazioni dell'esercizio si segnala l'iscrizione dei diritti d'uso in fabbricati in locazione connessi al consolidamento all'affitto il ramo d'azienda di proprietà della collegata Spea stipulato da Tecne come già citato in precedenza (2.796 milioni di euro).

Si evidenzia che la voce "Investimenti immobiliari", pari a 1.435 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, 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 2020 non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni.

Si evidenzia, infine, che al 31 dicembre 2020 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 17.432.447 (17.727.337)

La voce è costituita da:

- a) i diritti concessori immateriali pari a 11.280.470 migliaia di euro (11.586.985 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) 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 (7.154.350 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 (3.938.578 migliaia di euro);
 - (iii) i diritti su opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio autostradali (104.039 migliaia di euro), devoluti gratuitamente alle concessionarie del Gruppo al termine dei relativi contratti;
 - (iv) i diritti acquisiti da terzi (pari a 83.503 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 40.673 migliaia di euro.

Migliaia di euro	31/12/2020				31/12/2019			
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto
Diritti concessori immateriali	19.456.524	-8.060.006	-116.048	11.280.470	19.157.749	-7.454.716	-116.048	11.586.985
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.304	-	-	6.111.304	6.111.304	-	-	6.111.304
Altre attività immateriali	346.266	-305.593	-	40.673	309.443	-280.395	-	29.048
Attività immateriali	25.914.094	-8.365.599	-116.048	17.432.447	25.578.496	-7.735.111	-116.048	17.727.337

Nel corso del 2020 le attività immateriali evidenziano un decremento netto pari a 294.890 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 2020.

Migliaia di euro	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						Valore netto al 31/12/2020
	Valore netto al 31/12/2019	Incrementi per opere realizzate, acquisizioni e capitalizzazioni	Ammortamenti	Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche e altre rettifiche	
Diritti concessori immateriali							
Diritti acquisiti	91.294	-	-7.791	-	-	-	83.503
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi	7.413.112	-	-390.158	131.512	-	-116	7.154.350
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	3.975.397	166.113	-201.562	-	-	-1.370	3.938.578
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	107.182	2.635	-5.778	-	-	-	104.039
Totale	11.586.985	168.748	-605.289	131.512	-	-1.486	11.280.470
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	13.344	18.588	-14.367	-	-	2.039	19.604
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	6.915	14.064	-10.043	-	-	700	11.636
Concessioni e licenze	1.308	157	-789	-	-	-	676
Diritti d'uso attività immateriali	-	2.884	-	-	-	-	2.884
Attività immateriali in corso e acconti	7.481	1.186	-	-	-56	-2.738	5.873
Totale	29.048	36.879	-25.199	-	-56	1	40.673
Attività immateriali	17.727.337	205.627	-630.488	131.512	-56	-1.485	17.432.447

Nel corso dell'esercizio non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata delle attività immateriali.

Nel corso del 2020 il Gruppo ha effettuato investimenti in attività in concessione per complessivi 515.910 migliaia di euro (517.355 migliaia di euro nel 2019) in relazione essenzialmente a:

- l'utilizzo del fondo per impegni da convenzioni per opere realizzate senza benefici economici aggiuntivi e altri fondi pari a 349.527 migliaia di euro;
- l'incremento dei diritti concessori immateriali per opere realizzate con benefici economici aggiuntivi pari a 166.113 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 2020 sono stati rilevati inoltre nel conto economico consolidato costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 0,4 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 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 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, è stato effettuato il relativo test di impairment secondo quanto disciplinato dallo IAS 36. Per le altre società del Gruppo, anche in base a quanto indicato dal richiamo ESMA n° 32-63-1041 «European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports» del 28 ottobre 2020, e dalle “linee guida Impairment test post effetti pandemia da COVID-19” pubblicate dall'OIV a luglio 2020, la pandemia da COVID-19 è stata considerata come indicatore di impairment in essere alla chiusura dell'esercizio 2020 e si è quindi provveduto all'effettuazione dei test di impairment delle attività immateriali e del capitale investito iscritto in bilancio riferibile a ciascuna CGU.

I test di impairment sono stati esaminati dal Consiglio di Amministrazione ed effettuati mediante il modello dell'Unlevered Discounted Cash Flow, determinando il valore d'uso derivante dall'attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi dalla singola CGU. In particolare, per quanto attiene alla stima dei flussi operativi, si è fatto riferimento, ove disponibili, ai piani pluriennali aggiornati elaborati dalle singole società, che per le imprese concessionarie incorporano le proiezioni di traffico, tariffe, investimenti, ricavi e costi per tutto il periodo di durata delle relative concessioni. L'utilizzo di piani pluriennali aventi un orizzonte temporale pari alla durata delle rispettive concessioni risulta maggiormente appropriato, rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (periodo limitato di proiezione esplicita con la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche dei contratti di concessione, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita dei contratti.

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 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 della CGU cui è stato allocato un avviamento, si è proceduto all'effettuazione del test relativamente alla CGU di Autostrade per l'Italia.

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.

Con riferimento alla CGU Autostrade per l'Italia, per quanto riguarda i flussi relativi alle proiezioni economico finanziarie, questi comprendono gli impatti, anche prospettici, rivenienti dalla predetta emergenza sanitaria. Il test e l'analisi di sensitività, così elaborati, sono quindi ritenuti idonei a fornire gli elementi valutativi utili, anche in considerazione del contesto caratterizzato dal perdurare del richiamato evento pandemico. 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 all'evoluzione dei fatti illustrati nella stessa nota che hanno indotto il Consiglio di Amministrazione a ritenere remota la prossima adozione da parte del Governo di

un provvedimento di revoca della concessione e quindi ragionevolmente probabile il raggiungimento di una soluzione negoziale, si è proceduto alla stima del valore d'uso utilizzando il piano pluriennale, fino alla scadenza della concessione, elaborato dalla Società, predisposto sulla base del Piano Economico Finanziario presentato al Concedente in data 3 dicembre 2020, come meglio evidenziato nella successiva nota n. 10.7. Il piano è sviluppato (i) in base ai meccanismi regolatori previsti dalla Delibera ART n° 71/2019, riguardante il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia e (ii) considerando, oltre ai predetti impatti della pandemia da COVID-19, l'onere a carico della Società di 3,4 miliardi di euro oggetto dello schema di accordo con i rappresentanti del Governo; tale piano, inoltre, incorpora le proiezioni di traffico, gli investimenti, i ricavi e i costi per l'intero periodo di durata della concessione nonché il recupero delle perdite nette conseguite nei mesi da marzo a giugno 2020 per effetto del COVID-19, nell'ambito dell'incremento medio annuo tariffario, indicato nel seguito. Sempre con riferimento agli effetti connessi al COVID-19, si prevede un recupero nel 2022 dei volumi di traffico precedenti alla diffusione della pandemia.

I parametri chiave del piano pluriennale sulla base dei quali si è proceduto alla stima dei flussi di cassa sono:

- CAGR di crescita del traffico 2019-2038: 1,3%;
- incremento tariffario annuo per il periodo 2021-2024: 1,64%; 1,85% annuo nel successivo residuo periodo (2025-2038);
- tasso di inflazione: 0,8% fisso fino al 2038;
- tasso di attualizzazione: 5,5%, determinato sulla base di quanto richiesto dallo IAS 36. Si evidenzia che tale tasso di attualizzazione differisce dal tasso di remunerazione del capitale investito e dei servizi di costruzione e/o gestione previsti dalla Convenzione Unica, che risente di specifici meccanismi regolatori.

Per quanto riguarda le altre CGU per le quali è stato effettuato il test di impairment, si evidenzia che i Piani Economici Finanziari delle CGU Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Tangenziale di Napoli e Società Autostrada Tirrenica sono stati sviluppati in base a quelli presentati al Concedente a novembre 2020 e predisposti in base alle delibere ART di riferimento e ad oggi ancora in corso di approvazione. Tali piani includono il recupero delle perdite nette conseguite nei mesi da marzo a giugno 2020 per effetto del COVID-19, nell'ambito dell'incremento medio annuo tariffario e comprendono gli impatti anche prospettici rinvenienti dalla predetta emergenza sanitaria.

Per le CGU diverse da Autostrade per l'Italia, per l'attualizzazione dei flussi è stato utilizzato un tasso del 5,5%, ad eccezione di Raccordo Autostradale Valle d'Aosta per cui il tasso è stato pari a 6,1%. Relativamente alle società concessionarie autostradali, si evidenzia che tali tassi di attualizzazione differiscono dai tassi di remunerazione del capitale investito e dei servizi di costruzione e/o gestione previsti dalle rispettive concessioni, che risentono di specifici meccanismi regolatori e/o legislativi.

I test di impairment hanno confermato la piena recuperabilità dell'avviamento e dei diritti concessori iscritti al 31 dicembre 2020.

In aggiunta, si è proceduto a effettuare un'analisi di sensitività sul valore recuperabile, incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione indicato, valutandolo come unico elemento, in considerazione dello sviluppo tariffario con sistema regolatorio di "riequilibrio", rappresentativo di un'ipotesi di stress test dei possibili impatti di medio-lungo termine, anche derivanti dall'emergenza sanitaria in corso.

I risultati dell'analisi di sensitività predisposta, ha confermato la piena recuperabilità delle attività iscritte in bilancio.

Si segnala, per la società Raccordo autostradale valle d'Aosta, l'indicazione del possibile ripristino di valore a seguito della presentazione a ottobre 2020 del Piano Economico Finanziario al Concedente; quest'ultimo in data 5 febbraio 2021, ha trasmesso una comunicazione riportante le prime osservazioni riguardanti le analisi condotte dall'Autorità per la Regolazione dei Trasporti. Sebbene il test di impairment, basato sullo sviluppo dei flussi economico finanziari del citato piano abbia evidenziato la possibilità del totale ripristino della residua svalutazione, pari a 115.143 migliaia di euro, in attesa della conclusione dell'iter approvativo non si è prudentemente proceduto in tal senso.

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. Si consideri che in merito alla gara per la nuova concessione della A3 Napoli Salerno SIS risulta, ad oggi, aggiudicataria provvisoria e Autostrade Meridionali, avendo effettuato l'accesso agli atti, ha impugnato in data 3 marzo 2020 il provvedimento di aggiudicazione, proponendo ricorso al competente TAR Campania il quale lo ha rigettato in data 21 ottobre 2020; per tale pronuncia Autostrade Meridionali ha proposto il ricorso, ancora pendente, al Consiglio di Stato. 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. Per maggiori dettagli si rimanda anche alla nota n. 7.4 "Attività finanziarie"

7.3 Partecipazioni - Migliaia di euro 73.129 (82.439)

Al 31 dicembre 2020 la voce si decrementa di 9.310 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 8.049 migliaia di euro e riferibile essenzialmente a Spea;
- b) il decremento di 1.465 migliaia di euro per effetto della riclassifica della quota partecipativa di Pedemontana Veneta tra le attività destinate alla vendita a seguito dell'approvazione del bilancio di liquidazione della società avvenuta nel mese di dicembre 2020.

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 2020.

Migliaia di euro	31/12/2019	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO				31/12/2020	
		Saldo iniziale	Rimborsi di capitale	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto			Riclassifiche e altre variazioni
			-	-			-
				Conto economico	Altre componenti del conto economico complessivo		
Partecipazioni contabilizzate al fair value	1.645	-	-	-	-	1.645	
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:							
- società collegate	79.794	-316	-8.049	520	-1.465	70.484	
- joint venture	1.000	-	-	-	-	1.000	
Partecipazioni	82.439	-316	-8.049	520	1.465	73.129	

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 2020, 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, per effetto dell'evento pandemico da COVID-19, è stata identificata la presenza di un indicatore di possibile perdita di valore delle partecipazioni detenute in Pavimental e in Spea e si è provveduto, quindi, all'effettuazione dei relativi test di impairment.

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.

Ai fini dell'elaborazione dei 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 proceduto mediante l'utilizzo del modello dell'Unlevered Discounted Cash Flow, determinando il valore d'uso derivante dall'attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi dell'impresa e sottraendo l'ammontare del relativo indebitamento finanziario netto in essere. A tal fine, si è utilizzato un orizzonte temporale esplicito di previsione coerente con quello delle concessionarie per le quali sono svolti i suddetti servizi.

Per l'attualizzazione dei flussi è stato utilizzato un tasso del 6 %.

Il test di impairment non ha evidenziato la necessità di procedere a rettifiche del valore netto di carico di tali partecipazioni, confermando la recuperabilità del valore già rilevato per effetto della valutazione della partecipazione sulla base del metodo del patrimonio netto.

Di seguito si riporta la tabella di dettaglio delle principali partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2020, 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.

Migliaia di euro	31/12/2020		31/12/2019	
	% possesso	Saldo finale	% possesso	Saldo finale
Partecipazioni contabilizzate al fair value:				
Tangenziale Esterna	0,25%	1.162	0,25%	1.162
Uirnet	1,40%	427	1,51%	427
Altre partecipazioni minori	-	56	-	56
Totale Partecipazioni contabilizzate al fair value		1.645		1.645
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:				
- società collegate				
Tangenziali Esterne di Milano	27,45%	57.844	27,45%	58.420
Spea Engineering	20,00%	8.088	20,00%	13.224
Pavimental	20,00%	2.931	20,00%	3.791
Pedemontana Veneta (liquidata)	29,77%	-	29,77%	1.781
Bologna & Fiera Parking	36,81%	1.557	36,81%	2.514
Altre partecipazioni minori	-	64	-	64
- 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		71.484		80.794
Partecipazioni		73.129		82.439

Si rinvia all'Allegato 1 per l'elenco analitico delle partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2020.

7.4 Attività finanziarie

(quota non corrente) Migliaia di euro 335.313 (348.238)
(quota corrente) Migliaia di euro 490.230 (490.922)

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.

Migliaia di euro	Note	31/12/2020			31/12/2019		
		Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Diritti di subentro		410.953	410.953	-	409.584	409.584	-
Diritti concessori finanziari	(1)	410.953	410.953	-	409.584	409.584	-
Attività finanziarie per contributi su opere	(1)	178.872	20.192	158.680	190.958	25.495	165.463
Depositi vincolati	(1)	173.903	19.371	154.532	185.993	24.674	161.319
Attività per contratti derivati	(2)	19.762	19.762	-	20.878	20.878	-
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine	(1)	23.871	1.770	22.101	23.376	1.920	21.456
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine		43.633	21.532	22.101	44.254	22.798	21.456
Altre attività finanziarie correnti	(1)	18.182	18.182	-	8.371	8.371	-
Totale		825.543	490.230	335.313	839.160	490.922	348.238

(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 (410.953 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) 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. Già nel corso del 2019 erano emerse talune novità legislative che potrebbero comportare effetti significativi circa l'ammontare del diritto. Si segnala tuttavia, come ampliamento descritto nella successiva nota n. 10.7 cui si rinvia, che in data 2 febbraio 2021 il TAR del Lazio ha pubblicato sentenza di accoglimento della domanda di Autostrade Meridionali, circa l'inapplicabilità per quest'ultima delle citate novità legislative, ribadendo inoltre il diritto a favore della controllata di adozione di un PEF di riequilibrio per tutta la durata di ultrattività della concessione, fino al momento di subentro da parte del nuovo concessionario.

Le attività finanziarie per contributi su opere e i depositi vincolati si riducono 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.

Si precisa che per le attività finanziarie iscritte in bilancio, commentate nella presente voce, non si sono manifestati nuovi indicatori di impairment nel corso del 2020.

7.5 Attività per imposte anticipate e Passività per imposte differite

Attività per imposte anticipate - Migliaia di euro 130.670 (110.338)

Passività per imposte differite - Migliaia di euro 36.573 (141.009)

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	31/12/2020	31/12/2019
Attività per imposte anticipate	1.833.885	1.636.047
Passività per imposte differite compensabili	-1.703.215	-1.525.709
Attività per imposte anticipate nette	130.670	110.338
Passività per imposte differite	-36.573	-141.009
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite	94.097	-30.671

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

Migliaia di euro	31/12/2019	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					31/12/2020
		Accantonamenti	Rilasci	Accantonamenti (rilasci) su altre componenti del conto economico complessivo	Variazione di stime di esercizi precedenti	Variazione del perimetro di consolidamento	
Attività per imposte anticipate su:							
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12 di Autostrade per l'Italia	372.520	-	-23.700	-	-4	-	348.816
Fondi per accantonamenti	1.118.388	488.971	-275.579	-	-1.207	-	1.330.573
Svalutazioni ed ammortamenti di attività non correnti	13.501	-	-958	-	-131	-	12.412
Strumenti finanziari derivati con fair value negativo	54.231	-	-	-9.148	-	-	45.083
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	5.538	1.148	-617	-	-33	-	6.036
Perdite fiscalmente riportabili	513	12.432	-	-	-	-	12.945
Altre differenze temporanee	71.356	11.101	-3.864	620	-1.209	16	78.020
Totale	1.636.047	513.652	-304.718	-8.528	-2.584	16	1.833.885
Passività per imposte differite su:							
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	-1.634.026	-75.406	-	-	-	-	-1.709.432
Altre differenze temporanee	-32.692	-762	2.089	817	192	-	-30.356
Totale	-1.666.718	-76.168	2.089	817	192	-	-1.739.788
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite (compensabili e non)	-30.671	437.484	-302.629	-7.711	-2.392	16	94.097

Il saldo delle imposte anticipate nette pari a 94.097 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, è composto principalmente da:

- le imposte anticipate sulle quote deducibili nei futuri esercizi dei fondi per accantonamenti, pari a 1.330.573 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 MIMS volto alla chiusura delle contestazioni avanzate;
- 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 348.816 migliaia di euro;
- le imposte differite stanziata a partire dal 2003 in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento iscritto da Autostrade per l'Italia pari a 1.709.432 migliaia di euro.

L'incremento pari a 124.768 migliaia di euro delle imposte anticipate nette rispetto al saldo delle imposte differite nette al 31 dicembre 2019 (30.671 migliaia di euro) è correlato essenzialmente ai seguenti effetti:

- l'accantonamento netto di imposte anticipate per la quota non dedotta di fondi per accantonamenti (213.392 migliaia di euro) riferibile alle spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali e all'adeguamento della stima degli oneri da sostenere in relazione allo schema di accordo con il Governo;
- il rilascio (23.704 migliaia di euro) di imposte anticipate per la quota dell'esercizio relativa al saldo globale derivante dall'applicazione dell'IFRIC 12;
- lo stanziamento di imposte anticipate per perdite fiscalmente riportabili (12.432 migliaia di euro), riferito essenzialmente ad Autostrade per l'Italia;
- l'accantonamento di imposte differite in relazione alla citata deduzione dell'ammortamento fiscale dell'avviamento (75.406 migliaia di euro).

7.6 Altre attività non correnti - Migliaia di euro 104 (164)

Il saldo della voce è in linea con quello al 31 dicembre 2019.

7.7 Attività commerciali - Migliaia di euro 544.902 (559.325)

Al 31 dicembre 2020 le attività commerciali comprendono:

- a) le rimanenze pari a 70.516 migliaia di euro (60.737 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), 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 2019);
- c) i crediti commerciali, pari a 470.182 migliaia di euro (494.384 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), la cui composizione è dettagliata nella tabella che segue.

Migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019
Crediti commerciali verso:		
Clienti autostradali	245.493	274.498
Subconcessionari delle aree di servizio autostradali	47.147	74.271
Clienti diversi	122.026	118.387
Crediti commerciali (saldo lordo)	414.666	467.156
Fondo svalutazione crediti commerciali	(52.721)	(48.083)
Altre attività commerciali	108.237	75.311
Crediti commerciali (saldo netto)	470.182	494.384

I crediti commerciali, al netto del relativo fondo svalutazione, diminuiscono di 24.202 migliaia di euro, essenzialmente in relazione alla diminuzione dei crediti commerciali (52.490 migliaia di euro) - su cui incidono sia le restrizioni agli spostamenti connessi alla diffusione del Covid-19 sia le misure di supporto, adottate dalla Società, a favore dei subconcessionari delle aree di servizio - parzialmente compensata dall'aumento delle altre attività commerciali (32.926 migliaia di euro) in relazione all'aumento degli acconti versati per lavori per attività in concessione.

La tabella seguente evidenzia l'anzianità dei crediti verso clienti e degli altri crediti commerciali.

Migliaia di euro	Totale saldo crediti al 31/12/2020	Saldo a scadere	Scaduto entro 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti commerciali	414.666	294.824	28.912	19.424	71.506

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 2020, 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	31/12/2019	Incrementi	Utilizzi	31/12/2020
Fondo svalutazione crediti commerciali	48.083	5.073	-435	52.721

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 e non soggetti a stime analitiche, la valutazione si basa sulla ponderazione di un rating cliente calcolato tenendo in considerazione i seguenti parametri:

- l'analisi dei profili storici degli incassi e delle perdite,
- l'analisi della situazione dello scaduto sul monte credito analizzato,
- 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 1.954.352 (1.619.600)

La voce include le disponibilità liquide e quelle investite con un orizzonte temporale di breve termine e si incrementa di 334.752 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2019.

Per un'analisi dei flussi finanziari che hanno generato la variazione delle disponibilità liquide nette del Gruppo nel corso dell'esercizio 2020 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 63.244 (48.287)

Passività per imposte correnti - Migliaia di euro 2.979 (45.031)

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	
	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2019
IRES	43.020	28.332	2.614	44.738
IRAP	16.496	16.003	365	293
Imposte sul reddito delle società estere	3.728	3.952	-	-
	63.244	48.287	2.979	45.031

Al 31 dicembre 2020 il Gruppo presenta attività nette per imposte sul reddito pari a 60.265 migliaia di euro, in aumento di 57.009 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (3.256 migliaia di euro) principalmente per effetto della diminuzione delle passività per imposte sul reddito correnti per 42.052 migliaia di euro correlata (i) alla sensibile diminuzione delle basi imponibili IRES e IRAP delle società del Gruppo in conseguenza degli effetti connessi alla diffusione del Covid-19 e (ii) alla liquidazione dell'addizionale IRES del 3,5% dell'esercizio precedente 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).

7.10 Altre attività correnti - Migliaia di euro 161.446 (134.057)

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	31/12/2020	31/12/2019	Variazione
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	14.822	17.732	-2.910
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	2.089	29.795	-27.706
Crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	86.186	42.072	44.114
Crediti verso enti previdenziali	689	922	-233
Crediti verso dipendenti	1.759	1.729	30
Risconti attivi non commerciali	409	432	-23
Acconti a fornitori e altre attività correnti	58.464	44.613	13.851
Altre attività correnti (saldo lordo)	164.418	137.295	27.123
Fondo svalutazione	-2.972	-3.238	266
Altre attività correnti (saldo netto)	161.446	134.057	27.389

Il saldo di bilancio si incrementa di 27.389 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019, in relazione principalmente a:

- l'incremento dei crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito (44.114 migliaia di euro) in relazione principalmente all'IVA correlata alle fatture ricevute per le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (25.972 migliaia di euro) e al credito per IVA (17.181 migliaia di euro);
- la diminuzione dei crediti verso amministrazioni pubbliche (27.706 migliaia di euro), essenzialmente riferibile al recupero degli acconti versati al Commissario straordinario per l'avvio delle attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera in relazione allo stato avanzamento di realizzazione della ricostruzione del nuovo viadotto sul Polcevera.

Si evidenzia inoltre che il fondo svalutazione, pari a 2.972 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (3.238 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), 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 5.736 (4.271)

Passività connesse ad attività operative cessate - Migliaia di euro - (96)

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	31/12/2020	31/12/2019	Variazione
Attività non finanziarie non correnti	5.736	4.271	1.465
Totale attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	5.736	4.271	1.465
Passività commerciali e altre passività non finanziarie correnti	-	76	-76
Passività finanziarie correnti	-	20	-20
Totale passività connesse ad attività operative cessate	-	96	-96

Le attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate, risultano pari a 5.736 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 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;
- la quota partecipativa del 29,77% in Pedemontana Veneta pari a 1.465 migliaia di euro.

7.12 Patrimonio netto - Migliaia di euro 1.842.451 (2.220.424)

Al 31 dicembre 2020 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 2019.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 1.487.722 migliaia di euro, si decrementa di 376.443 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 essenzialmente per il risultato economico complessivo del 2020 negativo per 382.072 migliaia di euro, composto dalla perdita di esercizio (407.163 migliaia di euro) e dal saldo positivo delle altre componenti del conto economico complessivo (per 25.091 migliaia di euro). Queste ultime sono ascrivibili, essenzialmente, alla riclassifica a conto economico di quota parte delle riserve di cash flow hedge, sospese e già iscritte al 31 dicembre 2019, in relazione ai flussi di cassa corrisposti per gli strumenti finanziari sottostanti. Tale riserva, classificata come di non hedge accounting già al 31 dicembre 2019, è rilasciata al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura.

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi è pari a 354.729 migliaia di euro, sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2019 (356.259 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 Fondo per impegni da convenzione

(quota non corrente) Migliaia di euro 1.808.116 (2.311.749)
(quota corrente) Migliaia di euro 732.162 (448.979)

Il fondo per impegni da convenzione 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 del fondo per impegni da convenzione per opere senza benefici economici aggiuntivi, nonché delle movimentazioni dell'esercizio 2020, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

Migliaia di euro	31/12/2019			VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO			31/12/2020		
	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 da convenzione	2.760.728	2.311.749	448.979	131.512	-2.435	-349.527	2.540.278	1.808.116	732.162

Il fondo si riduce di 220.450 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto essenzialmente di:

- l'utilizzo connesso agli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi realizzati nel 2020 (349.527 migliaia di euro);
- l'aggiornamento, con corrispondente incremento dei diritti concessori iscritti nelle attività immateriali, del valore attuale degli investimenti previsti a finire per 131.512 migliaia di euro (di cui 36.368 migliaia di euro quale effetto connesso alla variazione della curva dei tassi correnti e prospettici adottata al 31 dicembre 2020 rispetto a quella al 31 dicembre 2019).

7.14 Fondi per accantonamenti

(quota non corrente) - Migliaia di euro 1.364.717 (1.222.454)
(quota corrente) - Migliaia di euro 2.525.441 (2.259.287)

Al 31 dicembre 2020 i fondi per accantonamenti sono pari a 3.890.158 migliaia di euro (3.481.741 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti per natura e la distinzione tra le relative quote correnti e non correnti.

Migliaia di euro	31/12/2020			31/12/2019		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Fondi per benefici per dipendenti	101.907	83.613	18.294	106.176	89.588	16.588
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.924.750	1.177.116	747.634	1.716.970	1.040.913	676.057
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	94.691	86.841	7.850	78.671	75.921	2.750
Altri fondi per rischi e oneri	1.768.810	17.147	1.751.663	1.579.924	16.032	1.563.892
Fondi per accantonamenti	3.890.158	1.364.717	2.525.441	3.481.741	1.222.454	2.259.287

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze ad inizio e fine esercizio dei fondi per accantonamenti e delle relative movimentazioni dell'esercizio 2020.

Migliaia di euro	31/12/2019	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						31/12/2020
	Saldo di bilancio	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	Decrementi per utilizzi	(Utili) perdite attuariali rilevate nel conto economico complessivo	Riclassifiche e altre variazioni	Variazione del perimetro di consolidamento	Saldo di bilancio
Fondi per benefici per dipendenti								
Treatmento di fine rapporto di lavoro subordinato	106.176	1.303	353	-12.419	2.801	460	3.233	101.907
Totale	106.176	1.303	353	-12.419	2.801	460	3.233	101.907
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali								
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	78.671	15.181	1.109	-270	-	-	-	94.691
Altri fondi per rischi e oneri								
Fondo contenziosi, rischi e oneri diversi	1.579.924	213.457	-	-24.336	-	-205	-30	1.768.810
Totale	1.579.924	213.457	-	-24.336	-	-205	-30	1.768.810
Fondi per accantonamenti	3.481.741	1.330.644	20.077	-948.563	2.801	255	3.203	3.890.158

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 83.613 (89.588)

(quota corrente) - Migliaia di euro 18.294 (16.588)

Al 31 dicembre 2020 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 4.269 migliaia di euro è relativa prevalentemente alle liquidazioni e anticipazioni avvenute nell'esercizio (12.419 migliaia di euro), solo parzialmente compensate dagli effetti del trasferimento del TFR dei dipendenti passati da Spea in Tecne alla data di esecuzione del contratto di affitto del ramo d'azienda (3.233 migliaia di euro).

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 2020.

Ipotesi finanziarie	
Tasso annuo di attualizzazione (*)	-0,02%
Tasso annuo di inflazione	0,80%
Tasso annuo incremento TFR	2,10%
Tasso annuo incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	da 1% a 4%
Duration (anni)	da 6 a 13

(*) Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato con riferimento alla curva dei rendimenti medi elaborati sulla base dell'indice IBOXX Corporates AA 7-10 con duration commisurata alla 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 31/12/2020						
Migliaia di euro	Variazione delle ipotesi					
	Tasso di turnover		Tasso di inflazione		Tasso di attualizzazione	
	+ 1 %	- 1 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 0,25 %	- 0,25 %
Fondo TFR Gruppo Autostrade per l'Italia	101.393	102.472	102.845	100.989	100.466	103.396

FONDO PER RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI (quota non corrente) - Migliaia di euro 1.177.116 (1.040.913) (quota corrente) - Migliaia di euro 747.634 (676.057)

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 207.780 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 in relazione agli accantonamenti netti dell'esercizio, complessivamente pari a 189.165 migliaia di euro, che, escludendo gli effetti connessi all'utilizzo per gli interventi correlati alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (147.373 migliaia di euro, quale quota già accantonata in esercizi precedenti), registra un accantonamento di 336.538 migliaia di euro in relazione al piano di manutenzioni incrementali da eseguire nel periodo 2020-2024. Con riferimento a quest'ultimo aspetto, si rinvia a quanto già descritto nella nota n. 6.2.

FONDO PER RINNOVO INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI (quota non corrente) - Migliaia di euro 86.841 (75.921) (quota corrente) - Migliaia di euro 7.850 (2.750)

Il fondo per rinnovo infrastrutture autostradali, comprensivo della quota corrente e non corrente, è pari complessivamente a 94.691 migliaia di euro (78.671 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) 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 2019 il fondo presenta un incremento pari a 16.020 migliaia di euro, essenzialmente per gli accantonamenti operativi dell'esercizio.

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI (quota non corrente) - Migliaia di euro 17.147 (16.032) (quota corrente) - Migliaia di euro 1.751.663 (1.563.892)

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 188.886 migliaia di euro per i seguenti effetti combinati:

- a) gli accantonamenti dell'esercizio pari a 213.457 migliaia di euro, su cui incide lo stanziamento per 190.000 migliaia di euro correlato all'aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIMS volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, come illustrato nella precedente nota n. 6.2, cui si rinvia;
- b) gli utilizzi diretti, pari a 24.336 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 11.956 migliaia di euro).

Per maggiori dettagli i principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2020, 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 7.705.678 (9.682.179)

(quota corrente) Migliaia di euro 3.631.057 (1.167.908)

PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 7.705.678 (9.682.179)

(quota corrente) Migliaia di euro 3.349.631 (863.072)

Al 31 dicembre 2020 le passività finanziarie a medio-lungo termine ammontano complessivamente a 11.055.309 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);

(Migliaia di euro)	Note	31/12/2020				Esigibilità		31/12/2019			
		Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	in scadenza tra 13 e 60 mesi	in scadenza oltre 60 mesi	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Prestiti obbligazionari	(1) (2) (3)	8.410.132	8.198.554	1.074.393	7.124.161	3.320.088	3.804.073	7.658.075	7.526.401	501.554	7.024.847
Debiti verso istituti di credito	(3)	2.003.101	1.982.986	1.982.986	-	-	-	2.143.262	2.114.486	139.807	1.974.679
Debiti verso altri finanziatori		206.631	198.707	23.030	175.677	170.280	5.397	222.244	212.626	28.202	184.424
Debiti per Leasing		13.639	13.639	2.703	10.936	7.486	3.450	10.157	10.157	2.853	7.304
Finanziamenti a medio-lungo termine	(2) (3)	2.223.371	2.195.332	2.008.719	186.613	177.766	8.847	2.375.663	2.337.269	170.862	2.166.407
Derivati con fair value negativo	(4)		487.130	94.304	392.826	231.038	161.788	490.925	-	-	490.925
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine			172.215	172.215	-	-	-	190.656	190.656	-	-
Altre passività finanziarie			2.078	-	2.078	2.078	-	-	-	-	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine			174.293	172.215	2.078	2.078	-	190.656	190.656	-	-
Totale			11.055.309	3.349.631	7.705.678	3.730.970	3.974.708	10.545.251	863.072	9.682.179	

(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 alla gestione dei rischi connessi alle passività finanziarie mediante strumenti derivati si rimanda alla nota 9.2.

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

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 | 7. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Migliaia di euro	Scadenza	31/12/2020		31/12/2019	
		Valore di bilancio (1)	Fair value (2)	Valore di bilancio (1)	Fair value (2)
Prestiti obbligazionari					
- tasso fisso quotato	dal 2021 al 2038	8.198.554	8.518.866	7.526.401	7.593.730
		8.198.554	8.518.866	7.526.401	7.593.730
Debiti verso istituti di credito					
- tasso fisso	dal 2021 al 2036	1.265.891	1.440.740	1.382.797	1.539.488
- tasso variabile	dal 2021 al 2034	717.095	725.070	731.689	741.978
		1.982.986	2.165.810	2.114.486	2.281.466
Debiti verso altri finanziatori					
- infruttiferi	(a) dal 2021 al 2028	198.707	198.707	212.626	212.626
		198.707	198.707	212.626	212.626
Debiti per leasing					
Finanziamenti a medio-lungo termine		13.639	13.639	10.157	10.157
Derivati con fair value negativo					
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		2.195.332	2.378.156	2.337.269	2.504.249
Altre passività finanziarie		487.130	487.130	490.925	490.925
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		172.215	172.215	190.656	190.656
		2.078	2.078	-	-
		174.293	174.293	190.656	190.656
Totale		11.055.309	11.558.445	10.545.251	10.779.560

(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 nonché 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	31/12/2020				31/12/2019	
	Valore nominale	Valore di bilancio	Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2020	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2020	Valore nominale	Valore di bilancio
Euro (EUR)	9.734.327	9.603.900	3,28%	3,06%	9.134.562	9.011.817
Sterlina (GBP)	750.000	589.427	5,99%	2,20%	750.000	643.684
Jen (JPY)	149.176	200.559	5,30%	3,39%	149.176	208.169
Totale	10.633.503	10.393.886	3,53%		10.033.738	9.863.670

- 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 31/12/2019	Nuove accensioni	Rimborsi	Differenze di cambio e altri movimenti	Valore di bilancio al 31/12/2020
Prestiti obbligazionari	7.526.401	1.218.864	-501.728	-44.983	8.198.554
Debiti verso istituti di credito	2.114.486	-	-140.163	8.663	1.982.986
Debiti verso altri finanziatori	212.626	-	-3.527	-10.392	198.707
Debiti per Leasing	10.157	3.889	-3.269	2.862	13.639
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.337.269	3.889	-146.959	1.133	2.195.332
Totale	9.863.670	1.222.753	-648.687	-43.850	10.393.886

Si evidenzia che, a fronte di talune passività finanziarie attuali e prospettive, 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 2020 di tali strumenti finanziari è rilevato nelle voci di bilancio "Derivati con fair value negativo" per la quota non corrente e "Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine" per la quota corrente. 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 7.124.161 (7.024.847)

(quota corrente) Migliaia di euro 1.074.393 (501.554)

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 3.253.749 migliaia di euro al 31 dicembre 2020);
- b) le emissioni obbligazionarie avvenute nel 2015, 2016, 2017, e 2020 (4.200.685 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) destinate a investitori istituzionali;
- c) le emissioni obbligazionarie destinate a investitori privati (complessivamente pari a 744.120 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

Al 31 dicembre 2020 il saldo si incrementa di 672.153 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2019 essenzialmente a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario avvenuto a dicembre 2020 - di importo nominale pari a 1.250.000 migliaia di euro con cedola del 2% e scadenza 2038 - parzialmente compensata dal rimborso avvenuto a marzo 2020 del prestito obbligazionario di importo nominale pari a 501.728 migliaia di euro, garantito da Atlantia e avente cedola del 4,375%.

Limitatamente al private placement in JPY (di importo pari a 20.000.000 migliaia di JPY, per un controvalore di 200.559 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), 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.

Con riferimento alla situazione al 31 dicembre 2020, in conseguenza dell'elevata diminuzione dei ricavi operativi riconducibile alla pandemia da Covid-19, i livelli minimi di due dei suddetti parametri finanziari non risultano raggiunti, con la conseguente esposizione al rischio di rimborso anticipato dei finanziamenti in oggetto. Tale aspetto è peraltro riscontrabile in altre realtà infrastrutturali europee. A tal fine la Società ha negoziato ed ottenuto con la controparte il consenso (c.d. “covenant holiday”) alla sospensione, con esclusivo riferimento alla data del 31 dicembre 2020 dell'impegno di rispettare i valori soglia dei parametri finanziari descritti sopra.

Si evidenzia, inoltre, con riferimento all'ipotesi di futuro assetto societario di Autostrade per l'Italia, ed in particolare all'ipotesi di passaggio del controllo di questa ad un nuovo soggetto diverso da Atlantia, che il “Cambio di Controllo” costituisce un evento di trigger che potrebbe comportare la richiesta di rimborso anticipato nell'ambito dei regolamenti di alcuni prestiti obbligazionari detenuti da investitori istituzionali. Si renderà, pertanto, necessario, ottenere preventivamente il consenso degli investitori per la possibile realizzazione dell'operazione.

In data 26 febbraio 2021, infine, Autostrade per l'Italia ha provveduto a rimborsare nominali 595 milioni di euro di debito garantito da Atlantia relativo all'estinzione di un prestito obbligazionario.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 186.613 (2.166.407)

(quota corrente) Migliaia di euro 2.008.719 (170.862)

La voce, comprensiva sia della quota corrente che di quella non corrente, è composta prevalentemente dai finanziamenti bancari del Gruppo iscritti al 31 dicembre 2020 per 1.982.986 migliaia di euro.

La diminuzione dei finanziamenti a medio-lungo termine pari a 141.937 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 è essenzialmente riconducibile ai rimborsi, contrattualmente previsti, dei finanziamenti concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e da Cassa Depositi e Prestiti (140.163 migliaia di euro).

Si segnala che, esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1, al 31 dicembre 2020 tutti i finanziamenti a medio lungo-termine verso BEI e CDP, sono stati riclassificati nella quota corrente per un ammontare complessivo pari a 1.983 milioni di euro. Resta fermo tuttavia che il declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio 2020, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere dapprima protezioni aggiuntive. Solo qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero quindi la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere. Si evidenzia infine che, alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno 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, nonché del miglioramento dell'outlook da parte delle tre agenzie di rating avvenuto a Luglio ed Agosto 2020, Autostrade per l'Italia ritiene di poter continuare nel dialogo con gli istituti finanziari nella ricerca di una soluzione condivisa.

Per quanto concerne i prestiti ottenuti da Cassa Depositi e Prestiti, non rientranti nella fattispecie precedentemente descritta e non soggetti a rimborso anticipato in conseguenza del downgrading, oltre al rispetto del parametro finanziario dato dal rapporto tra "cash flow operativo disponibile per il servizio del debito" e "servizio del debito" (DSCR), la Società Autostrade per l'Italia è 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. Con riferimento alla situazione al 31 dicembre 2020, in conseguenza dell'elevata diminuzione dei ricavi operativi riconducibile alla pandemia da Covid-19, i livelli minimi dei suddetti parametri finanziari non risultano raggiunti, con la conseguente esposizione al rischio di rimborso anticipato dei finanziamenti in oggetto. Tale aspetto è peraltro riscontrabile in altre realtà infrastrutturali europee. In ogni caso, si precisa che successivamente alla data di chiusura dell'esercizio la Società ha ottenuto dall'istituto finanziatore la sospensione del calcolo dei medesimi.

In aggiunta a quanto sopra riportato, Il 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 2020, il suddetto *covenant* risulta rispettato.

Si segnala che, a dicembre 2019, Autostrade per l’Italia aveva 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*).

DERIVATI NON CORRENTI CON FAIR VALUE NEGATIVO

(quota non corrente) Migliaia di euro 392.826 (490.925)

(quota corrente) Migliaia di euro 94.304 (-)

La voce accoglie, al 31 dicembre 2020, 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 da Autostrade per l’Italia.

La diminuzione complessiva della voce rispetto al saldo al 31 dicembre 2020, pari a 3.795 migliaia di euro, è correlato essenzialmente all’effetto combinato dei seguenti elementi:

- a) l’incremento del fair value negativo, 39.447 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 2020 rispetto al 31 dicembre 2019;
- b) l’incremento del fair value negativo, 12.968 migliaia di euro, dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting poi liquidati a dicembre 2020, per 90.334 migliaia di euro, in corrispondenza dell’emissione obbligazionaria;
- c) l’aumento del fair value negativo per 34.125 migliaia di euro dei Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterlina e yen, derivante dalla variazione del fair value (3.300 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 negativo (37.425 migliaia di euro) connesso principalmente al deprezzamento della sterlina rispetto all’euro.

Si segnala che, in relazione ai derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, al 31 dicembre 2020 risulta iscritto un fair value negativo complessivamente pari a 131.444 migliaia di euro per un importo nozionale complessivamente pari a 1.350 milioni di euro di durata media residua ponderata di 6 anni e otto mesi a un tasso fisso medio ponderato pari a circa l’1,039%, connessi a passività finanziarie prospettiche che saranno assunte a copertura dei fabbisogni finanziari.

Si evidenzia, infine, che con il perfezionarsi nel corso del mese di gennaio 2021 dell’emissione del prestito obbligazionario citato nella nota n. 10.9 “Eventi successivi al 31 dicembre 2020”, parte dei derivati in essere al 31 dicembre 2020 per un importo nozionale pari a 1.000 milioni di euro sono stati liquidati. Il fair value negativo al 31 dicembre 2020 pari a 94.304 migliaia di euro è stato classificato nella voce “Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine” al 31 dicembre 2020.

Al 31 dicembre 2020 tutti i derivati in essere risultano classificati di non hedge accounting, per maggiori dettagli, si rinvia alla nota n. 9.2 “Gestione dei rischi finanziari”.

ALTRE PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 2.078 (-)

(quota corrente) Migliaia di euro 172.215 (190.656)

Il saldo della voce, comprensivo sia della quota corrente sia di quella non corrente, si decrementa di 16.363 migliaia di euro essenzialmente per la diminuzione dei ratei passivi sui prestiti obbligazionari (16.317 migliaia di euro).

PASSIVITA' FINANZIARIE A BREVE TERMINE - Migliaia di euro 281.426 (304.836)

La composizione delle passività finanziarie a breve termine è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019
Scoperti di conto corrente	1	2
Finanziamenti a breve termine	249.458	244.999
Derivati correnti con fair value negativo ⁽¹⁾	-	794
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	-	27.858
Altre passività finanziarie correnti	31.967	31.183
Passività finanziarie a breve termine	281.426	304.836

(1) Tali passività includono strumenti derivati di non hedge accounting che rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

La voce pari 281.426 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 si decrementa di 23.410 migliaia di euro essenzialmente a seguito della diminuzione dei rapporti passivi di conto corrente (27.858 migliaia di euro).

Con riferimento alla voce finanziamenti a breve termine e riferiti ad Autostrade Meridionali, si segnala che nel mese di luglio 2020 il finanziamento erogato da Intesa San Paolo - per un importo massimo pari a 300 milioni di euro e utilizzato al 31 dicembre 2020 per 245 milioni di euro - è stato prorogato fino al 31 dicembre 2024. Tale finanziamento, dal punto di vista contabile, è classificato nella quota corrente dei finanziamenti a medio-lungo termine in virtù della sua correlazione – tra l'altro anche contrattuale – con la previsione di incasso del credito finanziario per il diritto di subentro.

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	31/12/2020	di cui verso parti correlate	31/12/2019	di cui verso parti correlate
Disponibilità liquide	-1.424		-954	
Mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	-530	-516	-665	-660
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività operative cessate	-		-	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (A)	-1.954		-1.619	
Attività finanziarie correnti ⁽¹⁾ (B)	-490		-491	
Scoperti di conto corrente bancari	-		-	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	3.350		863	
Altri debiti finanziari	281		305	28
Passività finanziarie correnti (C)	3.631		1.168	
Posizione finanziaria netta corrente (D=A+B+C)	1.187		-942	
Finanziamenti a medio-lungo termine	187		2.166	
Prestiti obbligazionari	7.124		7.025	
Altri debiti finanziari non correnti	395	2	491	
Passività finanziarie non correnti (E)	7.706		9.682	
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto come da raccomandazione ESMA (F=D+E)	8.893		8.740	
Attività finanziarie non correnti (G)	-336		-348	
Indebitamento finanziario netto (H=F+G)	8.557		8.392	

7.16 Altre passività non correnti - Migliaia di euro 23.671 (29.149)

Al 31 dicembre 2020 il saldo della voce è pari a migliaia di euro e risulta sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2019. La composizione è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019
Risconti passivi non commerciali	23.192	24.615
Debiti verso il personale	-	4.055
Debiti per espropri	405	405
Altri debiti	74	74
Altre passività non correnti	23.671	29.149

7.17 Passività commerciali - Migliaia di euro 1.320.361 (1.360.207)

La composizione delle passività commerciali è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019
Debiti verso fornitori	749.646	615.841
Debiti per rapporti di interconnessione	511.129	660.178
Pedaggi in corso di regolazione	58.991	83.461
Ratei e risconti passivi e altre passività commerciali	595	727
Passività commerciali	1.320.361	1.360.207

Le passività commerciali, pari a 1.320.361 migliaia di euro, presentano un decremento pari a 39.846 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019, principalmente per l'effetto netto dei seguenti fattori:

- a) il decremento dei debiti verso le società interconnesse (149.049 migliaia di euro) e dei pedaggi in corso di regolazione (24.470 migliaia di euro), riconducibile ai minori debiti di Autostrade per l'Italia ascrivibili alla riduzione dei volumi di traffico registrati nel 2020 per effetto del Covid-19;
- b) l'incremento dei debiti verso fornitori (133.805 migliaia di euro), principalmente originato dalla dinamica delle manutenzioni eseguite nell'ultimo trimestre degli esercizi a confronto.

Il valore di bilancio delle passività commerciali approssima il relativo fair value.

7.18 Altre passività correnti - Migliaia di euro 286.209 (324.236)

La composizione delle altre passività correnti è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	11.503	18.453
Debiti verso il personale	42.770	49.243
Debiti per canoni	46.187	86.827
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	22.517	25.796
Debiti per espropri	1.500	1.684
Debiti verso Amministrazioni Pubbliche	99	23
Altri debiti	161.633	142.210
Altre passività correnti	286.209	324.236

Al 31 dicembre 2020 il saldo della voce è pari a 286.209 migliaia di euro e presenta un decremento pari a 38.027 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019, essenzialmente per la riduzione dei debiti per canoni di concessione per 40.640 migliaia di euro, in relazione alle citate restrizioni agli spostamenti stabilite dalle autorità governative a causa della diffusione del Covid-19.

8. Informazioni sulle voci del conto economico consolidato

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico consolidato. Le componenti negative di conto economico sono indicate con il segno “-” nei titoli e nelle tabelle delle note, mentre i valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi all'esercizio 2019.

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 2.791.321 (3.690.336)

I Ricavi da pedaggio sono pari a 2.791.321 migliaia di euro e presentano un decremento di 899.015 migliaia di euro rispetto al 2019 (3.690.336 migliaia di euro) principalmente in relazione alla netta contrazione del traffico sulla rete, osservabile da fine febbraio 2020, pari al -27,1% (-24% considerando anche l'effetto derivante dal mix positivo di traffico) riconducibile essenzialmente agli effetti negativi connessi alle limitazioni e restrizioni agli spostamenti imposti dalle autorità governative a causa della diffusione del Covid-19.

Con riferimento ai ricavi in generale, 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.

Dati in €/mln	2020				2019			
	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	2.791	-	-	2.791	3.690	-	-	3.690
Ricavi per servizi di costruzione	-	169	-	169	-	151	-	151
Altri ricavi	96	13	127	236	124	13	253	390
Totale Ricavi	2.888	182	127	3.196	3.814	164	253	4.231

8.2 Ricavi per servizi di costruzione - Migliaia di euro 168.747 (151.475)

Il dettaglio dei ricavi per servizi di costruzione è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione - opere con benefici economici aggiuntivi	166.113	147.757	18.356
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	2.634	3.718	-1.084
Ricavi per servizi di costruzione	168.747	151.475	17.272

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 incrementano rispetto al 2019 di 17.272 migliaia di euro essenzialmente per l'incremento dei ricavi per servizi di costruzione in opere con benefici economici aggiuntivi.

Nel 2020, il Gruppo ha eseguito ulteriori servizi di costruzione per opere che non comportano benefici economici aggiuntivi, per complessivi 349.527 migliaia di euro, al netto dei contributi, a fronte dei quali è stato utilizzato il “Fondo per impegni da convenzione” appositamente stanziato. Tali utilizzi del fondo sono classificati a riduzione dei costi operativi dell'esercizio e commentati

nella nota n. 8.9 "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. 7.2 "Attività immateriali".

8.3 Altri ricavi - Migliaia di euro 236.373 (389.339)

Il dettaglio degli altri ricavi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Ricavi da subconcessionari	84.540	171.828	-87.288
Ricavi per manutenzioni	15.540	19.409	-3.869
Altri ricavi da gestione autostradale	19.296	22.075	-2.779
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	48.386	58.795	-10.409
Rimborsi	18.127	21.870	-3.743
Risarcimento danni e indennizzi	15.970	52.895	-36.925
Ricavi da pubblicità	1.387	1.906	-519
Altri proventi	33.127	40.561	-7.434
Altri ricavi	236.373	389.339	-152.966

Gli altri ricavi ammontano a 236.373 migliaia di euro e presentano una riduzione di 152.966 migliaia di euro rispetto al 2019, principalmente in relazione a:

- la marcata riduzione dei ricavi da subconcessionari per 87.288 migliaia di euro conseguente alla riduzione dei volumi venduti ed alle iniziative di Autostrade per l'Italia finalizzate al sostegno delle attività economiche dei gestori in seguito all'emergenza Covid-19;
- il provento rilevato nel 2019 tra i ricavi da risarcimento danni e indennizzi, derivante dal già citato rimborso assicurativo in relazione all'evento del 14 agosto 2018 (37.500 migliaia di euro).

8.4 Materie prime e materiali - Migliaia di euro -87.952 (-227.859)

La voce include gli acquisti di materiali e le variazioni delle rimanenze di materie prime e materiali di consumo.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Materiale da costruzione	-11.707	-8.457	-3.250
Materiale elettrico ed elettronico	-43.974	-49.147	5.173
Carbolubrificanti e combustibili	-9.288	-10.981	1.693
Altre materie prime e materiali di consumo	-32.841	-165.708	132.867
Acquisti di materiali	-97.810	-234.293	136.483
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	9.779	6.246	3.533
Costi per materie prime capitalizzati	79	188	-109
Materie prime e materiali	-87.952	-227.859	139.907

La voce registra una riduzione pari a 139.907 migliaia di euro, essenzialmente riconducibile agli oneri sostenuti nel 2019 per l'acquisizione, nella aree di Genova interessate dal crollo del viadotto Polcevera, 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 (114.913 migliaia di euro).

8.5 Costi per servizi - Migliaia di euro -1.488.507 (-1.067.562)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-1.115.035	-761.933	-353.102
Prestazioni professionali	-204.420	-153.276	-51.144
Trasporti e simili	-21.710	-23.898	2.188
Utenze	-39.623	-39.007	-616
Assicurazioni	-20.699	-20.342	-357
Compensi collegio sindacale	-722	-685	-37
Prestazioni diverse	-86.298	-68.421	-17.877
Costi per servizi	-1.488.507	-1.067.562	-420.945

L'incremento dei costi per servizi, pari a 420.945 migliaia di euro, è attribuibile essenzialmente all'aumento delle prestazioni edili e professionali correlate ai maggiori costi di Autostrade per l'Italia relativamente alla prosecuzione dei programmi operativi per la sorveglianza, le ispezioni, la manutenzione e la sicurezza della rete, connessi anche al piano di manutenzioni incrementali sulle infrastrutture della rete di Autostrade per l'Italia da eseguire nel periodo 2020-2024.

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 (146.673 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.

8.6 Costo per il personale - Migliaia di euro -505.141 (-531.317)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Salari e stipendi	-339.967	-361.730	21.763
Oneri sociali	-100.578	-108.968	8.390
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	-21.536	-21.607	71
Compensi ad amministratori	-2.404	-1.282	-1.122
Altri costi del personale	-41.948	-39.365	-2.583
Costo per il personale lordo	-506.433	-532.952	26.519
Costo del lavoro capitalizzato per attività non in concessione	1.292	1.635	-343
Costo per il personale	-505.141	-531.317	26.176

Il costo per il personale è pari a 505.141 migliaia di euro e presenta un decremento di 26.176 migliaia di euro rispetto al 2019 (531.317 migliaia di euro), originato essenzialmente:

- a) dal minor fair value dei piani di incentivazione al management, effetto parzialmente compensato dall'implementazione del nuovo piano di azionariato diffuso ai dipendenti del Gruppo Atlantia;

- b) dal decremento della forza media (-112 unità medie), riconducibile sostanzialmente al rallentamento del turn over nel comparto esazione nelle Società autostradali, alla contrazione delle attività derivante dall'emergenza COVID-19 ed al mancato ricorso a personale esattoriale stagionale nel mese di giugno 2020 in Autostrade per l'Italia (post attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO"), parzialmente compensati da inserimenti per potenziamento di alcune strutture organizzative, principalmente in Autostrade per l'Italia, e dal consolidamento della Società Tecne a partire dal 1 Dicembre 2020;
- c) dal decremento del costo medio principalmente dovuto ai minori costi legati all'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO" in alcune Società del Gruppo e ad altri effetti correlati all'emergenza COVID-19, parzialmente compensati dall'incremento degli oneri contrattuali derivanti dal rinnovo del CCNL;
- d) dai maggiori costi per incentivi all'esodo.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio (suddivisa per livello di inquadramento e comprensiva del personale interinale).

Unità	2020	2019	Variazione
Dirigenti	103	95	8
Quadri e impiegati	3.124	3.004	120
Esattori	1.983	2.178	-195
Operai	1.411	1.456	-45
Totale	6.621	6.733	-112

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 -423.895 (-551.756)

Gli altri oneri del 2020, il cui dettaglio è riportato nella tabella seguente, risultano in diminuzione di 127.861 migliaia di euro rispetto al saldo dell'esercizio precedente, essenzialmente in relazione alla riduzione dei canoni concessori (110.789 migliaia di euro), correlati all'andamento del traffico, ai ricavi da pedaggio e ai contratti di subconcessione.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Oneri concessori	-362.404	-473.193	110.789
Oneri per godimento beni di terzi	-9.014	-5.325	-3.689
Contributi e liberalità	-25.663	-25.449	-214
Imposte indirette e tasse	-8.217	-11.342	3.125
Altri oneri diversi	-18.597	-36.447	17.850
Oneri diversi	-52.477	-73.238	20.761
Altri oneri	-423.895	-551.756	127.861

8.8 Variazione operativa dei fondi per accantonamenti - Migliaia di euro -417.534 (-1.515.982)

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 417.534 migliaia di euro nel 2020, è essenzialmente riconducibile a:

- a) la variazione operativa dei fondi per rischi e oneri (213.458 migliaia di euro), attribuibile prevalentemente all'aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere (190.000 migliaia di euro) in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIMS volte alla chiusura delle contestazioni avanzate, come illustrato nella nota n. 6.2 cui si rinvia;
- b) gli accantonamenti operativi al netto degli utilizzi per gli interventi di ripristino e sostituzione effettuati nel corso dell'esercizio (189.165 migliaia di euro); escludendo gli effetti connessi all'utilizzo per gli interventi correlati alla ricostruzione del viadotto Polcevera (147.373 migliaia di euro, quale quota già accantonata in esercizi precedenti), la voce registra un valore negativo pari a 336.538 migliaia di euro in relazione anche al piano di manutenzioni incrementali da eseguire nel periodo 2020-2024.

8.9 Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni - Migliaia di euro 349.527 (369.425)

La voce, sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente, 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.

Per quanto attiene ai servizi di costruzione complessivamente realizzati nel 2020, si rinvia a quanto già illustrato rispettivamente nelle note n. 7.2 "Attività immateriali" e n. 8.2 "Ricavi per servizi di costruzione".

8.10 Proventi (Oneri) finanziari - Migliaia di euro -496.945 (-465.875)

Proventi finanziari - Migliaia di euro 75.874 (86.876)

Oneri finanziari - Migliaia di euro -572.440 (-552.892)

Utili (perdite) su cambi - Migliaia di euro -379 (141)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nella tabella seguente.

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 | 8. Informazioni sulle voci del conto economico consolidato

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Dividendi da imprese partecipate	-	-	-
Proventi finanziari rilevati ad incremento delle attività finanziarie	954	952	2
Proventi da operazioni di finanza derivata	45.726	57.580	-11.854
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	612	1.352	-740
Proventi finanziari diversi	28.582	26.992	1.590
Altri proventi finanziari	75.874	86.876	-11.002
Totale proventi finanziari (a)	75.874	86.876	-11.002
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	-17.642	-32.476	14.834
Oneri su finanziamenti a medio-lungo termine	-65.954	-70.052	4.098
Oneri da operazioni di finanza derivata	-215.892	-168.006	-47.886
Oneri su prestiti obbligazionari	-240.886	-260.309	19.423
Oneri per interessi passivi rilevati ad incremento delle passività finanziarie	-3.785	-3.596	-189
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	-2.253	-723	-1.530
Oneri finanziari diversi	-26.028	-17.730	-8.298
Altri oneri finanziari	-554.798	-520.416	-34.382
Totale oneri finanziari (b)	-572.440	-552.892	-19.548
Utili su cambi	37.593	34.752	2.841
Perdite su cambi	-37.972	-34.611	-3.361
Utili (perdite) su cambi (c)	-379	141	-520
Proventi (oneri) finanziari (a+b+c)	-496.945	-465.875	-31.070

Gli “Altri oneri finanziari”, al netto degli “Altri proventi finanziari”, sono pari a 478.924 migliaia di euro e si incrementano di 45.384 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (433.540 migliaia di euro), essenzialmente per i seguenti effetti combinati:

- a) i maggiori oneri finanziari netti da finanza derivata essenzialmente per effetto della maggior variazione negativa del fair value degli strumenti derivati intervenuta nell’esercizio in corso rispetto al precedente (59.740 migliaia di euro);
- b) i minori oneri su prestiti obbligazionari sostenuti nel 2020 (19.423 migliaia di euro) correlati prevalentemente al rimborso avvenuto a marzo 2020 del prestito obbligazionario di importo nominale pari a 501.728 migliaia di euro.

La voce “Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione” è pari a 17.642 migliaia di euro nel 2020 (32.476 migliaia di euro nel 2019) e registra una riduzione di 14.834 migliaia di euro prevalentemente per effetto dei minori tassi di attualizzazione adottati nei due esercizi a confronto.

8.11 (Oneri)/Proventi fiscali - Migliaia di euro 128.231 (135.313)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali netti nei due esercizi a confronto.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
IRES	-12.889	-256.280	243.391
IRAP	-2.629	-50.326	47.697
Beneficio imposte correnti da perdite fiscali	3.868	2.117	1.751
Imposte correnti sul reddito	-11.650	-304.489	292.839
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	7.529	4.990	2.539
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	-111	-1.729	1.618
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	7.418	3.261	4.157
Accantonamenti	513.652	741.225	-227.573
Rilasci	-304.718	-219.786	-84.932
Variazione di stime di esercizi precedenti	-2.584	34.329	-36.913
Imposte anticipate	206.350	555.768	-349.418
Accantonamenti	-76.168	-100.971	24.803
Rilasci	2.089	1.132	957
Variazione di stime di esercizi precedenti	192	-19.388	19.580
Imposte differite	-73.887	-119.227	45.340
Imposte anticipate e differite	132.463	436.541	-304.078
(Oneri) Proventi fiscali	128.231	135.313	-7.082

Il saldo degli oneri e proventi fiscali registra un valore positivo pari a 128.231 migliaia di euro nel 2020 (pari a 135.313 migliaia di euro nel 2019) e riporta una variazione negativa pari a 7.082 migliaia di euro. Sulla suddetta variazione incidono principalmente:

- il minor stanziamento netto di imposte anticipate complessivamente pari a 349.418 migliaia di euro. Si precisa che il 2019 includeva gli effetti sulla fiscalità differita connessi all'accantonamento tra i fondi rischi e oneri della stima degli oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIMS volto alla chiusura delle contestazioni avanzate (1.500.000 migliaia di euro);
- le minori imposte correnti rilevate nel 2020 (292.839 migliaia di euro), in relazione alla riduzione degli imponibili fiscali. Si evidenzia, infatti, che nel 2020 a causa degli effetti connessi al Covid 19 la quasi totalità delle società ha riportato perdite fiscali.

Nella tabella seguente è riportata la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'imposta IRES negli esercizi a confronto.

Migliaia di euro	Imponibile	2020		Imponibile	2019	
		Imposte	Incidenza		Imposte	Incidenza
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	-538.133			-403.676		
Imposta teorica calcolata con l'aliquota IRES della capogruppo		-147.988	27,5%	-111.012	27,5%	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	1.821.709	500.970	-93,1%	2.449.311	673.560	-166,9%
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi	-245.445	-67.497	12,5%	-351.960	-96.789	24,0%
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	-1.022.163	-281.095	52,2%	-773.742	-212.779	52,7%
Differenze permanenti	10.250	4.631	-0,9%	1.589	1.182	-0,3%
Irap		2.629			50.326	
Totale		11.650	-2,16%		304.489	-75,43%

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.

	2020	2019
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) del periodo di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	-407.163	-281.894
Utile/(perdita) per azione (euro)	-0,66	-0,45
Utile/(perdita) da attività operative in funzionamento di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	-408.407	-281.824
Utile/(perdita) base per azione da attività operative in funzionamento (euro)	-0,66	-0,45
Utile/(perdita) da attività operative cessate di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	1.244	-70
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 2020, a confronto con quella del 2019, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione "Prospetti contabili consolidati".

La dinamica finanziaria del 2020 evidenzia un incremento delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 362.611 migliaia di euro rispetto al decremento di 192.461 migliaia di euro nel 2019.

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio nel 2020 è pari a 352.114 migliaia di euro, in diminuzione di 1.023.920 migliaia di euro rispetto al valore del 2019 (1.376.034 migliaia di euro) in relazione essenzialmente alle già citate restrizioni agli spostamenti stabilite dalle autorità governative a causa della diffusione del Covid-19 e le correlate misure di supporto, adottate dalla Società, a favore dei subconcessionari delle aree di servizio.

Il flusso finanziario assorbito dalle attività di investimento è pari a 556.887 migliaia di euro in aumento rispetto all'ammontare del 2019 per l'effetto dei maggiori investimenti in altre attività immateriali (15.054 migliaia di euro).

Il flusso di cassa generato dalle attività finanziarie nel 2020 è pari a 567.384 migliaia di euro e si confronta rispetto ad un assorbimento nel 2019 pari a 1.064.089 migliaia di euro. La variazione per 1.631.473 migliaia di euro è principalmente riferibile a:

- a) l'emissione del prestito obbligazionario (1.218.864 migliaia di euro) avvenuta a dicembre 2020;
- b) i dividendi corrisposti agli azionisti nel 2019 (322.774 migliaia di euro), non corrisposti invece nel 2020;
- c) i minori rimborsi di prestiti obbligazionari nel 2020 rispetto al 2019 (in riduzione di 91.606 migliaia di euro).

Nella tabella seguente si riportano i flussi finanziari netti complessivi delle attività operative cessate che includono il contributo della società francese 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		
Milioni di euro	2020	2019
Flusso di cassa netto da attività di esercizio	1	-
Flusso di cassa netto per attività di investimento	-	-
Flusso di cassa netto per attività finanziaria	-1	-

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 e finanziarie, 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 di interesse 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 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 possono avere anche in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Al 31 dicembre 2020 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.

I valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine esercizio pubblicato dalla Banca Centrale Europea.

Al 31 dicembre 2020 non risulta più presente l'operazione di non-hedge accounting connessa al derivato incorporato ("embedded") in un finanziamento a breve termine in capo ad Autostrade Meridionali di importo nozionale complessivamente pari a 245.000 migliaia di euro.

La vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2020 è pari a circa 5 anni e 4 mesi. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel 2020 è stato pari al 3,5%. 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 conclusosi il 31 dicembre 2019.
- 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 mercato. Al 31 dicembre 2020 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 (o minore) nozionale di riferimento per ogni scadenza. Come sopra segnalato, tali derivati sono considerati di non hedge e pertanto la relativa riserva di patrimonio netto è stata sospesa e viene rilasciata al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura.

Gli Interest Rate Swap Forward Starting in essere al 31 dicembre 2020, sono stati anch'essi riclassificati di non hedge accounting; tuttavia ritenendo 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 tasso di interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, l'indebitamento finanziario fruttifero è espresso per il 98% 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 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 2020 (in confronto con la situazione al 31 dicembre 2019) con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

Migliaia di euro		31/12/2020		31/12/2019	
Tipologia	Rischio coperto	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento
<i>Derivati di non hedge accounting (1)</i>					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	-262.143	899.176	-228.018	899.176
Derivati incorporati nei finanziamenti	Tassi di interesse			-794	245.000
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-93.543	737.209	-89.349	760.465
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	-131.444	1.350.000	-173.558	2.350.000
		-487.130	2.986.385	-491.719	4.254.641
	Totale	-487.130	2.986.385	-491.719	4.254.641
	di cui:				
	con fair value positivo			-	
	con fair value negativo	-487.130		-491.719	

(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 nel 2020 e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2020 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui il Gruppo è esposto. In particolare, l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi per gli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dell'1% (100 bps) all'inizio dell'anno.

In base all'analisi sopra descritta, risulta che:

- in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, un'inattesa e sfavorevole variazione dell'1% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo a conto economico pari a 158.223 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale, essenzialmente attribuibile ai derivati riclassificati come di non hedge accounting;
- per quanto concerne il rischio di variazione dei tassi di cambio, un'inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 14.300 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 2020 il Gruppo dispone di linee di finanziamento pari a 1.355 milioni di euro con una vita media residua ponderata di circa quattro anni e sei mesi e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa un anno e cinque mesi.

Nell'ambito di queste linee si ritiene opportuno evidenziare che sono ancora in corso interlocuzioni con Cassa Depositi e Prestiti in relazione alla richiesta di erogazione avanzata da Autostrade per l'Italia in data 3 aprile 2020, a valere sul contratto di finanziamento stipulato in data 15 dicembre 2017, nell'ambito del quale, alla data odierna, non sono stati utilizzati 1.300 milioni di euro.

Nella tabella che segue è riportato il dettaglio delle linee di credito committed, con indicazione delle quote utilizzate e non.

Milioni di euro				31/12/2020		
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	700
Autostrade per l'Italia	Linea Revolving Cassa Depositi e Prestiti	02/10/2022	31/12/2022	600	600	600
Autostrade Meridionali	Finanziamento a breve termine Banco di Napoli	30/06/2024	31/12/2024	300	245	55
Linee di credito				2.000	645	1.355

Le tabelle seguenti evidenziano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019.

Gli importi nelle tabelle seguenti 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 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)	31/12/2020					
	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)	8.198.554	-9.474.301	-1.306.711	-765.432	-3.190.261	-4.211.897
Finanziamenti a medio-lungo termine (1)						
Totale debiti verso istituti di credito	1.982.986	-2.464.782	-192.401	-179.081	-454.247	-1.639.053
Totale debiti verso altri finanziatori e debiti per leasing	211.629	-45.269	-6.619	-5.740	-14.648	-18.262
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	2.194.615	-2.510.051	-199.020	-184.821	-468.895	-1.657.315
Totale passività finanziarie non derivate (C)=(A)+(B)	10.393.169	-11.984.352	-1.505.731	-950.253	-3.659.156	-5.869.212
Derivati (2)						
Interest rate swap (3) (5)	224.987	-252.008	-120.059	-21.964	-53.047	-56.938
Cross Currency Swap (4)	262.143	-273.205	-14.509	-208.398	-11.077	-39.221
Totale derivati	487.130	-525.213	-134.568	-230.362	-64.124	-96.159

- (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 2020, i flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura, in essere e prospettiche a copertura dei fabbisogni futuri.
 (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.
 (5) I flussi di cassa relativi agli IRS forward starting oggetto di unwinding contestualmente all'emissione obbligazionaria di gennaio 2021 sono stati classificati nella sezione "Entro l'esercizio".

(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						
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	222.783	-48.439	-6.583	-5.498	-14.571	-21.787
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	2.337.269	-2.720.092	-208.796	-198.065	-500.787	-1.812.445
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.

Con riferimento alla situazione finanziaria di Autostrade per l'Italia, oltre a quanto già ampiamente descritto nella nota n.2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato" in corrispondenza del paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale", le recenti emissioni obbligazionarie concluse nei mesi di dicembre 2020 e gennaio 2021 (per un importo nominale complessivo pari a 2.250 migliaia di euro) hanno permesso ad Autostrade per l'Italia di costituire una solida riserva di liquidità mitigando significativamente il rischio di liquidità nel breve-medio termine.

Attraverso le suddette emissioni, unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente, la Società ha, infatti, assicurato la copertura dei fabbisogni operativi e per investimenti allo stato ragionevolmente prevedibili nel 2021 e nel 2022.

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 "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.

Milioni di euro	Ricavi (*)		Attività non correnti (**)	
	2020	2019	31/12/2020	31/12/2019
Italia	3.189	4.219	17.593	17.897
Polonia	2	2	-	-
Francia	1	3	-	-
Altri paesi	4	7	-	-
Totale	3.196	4.231	17.593	17.897

(*) 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 e, pertanto, l'informativa specifica prevista dallo stesso principio non è presentata.

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 2020 (con il rispettivo dato di confronto al 31 dicembre 2019). Per l'elenco completo delle partecipazioni del Gruppo al 31 dicembre 2020 si rimanda all'Allegato 1 "Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia".

Partecipazioni consolidate con interessenze di Terzi	Paese	31/12/2020		31/12/2019	
		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 2020 il Gruppo ha in essere alcune garanzie personali rilasciate a terzi. Tra queste si segnala per rilevanza:

- la garanzia bancaria di Tangenziale di Napoli (22.352 migliaia di euro) a beneficio del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili 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 2020 risultano riserve iscritte dagli appaltatori nei confronti di società del Gruppo in relazione a:

- a) attività di investimento, per circa 888 milioni di euro (908 milioni di euro al 31 dicembre 2019). Sulla base delle evidenze pregresse, solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori e, in tal caso, la stessa è rilevata patrimonialmente ad incremento dei diritti concessori immateriali;
- b) attività non di investimento per circa 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.

Miliardi di euro	Principali rapporti commerciali con partecipate										
	Attività					Passività					
	Attività commerciali e di altra natura		Attività commerciali e di altra natura		Attività commerciali e di altra natura		Passività commerciali e di altra natura		Passività commerciali e di altra natura		
Crediti commerciali	Altre attività reddituali correnti	Altre attività reddituali correnti	Altre attività reddituali correnti	Altre attività reddituali correnti	Altre attività reddituali correnti	Altre attività reddituali correnti	Altre attività reddituali correnti	Altre attività reddituali correnti	Altre attività reddituali correnti	Altre attività reddituali correnti	
Totale		Totale		Totale		Totale		Totale		Totale	
31/12/2020											
Sintona	7,1	-	7,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Atlanta	3,3	26,3	30,0	0,7	2,6	3,3	3,8	3,8	3,8	0,2	0,2
Totale	3,3	33,4	37,1	0,7	2,6	3,3	3,8	3,8	3,8	0,2	0,2
Pavimental	10,5	-	10,5	144,5	-	150,1	0,5	0,5	308,3	-	308,3
Spa Engineering	13,9	6,4	20,3	51,2	-	5,6	51,2	0,8	0,8	45,2	0,1
Totale imprese collegate	24,4	6,4	30,8	195,7	-	5,6	203,3	1,3	1,3	353,5	0,1
Gruppo Abertis	1,8	-	1,8	48,9	-	-	48,9	5,6	5,6	0,3	0,3
Autogrill Italia	14,5	-	14,5	4,7	-	-	4,7	34,3	34,3	5,4	0,1
Iniblu	0,5	-	0,5	0,7	-	-	0,7	0,4	0,4	0,3	0,3
AB Concessions	2,7	-	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Autostade Brasil	0,2	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Autostade dell'Atlantico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autostade Holding do Sur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Electronic Transaction Consultants	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	1,5	-	1,5	0,4	-	-	0,4	0,4	0,4	-	-
Gruppo Aeroporti	0,1	-	0,1	-	-	-	-	1,7	1,7	-	-
Azzurra Aeroporti	1,6	-	1,6	-	-	-	-	1,3	1,3	-	-
Società Gestion Vial	0,1	-	0,1	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-
Aeroporto Bologna	2,9	-	2,9	12,5	-	0,1	13,8	49,2	49,2	0,3	0,3
Telepass	0,5	-	0,5	2,3	-	-	2,3	0,3	0,3	4,8	0,1
Telepass Pay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre imprese associate	45,4	-	45,4	69,5	-	-	69,5	89,3	89,3	16,6	0,6
Totale imprese associate	45,4	-	45,4	69,5	-	-	69,5	89,3	89,3	16,6	0,6
SAT lavori (in liquidazione)	0,6	-	0,6	3,6	-	-	3,6	-	-	-	-
Totale altre imprese	0,6	-	0,6	3,6	-	-	3,6	-	-	-	-
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	6,3	6,3	-	-	16,3	-
Fondo pensione CAPDI	-	-	-	-	-	1,4	1,4	-	-	2,5	-
Totale fondi pensione	-	-	-	-	-	7,7	7,7	-	-	18,8	-
Diregiti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	-	0,8	0,8	-	-	1,2	-
Totale diregiti con responsabilità strategiche (1)	-	-	-	-	-	0,8	0,8	-	-	1,2	-
TOTALE	73,7	33,4	113,90	269,5	2,6	16,2	288,3	94,4	94,4	370,3	20,0
31/12/2019											
Sintona	6,3	-	6,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Atlanta	5,2	21,8	27,0	2,3	26,6	-	28,9	4,1	4,1	0,7	0,7
Totale imprese controllanti	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	-
Spa Engineering	16,3	-	16,3	70,5	-	-	70,5	0,6	0,6	60,6	-
Totale imprese collegate	17,1	-	17,1	201,7	-	5,5	207,2	0,9	0,9	299,8	-
Gruppo Abertis	3,1	-	3,1	65,7	-	-	65,7	9,0	9,0	0,2	0,2
Autogrill Italia	31,3	-	31,3	2,7	-	-	2,7	75,3	75,3	0,5	0,5
Iniblu	0,8	-	0,8	0,8	-	-	0,8	0,5	0,5	0,6	0,6
AB Concessions	2,5	-	2,5	-	-	1,5	4,3	-	-	-	-
Autostade Brasil	0,2	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Autostade dell'Atlantico	0,1	-	0,1	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-
Autostade 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 Aeroporti	1,7	-	1,7	-	-	-	-	2,4	2,4	-	-
Azzurra Aeroporti	1,0	-	1,0	0,1	-	-	0,1	0,1	0,1	-	-
Società 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	0,2
Telepass Pay	0,6	-	0,6	0,4	-	-	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4
Altre imprese associate	0,1	-	0,1	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-
Totale imprese associate	73,0	-	73,0	80,8	-	1,9	82,7	141,8	141,8	0,7	0,7
SAT lavori (in liquidazione)	0,6	-	0,6	3,6	-	-	3,6	-	-	0,8	0,1
Totale altre imprese	0,6	-	0,6	3,6	-	-	3,6	-	-	0,8	0,1
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	5,9	5,9	-	-	16,1	-
Fondo pensione CAPDI	-	-	-	-	-	1,1	1,1	-	-	1,9	-
Totale fondi pensione	-	-	-	-	-	7,0	7,0	-	-	18,0	-
Diregiti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	-	3,6	3,6	1,3	1,3	4,3	-
Totale diregiti con responsabilità strategiche (1)	-	-	-	-	-	3,6	3,6	1,3	1,3	4,3	-
TOTALE	95,9	28,1	124,0	288,4	26,6	19,0	334,3	146,9	146,9	313,9	22,3

(1) Con la denominazione "Diregiti 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 emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus ed altri incentivi (indopo il fair value del piano di compensazione) di ogni amministratore, sindaco e altri dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia e nelle relative società controllate.

Miloni di euro		Principali rapporti finanziari con parti correlate												
		Attività						Passività						
		Attività finanziarie			Passività finanziarie			Proventi finanziari			Oneri finanziari			
Attività finanziarie correnti contribuiti su opere	Rapporti di conto corrente con saldo 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	Altri debiti finanziari correnti	Altri debiti finanziari non correnti	Totale	Altri proventi finanziari	Totale	Altri oneri finanziari	Totale	
31/12/2020														
Atlantia	-	-	-	-	2,2	-	0,8	-	-	-	3,0	-	-	9,0
Totale imprese controllanti	-	-	-	-	2,2	-	0,8	-	-	-	3,0	0,7	-	9,0
Pavimental	-	130,8	-	130,8	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	0,5
Pedemontana Veneta (in liquidazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spesa Engineering	-	-	1,3	1,3	-	-	-	0,8	2,1	-	2,9	-	-	2,9
Totale imprese collegate	-	130,8	1,3	132,1	-	-	-	0,8	2,1	-	2,9	0,5	-	3,4
Autogrill	0,5	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	-	385,0	-	385,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese consociate	0,5	385,0	-	385,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,2
TOTALE	0,5	515,8	1,3	517,6	2,2	-	0,8	0,8	2,1	-	5,9	1,2	-	16,2
31/12/2019														
Atlantia	-	-	-	-	2,3	24,5	0,8	-	-	-	27,6	-	-	5,8
Totale imprese controllanti	-	-	-	-	2,3	24,5	0,8	-	-	-	27,6	-	-	5,8
Pavimental	-	95,3	-	95,3	-	-	-	-	-	-	-	0,8	-	0,8
Pedemontana Veneta (in liquidazione)	-	-	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spesa 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
Totale imprese consociate	0,5	565,1	-	565,6	-	3,4	-	-	-	-	3,4	-	-	9,3
TOTALE	0,5	660,4	1,5	662,4	2,3	27,9	0,8	-	-	-	31,0	0,8	-	15,1

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 2020 il Gruppo registra posizioni di credito e di debito di natura tributaria verso Atlantia rispettivamente per 26,3 milioni di euro e 2,6 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2020 il saldo attivo del Gruppo verso la controllante Sintonia, che nel corso del 2012 ha incorporato Schemaventotto, è pari a 7,1 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 predisponiva 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.

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con altre parti correlate

Nei confronti delle collegate Pavimental e Spea Engineering, si segnalano al 31 dicembre 2020 posizioni di debito di natura commerciale complessive rispettivamente pari a 144,5 milioni di euro e 51,2 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 308,3 milioni di euro e 45,2 milioni di euro, riferibili alle suddette attività espletate.

Nei confronti della consociata Telepass si segnalano al 31 dicembre 2020 posizioni di credito di natura commerciale pari a 21,9 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 2020 sono in essere n. 95 affidamenti di servizi di ristoro e n. 9 affidamenti di servizi oil sulle aree di servizio situate lungo la rete autostradale del Gruppo. Nel corso del 2020 i proventi del Gruppo, a fronte dei rapporti economici con Autogrill, ammontano complessivamente a 34,3 milioni di euro, di cui 26,8 milioni di euro per royalty relative alla gestione delle aree di servizio. A riguardo, come precedentemente indicato, si segnala che, nell'ambito delle iniziative promosse a favore dei subconcessionari in sostegno delle attività economiche Oil e Ristoro durante l'emergenza Covid-19, Autostrade per l'Italia ha applicato ad Autogrill la sospensione delle royalty e degli altri corrispettivi a partire dal mese di marzo fino a maggio. Al 31 dicembre 2020 il saldo delle attività commerciali verso Autogrill ammonta a 14,5 milioni di euro. 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.

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 2020 il saldo attivo di conto corrente infragruppo nei confronti di Pavimental è pari a 130,8 milioni di euro, mentre nei confronti di Telepass è pari a 385 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 2020 non sono intervenute variazioni ai piani di incentivazione già in essere nel Gruppo al 31 dicembre 2019 che interessano i suddetti amministratori e dipendenti della Società e/o delle sue controllate.

Si evidenzia che in data 29 maggio 2020, su proposta del Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 24 aprile 2020, l'Assemblea degli Azionisti di quest'ultima ha approvato un nuovo piano di incentivazione rivolto a tutti i dipendenti assunti con contratto a tempo indeterminato delle società italiane del Gruppo con l'assegnazione gratuita di n. 75 azioni di Atlantia (già in portafoglio di quest'ultima) a ciascun dipendente. Il periodo di adesione è stato inizialmente fissato dal 5 ottobre al 2 novembre 2020, termine poi prorogato al 6 novembre 2020. Il piano non prevede un periodo di maturazione, e pertanto i diritti sono immediatamente maturati ed attribuiti alla data di scadenza del periodo di adesione. E' previsto, per i dipendenti che hanno aderito, un vincolo di indisponibilità di 3 anni a decorrere dalla data di consegna, mediante deposito e custodia delle azioni presso un conto titoli vincolato; durante tale periodo di indisponibilità gli eventuali dividendi distribuiti saranno gestiti e liquidati a favore dei beneficiari ed a questi spetterà il diritto di voto assembleare. Alla scadenza del periodo di adesione n. 6.408 dipendenti di Autostrade per l'Italia e sue controllate hanno aderito al piano, e pertanto sono state attribuite agli stessi complessivamente n. 480.600 azioni. Il fair value unitario alla data di assegnazione è stato identificato, da un esperto indipendente, in Euro 11,74.

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 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 2020. Inoltre, sono indicati in tabella i fair value unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo.

	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 PHANTOM STOCK OPTION 2014									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2020									
- 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	-530.512								
- esercizi	-1.964.959								
- diritti decaduti	-706.305								
Totale	1.293.971								
Variazioni dei diritti nel 2020									
- esercizi	-47.578								
Diritti in essere al 31 dicembre 2020	1.246.393								
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2017									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2020									
- 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%
- 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	-139.812								
- diritti decaduti	-249.737								
Totale	1.787.974								
Variazioni dei diritti nel 2020									
- trasferimenti/distacchi	124.768								
- diritti decaduti	-855.935								
Diritti in essere al 31 dicembre 2020	1.056.807								
PIANO DI PHANTOM STOCK GRANT 2017									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2020									
- 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%
- 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	-14.665								
- diritti decaduti	-19.144								
Totale	176.043								
Variazioni dei diritti nel primo semestre 2018									
- trasferimenti/distacchi	13.215								
- diritti decaduti	-77.135								
Diritti in essere al 31 dicembre 2020	112.123								

(*) 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 2020

Nel periodo sono stati esercitati n. 47.578 diritti. I fair value unitari alla data del 31 dicembre 2020 del secondo e terzo ciclo (entrambi, a tale data, già nel periodo di esercizio) sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 0,06 ed euro 1,14, 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 2020

In data 11 giugno 2020 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha preso atto del mancato raggiungimento dei gate previsti dal regolamento con riferimento al primo ciclo del piano in oggetto; ciò ha comportato la decadenza dei relativi diritti. Complessivamente, nel corso del 2020 risultano decaduti n. 784.599 diritti.

I fair value unitari alla data del 31 dicembre 2020 dei diritti residui del secondo ciclo e del terzo ciclo (entrambi, a tale data, ancora nel periodo di vesting) sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 1,58 ed euro 1,52, 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 2020

In data 11 giugno 2020 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha preso atto del mancato raggiungimento dei gate previsti dal regolamento con riferimento al primo ciclo del piano in oggetto; ciò ha comportato la decadenza dei relativi diritti. Complessivamente, nel corso del 2020 risultano decaduti n. 77.135 diritti.

I fair value unitari alla data del 31 dicembre 2020 relativi ai diritti residui del secondo e del terzo ciclo (entrambi, a tale data, ancora nel periodo di vesting) sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 15,28 ed euro 14,60, 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 2020: euro 14,64;
- b) prezzo al 6 novembre 2020 (data di assegnazione dei nuovi diritti, come illustrato): euro 14,29;
- c) prezzo medio ponderato dell’esercizio 2020: euro 15,02;
- d) prezzo medio ponderato del periodo 7 novembre 2020 – 31 dicembre 2020: euro 15,01.

In accordo con quanto previsto dall’IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nell’esercizio 2020 è stato rilevato un provento per costo del lavoro, pari a 2.879 migliaia di euro, corrispondente al valore maturato nell’esercizio del fair value dei diritti attribuiti e delle relative variazioni intercorse, di cui 5.642 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 2020 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 si è verificato, per cause non ancora accertate alla data di approvazione della presente relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2020, il crollo di una sezione del viadotto Polcevera sulla A10 Genova-Ventimiglia che ha comportato la morte di 43 persone. Nel seguito sono illustrate alcune implicazioni derivanti dall’evento, in ambito legale e concessorio.

Interlocuzioni con il Governo circa il procedimento di contestazione di asserito grave inadempimento

A seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera il Concedente ha avviato nei confronti di Autostrade per l'Italia un procedimento di contestazione di presunto grave inadempimento.

Nel corso di tale procedimento, Autostrade per l'Italia ha presentato le proprie controdeduzioni.

A partire dal mese di luglio 2019 sono state avviate le interlocuzioni con i rappresentanti del Governo finalizzate alla ricerca di una soluzione negoziale. In tale ambito, Autostrade per l'Italia, pur contestando ogni profilo di responsabilità in merito al suddetto crollo, ha presentato proposte via via migliorative per l'interesse pubblico.

Nel corso della corrispondenza intercorsa con il Concedente, Autostrade per l'Italia, pur confidando di pervenire ad una soluzione negoziale del procedimento, ha comunque rappresentato di fare salvi i diritti spettanti ai sensi della Convenzione.

A seguito delle molteplici interlocuzioni e scambio di corrispondenza, per individuare i contenuti per un possibile accordo per la definizione condivisa della procedura di contestazione rispondente all'interesse pubblico, Autostrade per l'Italia, con note dell'11, 13, 14 e 15 luglio 2020 (queste ultime due a firma congiunta con la controllante Atlantia) - pur ribadendo la propria posizione di rigetto degli addebiti mossi in ordine a presunti inadempimenti relativi alla gestione del viadotto Polcevera - ha formulato una nuova articolata proposta. Tale proposta: (i) determina in 3,4 miliardi di euro la misura economica di cui Autostrade per l'Italia si farebbe carico per riduzioni tariffarie, realizzazione di interventi non remunerati sulle infrastrutture e per le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto e oneri connessi; (ii) prevede l'impegno di Autostrade per l'Italia ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nn. 16 e 71 del 2019, con un piano di investimenti di 13,2 miliardi di euro; (iii) prevede una modifica dell'art. 9 della Convenzione, con una tipizzazione delle cause di decadenza, fermo rimanendo che le modifiche al regime indennitario introdotte dall'art. 35 del decreto legge n. 162 del 2019, convertito dalla legge n. 8 del 2020, devono trovare applicazione solo per i casi di gravissima e non rimediabile compromissione della funzionalità e sicurezza di una parte essenziale e qualificante della rete autostradale; (iv) fornisce dettagli in merito all'operazione di apertura al capitale di Autostrade per l'Italia, subordinatamente all'approvazione dei rispettivi Consigli di Amministrazione (Atlantia e Autostrade per l'Italia), con il passaggio del controllo di Autostrade per l'Italia da Atlantia ad un soggetto a partecipazione statale, con una conseguente ridefinizione delle regole di governance, nel rispetto dei diritti degli azionisti di minoranza della concessionaria.

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

Sempre il 15 luglio 2020 il Concedente ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di ripresentare il Piano Economico Finanziario, che la Società aveva trasmesso in data 8 aprile 2020, adeguato alle misure proposte.

Successivamente, all'esito dei successivi molteplici incontri con i rappresentanti del Governo, nel mese di settembre 2020 sono stati trasmessi ad Autostrade per l'Italia i testi dell'Accordo per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell'Atto aggiuntivo e sono state inviate osservazioni in merito alla proposta di Piano Finanziario presentato dalla Società in data 23 luglio 2020 in ottemperanza alle richieste del Concedente.

In particolare, il testo dell'Accordo ricevuto in data 23 settembre 2020 prevede i seguenti impegni da parte di Autostrade per l'Italia:

- assunzione ad integrale proprio carico e senza alcun riconoscimento economico dell'importo pari a 3.400 milioni di euro, da destinare a riduzioni tariffarie a favore dell'utenza (1.500 milioni di euro), a interventi aggiuntivi non remunerati sulle

infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 - 2024 (1.200 milioni di euro), nonché a interventi per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi (700 milioni di euro);

- impegno ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti nn. 16 e 71, con un incremento tariffario annuo pari all’1,75%, a partire dal 1° gennaio 2021. Tale incremento tariffario annuo è stato successivamente rideterminato in misura pari a 1,64% come meglio precisato nel successivo paragrafo;
- impegno a rinunciare ad una serie di contenziosi in essere tra cui quelli relativi alle attività di ricostruzione del viadotto, al sistema tariffario di cui al modello dell’Autorità di regolazione dei Trasporti e alle disposizioni del D.L. c.d. Milleproroghe.
- impegno a rinunciare agli effetti favorevoli derivanti dall’eventuale annullamento giurisdizionale dei provvedimenti attuativi delle predette disposizioni di cui al D.L. Milleproroghe, ovvero delle deliberazioni dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui sopra.

L’Accordo ricevuto prevede inoltre, quale condizione di efficacia dello stesso, il perfezionamento dell’operazione di riassetto societario all’esito positivo dei negoziati tra Atlantia e CDP (art. 10 (ii) dell’Accordo).

Autostrade per l’Italia, con lettera dell’8 ottobre 2020, ha comunicato ai rappresentanti del Governo la propria disponibilità a sottoscrivere il testo dell’Accordo di cui sopra, con la sola eliminazione della condizione di efficacia di cui sopra.

Relativamente allo schema di Atto Aggiuntivo, trasmesso dai rappresentanti del Governo in data 2 settembre 2020, Autostrade per l’Italia, da ultimo in data 21 novembre 2020, ha manifestato agli stessi la propria disponibilità a sottoscrivere sin da subito il testo dell’Atto Aggiuntivo nella versione ricevuta.

In sintesi, lo schema di Atto Aggiuntivo prevede:

- una ricognizione di tutti gli investimenti, con l’inserimento degli interventi c.d. prioritari riportati nell’art. 15 della Convenzione;
- il recepimento della disciplina tariffaria di cui alle citate delibere dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- una riformulazione degli articoli relativi all’inadempimento del Concessionario e della risoluzione della Convenzione nei soli casi di inadempimento che abbia carattere definitivo e tale da comportare una gravissima compromissione della funzionalità o della sicurezza di parte qualificante della rete autostradale, con indennizzo determinato in conformità al citato art. 35 del Decreto legge 162/2019, con i criteri contabili nazionali ITA GAAP, da corrispondersi da parte del nuovo Concessionario all’atto della consegna della infrastruttura;
- l’obbligo di Autostrade per l’Italia di sviluppare studi di fattibilità di nuovi interventi;
- un piano straordinario di manutenzione, con relativo cronoprogramma vincolante.

In data 3 dicembre 2020, Autostrade per l’Italia ha inviato al Concedente l’ultima versione del Piano Economico Finanziario oggetto di condivisione con i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e del Ministero dell’Economia e delle Finanze, insieme agli altri allegati dell’Atto Aggiuntivo, richiedendo al Concedente la trasmissione di quest’ultimo con le modifiche e gli emendamenti preannunciati nel corso di precedenti incontri.

Con nota del 29 dicembre 2020 ASPI ha rinnovato la propria richiesta di ricevere *“con la dovuta urgenza e tenuto conto dei mesi trascorsi e dell’impegno delle Parti, lo schema dell’Atto Aggiuntivo così come emendato, per procedere alla relativa finalizzazione e consentire la sua trasmissione, unitamente ai relativi allegati, al CIPE per la pronuncia di competenza”*, mentre con riferimento all’Accordo ha confermato quanto già espresso con la precedente lettera dell’8 ottobre 2020, dichiarandosi pertanto disponibile a sottoscrivere il testo nella versione inviata in allegato alla

lettera del Governo del 23 settembre 2020 senza alcuna modifica e con la sola eliminazione della condizione di efficacia di cui all'art. 10 (ii).

In data 31 gennaio 2021, fonti della Commissione europea confermano di aver "avviato un dialogo amministrativo" con l'Italia "su alcuni aspetti della nuova disciplina sui contratti di concessione autostradale, introdotta dal decreto legge 162 del 31 dicembre 2019", ossia il Decreto Milleproroghe, sollevando dubbi in merito alla compatibilità con il diritto europeo di alcune delle disposizioni introdotte con il medesimo Decreto che, come noto, ha comportato la modifica unilaterale in pejus della Convenzione Unica di ASPI.

Da ultimo con lettera del 1° marzo 2021, la concessionaria ha nuovamente sollecitato la controparte pubblica alla sottoscrizione di tutti gli atti necessari per procedere alla successiva sottoposizione al CIPE dell'atto aggiuntivo e dei suoi allegati, fermo restando l'eliminazione della condizione di efficacia dell'Accordo già precedentemente commentata.

Verifica straordinaria gallerie – Circolare ministeriale n. 6736/61A1 del 19.7.1967 – Apertura procedimento di contestazione di grave inadempimento ai sensi dell'art. 8 della Convenzione Unica

Con riferimento alla nota del 22 luglio 2020 di avvio del procedimento di contestazione di grave inadempimento ai sensi dell'art. 8 della Convenzione Unica, avente ad oggetto le attività di verifica condotte da Autostrade per l'Italia sulle gallerie ricomprese nella rete dalla stessa gestita, con particolare riferimento a quelle della Regione Liguria, Autostrade per l'Italia in data 21 agosto 2020 ha trasmesso al Concedente le proprie controdeduzioni, chiedendo allo stesso di disporre l'archiviazione della procedura per l'insussistenza del grave inadempimento imputatole, facendo comunque istanza di essere sentita al fine di fornire ulteriori chiarimenti.

Le controdeduzioni trasmesse da Autostrade per l'Italia contengono una articolata e puntuale relazione, nella quale viene ripercorso lo stato delle interlocuzioni e della corrispondenza intercorsa con il Concedente in materia di modalità di ispezione delle gallerie autostradali. Quanto sopra al fine di dimostrare, in modo inequivocabile, da un lato, l'interpretazione uniforme data alla normativa di riferimento da parte dei concessionari e dello stesso Concedente fino a maggio 2020, dall'altro, il continuo mutamento interpretativo da parte del Concedente stesso della normativa anzidetta nel periodo fine maggio – luglio 2020 e, comunque, il tempestivo allineamento da parte di Autostrade per l'Italia alle prescrizioni, peraltro contrastanti tra di loro, fornite dal Concedente in tale ultimo lasso di tempo sulle modalità di ispezione delle gallerie.

In data 23 febbraio 2021, su convocazione del Concedente, si è tenuta l'audizione nel corso della quale Autostrade per l'Italia ha depositato ulteriore documentazione a supporto della propria posizione.

Nell'ambito dell'Accordo per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento di cui al precedente paragrafo, con specifico riferimento alla presente contestazione è precisato che la stessa non comporta possibili conseguenze risolutive e/o revocatorie della Convenzione Unica, ferma l'eventuale applicazione delle penalità previste nella Convenzione Unica come modificata dallo schema di Atto Aggiuntivo allegato all'Accordo stesso.

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

A seguito del crollo avvenuto in data 14 agosto 2018 di una sezione del Viadotto Polcevera sulla A10 Genova–Ventimiglia, è stato incardinato un procedimento penale innanzi al Tribunale di Genova con l'iscrizione nel registro di n. 39, tra, all'epoca dei fatti, dirigenti e funzionari della Direzione Generale di Roma e della Direzione di Tronco competente di Genova, indagati *inter alia*

per i reati di crollo colposo di costruzioni, attentato alla sicurezza dei trasporti aggravato dal disastro e omicidio stradale colposo.

Nello stesso procedimento, risulta, altresì, indagata Autostrade per l'Italia ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 per il reato di 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, che si è concluso con il deposito da parte dei periti della prima relazione in data 31 luglio 2019, cui è seguita l'udienza del 20 settembre 2019 per l'esame della stessa.

Avuto riguardo al secondo incidente probatorio, che ha lo scopo di accertare le cause che hanno provocato il crollo, in data 21 dicembre 2020, i periti del GIP hanno depositato la relazione tecnica rilevante nella quale viene data evidenza:

- di carenze progettuali che non avevano tenuto conto in modo adeguato di particolari costruttivi;
- di difetti costruttivi in fase realizzazione;
- di carenze dei controlli in fase di costruzione da parte della direzione dei lavori e della commissione di collaudo;
- di carenze nei controlli e negli interventi manutentivi che, ad avviso dei periti del GIP, se fossero stati eseguiti correttamente, con elevata probabilità avrebbero impedito il verificarsi dell'evento;
- l'ipotesi che un coil possa essere caduto da un tir mentre quest'ultimo transitava a cavallo del giunto tra la pila 9 e la trave tampone (come sostenuto dai consulenti della difesa) sia da escludere con elevata probabilità.

Le prime tre evidenze, secondo i periti del GIP, hanno determinato il grave stato di corrosione dei trefoli, secondari e primari della Pila 9 lato Genova/mare, fermo restando che, a loro giudizio, «*i sistemi di ispezione e di monitoraggio attuati, non sono risultati adeguati ad individuare le criticità presenti nella parte di viadotto crollata*».

Da ultimo, nel corso delle udienze di inizio febbraio 2021, i periti hanno illustrato il contenuto dei primi sei capitoli della perizia.

Il GIP ha poi sospeso per 15 giorni l'incidente probatorio per consentire ai consulenti tecnici degli indagati di acquisire e analizzare il software utilizzato dai periti per il calcolo della resistenza degli stralli del Ponte "Morandi".

Da ultimo, nel corso delle udienze del 18, 19 e 20 febbraio u.s., i periti hanno completato la ricostruzione della loro Relazione, il PM ha ritenuto di non rivolgere domande ed i legali di ASPI e degli indagati hanno effettuato il controesame dei periti nominati dal GIP.

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, che trae origine da due incidenti avvenuti in data 6 novembre 2016 e 17 gennaio 2017 per il cedimento delle predette barriere posizionate rispettivamente sui viadotti Rio Rezza e Rio Castagna in A12, vede coinvolti in qualità di indagati ex manager e

manager/dipendenti con competenze tecniche in servizio di Autostrade per l'Italia S.p.A., per i reati di frode nelle pubbliche forniture e attentato alla sicurezza dei trasporti.

Da ultimo, dagli atti del riesame avverso le misure cautelari, più avanti meglio specificate, i PP.MM. hanno contestato, per quanto concerne la posizione di 5 indagati, anche il reato di tentata truffa ai danni dello Stato.

In data 11 novembre 2020 è stata emessa dal GIP di Genova un'ordinanza applicativa di misure cautelari personali a carico di 4 ex manager e 2 dipendenti con competenze tecniche in servizio di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Per quanto concerne la posizione dei due dipendenti in servizio, la Società ha provveduto a sospenderli, riservandosi ogni ulteriore provvedimento all'esito di più approfondite verifiche.

Sul punto in questione, si segnala che, completati gli ulteriori approfondimenti e i rispettivi procedimenti disciplinari, la Società ha disposto per uno il licenziamento, mentre per l'altro è in fase di emissione un ulteriore provvedimento di sospensione.

Da una prima analisi della predetta ordinanza, che richiama ampi stralci di intercettazioni telefoniche e ambientali, una relazione predisposta dal consulente tecnico nominato dalla Procura, nonché le sommarie informazioni rilasciate da persone informate sui fatti, è emerso quanto segue:

- le barriere «integautos», a causa di difetti progettuali, della sottostima dell'azione del vento e dell'impiego di materiali per l'ancoraggio a terra non conformi alle certificazioni europee, sarebbero pericolose perché a rischio ribaltamento;
- viene altresì paventata una frode nell'ambito del rapporto contrattuale con il Concedente per aver omesso di comunicare a quest'ultimo l'insorgenza delle problematiche riscontrate sulla rete e le conseguenti azioni provvisorie di ripristino (i.e., abbattimento delle ribaltine).

Considerata la gravità dei fatti oggetto dell'ordinanza, la Società, anche all'esito di una più esaustiva ricostruzione della vicenda in questione, si è riservata ogni ulteriore valutazione per tutelare la propria reputazione presso le sedi ritenute più opportune.

Da ultimo, i legali di tutti gli indagati attinti dalle predette misure cautelari hanno presentato istanza di riesame o appello avverso l'ordinanza. Tali istanze sono state in parte accolte.

Indagine della Procura di Genova per reati di falso contestati su alcuni viadotti della rete

In questo filone di indagine, risultano indagati per i reati di falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici quattro dirigenti e un dipendente di Autostrade per l'Italia all'epoca dei fatti. Secondo l'accusa, alcuni report predisposti dai tecnici responsabili dei collaudi, dei controlli e delle progettazioni sarebbero stati adulcorati al fine di far apparire le condizioni manutentive dei viadotti migliori di quelle reali. 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 divenuta esecutiva a seguito del successivo rigetto del ricorso per Cassazione. 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. Le indagini sono ancora in pieno corso.

Aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia

A seguito della nuova disciplina tariffaria introdotta dalle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, Autostrade per l'Italia, in data 8 aprile 2020 ha trasmesso il Piano Economico Finanziario al Concedente, in anticipo rispetto al termine prorogato dallo stesso ai sensi dell'art. 103 del decreto legge 17 marzo 2020, pur mantenendo ferme tutte le contestazioni e riserve già sollevate in merito.

Successivamente, con lettera del 15 luglio 2020, all'esito dell'individuazione concordata delle misure ritenute idonee a soddisfare l'interesse pubblico, ai fini della definizione del procedimento di presunto grave inadempimento avviato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, lo stesso ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare entro il 23 luglio 2020 il Piano Economico Finanziario adeguato. Autostrade per l'Italia, come richiesto, in data 23 luglio ha inviato il suddetto Piano Economico Finanziario.

Con nota del 3 agosto 2020 il Ministero ha indicato le risultanze delle valutazioni istruttorie effettuate, unitamente alle azioni correttive da apportare. Autostrade per l'Italia, con successive missive, prima del 1° settembre 2020 e poi del 14 settembre 2020 ha trasmesso al Governo ed al Concedente ulteriori elaborazioni del medesimo Piano Finanziario, che tengono conto delle osservazioni formulate dal Concedente e delle successive interlocuzioni con gli esponenti incaricati del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

In data 14 ottobre 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha pubblicato sul proprio sito istituzionale il parere reso al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ai sensi dell'art. 43 del D.L. n. 201 del 2011 avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia, nel quale la stessa Autorità esprime delle osservazioni critiche rispetto al Piano elaborato dalla società, il quale, seppur orientato a recepire il Sistema Tariffario elaborato dall'Autorità, presenterebbe alcune asserite difformità applicative rispetto allo stesso, potenzialmente idonee a riflettersi anche sui livelli tariffari applicabili all'utenza.

Con lettera del 22 ottobre 2020 il Concedente - nel far riferimento alla proposta di Piano Economico Finanziario presentato da ASPI il 14 settembre 2020 ed al parere reso dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti - ha chiesto alla società di integrare e aggiornare la proposta di piano e di fornire chiarimenti, precisazioni e documentazione in ordine ad alcuni aspetti sollevati dall'Autorità.

Con successiva nota del 19 novembre 2020 ASPI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Ministero dell'Economia e delle Finanze e Presidenza del Consiglio dei Ministri, una nuova versione del Piano Economico Finanziario che ha recepito le indicazioni riportate nella richiamata lettera del Concedente del 22 ottobre. In particolare, è stato riportato l'importo di 3,4 miliardi di euro oggetto dell'Accordo intercorso con i rappresentanti del Governo, delineando i diversi capitoli di spesa e il relativo sviluppo temporale ed è stata accolta la richiesta formulata dalle Amministrazioni di includere il recupero delle perdite nette conseguite nei mesi da marzo a giugno 2020 per effetto del Covid-19 nell'ambito dell'incremento medio annuo, portando pertanto la variazione tariffaria media all'1,64% e ritenendola comprensiva del recupero delle perdite stesse; relativamente alle perdite per effetto del Covid-19 del periodo successivo, sono in fase di definizione le misure di recupero per l'intero comparto autostradale.

Infine, a seguito di successive interlocuzioni, come accennato nel precedente paragrafo, in data 3 dicembre 2020 Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente l'ultima versione del Piano Economico Finanziario oggetto di condivisione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, insieme allo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione e gli altri allegati dello stesso.

Contenzioso relativo al mancato accoglimento dell'aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario

Con provvedimento n. 50/2020 del 3 gennaio 2020, il Concedente, in adempimento di quanto prescritto dal TAR Lazio con la sentenza n. 13789 del 2 dicembre 2019, ha comunicato la non accoglibilità della proposta di aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario presentata da ASPI in data 15 giugno 2018. In relazione a tale provvedimento Autostrade per l'Italia il 3 marzo 2020 ha presentato ricorso al TAR del Lazio, contestando, sotto molteplici motivi, la legittimità del provvedimento assunto dal Concedente, tra cui l'illegittimità del suo presupposto e cioè l'art. 13 del Decreto Legge 162/2019, 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. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione del ricorso.

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

A seguito della legge di conversione del Decreto-legge 162 del 2019, Autostrade per l'Italia il 4 marzo 2020 ha presentato ricorso avanti il TAR Lazio per l'accertamento - previa disapplicazione dell'art. 35 del citato Decreto-legge 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 9-bis della Convenzione Unica regolatrice della concessione di Autostrade per l'Italia.

Il 3 aprile 2020 Autostrade per l'Italia ha depositato istanza di prelievo per la sollecita fissazione dell'udienza che però ad oggi ancora non risulta stabilita.

Contenzioso attivato da Autostrade per l'Italia avverso i provvedimenti adottati dal Commissario Straordinario ai sensi del decreto-legge 109/2018

Con riferimento ai contenziosi promossi da Autostrade per l'Italia davanti al Tar Liguria avverso i provvedimenti del Commissario Straordinario, a seguito delle ordinanze del 6 dicembre 2019, - con cui il TAR Liguria ha rinviato alla Corte Costituzionale le questioni di legittimità costituzionale poste da Autostrade per l'Italia - la Corte con sentenza depositata il 27 luglio 2020 ha ritenuto tali questioni in parte non fondate ed in parte inammissibili.

A fronte della citata sentenza, sono state depositate il 9 ottobre 2020 davanti al TAR Liguria le relative istanze di fissazione di udienza per consentire la prosecuzione dei relativi giudizi.

L'udienza per la discussione di tutti i ricorsi, originariamente prevista per il 10 febbraio 2021, a seguito di istanza dell'Avvocatura dello Stato, è stata fissata per il 15 dicembre 2021.

Con riferimento ai ricorsi promossi in data 5 gennaio 2020, dinanzi al Consiglio di Stato dalle Amministrazioni resistenti (Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e Commissario Straordinario), avverso le ordinanze con cui il TAR ha rigettato le questioni pregiudiziali sollevate dalle Amministrazioni nell'ambito dei relativi giudizi di primo grado, Autostrade per l'Italia il 30 settembre 2020, con l'adesione dell'Avvocatura Generale dello Stato e degli appellanti incidentali, ha depositato istanza di rinvio dell'udienza stessa. Tale istanza è motivata dal fatto che è in corso di definizione una soluzione concordata della procedura di contestazione avviata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili il 16 agosto 2018 che qualora si perfezionasse comporterebbe la carenza di interesse e quindi la rinuncia ai contenziosi attivati. Il Consiglio di Stato ha pertanto rinviato l'udienza a data da destinarsi.

Contenzioso contro il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili relativo all'entità dei canoni di subconcessione

Con riferimento al contenzioso attivato da Autostrade per l'Italia per l'accertamento dei diritti di cui agli artt. 3 e 17 della Convenzione Unica, in relazione al canone di subconcessione da corrispondere al Concedente per le attività collaterali connesse all'utilizzo delle aree pertinenti, in data 22 ottobre 2020 il Tribunale di Roma ha pubblicato la sentenza di accoglimento della domanda di Autostrade per l'Italia. Con tale sentenza viene riconosciuto che la percentuale del canone che Autostrade per l'Italia è tenuta a riconoscere al Concedente per le subconcessioni è fissata nella misura stabilita nella richiamata Convenzione Unica (ovvero dal 5% al 20%, a seconda che si tratti di servizi già assentiti alla data di stipula della stessa Convenzione o di servizi assentiti successivamente). Tale percentuale è da applicarsi sui ricavi effettivamente percepiti dalle subconcessioni nelle Aree di Servizio – per effetto della riduzione dei corrispettivi disposta da Autostrade per l'Italia, a partire dall'anno 2012, per venire incontro agli affidatari dei servizi a seguito della crisi economica degli anni precedenti - e non sugli importi originariamente contrattualizzati nelle subconcessioni, come invece sosteneva il Concedente.

Incrementi tariffari ASPI 2019

Con riferimento all'incremento tariffario del 2019, autorizzato con provvedimento congiunto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e del Ministero Economia e Finanze nella misura dello 0,81% e volontariamente sospeso dalla Società per tutto il 2019, Autostrade per l'Italia ha sempre, in via volontaria, deciso di prorogare ulteriormente la sospensione dell'incremento di cui sopra da ultimo fino al 31 maggio 2021.

Adeguamenti tariffari 2020

In data 15 ottobre 2019 Autostrade per l'Italia ha formulato richiesta di incremento tariffario pari a 1,21% calcolato in base alla Convenzione Unica vigente. L'istruttoria svolta dal Concedente ha riconosciuto un incremento tariffario pari a 1,19%, con una decurtazione quindi dello 0,02% relativa alla componente «X investimenti», come risulta dal verbale del 18 dicembre 2019. Successivamente, il Decreto Legge n° 162 del 30 dicembre 2019 (Milleproroghe) all'articolo 13, comma 3 ha disposto, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF predisposti in conformità alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 31 dicembre 2019 il Concedente ha quindi notificato l'esito dell'istruttoria, confermando il differimento del termine per l'adeguamento tariffario presentato e riconoscendo pertanto un aumento tariffario pari allo 0,00%. Tale provvedimento è stato impugnato da Autostrade per l'Italia e il contenzioso è attualmente pendente. Il 21 aprile 2020 Autostrade per l'Italia ha presentato istanza per la fissazione dell'udienza che ad oggi non è ancora stata stabilita.

Con provvedimenti del 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 31.12.2019, "*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 di quanto richiesto e di quanto riconosciuto dal Concedente per gli anni 2014-2019. Tutte e tre le società hanno presentato ricorso per l'annullamento dei relativi provvedimenti del Concedente sul cui aggiornamento si darà conto nei paragrafi successivi.

Per la società Autostrade Meridionali, che aveva presentato una proposta di incremento del 2,41%, il Concedente, con nota del 31 dicembre 2019, ha trasmesso il decreto assunto in pari data dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Ministro dell'Economia e delle finanze con il

quale è stato disposto un incremento 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.

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% (pari 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.

Adeguamenti tariffari 2021

Con riferimento all'incremento tariffario 2021, Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente il 15 ottobre 2020, una lettera nella quale vengono formulate due richieste tariffarie alternative e precisamente: (i) una, relativa alla *"denegata ipotesi che entro il 31 dicembre non sia divenuto efficace, nell'ambito della complessiva definizione concordata della procedura di contestazione lo stipulando atto aggiuntivo con allegato PEF aggiornato"*, determinata sulla base formula di adeguamento tariffario prevista in Convenzione e pari a + 0,47%; (ii) l'altra, basata sul nuovo modello tariffario (in coerenza con quanto stabilito nel Piano Economico Finanziario aggiornato alla data di presentazione della richiesta), pari a 1,75%, che potrà essere esaminata e istruita dal Concedente qualora nel frattempo intervenisse l'approvazione del PEF.

L'art. 13 del D.L. n. 183 del 31 dicembre 2020, c.d. decreto Milleproroghe» ha disposto, per i concessionari autostradali con Piano Economico Finanziario scaduto:

- il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021 fino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economico finanziari, predisposti in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- la proroga al 31 luglio 2021 – in luogo del precedente termine del 31 luglio 2020 stabilito dal decreto Milleproroghe del dicembre 2019 - del termine per il perfezionamento dei piani economici finanziari come sopra elaborati.

In esecuzione di tale disposizione normativa, il Concedente, con lettera in pari data (31 dicembre 2020), ha comunicato ad Autostrade per l'Italia che l'incremento tariffario con decorrenza 1° gennaio 2021 è pari a zero.

Autostrade per l'Italia - come fatto lo scorso anno avverso il diniego all'incremento tariffario relativo al 2020 - il 1 marzo 2021 ha notificato ricorso al TAR avverso il provvedimento del Concedente di cui sopra.

Con provvedimenti del 31 dicembre 2020, il Concedente ha inviato alle Società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e Autostrada Tirrenica lettere del medesimo contenuto di quella trasmessa ad ASPI, riconoscendo pertanto alle stesse un adeguamento tariffario per l'anno 2021 pari allo 0%, a fronte delle proposte presentate dalle società di incrementi pari, rispettivamente per Raccordo Autostradale Valle d'Aosta al 12,30%- tenuto anche conto del differenziale tra quanto spettante alla società e quanto riconosciuto dal Concedente per l'anno 2020- e per Società Autostrada Tirrenica al 41,47% - tenuto anche conto del differenziale tra quanto spettante alla società e quanto riconosciuto dal Concedente per gli anni 2014-2020.

La società Tangenziale di Napoli, al pari di Autostrade per l'Italia, ha inviato al Concedente il 15 ottobre 2020 una lettera nella quale vengono formulate due richieste tariffarie alternative: una prima richiesta, determinata sulla base della formula di adeguamento tariffario prevista nella vigente Convenzione e nell'Atto Aggiuntivo del 2018, pari all'1,60%, una seconda richiesta, pari allo 0,72%, calcolata secondo quanto stabilito nella nuova proposta di PEF 2020, basato sul modello tariffario elaborato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Anche per quest'ultima

Società il Concedente, con nota del 31 dicembre 2020 ha riconosciuto un incremento tariffario per l'anno 2021 pari allo 0,00%.

Tutte e tre le Società, così come Autostrade per l'Italia, hanno presentato ricorso avverso i citati provvedimenti del Concedente

Relativamente alla società Autostrade Meridionali, il Concedente ha trasmesso il decreto MIMS/MEF del 31 dicembre 2020, con il quale ha stabilito che l'aggiornamento applicabile dal 1° gennaio 2021 è pari a zero, a fronte della proposta della Società di un incremento pari al 2,52%.

Tale diniego è motivato dalla mancata presentazione da parte della Società del PEF transitorio - ossia PEF riferito al periodo ricompreso tra la scadenza della concessione e la data di effettivo trasferimento dell'autostrada al nuovo concessionario – elaborato sulla base della Delibera CIPE 38/2019 che ha dettato i criteri per la elaborazione dei PEF relativi alle concessioni scadute come meglio specificato nel successivo paragrafo.

Per la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (SITMB) che ha un diverso regime convenzionale basato su un accordo bilaterale Italia-Francia, è stato applicato l'incremento pari allo 0,63%, ovvero alla somma tra il -0,32%, corrispondente alla inflazione media registrata in Italia e in Francia nel periodo 1 settembre 2019 agosto – 31 agosto 2020 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 al TMB, per il quale dovrà essere definita la destinazione dei maggiori introiti.

Procedimento avviato dall'AGCM

In data 16 giugno 2020 funzionari dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, coadiuvati dalla Guardia di Finanza, hanno effettuato un accertamento ispettivo presso la Direzione Generale di Roma e la Direzione di Tronco 6 di Cassino notificando in tale sede la comunicazione dell'avvio del procedimento ai sensi dell'art.27, comma 3, del Codice del Consumo, che mira a verificare se Autostrade per l'Italia abbia posto in essere una pratica commerciale scorretta con le azioni adottate in merito ai restringimenti di carreggiata e rallentamenti su tratte dell'autostrada A/16 e A/14, con particolare riferimento alle informazioni fornite all'utenza in relazione ai provvedimenti di riduzione e sospensione dei pedaggi finalizzati a compensare i disagi subiti.

Pur ritenendo che non siano attribuibili le violazioni del Codice del Consumo ipotizzate dall'AGCM, in data 31 luglio, ASPI ha presentato il formulario di impegni previsto dal Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di tutela del consumatore ai sensi dell'art. 27, comma 7 del D.lgs. n. 206 del 2005, finalizzati al miglioramento della gestione e della comunicazione delle informazioni all'utenza relative alle condizioni di viabilità e alle modalità di rimborso, nella prospettiva di addivenire ad una rapida e positiva definizione del Procedimento

Gli impegni proposti sono stati tuttavia rigettati dall'Autorità con il provvedimento del 24 settembre 2020 con cui ha altresì ampliato l'oggetto del procedimento, estendendo le contestazioni già contenute nell'avvio anche con riguardo ad ulteriori tratte autostradali gestite da ASPI (A/14 Bologna/Taranto, A/26 Genova Voltri Gravellona -Toce nonché, per le parti competenza, le autostrade A/7 Milano-Serravalle-Genova, A/10 Genova-Savona-Ventimiglia e A/12 Genova-Rosignano). Secondo l'Autorità, il peggioramento del servizio fornito da ASPI in tali tratte autostradali determinerebbe la violazione dell'art. 20 del Codice del Consumo, perché all'aumento dei tempi di percorrenza dovuto ai disagi alla circolazione, non corrisponderebbe un'adeguata riduzione dei pedaggi. Viene contestata anche la violazione degli artt. 24 e 25 del citato Codice perché l'utente sarebbe condizionato ad accedere alla rete autostradale e poi costretto a corrispondere l'intero ammontare del pedaggio nonostante i disagi riscontrati.

In data 23 dicembre 2020 l'AGCM ha formulato le risultanze istruttorie confermando e precisando gli addebiti già contestati nei confronti di ASPI. L'Autorità, nel ribadire il rigetto della proposta di

impegni formulata nel corso del procedimento illustra i profili pregiudizievoli della condotta assunta da ASPI, ritendendo di aver dimostrato che i disagi causati all'utenza in termini di circolazione non siano stati adeguatamente compensati da misure di eliminazione/sospensione/riduzione del pedaggio. L'AGCM ritiene che le condotte di ASPI abbiano determinato un significativo peggioramento della qualità del servizio offerto e come tali integrino una pratica commerciale scorretta ed aggressiva.

Il termine di conclusione del procedimento è stato differito al 17 marzo 2021.

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

Nell'ambito del giudizio promosso da Autostrade Meridionali davanti al TAR Campania, per l'annullamento, previa sospensione, del provvedimento di aggiudicazione in favore del Consorzio SIS della procedura di gara per la nuova concessione della A3 Napoli - Pompei - Salerno, in data 21 ottobre 2020 è stata pubblicata la sentenza con cui il TAR Campania ha rigettato il ricorso presentato da Autostrade Meridionali e, per l'effetto dichiarato improcedibile il ricorso presentato da SIS. Società Autostrade Meridionali ha impugnato la citata sentenza del TAR Campania, con ricorso al Consiglio di Stato del 9 novembre 2020. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione del ricorso.

Autostrade Meridionali – istanza di adozione del Piano Economico Finanziario

A valle della sentenza con cui il TAR Campania ha dichiarato la propria incompetenza territoriale a conoscere del contenzioso promosso da Autostrade Meridionali per l'accertamento dell'illegittimità del silenzio serbato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili sull'istanza formulata dalla società di adozione di un Piano Economico Finanziario per il periodo 2013-2022, in data 12 febbraio 2020 la società ha riassunto il giudizio innanzi al TAR Lazio, chiedendo al Tribunale di accertare l'illegittimità del perdurante silenzio del Ministero Concedente sulle istanze di adozione di un Piano Economico Finanziario e sulla proposta di PEF presentata dalla società con nota del 24 maggio 2019, e per l'effetto di condannare il concedente a provvedere nel merito. Successivamente, a seguito della citata Delibera 38/2019, il Concedente ha chiesto alla società di recepire nel PEF il tasso di remunerazione stabilito nella Delibera stessa. La Società ha proposto ricorso per motivi aggiunti, avverso la citata delibera n. 38/2019 e per l'illegittimità della richiesta del Concedente.

Il 2 febbraio 2021 il TAR Lazio ha pubblicato sentenza di accoglimento della domanda di Autostrade Meridionali, disponendo: (i) l'annullamento del provvedimento del Concedente in quanto la delibera 38/2019 non trova applicazione nei casi in cui sia fissato in Convenzione, come per la società stessa, il tasso di remunerazione; (ii) illegittimità del silenzio serbato sull'istanza di Autostrade Meridionali, con ordine al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di adottare la determinazione conclusiva del procedimento entro trenta giorni dalla notificazione della sentenza avvenuta in data 2 febbraio 2021.

Adeguamento tariffario RAV 2020

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta in data 2 marzo 2020 ha promosso avanti il TAR Valle d'Aosta ricorso avverso il provvedimento del 31 dicembre 2019 con cui il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha riconosciuto un incremento tariffario per l'anno 2020 pari allo 0%, ed ha posto l'obbligo a carico della stessa, come delle altre concessionarie interessate dalla modifica normativa di cui all'art. 13 del D.L. Milleproroghe, di presentare entro il 30 marzo 2020 l'aggiornamento del PEF in conformità al nuovo sistema tariffario di cui alle delibere Autorità di Regolazione dei Trasporti, il cui iter deve perfezionarsi entro il 31 luglio 2020 (termine successivamente prorogato al 31 luglio 2021 dal decreto legge 183 del 31 dicembre 2020 – c.d. Decreto Milleproroghe 2020).

Il suddetto Tribunale in data 29 giugno 2020 ha pronunciato sentenza di rigetto del ricorso, ritenendo legittimi i provvedimenti impugnati posto che gli stessi non avrebbero negato l'aggiornamento tariffario 2020, ma ne avrebbero rinviato la determinazione e l'applicazione ad un momento successivo all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario secondo le delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, come previsto dall'art. 13 del DL Milleproroghe 2019.

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

Il 29 gennaio 2021 la società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta ha proposto ricorso al Consiglio di Stato avverso la suddetta sentenza del TAR Valle d'Aosta.

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

A seguito della conversione in legge del Decreto Milleproroghe, in data 14 maggio 2020 la Società Autostrade Tirrenica ha presentato ricorso al TAR Lazio per l'accertamento, previa disapplicazione dell'art. 35, commi 1 e 1ter del Decreto Legge 30 dicembre 2019 n. 162 convertito con modificazioni dalla Legge 28 febbraio 2020 n. 8 o previa rimessione delle questioni interpretative del diritto europeo e delle questioni incidentali di legittimità costituzionale illustrate nel ricorso stesso, della validità e vigenza delle clausole della Convenzione Unica regolatrice della concessione di società Autostrada Tirrenica.

In particolare, la società nel ricorso richiede, in via principale, di accertare la validità e vigenza delle clausole convenzionali, previa disapplicazione dell'art. 35 c. 1 e c. 1ter del decreto Milleproroghe per contrasto con numerose norme costituzionali, nonché con le norme fondamentali del diritto comunitario ed, in particolare con i principi della certezza del diritto e del legittimo affidamento posti come base delle libertà fondamentali consacrate negli artt. 49 e ss e 63 e ss del TFUE.

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

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

Con riferimento ai mancati/parziali incrementi tariffari relativi agli anni 2014, 2016, 2017 e 2018, a seguito di richiesta di Società Autostrada Tirrenica, vista l'inottemperanza delle Amministrazioni a procedere, con Ordinanze del TAR Lazio, pubblicate il 30 giugno 2020, è stato nominato il Commissario ad acta.

A seguito del decreto del Commissario ad acta relativo al giudizio con il quale è stato riconosciuto l'incremento tariffario spettante alla Società relativo all'anno 2014, la stessa ha applicato, con decorrenza 9 novembre 2020, l'incremento pari a 2,54%.

A fronte dei successivi decreti del Commissario ad acta relativi ai giudizi relativi agli incrementi tariffari per gli anni 2016, 2017 e 2018 Società Autostrada Tirrenica ha applicato dal 28 dicembre 2020 un incremento complessivo pari all'11,30%.

Fermo quanto sopra, non avendo i predetti decreti relativi a questi ultimi giudizi (incrementi 2016, 2017 e 2018) riconosciuto interamente gli incrementi tariffari richiesti dalla società, Società Autostrada Tirrenica ha presentato ricorsi avverso gli stessi per l'ottenimento della quota non riconosciuta.

Con riferimento invece agli anni 2019 e 2020, Società Autostrada Tirrenica, vedendosi riconosciuto un incremento tariffario pari allo 0,00%, a fronte delle richieste avanzate, pari all'1,59% per l'anno 2019 e pari al 3,39% per il 2020, ha incardinato due contenziosi avanti al TAR

Lazio, con ricorsi depositati in data 1° marzo 2019 per l'anno 2019 e in data 2 marzo 2020 per l'anno 2020.

Contenzioso relativo alla procedura competitiva servizio oil presso l'area di servizio Novate Nord

Con riferimento al giudizio di appello pendente dinanzi al Consiglio di Stato promosso da EG Italia S.p.A. avverso la decisione del TAR Lombardia – che ha annullato il provvedimento di assegnazione in favore dell'appellante del servizio *oil* presso l'area di servizio Novate Nord (a seguito del ricorso di Tamoil Italia S.p.A., risultata seconda in graduatoria) – a seguito dell'udienza di discussione del 25 giugno 2020, il Collegio ha trattenuto la causa in decisione.

La sentenza, intervenuta il 26 gennaio 2021, ha accolto l'appello avverso la pronuncia di primo grado, e, per l'effetto, ha annullato la sentenza del Tar Lombardia, confermando la piena legittimità dell'operato della commissione di gara.

Sinistro del 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga dell'autostrada A16 Napoli-Canosa

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 S.p.A. 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 la carica 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 ASPI 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. Le prime udienze del 7 gennaio 2021 e del 28 gennaio 2021 sono state dedicate alla lettura della relazione da parte del Giudice relatore e degli atti di appello depositati dagli imputati e dal responsabile civile di ASPI. È stata quindi calendarizzata l'udienza del 25 febbraio 2021 per la formulazione delle richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale.

All'udienza del 25 febbraio 2021, il Procuratore Generale ha chiesto la rinnovazione dell'escussione dibattimentale di n. 9 testi già sentiti nel dibattimento di primo grado, oltre all'acquisizione di alcuni documenti provenienti da altri procedimenti. Il difensore di ASPI, citata in giudizio quale Responsabile civile, ha chiesto di procedere ad una nuova perizia collegiale, ad un nuovo esame dei Consulenti Tecnici ed all'acquisizione di una nuova relazione tecnica che confuta alcuni aspetti tecnici contenuti nella perizia disposta nel giudizio di primo grado. Le difese degli imputati della Direzione di Tronco hanno avanzato analoghe richieste di rinnovazione nonché di acquisire il carteggio intercorso tra ASPI e il MIT in ordine alla sostituzione dei tirafondi Liebig con barre filettate. Tutte le difese si sono, infine, opposte alle richieste di rinnovazione avanzate dal Procuratore Generale, chiedendo anche un termine a difesa per interloquire sulla documentazione di cui è stata chiesta l'acquisizione, depositata solo nel corso dell'udienza stessa. La Corte d'Appello ha accolto la richiesta del termine ed ha rinviato all'udienza del 25 marzo 2021.

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.

In occasione dell'udienza del 1° dicembre 2020, le due cause di appello proposte da ASPI e dal sig. Lametta sono state riunite e la Corte, non ritenendo necessaria la notifica dell'atto di appello di ASPI anche nei confronti di alcune delle parti rimaste contumaci nel giudizio di primo grado, ha fissato l'udienza di precisazione delle conclusioni per il 17 maggio 2022.

Indagine della Procura di Avellino sugli ancoranti delle barriere New Jersey installate su viadotti dell'A16, A14 e A1

In data 2 maggio 2019, è stato notificato un avviso di garanzia a carico di 3 dirigenti di Autostrade per l'Italia, i due Direttori del VI Tronco di Cassino succedutisi nel tempo e il Responsabile della Struttura "Pavimentazioni e Barriere di Sicurezza", per il reato di 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 capacità di contenimento complessiva dei dispositivi di ritenuta.

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, nel periodo intercorrente tra settembre e novembre 2019, il GIP di Avellino ha disposto ulteriori sequestri preventivi delle barriere NJ 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 NJ bordo ponte dell'intera rete a quei dispositivi dell'A14, A16 e A1 in sequestro, sottoponendo all'esame del competente Ufficio Ispettivo del MIMS 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 MIMS.

In data 17 luglio 2020 la Procura, sempre in accoglimento di una specifica istanza presentata dal legale della società, ha autorizzato una diversa configurazione della cantierizzazione in corrispondenza dei viadotti dell'A14 e dell'A16 mediante l'allestimento di due corsie di marcia per ciascuna carreggiata, al fine di ovviare ai gravi disagi e alle code registratesi lungo le tratte in questione, che si sarebbero prevedibilmente acuiti in concomitanza con le imminenti vacanze estive e con l'altrettanto prevedibile rilevante incremento del traffico. La predetta configurazione è stata successivamente prorogata sino all'inizio dei lavori di sostituzione delle barriere bordo ponte installate sulle opere d'arte in questione.

Da ultimo, nei mesi di ottobre, novembre e dicembre 2020, la Procura, previo completamento dell'iter approvativo da parte del Concedente sui primi progetti esecutivi delle barriere bordo ponte installate su n. 6 opere d'arte distribuite tra A14, A16 e A1, ha autorizzato, in accoglimento di analoga istanza presentata dal legale della società, il dissequestro delle aree per l'effettuazione dei lavori di sostituzione dei dispositivi di ritenuta.

Le indagini sono ancora in corso.

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

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

In data 26 giugno 2020, il PM precedente presso il Tribunale di Vasto ha trasmesso al GIP la richiesta di proroga delle indagini preliminari sino al 3 febbraio 2021 per il procedimento in epigrafe, instaurato nei confronti dell'allora Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio, dell'ex Direttore VIII Tronco e dell'allora RUP di Autostrade per l'Italia, per il reato di falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici.

Procedimento penale incardinato a seguito dell'incidente occorso il 30 dicembre 2019 nella galleria Bertè in A26

La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova ha aperto un fascicolo di indagine ed ha acquisito presso gli uffici sia della DG di Roma di ASPI sia della Direzione I Tronco competente, tramite delega alla Guardia di Finanza, documentazione relativa ai ruoli e alle responsabilità delle funzioni aziendali di ASPI in materia di manutenzione delle gallerie e all'interlocuzione tra la Società ed il MIMS sul tema qui di interesse.

In un primo momento, è stato notificato un avviso di garanzia a carico esclusivamente del Direttore del I Tronco di Genova per il reato di omissione di atti d'ufficio.

Da ultimo, il GIP di Genova ha emesso un provvedimento di proroga delle indagini preliminari sino al 22 luglio 2021, dal quale si evince che, oltre al Direttore di Tronco competente, il cui capo di incolpazione è stato integrato con i reati di inadempimento di contratti di pubbliche forniture, di attentato alla sicurezza dei trasporti e di rimozione od omissione dolosa di cautele contro infortuni sul lavoro, sono stati indagati anche 5 ex manager e altri 3 dipendenti con funzioni tecniche di ASPI esclusivamente per il già richiamato reato di inadempimento di contratti di pubbliche forniture.

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 e abuso d'ufficio, 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.

Nel corso dell'udienza del 9 ottobre 2020 il Giudice ha rigettato tutte le eccezioni e si è invece riservato sulla richiesta di citazione di ASPI quale responsabile civile (in qualità di datore di lavoro degli imputati), rinviando la relativa decisione all'udienza del 25 gennaio 2021, rinviata poi al 12 aprile 2021 per la mancata prova dell'avvenuta citazione di due responsabili civili.

Si segnala, da ultimo, che i termini prescrizionali per tutte le ipotesi di reato sono ormai prossimi alla maturazione.

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.

L'udienza calendarizzata il 9 giugno 2020 è stata rinviata al 19 gennaio 2021.

All'esito della predetta udienza, la Corte di Cassazione, accogliendo il ricorso “*per saltum*”, ha annullato la sentenza di assoluzione con rinvio alla Corte di Appello di Firenze per un nuovo giudizio.

Si è in attesa del deposito delle motivazioni della predetta sentenza.

Indagine della Procura di Prato sull'infornuto mortale di un operaio di Pavimental

A seguito dell'infornuto 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.

Il procedimento è in piena fase dibattimentale: l'udienza fissata inizialmente per il 5 maggio 2020 è stata prima rinviata al successivo 26 maggio e poi nuovamente rinviata a quelle dell'8 e 29 aprile 2021 per concludere l'escussione dei testi del PM ed iniziare l'esame dei testi citati dall'imputato.

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 a carico di dipendenti ed ex dipendenti della Società per i reati di cooperazione in crollo colposo, cooperazione in omicidio colposo plurimo, e cooperazione in omicidio stradale. Inoltre, ASPI risulta indagata ai sensi all'art. 25-septies del D. Lgs. n. 231/2001 per il reato di 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 procedimento penale in esame è quindi proseguito a carico esclusivamente di tre dipendenti di ASPI e della stessa Società ai sensi del D.lgs. n. 231/2001.

All'udienza preliminare del 15 ottobre 2020 il GUP, accogliendo la richiesta del PM, ha rinviato a giudizio tutti gli imputati, sia persone fisiche che giuridiche.

L'udienza dibattimentale è stata calendarizzata il 21 settembre 2021.

Procedimenti Gruppo Autostrade per l'Italia contro Craft e Alessandro Patané

Chiamata in causa da parte di ANAS S.p.A. nel giudizio avverso Alessandro Patané

Con atto di citazione del 13 ottobre 2020 ANAS S.p.A. ha chiamato in causa sia ASPI che Autostrade Tech nel giudizio intentato nei confronti della stessa e del Ministero dell'Interno, da Alessandro Patané. Con tale giudizio Patané chiede che venga accertato l'illegittimo sfruttamento, dei convenuti, del sistema SICVe (Vergilius) e del relativo *software* con conseguente richiesta di danni patrimoniali e non (quantifica i primi in circa euro 21 milioni).

La prima udienza si è tenuta in data 18 giugno 2020. L'ANAS si è costituita chiamando in causa ASPI e Autostrade Tech al fine di essere manlevata e tenuta indenne.

Sia ANAS sia ASPI sia Autostrade Tech hanno fatto istanza di sospensione del giudizio considerata la litispendenza dei giudizi in Corte di Appello di Roma sia con Patanè, riguardo la titolarità del *software*, sia con CRAFT, riguardo alla contraffazione.

In data 14 gennaio 2021, il Giudice ha fissato l'udienza del 15 settembre 2021 per ammissione dei mezzi istruttori e ha altresì dichiarato la contumacia del Ministero dell'Interno.

Procedimento dinanzi alla Corte di Appello di Roma

Il Tribunale di Roma con la sentenza n. 120/2019 ha respinto la domanda di accertamento dell'infondatezza delle pretese economiche di Patanè in ordine al *software* SICVe in quanto non sarebbe stata provata la titolarità di tale *software*. Il Tribunale ha altresì respinto la domanda riconvenzionale di Patanè. ASPI e Autostrade Tech hanno impugnato la sentenza dinanzi alla Corte di Appello di Roma.

La Corte di Appello ha fissato l'udienza in presenza il 15 giugno 2021 per consentire a Patanè di proporre querela di falso riferita ad alcuni documenti depositati da ASPI.

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 nel 2020 per le "Attività finanziarie per contributi su opere".

Migliaia di euro		
Ente erogatore	Importo contributo incassato	Descrizione
Anas SpA ovvero Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile	12.086	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
Anas SpA	1.507	A1 Roma-Napoli, Diramazione Roma Sud - Lavori di adeguamento dello svincolo con il GRA - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Comune di Tarvisio	38	Contributo per installazione di barriere antirumore - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Cap Holding SpA	78	IV Corsia din. Fiorenza-S.S. Giovanni L1 - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Commissione Europea per il tramite del Coordinatore (RWS-NL)	46	Contributo per la partecipazione al Progetto MOVE/C3/SUE/2015-547/CEF Datex II per lo sviluppo di protocolli e linee guida per la gestione unificata ed integrata delle sale radio autostradali
Totale	13.755	

10.9 Eventi successivi al 31 dicembre 2020

Accordo per l'acquisto del controllo di Pavimental

In data 29 gennaio 2021, Autostrade per l'Italia, che già deteneva il 20% del capitale di Pavimental S.p.A., ha perfezionato l'acquisto da Atlantia di un ulteriore 59,4% del capitale della società in modo da elevare così la propria partecipazione al 79,4%. Il controvalore provvisorio dell'operazione ammonta complessivamente a circa 11 milioni di euro. Si segnala, inoltre, che in data 22 gennaio 2021, Aeroporti di Roma ha accettato l'offerta vincolante di Autostrade per l'Italia per il trasferimento dell'interessenza partecipativa nella stessa Pavimental (20%). Il completamento dell'operazione sarà perfezionato all'esito della finalizzazione della documentazione contrattuale rilevante e dell'avveramento di talune condizioni sospensive.

Il prezzo complessivo corrisposto per entrambe le operazioni è pari a 14,7 milioni di euro. Al termine delle due operazioni, pertanto, Autostrade per l'Italia deterrà un'interessenza partecipativa complessiva in Pavimental pari al 99,4%.

Emissione prestito obbligazionario

In data 15 gennaio 2021 Autostrade per l'Italia ha collocato un prestito obbligazionario riservato agli Investitori Istituzionali per 1 miliardo di euro. Il nuovo prestito obbligazionario, quotato presso il Global Exchange Market MTF della Borsa Irlandese (Irish Stock Exchange), ha scadenza 15 gennaio 2030 e cedola fissa pari al 2%.

Andamento del traffico settimanale dal 1° gennaio 2021 al 28 febbraio 2021

Si riporta di seguito una tabella con il traffico settimanale dall'inizio del 2021, comparato rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2020 e dell'esercizio 2019, per la rete gestita da Autostrade per l'Italia:

<i>Dati provvisori (variazione rispetto settimana omologa)</i>	<i>Rete gestita da Autostrade per l'Italia Chilometri Percorsi 2021 vs 2020</i>	<i>Rete gestita da Autostrade per l'Italia Chilometri Percorsi 2021 vs 2019</i>
<i>Settimana 2</i>	-42,3%	-40,6%
<i>Settimana 3</i>	-26,0%	-25,4%
<i>Settimana 4</i>	-27,2%	-25,1%
<i>Settimana 5</i>	-22,3%	-17,3%
<i>Settimana 6</i>	-17,3%	-17,4%
<i>Settimana 7</i>	-21,0%	-21,4%
<i>Settimana 8</i>	-20,8%	-20,8%
<i>Settimana 9</i>	-8,9%	-24,6%
Progressivo al 28 febbraio 2021	-27,7%	-27,0%

Allegati al bilancio consolidato

Allegato 1 - Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2020

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 2020

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2020 (MIGLIAIA)	PARTECIPAZIONE DE TENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2020	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO	NOTE
CONTROLLANTE								
AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.	ROMA	Concessioni autostradali	EURO	622.027.000				
IMPRESSE CONTROLLATE CONSOLIDATE CON IL METODO INTEGRALE								
AD MOWING 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.	58,88%	58,98%	(1)
AUTOSTRADE TECH S.p.A.	ROMA	Servizi autostradali	EURO	1.120.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
ESSEDESSE 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	348.805.000	Società Italiana per Azioni per il Trifoglio del Monte Bianco	47,97%	24,46%	(2)
SOCIETÀ AUTOSTRADA TIRRENICA S.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 TRIFOGLIO DEL MONTE BIANCO (AOSTA)	PREF. 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	1.08.077.490	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
TECNE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.	ROMA	Servizi di Ingegneria, Studio e Progettazione	EURO	100.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	

(1) La società è quotata presso il mercato Expand 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 50,00%, 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 31/12/2020 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2020	NOTE
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE AL FAIR VALUE							
Altre partecipazioni							
CENTRO INTERMODALE TOSCANO AMERIGO VESPUCCI S.p.A.	LIVORNO	Altre Attività	EURO	1.175.695	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 31/12/2020 (UNITÀ)	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2020	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	6.946.000	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%	(1)
TANGENZIALI ESTERNE DI MILANO S.p.A. Johnis venture	MILANO	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	220.344.608	Autostrade per l'Italia S.p.A.	27,45%	
GEIE DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	COURMAYEUR (AUSTRIA)	Servizi Autostradali	EURO	2.000.000	Società Italiana per Azioni per il Trabro del Monte Bianco	50,00%	

(1) In data 4 dicembre 2020 l'assemblea dei soci di Pedemontana Veneta ha approvato il bilancio finale di liquidazione. Alla data del 31 dicembre 2020 la Società non risulta ancora cancellata dal Registro delle Imprese.

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2020 (UNITÀ)	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2020
CONSORZI						
CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA	ROMA	APPROVVIGIONAMENTO SUL MERCATO ELETTRICO	EURO	114.853	Autostrade per l'Italia S.p.A. Tangenziale di Napoli S.p.A. Società Italiana per Azioni per il Triforo del Monte Bianco Raicordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. Società Autostrada Tirrenica p.a. Autostrade Meridionali S.p.A.	33,32%
CONSORZIO MIDRA	FIRENZE	RICERCA SCIENTIFICA PER LA TECNOLOGIA DI BASE DEI DISPOSITIVI	EURO	73.589	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

Informazioni ai sensi dell'art.149-duodecies del Regolamento Emittenti di Consob

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		374
Altri servizi	Rete del revisore della capogruppo	(1)	118
Totale			492

Imprese controllate

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Note	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo		217
Altri servizi	Revisore della capogruppo	(2)	64
Totale controllate			281

Totale Gruppo Autostrade per l'Italia	773
--	------------



**BILANCIO
DI ESERCIZIO AL
31 DICEMBRE 2020**



Prospetti contabili

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (1)

EURO	31/12/2020	31/12/2019
ATTIVITÀ		
Attività non correnti		
Attività materiali	79.141.189	81.676.945
Immobili, impianti e macchinari	72.706.132	74.147.668
Investimenti immobiliari	6.435.057	7.529.277
Attività immateriali	16.568.312.319	16.823.978.877
Diritti concessori immateriali	10.425.810.905	10.690.142.677
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita	6.111.199.083	6.111.199.363
Altre attività immateriali	31.302.331	22.636.837
Partecipazioni	247.464.315	243.100.192
Attività finanziarie non correnti	562.071.326	576.791.566
Attività finanziarie non correnti per contributi su opere	154.340.922	161.123.526
Depositi vincolati non correnti	154.340.921	161.123.525
Altre attività finanziarie non correnti	253.389.483	254.544.515
Altre attività non correnti	60.624	121.248
Totale attività non correnti	17.457.049.773	17.725.668.828
Attività correnti		
Attività commerciali	472.577.261	514.257.311
Rimanenze	56.634.807	53.247.104
Attività contrattuali	4.204.491	4.204.491
Crediti commerciali	411.737.963	456.805.716
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.601.663.108	1.378.535.018
Disponibilità liquide	1.083.229.056	715.492.947
Mezzi equivalenti	59.231	128.190
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	518.374.821	662.913.881
Attività finanziarie correnti	66.377.816	82.410.619
Attività finanziarie correnti per contributi su opere	20.192.599	25.495.195
Depositi vincolati correnti	19.371.279	24.673.875
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	25.463.938	30.699.645
Altre attività finanziarie correnti	1.350.000	1.541.904
Attività per imposte sul reddito correnti	53.367.222	39.539.174
Altre attività correnti	127.952.246	109.672.640
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate	6.057.504	4.271.004
Totale attività correnti	2.327.995.157	2.128.685.766
TOTALE ATTIVITÀ'	19.785.044.930	19.854.354.594

(1) Ai sensi della Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006, gli effetti dei rapporti con parti correlate sulla situazione patrimoniale-finanziaria di Autostrade per l'Italia S.p.A. sono evidenziati nello schema della situazione patrimoniale-finanziaria in migliaia di euro riportato nelle pagine successive e sono ulteriormente descritti nella nota n. 9.3.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

EURO	31/12/2020	31/12/2019
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		
Patrimonio netto		
Capitale emesso	622.027.000	622.027.000
Riserve e utili portati a nuovo	871.399.802	1.132.233.304
Utile (Perdita) dell'esercizio	-398.131.283	-291.332.648
Totale patrimonio netto	1.095.295.519	1.462.927.656
Passività non correnti		
Fondo non corrente per impegni da convenzione	1.808.115.535	2.311.748.565
Fondi non correnti per accantonamenti	1.080.683.713	954.624.630
Fondi non correnti per benefici per dipendenti	66.916.897	74.915.431
Fondo non corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.013.766.816	879.709.199
Passività finanziarie non correnti	7.679.256.179	9.658.657.954
Prestiti obbligazionari	7.124.161.486	7.024.847.251
Finanziamenti a medio-lungo termine	162.269.021	2.142.886.098
Derivati non correnti con fair value negativo	392.825.672	490.924.606
Passività per imposte differite nette	17.200.645	133.412.449
Altre passività non correnti	23.183.687	28.592.295
Totale passività non correnti	10.608.439.759	13.087.035.894
Passività correnti		
Passività commerciali	1.292.504.405	1.336.420.113
Debiti commerciali	1.292.504.405	1.336.420.113
Fondo corrente per impegni da convenzione	732.161.150	448.978.970
Fondi correnti per accantonamenti	2.489.576.387	2.238.452.151
Fondi correnti per benefici per dipendenti	11.974.879	11.481.872
Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	729.270.498	660.700.268
Fondo corrente per sanzioni e penali da Convenzione Unica	14.290.662	5.937.061
Altri fondi correnti per rischi e oneri	1.734.040.348	1.560.332.950
Passività finanziarie correnti	3.409.844.025	1.039.393.446
Scoperti di conto corrente	180	724
Finanziamenti a breve termine	5.000.000	-
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	26.942.816	84.852.792
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	3.345.895.548	859.535.669
Altre passività finanziarie correnti	32.005.481	95.004.262
Passività per imposte sul reddito correnti	-	35.813.736
Altre passività correnti	157.223.685	205.332.628
Passività connesse ad attività operative cessate	-	-
Totale passività correnti	8.081.309.652	5.304.391.043
TOTALE PASSIVITÀ'	18.689.749.411	18.391.426.937
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ'	19.785.044.930	19.854.354.594

CONTO ECONOMICO (2)

EURO	2020	2019
RICAVI		
Ricavi da pedaggio	2.569.385.531	3.403.978.909
Ricavi per servizi di costruzione	162.432.453	140.263.385
Altri ricavi	174.296.067	312.204.204
TOTALE RICAVI	2.906.114.051	3.856.446.498
COSTI		
Materie prime e materiali	-66.150.734	-192.126.694
Costi per servizi	-1.447.037.759	-1.025.137.719
Plusvalenze/(Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali	442.628	176.538
Costo per il personale	-394.276.148	-414.309.169
Altri oneri	-397.237.247	-521.804.764
Oneri concessori	-344.794.864	-449.817.933
Oneri per godimento beni di terzi	-4.759.842	-3.795.149
Oneri diversi	-47.682.541	-68.191.682
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	-398.249.807	-1.504.981.274
(Accantonamenti)/Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	-185.359.296	14.855.005
Accantonamenti dei fondi per rischi e oneri	-212.890.511	-1.519.836.279
Utilizzo del fondo per impegni da convenzione	349.526.751	369.424.371
Ammortamenti	-602.531.402	-586.578.860
Ammortamento immobili, impianti e macchinari	-17.816.973	-18.095.299
Ammortamento diritti d'uso di immobili, impianti e macchinari in locazione	-3.433.436	-2.576.609
Ammortamento investimenti immobiliari	-481.415	-517.412
Ammortamento diritti concessori immateriali	-558.159.737	-545.764.358
Ammortamento altre attività immateriali	-22.639.841	-19.625.182
(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti	-2.224.361	-6.639.552
TOTALE COSTI	-2.957.738.079	-3.881.977.123
RISULTATO OPERATIVO	-51.624.028	-25.530.625
Proventi finanziari	89.920.146	125.650.855
Dividendi da società partecipate	-	22.278.513
Altri proventi finanziari	89.920.146	103.372.342
Oneri finanziari	-565.326.354	-546.774.063
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	-15.133.907	-28.910.254
Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	-	-2.004.454
Altri oneri finanziari	-550.192.447	-515.859.355
Utili/(Perdite) su cambi	-33.473	-8.054
(ONERI)/PROVENTI FINANZIARI	-475.439.681	-421.131.262
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	-527.063.709	-446.661.887
(Oneri)/Proventi fiscali	128.932.426	155.329.239
Imposte correnti sul reddito	973.212	-272.974.927
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	3.897.862	136.695
Imposte anticipate e differite	124.061.352	428.167.471
RISULTATO DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO	-398.131.283	-291.332.648
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate	-	-
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	-398.131.283	-291.332.648

(2) Ai sensi della Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006, gli effetti sul conto economico di Autostrade per l'Italia S.p.A. dei rapporti con parti correlate e delle componenti di reddito derivanti da operazioni non ricorrenti sono evidenziati nello schema di conto economico in migliaia di euro riportato nelle pagine successive e sono ulteriormente descritti rispettivamente nella nota n. 9.3.

RENDICONTO FINANZIARIO (3)

EURO	2020	2019
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO		
Utile (Perdita) dell'esercizio	-398.131.283	-291.332.648
Rettificato da:		
Ammortamenti	602.531.402	586.578.860
Variazione operativa dei fondi	377.609.781	1.434.219.517
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione (Ripristini)/Rettifiche di valore di attività finanziarie non correnti e di partecipazioni	15.133.907	28.910.254
Rettifiche/(Ripristini) di valore di attività correnti e non correnti	2.313.146	6.639.552
(Plusvalenze)/Minusvalenze da realizzo di attività non correnti	-442.628	-176.538
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	-124.061.352	-428.167.471
Altri (proventi)/oneri non monetari	-23.183.576	22.635.888
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	-145.598.842	-63.120.382
Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]	306.170.555	1.298.191.486
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		
Investimenti in attività in concessione	-509.324.204	-505.969.974
Investimenti in attività materiali	-20.055.087	-19.309.340
Investimenti in altre attività immateriali	-31.305.055	-18.458.823
Contributi su attività in concessione	116.156	1.822.337
Investimenti in partecipazioni	-5.100.000	-2.809.401
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni	1.033.636	271.931
Variazione netta delle altre attività non correnti	60.624	121.247
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	34.751.760	50.284.315
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	-529.822.170	-494.047.708
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' FINANZIARIA		
Dividendi corrisposti	-	-311.013.500
Emissione di prestiti obbligazionari	1.218.864.447	-
Accensione debiti per leasing	3.887.868	3.994.201
Rimborsi di prestiti obbligazionari	-501.728.000	-593.334.000
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	-140.162.636	-125.143.761
Rimborsi debiti leasing	-3.221.496	-2.838.947
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	-72.949.958	72.538.453
Flusso di cassa netto per attività finanziaria [c]	504.690.225	-955.797.553
(Decremento)/Incremento delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio [a+b+c]	281.038.610	-151.653.775
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO	1.293.681.502	1.445.335.277
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO	1.574.720.112	1.293.681.502

(3) Ai sensi della Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006, gli effetti dei rapporti con parti correlate sul rendiconto finanziario di Autostrade per l'Italia S.p.A. sono evidenziati nello schema del rendiconto finanziario in migliaia di euro riportato nelle pagine successive.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

Migliaia di euro	Note	31/12/2020	di cui verso parti correlate	31/12/2019	di cui verso parti correlate
ATTIVITÀ					
Attività non correnti					
Attività materiali	6.1	79.141		81.677	
Immobili, impianti e macchinari		72.706		74.148	
Investimenti immobiliari		6.435		7.529	
Attività immateriali	6.2	16.568.314		16.823.981	
Diritti concessori immateriali		10.425.811		10.690.143	
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.201		6.111.201	
Altre attività immateriali		31.302		22.637	
Partecipazioni	6.3	247.464		243.101	
Attività finanziarie non correnti	6.4	562.072		576.792	
Attività finanziarie non correnti per contributi su opere		154.341		161.124	
Depositi vincolati non correnti		154.341		161.124	
Altre attività finanziarie non correnti		253.390	234.132	254.544	235.536
Altre attività non correnti	6.5	61		121	
Totale attività non correnti		17.457.052		17.725.672	
Attività correnti					
Attività commerciali	6.6	472.577		514.257	
Rimanenze		56.635		53.247	
Attività contrattuali		4.204		4.204	
Crediti commerciali		411.738	64.837	456.806	93.141
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.7	1.601.663		1.378.535	
Disponibilità liquide		1.083.229		715.493	
Mezzi equivalenti		59		128	
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		518.375	518.375	662.914	662.914
Attività finanziarie correnti	6.4	66.378		82.411	
Attività finanziarie correnti per contributi su opere		20.193		25.495	
Depositi vincolati correnti		19.371		24.674	
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		25.464	4.536	30.700	8.575
Altre attività finanziarie correnti		1.350		1.542	
Attività per imposte sul reddito correnti	6.8	53.367	29.504	39.540	24.321
Altre attività correnti	6.9	127.952		109.672	
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate	6.10	6.057		4.271	
Totale attività correnti		2.327.994		2.128.686	
TOTALE ATTIVITÀ		19.785.046		19.854.358	

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

Migliaia di euro	Note	31/12/2020	di cui verso parti correlate	31/12/2019	di cui verso parti correlate
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ					
Patrimonio netto					
Capitale emesso		622.027		622.027	
Riserve e utili portati a nuovo		871.400		1.132.234	
Utile/(Perdita) dell'esercizio		-398.131		-291.333	
Totale patrimonio netto	6.11	1.095.296		1.462.928	
Passività non correnti					
Fondo non corrente per impegni da convenzione	6.12	1.808.116		2.311.749	
Fondi non correnti per accantonamenti	6.13	1.080.684		954.625	
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		66.916		74.916	
Fondo non corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		1.013.768		879.709	
Passività finanziarie non correnti	6.14	7.679.256		9.658.658	
Prestiti obbligazionari		7.124.161		7.024.847	
Finanziamenti a medio-lungo termine		162.269		2.142.886	
Derivati non correnti con fair value negativo		392.826		490.925	
Passività per imposte differite nette	6.15	17.206		133.418	
Altre passività non correnti	6.16	23.184		28.592	
Totale passività non correnti		10.608.446		13.087.042	
Passività correnti					
Passività commerciali	6.17	1.292.504		1.336.420	
Debiti commerciali		1.292.504	317.386	1.336.420	326.314
Fondo corrente per impegni da convenzione	6.12	732.162		448.979	
Fondi correnti per accantonamenti	6.13	2.489.576		2.238.452	
Fondi correnti per benefici per dipendenti		11.975		11.482	
Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		729.270		660.700	
Fondo corrente per sanzioni e penali da Convenzione Unica		14.291		5.937	
Altri fondi correnti per rischi e oneri		1.734.040	-	1.560.333	11.185
Passività finanziarie correnti	6.14	3.409.844		1.039.393	
Scoperti di conto corrente		0		1	
Finanziamenti a breve termine		5.000	-	-	
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		26.943	26.943	84.853	84.853
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		3.345.896		859.535	
Altre passività finanziarie correnti		32.005	32.005	95.004	95.004
Passività per imposte sul reddito correnti	6.8	-	-	35.815	6.767
Altre passività correnti	6.18	157.218	14.920	205.329	17.006
Passività connesse ad attività operative cessate	6.10	-		-	
Totale passività correnti		8.081.304		5.304.388	
TOTALE PASSIVITA'		18.689.750		18.391.430	
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		19.785.046		19.854.358	

CONTO ECONOMICO

Migliaia di euro	Note	2020	di cui verso parti correlate	2019	di cui verso parti correlate
RICAVI					
Ricavi da pedaggio	7.1	2.569.386		3.403.979	
Ricavi per servizi di costruzione	7.2	162.432		140.263	
Altri ricavi	7.3	174.296	54.826	312.204	99.006
TOTALE RICAVI		2.906.114		3.856.446	
COSTI					
Materie prime e materiali	7.4	-66.149	-5.742	-192.127	6.720
Costi per servizi	7.5	-1.447.039	-415.430	-1.025.138	-345.840
Plusvalenze/(Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		443		177	
Costo per il personale	7.6	-394.276	-11.749	-414.309	-11.894
Altri oneri	7.7	-397.237		-521.805	
Oneri concessori		-344.795		-449.818	
Oneri per godimento beni di terzi		-4.760		-3.795	
Oneri diversi		-47.682		-68.192	
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti (Accantonamenti)/Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	7.8	-398.249		-1.504.982	
Accantonamenti dei fondi per rischi e oneri		-185.360		14.854	
Accantonamenti dei fondi per rischi e oneri		-212.889		-1.519.836	
Utilizzo del fondo per impegni da convenzione	7.9	349.527		369.425	
Ammortamenti	7.10	-602.532		-586.578	
Ammortamento immobili, impianti e macchinari		-17.815		-18.095	
Ammortamento diritti d'uso di immobili, impianti e macchinari in locazione		-3.436		-2.577	
Ammortamento investimenti immobiliari		-481		-517	
Ammortamento diritti concessori immateriali		-558.160		-545.763	
Ammortamento altre attività immateriali		-22.640		-19.626	
(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti	7.11	-2.225		-6.640	
TOTALE COSTI		-2.957.737		-3.881.977	
RISULTATO OPERATIVO					
		-51.623		-25.531	
Proventi finanziari					
Dividendi da società partecipate		89.920		125.651	
Ripristini di valore di attività finanziarie e di partecipazioni		-		22.278	
Altri proventi finanziari		-		-	
Oneri finanziari		89.920	17.767	103.373	18.826
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione		-565.328		-546.774	
Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni		-15.135		-28.910	
Altri oneri finanziari		-		-2.004	
Utili/(Perdite) su cambi		-550.193	-16.689	-515.860	-15.392
		-33		-8	
(ONERI)/PROVENTI FINANZIARI	7.12	-475.441		-421.131	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO					
		-527.064		-446.662	
(Oneri)/Proventi fiscali					
Imposte correnti sul reddito	7.13	128.933		155.329	
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		973		-272.975	
Imposte anticipate e differite		3.898		137	
		124.062		428.167	
RISULTATO DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		-398.131		-291.333	
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate		-		-	
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		-398.131		-291.333	

Euro	Note	2020	2019
Utile (Perdita) base per azione			
di cui:	7.14	-0,64	-0,47
da attività operative in funzionamento		-0,64	-0,47
da attività operative cessate		-	-
Utile (Perdita) diluito/a per azione			
di cui:	7.14	-0,64	-0,47
da attività operative in funzionamento		-0,64	-0,47
da attività operative cessate		-	-

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Migliaia di euro	Note	2020	2019
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	-398.131	-291.333
(Perdite)/Utile da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	6.11	-	-86.078
Effetto fiscale su (perdite)/utili da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	10.150
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	-	-75.928
(Perdite)/Utile da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	6.13	-2.219	-3.257
Effetto fiscale su (perdite)/utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		532	782
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	-1.687	-2.475
Altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge al netto dell'effetto fiscale		26.542	43.788
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	26.542	43.788
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	24.855	-34.615
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	-373.276	-325.948

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

Migliaia di euro	Capitale emesso	Riserve e utili portati a nuovo				Riserve e utili portati a nuovo	Utile (Perdita) dell'esercizio al netto dell'acconto sui dividendi	Totale Patrimonio Netto
		Riserve da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserve diverse e utili portati a nuovo			
Saldo al 31/12/2018	622.027	216.070	124.406	-125.497	644.371	859.350	618.412	2.095.789
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-	-	-32.140	-2.475	-34.615	-291.333	-325.948
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo dividendi dell'esercizio 2018 (pari a euro 0,50 per azione, Assemblea Ordinaria del 18 aprile)	-	-	-	-	-	-	-311.013	-311.013
Destinazione del risultato dell'esercizio 2018 a utili portati a nuovo (Assemblea Ordinaria del 18 aprile)	-	-	-	-	307.399	307.399	-307.399	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-	-	100	100	-	100
Saldo al 31/12/2019	622.027	216.070	124.406	-157.637	942.395	1.132.234	-291.333	1.465.928
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-	-	26.542	-1.687	24.855	-398.131	-373.276
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni	-	-	-	-	-	-	-	-
Destinazione del risultato dell'esercizio 2019 a utili portati a nuovo (Assemblea Ordinaria del 29 maggio)	-	-	-	-	-291.333	-291.333	291.333	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-	-	5.643	5.643	-	5.643
Saldo al 31/12/2020	622.027	216.070	124.406	-131.095	662.019	871.400	-398.131	1.095.296

RENDICONTO FINANZIARIO

Migliaia di euro	Note	2020	di cui verso parti correlate	2019	di cui verso parti correlate
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO					
Utile (Perdita) dell'esercizio		-398.131		-291.333	
Rettificato da:					
Ammortamenti	7.10	602.532		586.578	
Variazione operativa dei fondi		377.610		1.434.222	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	7.12	15.135		28.910	
(Ripristini)/Rettifiche di valore di attività finanziarie non correnti e di partecipazioni	7.12	-	-	2.004	2.004
Rettifiche/(Ripristini) di valore di attività correnti e non correnti	7.11	2.314		6.640	
(Plusvalenze)/Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		-443		-177	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	7.13	-124.062		-428.167	
Altri (proventi)/oneri non monetari		-23.182		22.634	
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		-145.603	-5.016	-63.121	-6.459
Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]	8.1	306.170		1.298.190	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO					
Investimenti in attività in concessione	6.2	-509.324		-505.970	
Investimenti in attività materiali	6.1	-20.055		-19.310	
Investimenti in altre attività immateriali	6.2	-31.305		-18.459	
Contributi su attività in concessione	6.2	116		1.823	
Investimenti in partecipazioni	6.3	-5.100	-5.100	-2.809	-170
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		1.034		272	
Variazione netta delle altre attività non correnti		60		121	
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		34.753	8.680	50.285	-4.872
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	8.1	-529.821		-494.047	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' FINANZIARIA					
Dividendi corrisposti		-		-311.013	
Emissione di prestiti obbligazionari	6.14	1.218.864		-	
Accensione debiti per leasing	6.14	3.889		3.994	
Rimborsi di prestiti obbligazionari	6.14	-501.728		-593.334	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	6.14	-140.163		-125.144	
Rimborsi debiti leasing	6.14	-3.221		-2.840	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-72.951	-63.020	72.539	96.528
Flusso di cassa netto da/per attività finanziaria [c]	8.1	504.690		-955.798	
(Decremento)/Incremento delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio [a+b+c]	8.1	281.039		-151.655	
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.293.681		1.445.336	
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.574.720		1.293.681	

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

Migliaia di euro	2020	2019
Imposte sul reddito corrisposte/(rimborsate)	44.069	284.590
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati	57.125	62.519
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti	490.927	447.275
Dividendi incassati	7.12	22.278
Utili su cambi incassati	31	3
Perdite su cambi corrisposte	65	10

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

Migliaia di euro	2020	2019
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio	1.293.681	1.445.336
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.7	1.378.535
Scoperti di conto corrente	6.14	-1
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	6.14	-84.853
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio	1.574.720	1.293.681
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.7	1.601.663
Scoperti di conto corrente	6.14	-
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	6.14	-26.943

NOTE ILLUSTRATIVE

1. Informazioni generali

Autostrade per l'Italia (nel seguito definita anche la Società) è una società per azioni costituita nel 2003, ha sede legale a Roma, Via Bergamini 50, e non dispone di sedi secondarie.

La durata della Società è fissata fino al 31 dicembre 2050.

Il core business della Società è rappresentato dalla gestione della concessione amministrativa autostradale rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (già MIT e nel seguito definito anche MIMS), che è succeduto all'ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente a partire dal 1° ottobre 2012. Tale concessione ha come oggetto la realizzazione, la gestione, il miglioramento e il mantenimento in pristino di tratte autostradali in Italia. Per maggiori informazioni sul contratto di concessione della Società si rinvia a quanto riportato nella nota n. 4 "Contratto di concessione".

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, 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 di esercizio al 31 dicembre 2020 nella riunione del 4 marzo 2021.

Si evidenzia che la Società, detenendo significative partecipazioni di controllo in altre imprese, provvede anche alla predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo, pubblicato unitamente al presente bilancio di esercizio.

2. Forma e contenuto del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 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 in quanto il Consiglio di Amministrazione della Società ritiene che vi sia la ragionevole aspettativa che quest'ultima 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 2020. 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 della Società ha ritenuto che, ancorché vi siano elementi di incertezza circa l'evoluzione delle attività della Società, tali incertezze siano superabili e, pertanto, ha ritenuto appropriato predisporre il presente bilancio di esercizio nella prospettiva della continuazione dell'attività.

Il bilancio di esercizio 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 è costituito dai prospetti contabili (situazione patrimoniale-finanziaria, 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 (ii) relativamente al conto economico, 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 2020 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 della Società. Pertanto, gli schemi supplementari della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico e del rendiconto finanziario in migliaia di euro evidenziano solamente i saldi principali dei rapporti con parti correlate intercorsi negli esercizi a confronto;
- b) il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, così come quello degli esercizi precedenti chiusi al 31 dicembre 2018 ed al 31 dicembre 2019, 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 dalla Società, i cui effetti sono descritti nella nota n. 5, cui si rinvia.

I prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico e del rendiconto finanziario sono presentati in unità di euro, mentre i prospetti del conto economico complessivo e delle variazioni del patrimonio netto e le note illustrative sono presentati in migliaia di euro, salvo diversa indicazione. Si precisa che, con riferimento alla citata Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 in merito agli schemi di bilancio, sono stati inseriti specifici schemi supplementari della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico e del rendiconto finanziario in migliaia di euro con evidenza dei rapporti significativi con parti correlate, nell'esercizio di riferimento e in quello di confronto.

L'euro rappresenta la valuta funzionale della Società e quella di presentazione del bilancio.

Con riferimento alla pandemia da Covid-19, in relazione alla Raccomandazione emanata in data 28 ottobre 2020 dalla European Securities and Markets Authority (ESMA), nonché al Richiamo di attenzione n. 9/2020 emanato dalla Consob in data 20 luglio 2020, affinché sia fornita al mercato un'informativa rilevante, affidabile e trasparente sugli impatti attuali e attesi sulla situazione patrimoniale finanziaria, sulla performance economica e sui flussi finanziari dell'emittente, l'informativa delle presenti note illustrative è stata integrata ove opportuno. Inoltre, è stata predisposta la nota n. 5.1, cui si rinvia per maggiori dettagli, che descrive gli impatti sui risultati

economici operativi della Società a seguito dalle restrizioni normative alla mobilità adottate dal Governo in relazione alla pandemia da Covid-19.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. Tali valori comparativi non sono stati oggetto di rideterminazione e/o riclassifiche rispetto a quelli già presentati nel bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, non essendo intervenuti fatti o modifiche rilevanti nei principi contabili applicati che abbiano comportato la necessità di effettuare rettifiche o riclassifiche ai saldi delle voci dell'esercizio precedente.

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 interrompere 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”.

Tenendo in considerazione le significative incertezze già analizzate in sede di predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2019, illustrate in tale documento, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha esaminato tutti i fattori di rischio in essere alla data di predisposizione del presente bilancio analiticamente descritti nelle note n. 9.5 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio” e 9.7 “Eventi successivi al 31 dicembre 2020” e nella successiva nota n.5 “Eventi e operazioni societarie”, 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 nella nota n. 9.5 “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. 9.5 “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 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" ("downgrading"). Al riguardo si osserva che:
- i. 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 (1,6 miliardi di euro di cui 1,3 miliardi garantiti da Atlantia). L'eventuale inottemperanza 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;
 - ii. per quanto concerne i finanziamenti ottenuti da Cassa Depositi e Prestiti, non rientranti nella fattispecie descritta al punto (i) e non soggetti a rimborso anticipato in conseguenza del downgrading (per un ammontare pari a 0,4 miliardi di euro), la Società è tenuta a dimostrare, finché il rating rimarrà sotto il livello investment grade, il superamento di una soglia minima definita contrattualmente per taluni covenant finanziari addizionali, meglio descritti nella successiva nota 6.14 "Passività finanziarie". In conseguenza dell'elevata diminuzione dei ricavi operativi riconducibile alla pandemia da Covid-19, i livelli minimi previsti dai covenant finanziari non risultano raggiunti, con la conseguente esposizione al rischio di rimborso anticipato dei finanziamenti in oggetto. Tale aspetto è peraltro riscontrabile in altre realtà infrastrutturali europee.
- d) le restrizioni agli spostamenti introdotte dal Governo a seguito dell'insorgere dell'emergenza epidemiologica legata alla diffusione del virus Covid-19, che hanno determinato una forte riduzione dei volumi di traffico e hanno inciso sui ricavi operativi dell'esercizio 2020 e che si ritiene potranno impattare anche sui risultati del 2021. 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.

In relazione ai punti a) e b) precedenti (rapporti con il Concedente e Decreto Milleproroghe), come ampiamente descritto nella nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", la Società ha formulato una nuova proposta transattiva trasmessa in data 11 luglio 2020 per la chiusura della procedura di contestazione di grave inadempimento. La proposta, risultato delle numerose interlocuzioni avute con il Governo, il MIMS e il MEF, prevede specifici punti qualificanti riguardo alla transazione più dettagliatamente illustrati nella nota n. 5 "Eventi ed operazioni societarie" e nella nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

In data 14 luglio 2020 Atlantia e Autostrade per l'Italia hanno inviato una lettera ai rappresentanti del Governo con la quale hanno, tra l'altro, delineato una possibile operazione di apertura al capitale di Autostrade per l'Italia, subordinatamente all'approvazione dei rispettivi Consigli di Amministrazione, con la possibilità di ingresso di un soggetto a partecipazione statale nel rispetto dei diritti dei soci di minoranza. Con comunicato n. 56 del 15 luglio 2020 il Consiglio dei Ministri, alla luce delle citate proposte transattive, "ha ritenuto di avviare l'iter previsto dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo".

Come meglio specificato nella nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", successivamente e all'esito dei numerosi incontri con i rappresentanti del Governo, sono stati consegnati ad Autostrade per l'Italia gli schemi dell'Accordo per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell'atto aggiuntivo alla Convenzione. In riscontro, in data 8 ottobre 2020, Autostrade per l'Italia ha comunicato la propria disponibilità a

sottoscrivere lo schema di accordo ricevuto per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell'atto aggiuntivo alla Convenzione, con la sola eliminazione della condizione di efficacia che prevede il perfezionamento dell'operazione di riassetto societario.

In sintesi, l'evoluzione dei fatti sopra illustrati e i pareri legali acquisiti dalla Società, considerando lo stato avanzato del negoziato in corso per la definizione degli schemi di accordo, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione a ritenere remota la prossima adozione da parte del Governo di un provvedimento di revoca della concessione e ragionevolmente probabile il raggiungimento di una soluzione negoziale. Nell'ipotesi in cui un provvedimento di revoca venisse adottato, il Consiglio di Amministrazione ritiene comunque di avere solide ragioni per resistere.

In relazione ai punti c) e d) precedenti (downgrading e pandemia da Covid-19) e più in generale al "downgrading", si segnala che alla data di predisposizione del presente bilancio, né Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l'applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali. In aggiunta, per i finanziamenti (meglio descritti in precedenza e per un ammontare pari a 0,4 miliardi di euro) in cui non risulta raggiunta la soglia minima dei covenant finanziari, in conseguenza della forte diminuzione dei ricavi operativi riconducibile alla pandemia da Covid-19, la Società ha ottenuto dai finanziatori la sospensione, con esclusivo riferimento alla data del 31 dicembre 2020, dell'impegno di rispettare i valori soglia di tali parametri e pertanto, sulla base di tale consenso, non sono esercitabili i rimedi contrattuali previsti a favore dei creditori.

Sempre con riferimento alla situazione finanziaria, e più in generale all'incertezza relativa alla capacità di Autostrade per l'Italia di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito, si evidenzia che la Società è tornata a far ricorso al mercato del credito attraverso l'emissione di due prestiti obbligazionari di ammontare nozionale complessivo pari a 2.250 milioni di euro rispettivamente in data 4 dicembre 2020 (1.250 milioni di euro con scadenza nel 2028) e in data 15 gennaio 2021 (1.000 milioni di euro con scadenza nel 2030).

Le emissioni obbligazionarie sopra descritte, unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente, consentono alla Società di far fronte ai fabbisogni operativi e per investimenti.

L'insieme delle azioni sopra illustrate potrà assicurare, a meno di un ulteriore e non previsto peggioramento dello scenario economico, la copertura dei fabbisogni finanziari allo stato ragionevolmente prevedibili legati alle scadenze contrattualizzate del debito in essere, nonché della esecuzione del programma di investimenti e manutenzioni.

Si segnala infine che, in considerazione del mutato contesto e della manifestata volontà anche da parte del Governo di voler giungere ad una definizione transattiva, in data 18 luglio 2020, Fitch ha posto il rating della società in Rating Watch Evolving. In data 23 luglio 2020 Moodys ha modificato l'outlook da "negative" a "developing". Inoltre, in data 12 agosto 2020, anche Standard & Poor's ha modificato l'outlook da "negative" a "developing".

Il Consiglio di Amministrazione, pertanto, ha valutato come i fattori di rischio e di incertezza precedentemente descritti, sia singolarmente sia nel loro complesso, in essere alla data di predisposizione del presente bilancio possano essere superati, e ha concluso che i medesimi fattori non siano tali da generare dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come entità in funzionamento. In ragione di ciò il bilancio al 31 dicembre 2020 è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale.

Si evidenzia come tale valutazione comporti 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 verificano 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 di esercizio chiuso al 31 dicembre 2020. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio precedente, ad eccezione delle modifiche introdotte con decorrenza dal 2020 agli IFRS in vigore, per i cui dettagli si rinvia ai paragrafi successivi, che comunque non hanno comportato impatti sulle voci di bilancio.

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. 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 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 2020, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività materiali	Aliquota d'ammortamento
Fabbricati	3% - 16,7%
Diritto d'uso fabbricati	5% - 50%
Attrezzature industriali e commerciali	10% - 25%
Altri beni	12% - 20%
Diritto 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 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 delle 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 dalle quote coperte sotto forma di contributo. 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 un “fondo per impegni da convenzione”, di pari importo, iscritto 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;
- b) i diritti da opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio, rappresentati dagli investimenti sostenuti da tali soggetti e devoluti gratuitamente alla Società alla scadenza dei relativi contratti.

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 la concessione di cui è titolare Autostrade per l'Italia ha ad oggetto una infrastruttura autostradale matura, entrata in esercizio da molti anni e per la quale si

evidenzia una dinamica di traffico sostanzialmente contenuta in un orizzonte di lungo periodo, gli ammortamenti sono calcolati con quote costanti.

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 2020, 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 (5,26% per quelli il cui ammortamento è iniziato a partire dal 2020)
Costi di sviluppo	20% - 33,3%
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	10% - 33,3%
Licenze e diritti simili	3,3% - 33,3%

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 dalla Società 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 il costo dell'acquisizione, come sopra definito, e il fair value alla data di acquisizione di eventuali quote non di controllo già detenute nell'acquisita, e 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 affluiranno dalle 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 il costo dell'acquisizione e il fair value delle attività e passività identificabili acquisite, questa è iscritta quale provento nel conto economico dell'esercizio di acquisizione.

L'eventuale avviamento relativo a partecipazioni 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.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e joint venture sono valutate al costo, inclusivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo è rettificato per eventuali perdite di valore secondo i criteri previsti dallo IAS 36, per i quali si rimanda alla sezione relativa alle "Riduzione e ripristino di valore delle attività". Il valore è successivamente ripristinato, qualora vengano meno i presupposti che hanno determinato le rettifiche; il ripristino di valore non può eccedere il costo originario della partecipazione. 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 Società è impegnata ad adempiere a obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprirne le perdite.

Le partecipazioni in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari di capitale ai sensi dell'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, ad eccezione di quelle che non siano detenute per finalità di negoziazione 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 successive variazioni nelle altre componenti del conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto.

Eventuali operazioni di acquisizione o cessione di quote di controllo di partecipazioni tra società sotto il controllo di una entità comune (c.d. 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) per quanto attiene alle operazioni di cessione di partecipazioni infragruppo, qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, la differenza tra il corrispettivo riconosciuto e il valore di carico della partecipazione ceduta è iscritta nel conto economico. Negli altri casi, tale differenza è rilevata direttamente nel patrimonio netto;
- b) relativamente alle operazioni di acquisto di partecipazioni infragruppo, qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, queste sono rilevate al costo (come sopra definito); negli altri casi, la partecipazione è rilevata al medesimo valore cui la stessa era iscritta nel bilancio della società cedente e la differenza tra il corrispettivo riconosciuto e tale valore è rilevata, se positiva, ad incremento del valore della partecipazione detenuta nella società cedente (o nella controllante della cedente, nel caso di controllo indiretto), ovvero, se negativa, nel patrimonio netto alla stregua del pagamento di un dividendo.

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 la Società 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.

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.

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) il “diritto di subentro” che sarà incondizionatamente pagato dal concessionario subentrante alla scadenza dell’accordo di concessione;
- b) 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.

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 serie storiche.

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 verificano 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, la Società 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 (finanziarie o non finanziarie) per cui un principio contabile richieda o consenta la misurazione al fair value, e che rientrino nell'ambito di applicazione dell'IFRS 13, la Società 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;
- a) 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;
- b) 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;
- c) 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 della Società, 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 convenzione 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 dell'esercizio; a fronte degli stessi, nella voce del conto economico "utilizzo fondo per impegni da convenzione" 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 sono approssimati facendo riferimento al rendimento dei titoli governativi del paese Italia in cui sarà sostenuto l'esborso per l'estinzione dell'obbligazione. Quando è effettuata l'attualizzazione, l'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario. 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 nella convenzione sottoscritta con il Concedente e finalizzata 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 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. 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.

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.

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 dell'infrastruttura autostradale gestita dalla Società 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 ai 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). 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.

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) 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 2020 Atlantia predispone il Consolidato Fiscale Nazionale, cui aderisce anche Autostrade per l'Italia. A tal fine, i rapporti tra Atlantia e le società aderenti sono regolati da apposito contratto che prevede, quale principio generale, che la partecipazione al consolidato fiscale non possa, in ogni caso, comportare svantaggi economici e finanziari per le società che vi partecipano rispetto alla situazione che avrebbero laddove non vi partecipassero; in tal caso, in contropartita all'eventuale svantaggio che dovesse verificarsi, alle società consolidate è riconosciuto un corrispondente indennizzo.

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. Nel caso in cui i beneficiari siano amministratori e dipendenti di società controllate con l'obbligazione a regolare l'operazione in capo alla Società, il costo è rilevato quale incremento del valore della relativa partecipazione.

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 verificano 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, 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 convenzione 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

Le transazioni in valuta, diversa da quella funzionale, sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio 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 o al fair value sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione.

Utile per azione

L'utile base per azione è calcolato dividendo la quota di risultato dell'esercizio per la media ponderata delle azioni della Società in circolazione durante l'esercizio.

L'utile diluito per azione è calcolato dividendo il risultato dell'esercizio 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.

Nuovi principi contabili ed interpretazioni, modifiche ai principi contabili ed alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2020

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - nel seguito sono indicati i nuovi principi contabili e le nuove interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi ed alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore dal 1° gennaio 2020. Si evidenzia che tali variazioni non hanno comportato impatti sui valori del bilancio consolidato, non verificandosi fattispecie applicabili di rilievo.

Modifiche all'IFRS 16 – Lease Covid-19 “Related Rent Concessions”

In data 28 maggio 2020 lo IASB ha emesso il documento “Amendment to IFRS 16 Leases Covid 19-Related Rent Concessions”, le cui disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, 1° giugno 2020. Le modifiche introdotte attraverso i nuovi paragrafi 46A e 46B ammettono ora un espediente pratico al capitolo “Modifiche del leasing” che permette al locatario di non considerare le eventuali concessioni sul pagamento dei canoni derivanti dagli effetti del Covid-19 come una modifica del contratto originario. Le suddette modifiche devono, pertanto, essere contabilizzate come se il contratto non fosse stato modificato, rilevando a conto economico gli impatti derivanti dai cambiamenti nei canoni leasing dovuti a cui il locatario ha applicato l'espediente pratico di cui al paragrafo 46A. Tale espediente si applica agli incentivi relativi al Covid-19 che riducono i pagamenti dei canoni dovuti entro il 30 giugno 2021 e non riguarda i locatori. L'emendamento si applica solo agli incentivi relativi alle locazioni che si verificano come conseguenza diretta della pandemia da Covid-19 e solo nel caso in cui risultino soddisfatte una serie di condizioni, indicate dal nuovo paragrafo 46B. Inoltre, il nuovo paragrafo 60A richiede al locatario che adotti l'espediente pratico appena descritto di fornire apposita informativa in bilancio.

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)”, volto 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 contribuiscano 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.

Modifiche all'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 in materia di “Interest Rate Benchmark Reform”

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. La modifica si è resa necessaria a seguito della relazione «Reforming Major Interest Rate Benchmarks» con cui il Consiglio Europeo per la Stabilità Finanziaria ha emanato delle raccomandazioni volte a rafforzare gli indici di riferimento esistenti e altri potenziali tassi di riferimento basati sui mercati interbancari e a elaborare tassi di riferimento alternativi pressoché privi di rischio. 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 ed in particolare la circostanza che le imprese possano continuare a rispettare quanto stabilito dagli IFRS presumendo che gli indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse esistenti non siano modificati a seguito della riforma dei tassi interbancari.

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.

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 2020, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio della Società.

Modifiche all'IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 in materia di "Interest Rate Benchmark Reform - (phase 2)"

Il 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato il documento “Interest Rate Benchmark Reform - phase 2- (Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7)” per tenere conto delle conseguenze dell'effettiva sostituzione di indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse esistenti con tassi di riferimento alternativi. Tali modifiche prevedono un trattamento contabile specifico per ripartire nel tempo le variazioni di valore degli strumenti finanziari o dei contratti di leasing dovute alla sostituzione dell'indice di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse, evitando così ripercussioni immediate sul risultato d'esercizio e inutili cessazioni delle relazioni di copertura a seguito della sostituzione dell'indice di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse.

Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio - Classificazione delle passività come correnti o non correnti

In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha emesso il documento “Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current”, le cui disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2023 o in data successiva, salvo eventuali successivi differimenti stabiliti in sede di omologazione da parte della Commissione Europea. Lo IASB chiarisce i criteri che devono essere utilizzati al fine di determinare se le passività debbano essere classificate come correnti o non correnti. Le modifiche mirano a promuovere la coerenza nell'applicazione dei requisiti aiutando le società a determinare se i debiti e le altre passività con una data di regolamento incerta debbano essere classificati come correnti (dovuti o

potenzialmente da liquidare entro un anno) o non correnti. Inoltre, includono chiarimenti in merito ai requisiti di classificazione per i debiti che un'entità potrebbe estinguere mediante conversione in strumenti di equity.

Modifiche all'IFRS 3 – Aggregazioni aziendali; IAS 16 Immobili, impianti e macchinari; IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali; Annual Improvements 2018-2020

In data 14 maggio 2020 lo IASB ha emesso il documento "Amendments to (i) IFRS 3 Business Combinations; (ii) IAS 16 Property, Plant and Equipment; (iii) IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets (iv) Annual Improvements to IFRS Standards 2018-2020", le cui disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2022 o in data successiva, salvo eventuali successivi differimenti stabiliti in sede di omologazione da parte della Commissione Europea. In particolare:

- (i) con la modifica "Amendments to IFRS 3 Business Combinations" lo IASB ha aggiornato il riferimento presente all'interno dell'IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello standard;
- (ii) attraverso la modifica "Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment" lo IASB ha introdotto alcune precisazioni, in particolare specificando come non sia consentito dedurre dal costo del cespite l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che il cespite fosse pronto per l'uso. Tali ricavi di vendita, ed i relativi costi, dovranno pertanto essere rilevati a conto economico;
- (iii) con la modifica "Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets" lo IASB ha chiarito quali voci di costo devono essere considerate per valutare se un contratto si configuri, o meno, come contratto oneroso;
- (iv) infine, attraverso le modifiche denominate "Annual Improvements to IFRS Standards 2018–2020", sono state apportate variazioni (1) all'IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards. In particolare, semplifica l'applicazione dell'IFRS 1 da parte di una società controllata che adotta per la prima volta gli standard IFRS Standard dopo che la sua controllante li ha già adottati, e riguarda la misurazione delle differenze cumulate di traduzione; (2) all'IFRS 9 Financial Instruments. La modifica chiarisce quali commissioni debbano essere incluse da una società nelle proprie valutazioni, quando si effettua il test del "10 per cento", previsto dal paragrafo B3.3.6 dell'IFRS 9 nel valutare se le modifiche apportate ad una passività finanziaria siano rilevanti (e quindi, comportino la derecognition). In particolare, specifica che devono essere incluse solo le commissioni, pagate o ricevute, tra l'entità ed il prestatore.

Per tutte le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, sopra illustrati, la Società sta valutando gli eventuali impatti, attualmente non ragionevolmente stimabili, derivanti dalla loro applicazione futura.

4. CONTRATTO DI CONCESSIONE

La Convenzione Unica è stata sottoscritta il 12 ottobre 2007 tra la Società e l'ANAS (a cui, dal 1° ottobre 2012, è subentrato, nelle funzioni di Concedente, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) ed è stata approvata con la Legge n. 101/2008. Oggetto della convenzione è la costruzione e la gestione delle tratte autostradali assentite in concessione. La Convenzione Unica scade il 31 dicembre 2038.

La concessione, in estrema sintesi, stabilisce, da una parte, il diritto della Società alla riscossione dei pedaggi dall'utenza autostradale – al netto di una quota di spettanza dell'ANAS – aggiornati annualmente in base ad una formula tariffaria prevista nella Convenzione Unica; dall'altra, l'obbligo della stessa Società di eseguire gli interventi di ampliamento e ammodernamento dell'infrastruttura autostradale assentiti in concessione e di provvedere alla manutenzione e gestione delle tratte in concessione.

Alla scadenza della Convenzione Unica, la concessionaria provvederà al trasferimento in proprietà, a titolo gratuito, al Concedente delle autostrade assentite in concessione, nonché delle relative pertinenze, in buono stato di conservazione e libere da pesi e gravami.

In data 24 dicembre 2013, il Concedente e Autostrade per l'Italia hanno sottoscritto il primo Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, con il quale si è proceduto all'aggiornamento quinquennale del Piano Finanziario allegato alla Convenzione, come previsto dall'art. 11 della medesima. Il predetto Atto aggiuntivo è stato quindi approvato con decreto interministeriale del 30 dicembre 2013 e registrato alla Corte dei Conti in data 29 maggio 2014.

Aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia

A seguito della nuova disciplina tariffaria introdotta dalle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, Autostrade per l'Italia, in data 8 aprile 2020 ha trasmesso il Piano Economico Finanziario al Concedente, in anticipo rispetto al termine prorogato dallo stesso ai sensi dell'art. 103 del Decreto Legge 17 marzo 2020, pur mantenendo ferme tutte le contestazioni e riserve già sollevate in merito.

Successivamente, con lettera del 15 luglio 2020, all'esito dell'individuazione concordata delle misure ritenute idonee a soddisfare l'interesse pubblico, ai fini della definizione del procedimento di presunto grave inadempimento avviato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, lo stesso ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare entro il 3 luglio 2020 il Piano Economico Finanziario adeguato. Autostrade per l'Italia, come richiesto, in data 23 luglio u.s. ha inviato il suddetto Piano Economico Finanziario.

Con nota del 3 agosto 2020 lo stesso Ministero ha indicato le risultanze delle valutazioni istruttorie effettuate, unitamente alle azioni correttive da apportare. Autostrade per l'Italia, con successive missive, prima del 1° settembre 2020 e poi del 14 settembre 2020, ha trasmesso al Governo ed al Concedente ulteriori elaborazioni del medesimo Piano Finanziario, che tengono conto delle osservazioni formulate dal Concedente e delle successive interlocuzioni con gli esponenti incaricati del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

In data 14 ottobre 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha pubblicato sul proprio sito istituzionale il parere reso al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ai sensi dell'art. 43 del D.L. n. 201 del 2011 avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia, nel quale la stessa Autorità esprime delle osservazioni critiche rispetto al Piano elaborato dalla società, il quale, seppur orientato a recepire il Sistema Tariffario elaborato dall'Autorità, presenterebbe alcune asserite difformità applicative rispetto allo stesso, potenzialmente idonee a riflettersi anche sui livelli tariffari applicabili all'utenza.

Con lettera del 22 ottobre 2020 il Concedente - nel far riferimento alla proposta di Piano Economico Finanziario presentato da ASPI il 14 settembre 2020 ed al parere reso dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti – ha chiesto alla società di integrare e aggiornare la proposta di piano e

di fornire chiarimenti, precisazioni e documentazione in ordine ad alcuni aspetti sollevati dall'Autorità.

Con successiva nota del 19 novembre 2020 ASPI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Ministero dell'Economia e delle Finanze e Presidenza del Consiglio dei Ministri, una nuova versione del Piano Economico Finanziario che ha recepito le indicazioni riportate nella richiamata lettera del Concedente del 22 ottobre. In particolare, è stato riportato l'importo di 3,4 miliardi di euro oggetto dell'Accordo intercorso con i rappresentanti del Governo, delineando i diversi capitoli di spesa e il relativo sviluppo temporale ed è stata accolta la richiesta formulata dalle Amministrazioni di includere il recupero delle perdite nette conseguite nei mesi da marzo a giugno 2020 per effetto del COVID-19 nell'ambito dell'incremento medio annuo, portando pertanto, la variazione tariffaria media all' 1,64% e ritenendola comprensiva del recupero delle perdite stesse.

Infine, a seguito di successive interlocuzioni, come accennato nel precedente paragrafo, in data 3 dicembre 2020 Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente l'ultima versione del Piano Economico Finanziario oggetto di condivisione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, insieme all'Atto aggiuntivo e agli altri allegati dello stesso.

Contenzioso relativo al mancato accoglimento dell'aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario

Con provvedimento n. 50/2020 del 3 gennaio 2020, il Concedente in adempimento di quanto prescritto dal TAR Lazio con la sentenza n. 13789 del 2 dicembre 2019, ha comunicato la non accoglibilità della proposta di aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario presentata da ASPI in data 15 giugno 2018. In relazione a tale provvedimento Autostrade per l'Italia il 3 marzo 2020 ha presentato ricorso al TAR del Lazio, contestando, sotto molteplici motivi, la legittimità del provvedimento assunto dal Concedente, tra cui l'illegittimità del suo presupposto e cioè l'art. 13 del Decreto Legge 162/2019, 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.

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 della Mobilità Sostenibili, dalla Regione Emilia - Romagna, dalla Città metropolitana di Bologna e dal Comune di Bologna, in data 16 giugno 2020 si è tenuta una Conferenza di Servizi nel corso della quale sono state espresse istanze da parte degli enti coinvolti, in larga parte assentite dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Sono altresì state inviate le comunicazioni ai vari proprietari i cui beni sono interessati dall'opera per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. Successivamente è stato inviato alla Conferenza di Servizi il progetto definitivo aggiornato e si è attualmente in attesa del completamento dei pre-screening VIA presso il Ministero dell'Ambiente, nonché della convocazione della seduta finale della Conferenza dei Servizi che si auspica avvenga entro marzo 2021.

Per approfondimenti sulle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, finalizzate alla ricerca di una soluzione negoziale nell'ambito del procedimento di contestazione di grave inadempimento instaurato dallo stesso Ministero si rimanda alla nota 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

La Società ha in fase di realizzazione un programma di investimenti in "Grandi Opere" (inclusivo delle opere della Convenzione del 1997, del IV Atto Aggiuntivo 2002 e degli Altri Investimenti), come previsto nel piano economico-finanziario della Società aggiornato a dicembre 2013 e

relativo essenzialmente al potenziamento di tratte autostradali già in esercizio e al potenziamento di opere di adduzione alle stesse. L'ammontare complessivo di tali opere, stimato al 31 dicembre 2020 è quantificabile in 17,8 miliardi di euro, di cui 11,1 miliardi di euro già realizzati al 31 dicembre 2020 (10,9 miliardi di euro al 31 dicembre 2019).

Si evidenzia che la voce “Fondo corrente per sanzioni e penali da Convenzione Unica” della situazione patrimoniale-finanziaria accoglie gli importi per sanzioni e/o penali a seguito di contestazioni del Concedente per inadempimenti della Società e/o per segnalazioni di non conformità come previsto dall'allegato N della Convenzione vigente. Si segnala, al riguardo, che Autostrade per l'Italia ha promosso avanti al TAR del Lazio cinque ricorsi – dei quali uno concluso con sentenza di accoglimento del 13 luglio 2020 - avverso altrettanti provvedimenti di applicazione di sanzioni/penali. Per maggiori dettagli circa la composizione di detto fondo, si rinvia alla nota n. 6.13 “Fondi per accantonamenti”.

Nella tabella seguente sono riepilogate le tratte autostradali in concessione al 31 dicembre 2020.

Tratta autostradale	Chilometri in esercizio
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

^(*) di cui 32 chilometri potenziati con un raddoppio fuori sede (Variante di Valico).

5. Eventi e operazioni societarie

5.1 Impatti derivanti dall'epidemia da coronavirus "Covid-19"

Anche in conformità al richiamo n. "ESMA32-63-1041" dell'ESMA, nel presente paragrafo si fornisce una sintetica rappresentazione degli effetti dell'emergenza sanitaria causata dal Coronavirus-Covid 19 sull'emittente e delle azioni di rimedio attuate da Autostrade per l'Italia. Per una descrizione delle incertezze derivanti dall'emergenza sanitaria, si rinvia anche a quanto descritto nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio". Come già descritto il diffondersi dell'epidemia da Covid-19, la conseguente dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo Italiano e le misure di restrizione agli spostamenti implementate hanno avuto impatti significativi sull'andamento del traffico dell'intera rete, con un conseguente impatto sui ricavi da pedaggio e sugli altri ricavi operativi (minori proventi da royalties aree di servizio) della Società, per i quali si stima complessivamente una riduzione pari a, rispettivamente, circa 850 milioni di euro e 87 milioni di euro (828 milioni di euro complessivi al netto dei relativi oneri concessori), rispetto alle stime elaborate precedentemente alla diffusione della pandemia.

In tale contesto, la Società ha tempestivamente avviato un piano di efficientamento dei costi, pur non riducendo le manutenzioni e gli investimenti per la sicurezza della propria infrastruttura, e ha adottato le misure di mitigazione previste dalle autorità competenti a tutela dei propri lavoratori. Tra queste si segnala il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria e altri strumenti che hanno generato minori costi del personale a carico della Società per un importo pari a complessivi 28 milioni di euro.

Si segnala, inoltre, che Autostrade per l'Italia ha adottato una serie di iniziative economiche a sostegno delle attività degli affidatari delle aree di servizio, con un impatto complessivo pari a 4 milioni di euro di maggiori costi operativi a carico della Società.

Sulla base dei dati e delle simulazioni effettuate, l'impatto complessivo sul risultato dell'esercizio della Società derivante dall'emergenza dell'epidemia da Coronavirus-Covid 19 e delle azioni intraprese è stimabile in circa 553 milioni di euro.

5.2 Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova e conseguenti impatti sul bilancio

Con riferimento al tragico crollo, avvenuto il 14 agosto 2018, di una sezione del Viadotto Polcevera (nel seguito anche il "Ponte") dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia gestita da Autostrade per l'Italia (nel seguito anche "società concessionaria"), si illustrano nel seguito gli impatti contabili rilevati nel 2020 e nel 2019; per un aggiornamento delle evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio relativi all'evento, si rinvia a quanto descritto nella nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

In particolare, si ricorda che era stata identificata la presenza di una obbligazione di ricostruzione del Ponte in capo ad Autostrade per l'Italia; 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 e dell'esercizio 2019 erano stati già rilevati una serie di oneri derivanti dall'evento in oggetto, come analiticamente illustrato nelle note illustrative di tali bilanci, 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 causa 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.

Con riferimento 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’occorrenza 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’esonero del pedaggio sull’area genovese ha originato un minor introito di ricavi da pedaggio nel triennio 2018-2020 stimabile complessivamente in circa 70 milioni di euro, di cui circa 44 milioni di euro riferibili all’esercizio 2020.

Coerentemente con l’impostazione contabile sopradescritta, nel corso del 2020 Autostrade per l’Italia ha provveduto a:

- a) rilevare oneri, pari a 147.373 migliaia di euro, in relazione a quanto richiesto dal Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte; tali oneri risultano interamente coperti dal “Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali” già stanziato a partire dal 2018 e sono neutralizzati nel conto economico del 2020 tramite l’utilizzo indiretto dello stesso Fondo rilevato nella “Variazione operativa dei fondi”;

- b) liquidare, tramite utilizzo diretto di quanto già stanziato nell'ambito degli "Altri fondi per rischi ed oneri", 12.116 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 10.000 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento delle stime degli ulteriori oneri da sostenere per le consulenze e spese legali correlate alle azioni a tutela dei diritti della Società e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati.

Alla data del 31 dicembre 2020 non sono stati rilevati 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 2020 risultano stanziati in bilancio, in relazione alle fattispecie descritte, i seguenti fondi:

- a) "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" pari a 24.688 migliaia di euro;
- b) "Altri fondi correnti per rischi e oneri" pari a 16.122 migliaia di euro.

A seguito del crollo del Ponte, il MIMS 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. 9.5. "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", cui si rinvia, la Società, impregiudicato ogni accertamento sulle responsabilità del crollo, ha ritenuto di avviare una negoziazione con il Governo, con il MIMS 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 11, 13, 14 e 15 luglio 2020, ha inviato al Ministero delle lettere con le quali, ferme restando le contestazioni agli addebiti mossi e confermando la propria volontà di individuare una soluzione concordata e definitiva della controversia, ha formulato una nuova articolata proposta rispetto a quella presentata nel mese di marzo, come più ampiamente descritto nella nota 9.5. "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" cui si rinvia. In particolare, in data 8 ottobre 2020, Autostrade per l'Italia ha comunicato la propria disponibilità a sottoscrivere lo schema di accordo ricevuto per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell'atto aggiuntivo alla Convenzione, con la sola eliminazione della condizione di efficacia che prevede il perfezionamento dell'operazione di riassetto societario. La Società si è impegnata tra l'altro all'assunzione di un importo complessivo di oneri ad esclusivo carico della Società pari a 3.400 milioni di euro in incremento di 500 milioni di euro rispetto alla proposta presentata il 5 marzo 2020, rappresentati da:

- a) un importo pari a 1.500 milioni di euro da destinarsi a riduzioni tariffarie da applicare all'utenza;
- b) un importo pari a 1.200 milioni di euro per la realizzazione di interventi non remunerati sull'infrastruttura in concessione nel periodo regolatorio 2020-2024;
- c) un importo pari a 700 milioni di euro per la realizzazione del nuovo ponte sul Polcevera e per la copertura degli eventuali oneri connessi.

Con riferimento agli impegni di cui al punto b), si osserva, rispetto alla precedente proposta formulata, la presenza a carico della Società di 1,2 miliardi di euro di investimenti non remunerati in tariffa in luogo di 1,2 miliardi di euro di manutenzioni "straordinarie". Tali manutenzioni sono state inserite nel Piano Economico Finanziario (PEF), inviato al Concedente secondo la nuova articolata proposta transattiva e in funzione dell'applicazione del nuovo modello tariffario introdotto dall'ART, nonché degli impegni assunti e degli investimenti concordati tra la Società e il Concedente. Tale documento recepisce, inoltre, tutti gli obblighi e gli aspetti negoziali assunti e concessi dalle due controparti all'interno dello schema di accordo. Nel PEF, quindi, è anche riflesso l'importo pari a 1,2 miliardi di euro relativo al piano straordinario di manutenzione, richiesto dal MIMS, soggetto a remunerazione. Tale piano straordinario è addizionale rispetto ai "normali" impegni convenzionali di manutenzione (sia di Convenzione Unica che di sistema tariffario ART) in quanto relativo a specifiche richieste del Concedente in relazione all'elevazione degli standard manutentivi. Come precedentemente evidenziato, tale piano straordinario di manutenzione, ora oggetto di specifica remunerazione tariffaria, nella versione precedente dell'accordo transattivo era incluso tra gli oneri a carico di ASPI.

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.

Nel presente bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 si è proceduto all'iscrizione, nell'ambito degli "Altri fondi correnti per rischi ed oneri", di un ulteriore ammontare pari a 190 milioni di euro, corrispondente all'adeguamento del fondo già accantonato al 31 dicembre 2019 (1.500 milioni di euro) in linea con la nuova proposta di accordo formulata; 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.

In conseguenza di quanto descritto, si ritiene che nella predisposizione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, poiché non ancora approvato e completato l'iter di modificazione delle previsioni della Convenzione Unica e di adozione del nuovo PEF in virtù della definizione del nuovo accordo, sia necessario procedere al mantenimento dell'attuale modalità di rappresentazione contabile degli impegni e dei diritti derivanti dalla vigente Convenzione Unica, ma recependo le previsioni di onere complessivo di 3,4 miliardi di euro a carico della Società. Tale impostazione contabile si pone in continuità e coerenza con quanto già rappresentato nella predisposizione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, assicurando quindi una omogeneità e continuità nel trattamento contabile e di comparabilità dei bilanci nel tempo.

Sulla base di quanto descritto, nel bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 la Società ha proceduto alla rilevazione degli oneri complessivi derivanti dall'accordo transattivo, nel limite complessivo dei 3,4 miliardi di euro assunti a proprio carico.

Tali oneri, complessivamente pari a 3,4 miliardi di euro, tenendo anche in considerazione quanto previsto dalla vigente Convenzione Unica, sono stati contabilizzati tra le seguenti componenti economico-patrimoniali:

- a) 1,5 miliardi di euro sono stati accantonati tra i fondi per rischi e oneri, in relazione all'impegno assunto dalla società di applicare riduzioni tariffarie agli utenti autostradali;
- b) 0,7 miliardi di euro sono stati rilevati, alla data del 31 dicembre 2020, tra i fondi per rischi ed oneri, al netto delle somme già sostenute a fronte di tale tipologia di impegno assunto;
- c) 1,2 miliardi euro, sulla base dei diritti e obblighi della attuale Convenzione Unica, sono stati inclusi tra le consistenze del Fondo per ripristino e sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili (al netto delle somme già spese sino al 31 dicembre 2020), in relazione al nuovo

e rinnovato impegno assunto dalla Società di effettuare maggiori manutenzioni entro il 2024 (relative al piano straordinario sopra descritto, che sarà oggetto di remunerazione solamente a seguito dell'approvazione della nuova Convenzione Unica e del nuovo PEF).

Per quanto riguarda il punto c), si è ritenuto di procedere, in continuità con i bilanci dei precedenti esercizi e nel rispetto dei vincoli derivanti dall'attuale Convenzione Unica, alla rilevazione degli impegni di manutenzione assunti dalla Società senza tenere conto della circostanza che tali manutenzioni "straordinarie" saranno poi oggetto di remunerazione sulla base del nuovo PEF. Ciò in quanto:

- a) la Società ha dato comunque avvio all'esecuzione di tali attività di manutenzione, senza porre vincoli circa la necessità che le stesse fossero oggetto di remunerazione aggiuntiva a suo favore;
- b) nell'ambito dell'onere complessivo assunto a proprio carico dalla Società di 3,4 miliardi di euro per la definizione complessiva del procedimento di presunto grave inadempimento, si è comunque provveduto a riflettere nel bilancio tale onere complessivo, garantendo quindi la rilevazione della sostanza degli impegni assunti dalla Società;
- c) ancorché il valore di 1,2 miliardi di euro delle suddette manutenzioni "straordinarie" (che sulla base delle nuove previsioni saranno oggetto di remunerazione specifica mediante tariffa di costruzione, quindi assimilandole a nuovi servizi di costruzione che generano benefici economici) sia stato sostituito da un analogo ammontare di investimenti non remunerati, tale elemento non comporta effetti sull'ammontare complessivo degli oneri riflessi in bilancio in relazione all'accordo transattivo.

Si ritiene, infatti, che qualora non si fosse provveduto alla inclusione, nell'ambito del Fondo per ripristino e sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili, delle manutenzioni "straordinarie" pari a 1,2 miliardi di euro – sulla base della circostanza che nell'ambito del nuovo PEF le stesse siano remunerate – sarebbe stata data impropria rilevanza, già nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2020, delle nuove regole e meccanismi di tariffazione che potranno invece essere riflessi solamente nel momento in cui gli stessi saranno definitivamente approvati dai rispettivi organi e, quindi, effettivamente in vigore.

Anche l'eventuale rappresentazione nel bilancio al 31 dicembre 2020 dell'impegno della Società all'effettuazione degli investimenti in nuove opere non remunerate, pari alla medesima somma di 1,2 miliardi di euro, avrebbe condotto ad una scarsa chiarezza di bilancio, con possibili informazioni fuorvianti per gli utilizzatori; ciò in relazione alla necessità di presentare, congiuntamente, sia gli impegni derivanti dagli investimenti residui non effettuati derivanti dalla Convenzione Unica ancora in vigore, al 31 dicembre pari a circa 2,5 miliardi di euro (e che con l'approvazione dell'accordo e del nuovo PEF non dovranno più essere rappresentati, in quanto fattispecie non più prevista), sia il suddetto importo di 1,2 miliardi derivante dal nuovo accordo, che tuttavia non risulta ancora in vigore, come detto. Inoltre, gli investimenti che rientrano in tale tipologia e che sono stati già effettuati sino al 31 dicembre 2020 non avrebbero trovato adeguata rappresentazione contabile, in quanto sulla base dei meccanismi dell'attuale Convenzione Unica per gli stessi è previsto il riconoscimento di una tariffa di remunerazione.

Sulla base di quanto illustrato, si ritiene che la rappresentazione contabile adottata consenta di riflettere nel bilancio, nel modo maggiormente appropriato, sia l'attuale contesto degli obblighi e dei diritti derivanti dal vigente contratto di concessione, sia gli effetti sostanziali e gli oneri complessivi derivanti dall'accordo transattivo sottomesso al MIMS, e di fornire la migliore rappresentazione, utile al lettore di bilancio ed in continuità con i precedenti esercizi, della complessa situazione in essere.

Sulla base delle analisi e delle simulazioni condotte, tenuto conto degli importi accantonati in bilancio (come sopra esposto) e delle somme già spese dalla Società sino al 31 dicembre 2020 per le diverse fattispecie (ovvero, per le manutenzioni “straordinarie” e per gli investimenti che nell’ambito del nuovo accordo e del nuovo PEF non saranno più oggetto di remunerazione), non sono stati identificati impatti di rilievo dall’eventuale adozione con decorrenza dal 1° gennaio 2020 delle previsioni dell’accordo transattivo e del nuovo PEF (con i relativi meccanismi di tariffazione). Tale elemento rappresenta una conferma della correttezza delle modalità di rappresentazione contabile adottate dalla Società.

Al fine di fornire una completa ed esaustiva informativa, si riporta, nel seguito, un dettaglio degli oneri rilevati nelle varie voci del conto economico dell’esercizio 2020 e dell’esercizio 2019 derivanti dall’evento del crollo del Ponte.

CONTO ECONOMICO

Migliaia di euro	Note	2020	2019
RICAVI			
Ricavi da pedaggio		-	-
Ricavi per servizi di costruzione		-	-
Altri ricavi		-	38.000
TOTALE RICAVI		-	38.000
COSTI			
Materie prime e materiali		-	-114.930
Costi per servizi		-152.144	-94.507
Plusvalenze/(Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		-	-
Costo per il personale		-	-
Altri oneri		-753	-21.932
Oneri concessori		-	-
Oneri per godimento beni di terzi		-50	-71
Oneri diversi		-703	-21.861
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti		-52.627	-1.286.662
(Accantonamenti)/Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	7.8	147.373	225.338
(Accantonamenti)/Utilizzi dei fondi per rischi e oneri	6.13	-200.000	-1.512.000
Utilizzo del fondo per impegni da convenzione		-	-
Ammortamenti		-	-
Ammortamento immobili, impianti e macchinari		-	-
Ammortamento diritti concessori immateriali		-	-
Ammortamento altre attività immateriali		-	-
(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti		-	-
TOTALE COSTI		-205.524	-1.518.031
RISULTATO OPERATIVO		-205.524	-1.480.031
Proventi finanziari			
Dividendi da società partecipate		-	-
Altri proventi finanziari		-	-
Oneri finanziari			
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione		-	-
Altri oneri finanziari		-	-
(Perdite)/Utili su cambi		-	-
(ONERI)/PROVENTI FINANZIARI		-	-
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		-205.524	-1.480.031
(Oneri)/Proventi fiscali			
Imposte correnti sul reddito		28.886	23.674
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		-	-
Imposte anticipate e differite		36.470	451.845
RISULTATO DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		-140.168	-1.004.512
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate		-	-
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		-140.168	-1.004.512

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2019. Per il dettaglio dei saldi della situazione patrimoniale-finanziaria derivanti da rapporti con parti correlate, si rinvia alla nota n. 9.3 "Rapporti con parti correlate".

6.1 Attività materiali - Migliaia di euro 79.141 (81.677)

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.

Migliaia di euro	31/12/2020			31/12/2019		
	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari	328.201	-255.495	72.706	314.942	-240.794	74.148
Investimenti immobiliari	19.150	-12.715	6.435	20.349	-12.820	7.529
Attività materiali	347.351	-268.210	79.141	335.291	-253.614	81.677

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle diverse categorie delle attività materiali, nonché le relative variazioni intercorse nei valori contabili.

Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2019	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						Valore netto al 31/12/2020
		Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Passaggi in esercizio	Decrementi per dismissioni (costo)	Riclassifiche	Incrementi (ammortamenti cumulati)	Decrementi per dismissioni (ammortamenti cumulati)	
Terreni	1.107	-	-	-	-	-	-	1.107
Fabbricati	14.342	860	-	-	613	-1.017	-	14.798
Diritto d'uso fabbricati	7.315	3.207	-	-584	-	-2.238	-	7.700
Impianti e macchinari	-	-	-	-	-	-	-	-
Diritto d'uso di impianti e macchinari	-	534	-	-	-	-178	-	356
Attrezzature industriali e commerciali	21.877	7.173	2.735	-7.069	-	-10.400	6.794	21.110
Altri beni	15.255	7.163	-	-7	-	-6.398	7	16.020
Diritto d'uso altri beni	2.389	146	-	-	-	-1.020	-	1.515
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	11.863	972	-2.735	-	-	-	-	10.100
Immobili, impianti e macchinari	74.148	20.055	-	-7.660	613	-21.251	6.801	72.706
Terreni	437	-	-	-	-	-	-	437
Fabbricati	7.092	-	-	-	-613	-481	-	5.998
Investimenti immobiliari	7.529	-	-	-	-613	-481	-	6.435
Attività materiali	81.677	20.055	-	-7.660	-	-21.732	6.801	79.141

Si evidenzia che la voce investimenti immobiliari accoglie alcune porzioni di fabbricati e terreni non strumentali, destinati alla locazione (prevalentemente a società del Gruppo Atlantia) e valutati al costo; il fair value di tali attività, stimato in apposite perizie redatte da esperti indipendenti e basate sulle indicazioni provenienti dal mercato immobiliare applicabili per la tipologia di investimenti detenuti, è stimato complessivamente per un valore pari a circa 28 milioni di euro ed è superiore al relativo valore contabile.

Nell'esercizio 2020 tali immobili hanno generato canoni di locazione attivi pari a 2.468 migliaia di euro, a fronte di costi operativi diretti di manutenzione e gestione pari a 3.767 migliaia di euro.

Nel corso del 2020 non si sono verificate variazioni della vita utile stimata dei beni.

Si precisa, infine, che al 31 dicembre 2020 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

I diritti d'uso relativi a immobili impianti e macchinari sono pari a 9.571 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 e riguardano principalmente:

- a) contratti di locazione passiva di immobili ad uso foresteria e ad uso uffici (7.700 migliaia di euro);
- b) contratti di noleggio di autoveicoli a lungo termine (1.515 migliaia di euro).

La durata effettiva dei contratti è compresa tra i 2 e 20 anni, anche tenendo conto delle possibili proroghe esercitabili dalla Società.

6.2 Attività immateriali - Migliaia di euro 16.568.314 (16.823.981)

Nella tabella seguente sono esposte le consistenze iniziali e finali delle voci delle attività immateriali, con evidenza del costo originario e degli ammortamenti cumulati a fine esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2020			31/12/2019		
	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Diritti concessori immateriali	17.501.505	-7.075.694	10.425.811	17.207.677	-6.517.534	10.690.143
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.201	-	6.111.201	6.111.201	-	6.111.201
Altre attività immateriali	307.582	-276.280	31.302	276.277	-253.640	22.637
Attività immateriali	23.920.288	-7.351.974	16.568.314	23.595.155	-6.771.174	16.823.981

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle diverse categorie delle attività immateriali, nonché le relative variazioni intercorse nei valori contabili.

VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO									
Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2019	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Investimenti a titolo gratuito	Incrementi/ (Decrementi) per aggiornamento valore attuale impegni	Incrementi per opere realizzate	Decrementi per contributi	Pasaggi in esercizio	Ammontamenti	Valore netto al 31/12/2020
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi	7.413.111	-	-	131.512	-	-116	-	-390.157	7.154.350
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	3.170.631	-	-	-	159.797	-	-	-162.264	3.168.164
Diritti per opere a carico dei subconcessionari	106.401	-	2.635	-	-	-	-	-5.739	103.297
Diritti concessori immateriali	10.690.143	-	2.635	131.512	159.797	-116	-	-558.160	10.425.811
Avviamento	6.111.198	-	-	-	-	-	-	-	6.111.198
Marchi	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.201	-	-	-	-	-	-	-	6.111.201
Costi di sviluppo	12.053	17.368	-	-	-	-	324	-12.853	16.892
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	6.655	13.763	-	-	-	-	-	-9.498	10.920
Concessioni e licenze	810	157	-	-	-	-	-	-289	678
Attività immateriali in corso e accenti	3.119	17	-	-	-	-	-324	-	2.812
Altre attività immateriali	22.637	31.305	-	-	-	-	-	-22.640	31.302
Attività immateriali	16.823.981	31.305	2.635	131.512	159.797	-116	-	-580.800	16.568.314

Il decremento del valore netto delle attività immateriali rispetto al 31 dicembre 2019, pari a 255.667 migliaia di euro, è dovuto essenzialmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni dei diritti concessori:

- c) gli ammortamenti dell'esercizio (558.160 migliaia di euro);
- d) gli investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi (159.797 migliaia di euro);
- e) l'aggiornamento del valore attuale delle stime a finire degli investimenti previsti in opere senza benefici economici aggiuntivi (131.512 migliaia di euro).

Nell'esercizio non si sono verificate variazioni della vita utile stimata delle attività.

Il prospetto seguente evidenzia le componenti degli investimenti in attività in concessione, esposte anche nel rendiconto finanziario dell'esercizio, a fronte dei servizi di costruzione eseguiti. Per maggiori dettagli circa gli investimenti effettuati dalla Società 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.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Utilizzo del fondo per impegni da convenzione per opere realizzate senza benefici economici aggiuntivi	349.527	369.425	-19.898
Incrementi dei diritti concessori immateriali per opere realizzate con benefici economici aggiuntivi	159.797	136.545	23.252
Investimenti in attività in concessione	509.324	505.970	3.354

Riguardo la voce "avviamento", si evidenzia che la stessa è stata rilevata nel 2003 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 del Gruppo. Il valore, che è stato determinato sulla base dei precedenti principi contabili applicati dalla Società (in accordo con l'esenzione prevista dall'IFRS 1), 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 e dei diritti concessori della Società (considerando la rilevanza complessiva di tali voci), è stato effettuato il test di impairment, esaminato dal Consiglio di Amministrazione, secondo quanto disciplinato dallo IAS 36, mediante la stima del valore d'uso ed utilizzando il metodo dell'Unlevered Discounted Cash Flow relativo ai flussi operativi netti prospettici. Per la stima dei flussi e 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 precisa che, anche in base a quanto indicato dal richiamo ESMA n° 32-63-1041 «European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports» del 28 ottobre 2020 e dalle "linee guida Impairment test post effetti pandemia da COVID-19" pubblicate dall'OIV a luglio 2020, la pandemia da COVID-19 è stata considerata come indicatore di impairment in essere alla chiusura dell'esercizio 2020, anche se la presenza del citato avviamento richiede comunque l'effettuazione del test di impairment almeno annualmente.

Il tasso di attualizzazione utilizzato per il test di impairment si basa sulle condizioni e informazioni esistenti al 31 dicembre 2020. Per quanto riguarda invece i flussi relativi alle proiezioni economico-finanziarie, questi comprendono gli impatti, anche prospettici, rivenienti da tale emergenza sanitaria. Il test e l'analisi di sensitività, così elaborati, sono quindi ritenuti idonei a fornire gli elementi valutativi utili, anche in considerazione del contesto caratterizzato dal perdurare del richiamato evento pandemico.

Analogamente a quanto effettuato nei precedenti esercizi, l'intera attività della Società rappresenta un'unica "CGU", in quanto i flussi finanziari generati dalle tratte autostradali assegnate in gestione dalla concessione sono tra loro strettamente correlati. Pertanto, il test di impairment consente di verificare, nel complesso, la recuperabilità di tutte le attività immateriali nonché dell'intero capitale investito netto.

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 all'evoluzione dei fatti illustrati nella stessa nota che hanno indotto il Consiglio di Amministrazione a ritenere remota la prossima adozione da parte del Governo di un provvedimento di revoca della concessione e quindi ragionevolmente probabile il raggiungimento di una soluzione negoziale, si è proceduto alla stima del valore d'uso utilizzando il piano pluriennale, fino alla scadenza della concessione, elaborato dalla Società, predisposto sulla base del Piano Economico Finanziario presentato al Concedente in data 3 dicembre 2020, per il quale è in corso la procedura di autorizzazione, come meglio evidenziato nella successiva nota n. 9.5.. Il piano è sviluppato (i) in base ai meccanismi regolatori previsti dalla Delibera ART n° 71/2019, riguardante il sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia e (ii) considerando, oltre ai predetti impatti della pandemia da COVID-19, l'onere a carico della Società di 3,4 miliardi di euro oggetto dello schema di Accordo con i rappresentanti del Governo; tale piano, inoltre, incorpora le proiezioni di traffico, gli investimenti, i ricavi e i costi per l'intero periodo di durata della concessione nonché il recupero delle perdite nette conseguite nei mesi da marzo a giugno 2020 per effetto del COVID-19, nell'ambito dell'incremento medio annuo tariffario, indicato nel seguito. 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. Sempre con riferimento agli effetti connessi al COVID-19, si prevede un recupero nel 2022 dei volumi di traffico precedenti alla diffusione della pandemia.

I parametri chiave del piano pluriennale sulla base dei quali si è proceduto alla stima dei flussi di cassa sono:

- CAGR di crescita del traffico 2019-2038: 1,3%;
- incremento tariffario annuo per il periodo 2021-2024: 1,64%; 1,85% annuo nel successivo residuo periodo (2025-2038);
- tasso di inflazione: 0,8% fisso fino al 2038;
- tasso di attualizzazione: 5,5%, determinato sulla base di quanto richiesto dallo IAS 36. Si evidenzia che tale tasso di attualizzazione differisce dal tasso di remunerazione del capitale investito e dei servizi di costruzione e/o gestione previsti dalla Convenzione Unica, che risente di specifici meccanismi regolatori.

Il test di impairment ha confermato la piena recuperabilità dell'avviamento e dei diritti concessori iscritti al 31 dicembre 2020.

In aggiunta, si è proceduto a effettuare un'analisi di sensitività sul valore recuperabile, incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione indicato, valutandolo come unico elemento, in considerazione dello sviluppo tariffario con sistema regolatorio di "riequilibrio", rappresentativo di un'ipotesi di stress test dei possibili impatti di medio-lungo termine, anche derivanti dall'emergenza sanitaria in corso.

I risultati dell'analisi di sensitività predisposta confermano la piena recuperabilità delle attività iscritte in bilancio.

Si evidenzia infine che nell'esercizio 2020 sono stati rilevati nel conto economico costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 299 migliaia di euro (398 migliaia di euro nel 2019). Tali attività sono finalizzate al miglioramento di infrastrutture, servizi offerti, livelli di sicurezza, sviluppo interno di software, tutela e valorizzazione dell'ambiente.

6.3 Partecipazioni - Migliaia di euro 247.464 (243.101)

Nelle tabelle seguenti si riportano:

- a) i saldi di apertura e chiusura (con evidenza del costo originario e delle svalutazioni cumulate) delle partecipazioni detenute dalla Società, classificate per categoria, nonché le relative variazioni intervenute nell'esercizio;

4. Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 | 6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

	31/12/2019			Costo							31/12/2020		
	Costo	(Svalutazioni) cumulate	Valore netto	Nuove costituzioni	Riclassifiche	Altri incrementi/decrementi	Decrementi per liquidazioni	Incremento per piani di compensi	Decrementi per cessione partecipazione	(Incrementi)/Decrementi	Costo	(Svalutazioni) cumulate	Valore netto
Migliaia di euro													
Società Autostrada Tirrenica p.a.	90.608	-	90.608	-	-	-	-	64	-	-	90.672	-	90.672
Tangenziale di Napoli S.p.A.	54.511	-	54.511	-	-	-	-	274	-	-	54.785	-	54.785
Autostrade Meridionali S.p.A.	15.066	-	15.066	-	-	-	-	274	-	-	15.340	-	15.340
Autostrade Tech S.p.A.	5.593	-	5.593	-	-	-	-	99	-	-	5.692	-	5.692
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	-	-	-	100	-	5.000	-	-	-	-	5.100	-	5.100
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	2.318	-	2.318	-	-	-	-	143	-	-	2.461	-	2.461
AD Moving S.p.A.	3.995	-3.165	830	-	-	-	-	5	-	-	4.000	-3.165	835
EssedEsse Società di Servizi S.p.A.	501	-	501	-	-	-	-	200	-	-	701	-	701
Giove Clear S.r.l.	20	-	20	-	-	-	-	306	-	-	326	-	326
Tech Solutions Integrators S.A.S.	2.000	-2.000	-	-	-	-	-2.000	-	-	2.000	-	-	-
Partecipazioni in imprese controllate (A)	174.612	-5.165	169.447	100	-	5.000	-2.000	1.365	-	2.000	179.078	-3.165	175.912
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	64.867	-2.522	62.345	-	-	-	-	-	-	-	64.867	-2.522	62.345
Pavimental S.p.A.	9.697	-4.891	4.806	-	-	-	-	-	-	-	9.697	-4.891	4.806
Spea Engineering S.p.A.	1.784	-	1.784	-	-	-	-	-	-	-	1.784	-	1.784
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	999	-	999	-	-	-	-	-	-	-	999	-	999
Consorzio Autostrade Italiane Energia	29	-	29	-	-	-	-	-	-	-	29	-	29
Pedemontana Veneta S.p.A. (liquidata)	2.102	-	2.102	-	-1.786	-316	-	-	-	-	-	-	-
Partecipazioni in imprese collegate (B)	79.478	-7.413	72.065	-	-1.786	-316	-	-	-	-	77.376	-7.413	69.963
Tangenziale Esterna S.p.A.	1.163	-	1.163	-	-	-	-	-	-	-	1.163	-	1.163
Uirnet S.p.A.	426	-	426	-	-	-	-	-	-	-	426	-	426
Autostrade Holding do Sur S.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Partecipazioni in altre imprese (C)	1.589	-	1.589	-	-	-	-	-	-	-	1.589	-	1.589
Partecipazioni (A+B+C)	255.679	-12.578	243.101	100	-1.786	4.684	-2.000	1.365	-	2.000	258.043	-10.578	247.464

- b) il dettaglio delle partecipazioni con indicazione, tra le altre informazioni, delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico al 31 dicembre 2020 (esposto al netto degli eventuali decimi da versare).

4. Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 | 6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Denominazione	Sede	Numero azioni/quote	Valore nominale	Capitale/ Fondo consortile	Quota partecipazione (%)	Numero azioni/quote possedute	Utile (Perdita) dell'esercizio 2020 (migliaia di euro) (1)	Patrimonio netto al 31/12/2020 (migliaia di euro) (1)	Valore di carico (migliaia di euro) 31/12/2020
Società Autostrada Tirrenica p.A.	Roma	163.072.000	euro	24.460.800	99,99%	162.960.400	-5.820	74.514	90.672
Tangenziale di Napoli S.p.A.	Napoli	20.945.250	euro	108.077.490	100,00%	20.945.250	12.947	202.228	54.785
Autostrade Meridionali S.p.A.	Napoli	4.375.000	euro	9.056.250	98,98%	2.580.500	4.030	181.439	15.340
Autostrade Tech S.p.A.	Roma	1.120.000	euro	1.120.000	100,00%	1.120.000	6.687	55.183	5.692
Teene Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	100.000	euro	100.000	100,00%	100.000	-1.200	3.900	5.100
Società Italiana per Azioni per il Tratoro del Monte Bianco	Pre Saint Didier (Aosta)	3.848.000	euro	198.749.200	51,00%	1.962.480	11.059	232.301	2.461
AD Moving S.p.A.	Roma	1.000.000	euro	1.000.000	100,00%	1.000.000	338	1.437	835
EsedilEsse Società di Servizi S.p.A.	Roma	500.000	euro	500.000	100,00%	500.000	1.661	3.287	701
Giove Clear S.r.l.	Roma	10.000	euro	10.000	100,00%	10.000	890	2.822	326
Partecipazioni in imprese controllate (A)									
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano	293.792.811	euro	220.344.608	27,45%	80.645.753	-511	-231.483	62.345
Pavimental S.p.A.	Roma	77.818.865	euro	10.116.452	20,00%	15.563.773	-4.928	10.065	4.806
Spa Engineering S.p.A.	Roma	1.350.000	euro	6.966.000	20,00%	270.000	-15.727	40.629	1.784
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna	2.715.200	euro	2.715.200	36,81%	999.440	1	6.831	999
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	-	euro	114.853	27,05%	-	-	114	29
Pedemontana Veneta S.p.A. (liquidata)	Verona	12.000	euro	6.000.000	29,77%	3.573	n.a.	5.598	-
Partecipazioni in imprese collegate (B)									
Tangenziale Esterna S.p.A.	Milano	464.945.000	euro	464.945.000	0,25%	1.162.363	-18.820	295.417	1.163
Uirnet S.p.A.	Roma	1.142	euro	1.142.000	1,401%	16	135	5.448	426
Autostrade Holding do Sur S.A. (5)	Santiago (Cile)	1.000.001	peso cileno	51.496.805.692	0,00%	1	-	-	-
Partecipazioni in altre imprese (C)									
									1.589
Partecipazioni (A+B+C)									247.464

(1) I dati sono riferiti all'ultimo bilancio approvato dal Consiglio di Amministrazione di ciascuna Società.

(2) 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 inerenza della Società è, pertanto, pari al 99,99% al 31 dicembre 2020 (rispetto al 99,93% calcolato sulla base del rapporto tra le azioni possedute dalla Società e le azioni totali della controllata).

(3) I dati sono riferiti all'ultimo bilancio approvato dall'Assemblea degli Azionisti (31/12/2019).

(4) Viene indicato il valore del patrimonio netto finale così come risultante dal Bilancio finale di liquidazione approvato dall'Assemblea in data 4 dicembre 2020.

(5) 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.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni in essere al 31 dicembre 2020, si precisa che, anche in base a quanto indicato dal richiamo ESMA n° 32-63-1041 «European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports» del 28 ottobre 2020, e dalle “linee guida Impairment test post effetti pandemia da COVID-19” pubblicate dall’OIV a luglio 2020, la pandemia da COVID-19 è stata considerata come indicatore di impairment in essere alla chiusura dell’esercizio 2020. In relazione a ciò, è emersa la presenza di indicatori di impairment per tutte le società concessionarie autostradali del Gruppo nonché per quelle che svolgono servizi di supporto alle concessionarie; si è quindi provveduto all’effettuazione dei test di impairment del valore delle relative partecipazioni iscritte in bilancio.

I test di impairment sono stati esaminati dal Consiglio di Amministrazione ed effettuati mediante la stima dell’equity value delle singole società, mediante l’utilizzo del modello dell’Unlevered Discounted Cash Flow, determinando il valore d’uso derivante dall’attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi dell’impresa e/o delle sue partecipate e sottraendo l’ammontare del relativo indebitamento finanziario netto in essere. In particolare, per quanto attiene alla stima dei flussi operativi, si è fatto riferimento, ove disponibili, ai piani pluriennali aggiornati elaborati dalle singole società, che per le imprese concessionarie incorporano le proiezioni di traffico, tariffe, investimenti, ricavi e costi per tutto il periodo di durata delle relative concessioni. L’utilizzo di piani pluriennali aventi un orizzonte temporale pari alla durata delle rispettive concessioni risulta maggiormente appropriato, rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (periodo limitato di proiezione esplicita con la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche dei contratti di concessione, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita dei contratti. Si evidenzia che i Piani Economici Finanziari delle imprese Tangenziale di Napoli e Società Autostrada Tirrenica sono sviluppati in base a quelli presentati al Concedente a novembre 2020, predisposti in base alle delibere ART di riferimento e ad oggi ancora in corso di approvazione.

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. I tassi di attualizzazione utilizzati per il test di impairment si basano sulle condizioni e informazioni esistenti al 31 dicembre 2020. Per quanto riguarda, invece, i flussi relativi alle proiezioni economico-finanziarie, questi comprendono gli impatti, anche prospettici, rivenienti dalla predetta emergenza sanitaria, incluso il recupero delle perdite nette conseguite nei mesi da marzo a giugno 2020 per effetto del COVID-19, nell’ambito dell’incremento medio annuo tariffario.

Per tutte le società, il tasso di attualizzazione utilizzato risulta pari al 5,5% ad eccezione di Pavimental e Spea Engineering dove è stato applicato il tasso del 6,0%.

Si evidenzia che per le società concessionarie autostradali, il tasso di attualizzazione differisce dai tassi di remunerazione del capitale investito e dei servizi di costruzione e/o gestione previsti dalle rispettive concessioni, che risentono di specifici meccanismi regolatori e/o legislativi.

I risultati dei test di impairment effettuati non hanno evidenziato perdite di valore delle partecipazioni iscritte in bilancio.

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. Si consideri che in merito alla gara per la nuova concessione della A3 Napoli Salerno SIS risulta, ad oggi, aggiudicataria provvisoria e Autostrade Meridionali, avendo effettuato l’accesso agli atti, ha impugnato in data 3 marzo 2020 il provvedimento di aggiudicazione, proponendo ricorso al competente TAR Campania il quale lo ha rigettato in data 21 ottobre 2020;

per tale pronuncia Autostrade Meridionali ha proposto il ricorso ancora pendente al Consiglio di Stato.

In caso di subentro del 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. Il valore di riferimento per l'impairment (Patrimonio Netto delle società) è dato dal valore di liquidazione della stessa che tiene conto del diritto di subentro riconoscibile dal subentrante al concessionario uscente; tale valore di subentro, riportato nel bilancio di Autostrade Meridionali, non tiene conto della delibera CIPE n° 38/2019 che avrebbe determinato una significativa riduzione dello stesso per l'applicazione di un tasso di rendimento ridotto. La sentenza del TAR Lazio del 2 febbraio 2021 ha infatti accolto il ricorso con il quale la società ha impugnato la citata delibera, confermando che, ai fini della determinazione della congrua remunerazione del capitale investito, occorre fare riferimento al tasso riportato nella Convenzione. In relazione a ciò, il valore delle attività nette di Autostrade Meridionali risulta recuperabile; ciò garantisce, inoltre, anche l'integrale recuperabilità del valore di carico della partecipazione detenuta da Autostrade per l'Italia, peraltro inferiore rispetto al valore di patrimonio netto pro quota.

Si segnala infine:

- a) la costituzione della società Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia SpA (100 migliaia di euro) e il successivo versamento in conto futuro aumento di capitale (5.000 migliaia di euro);
- b) il completamento della liquidazione della partecipazione in Tech Solutions Integrators, valore di carico nullo al 31 dicembre 2019, attraverso la definizione del "trasferimento universale" alla Società di tutti i rapporti attivi e passivi.

6.4 Attività finanziarie

(quota non corrente) - Migliaia di euro 562.072 (576.792)

(quota corrente) - Migliaia di euro 66.378 (82.411)

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.

Migliaia di euro	Note	31/12/2020			31/12/2019		
		Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Attività finanziarie per contributi su opere	(1)	174.534	20.193	154.341	186.619	25.495	161.124
Depositi vincolati	(1)	173.712	19.371	154.341	185.798	24.674	161.124
Finanziamenti a medio-lungo termine		251.569	4.536	247.033	256.060	8.576	247.484
Ratei attivi per attività finanziarie a medio - lungo termine		19.762	19.762	-	20.878	20.878	-
Prestiti al personale		5.759	1.132	4.627	6.461	1.194	5.267
Risconti attivi finanziari pluriennali		390	34	356	587	52	535
Altri crediti finanziari		1.374	-	1.374	1.258	-	1.258
Altre attività finanziarie a medio - lungo termine	(1)	278.854	25.464	253.390	285.244	30.700	254.544
Finanziamenti a breve termine		-	-	-	182	182	-
Altre attività finanziarie		1.350	1.350	-	1.360	1.360	-
Altre attività finanziarie correnti	(1)	1.350	1.350	-	1.542	1.542	-
Attività finanziarie		628.450	66.378	562.072	659.203	82.411	576.792

(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 30.753 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019, essenzialmente per:

- a) la rispettiva riduzione (12.086 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 delle altre attività finanziarie a medio-lungo termine, correlata principalmente al rimborso effettuato sul finanziamento in essere dalla controllata Tangenziale di Napoli pari a 8.595 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 (4.536 migliaia di euro, tasso fisso del 5,20% e scadenza il 19 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 61 (121)

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 472.577 (514.257)

Al 31 dicembre 2020 le attività commerciali sono costituite da:

- a) rimanenze, pari a 56.635 migliaia di euro (53.247 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), 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 2019, connesse alla realizzazione di opere a favore del Concedente, in qualità di committente;
- c) crediti commerciali, pari a 411.738 migliaia di euro (456.806 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019
Crediti commerciali verso:		
Clienti	238.677	268.197
Subconcessionari delle aree di servizio	47.084	74.208
Clienti diversi	66.310	88.442
Crediti commerciali (saldo lordo)	352.071	430.847
Fondo svalutazione dei crediti commerciali	-43.563	-44.499
Altre attività commerciali	103.230	70.458
Crediti commerciali (saldo netto)	411.738	456.806

Il decremento del saldo netto dei crediti commerciali, pari a 45.068 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2019, è determinato principalmente dalla diminuzione dei crediti commerciali (78.776 migliaia di euro) in relazione essenzialmente alle restrizioni agli spostamenti stabilite dalle autorità governative a causa della diffusione del Covid-19 e le correlate misure di supporto, adottate dalla Società, a favore dei subconcessionari delle aree di servizio, parzialmente compensata dall'aumento delle altre attività commerciali (32.772 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	Saldo a scadere	Scaduto entro 90 giorni	Scaduto tra 90 giorni e 365 giorni	Scaduto superiore a 365 giorni
Crediti commerciali	352.071	258.090	26.611	13.473	53.897

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	31/12/2019	Incrementi	Utilizzi	31/12/2020
Fondo svalutazione dei crediti commerciali	-44.499	-4.248	5.184	-43.563

Il fondo svalutazione dei crediti commerciali risulta in linea rispetto al 31 dicembre 2019. La variazione è correlata prevalentemente alle necessità derivanti dai rapporti di mancato pagamento e dal recupero delle interferenze sostenute nello svolgimento dell'attività in concessione, più che compensate dagli utilizzi connessi prevalentemente alla definizione della liquidazione, tramite il "trasferimento universale" di tutti i saldi attivi e passivi, della partecipazione nella società Tech Solution Integrators (4.925 migliaia di euro).

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 e non soggetti a stime analitiche, la valutazione si basa 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 1.601.663 (1.378.535)

La voce include:

- a) le disponibilità liquide, pari a 1.083.229 migliaia di euro (715.493 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), impiegate essenzialmente in operazioni bancarie a vista;
- b) i mezzi equivalenti, pari a 59 migliaia di euro (128 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), 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 518.375 migliaia di euro (662.914 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), accesi anche con le altre società del Gruppo Atlantia, tenuto conto dell'attività di tesoreria centralizzata svolta dalla Società.

Per ulteriori dettagli sui fenomeni che hanno generato l'incremento 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 esposti 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 53.367 (39.540)

Passività per imposte sul reddito correnti - Migliaia di euro - (35.815)

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	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2019
	Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti	
IRES da reddito imponibile	12.644	-	-	35.815
Istanze di rimborso IRES	25.001	24.299	-	-
Altri crediti di imposta IRES	22	22	-	-
IRES	37.667	24.321	-	35.815
IRAP	15.700	15.219	-	-
Totale	53.367	39.540	-	35.815

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 2020 delle passività per imposte sul reddito correnti è nullo in relazione essenzialmente alle rispettive basi imponibili IRES e IRAP negative. Il decremento delle passività per imposte sul reddito, pari a 35.815 migliaia di euro, è originato essenzialmente dal saldo del debito IRES dell'esercizio precedente (6.857 migliaia di euro) e della liquidazione (29.060 migliaia di euro) dell'addizionale IRES del 3,5% dell'esercizio precedente 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).

Il saldo al 31 dicembre 2020 delle attività per imposte sul reddito correnti è costituito essenzialmente da:

- a) il credito, per 25.001 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 6.404 migliaia di euro, al credito nei confronti di Sintonia per l'esercizio 2007 in cui tale società era la consolidante fiscale;
- b) gli acconti versati per l'esercizio corrente in relazione all'addizionale IRES di 3,5% (8.000 migliaia di euro);
- c) il credito verso Atlantia per le variazioni di stima relative al debito per l'IRES dell'esercizio precedente (3.748 migliaia di euro);
- d) il credito verso Atlantia per la parte della perdita fiscale dell'esercizio corrente (1.124 migliaia di euro) recuperabile all'interno del Consolidato Fiscale Nazionale della Capogruppo;
- e) il credito IRAP per gli esercizi precedenti e per quello corrente, pari a 15.700 migliaia di euro.

Si segnala infine che la Società, nel corso del mese di febbraio 2021, ha ricevuto il rimborso del credito nei confronti di Sintonia sopra citato per un importo pari a 6.243 migliaia di euro.

6.9 Altre attività correnti - Migliaia di euro 127.952 (109.672)

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	31/12/2020	31/12/2019
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	14.736	17.503
Crediti verso amministrazioni pubbliche	2.077	29.786
Crediti verso enti previdenziali	460	444
Anticipi e altri crediti diversi	113.266	65.013
Altre attività correnti (saldo lordo)	130.539	112.746
Fondo svalutazione altre attività correnti	-2.587	-3.074
Altre attività correnti (saldo netto)	127.952	109.672

Rispetto alle voci esposte in tabella, si evidenzia:

- a) l'incremento degli anticipi e altri crediti diversi in relazione principalmente all'IVA correlata alle fatture ricevute per le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (25.972 migliaia di euro) e al credito per IVA (17.181 migliaia di euro);
- b) la diminuzione dei crediti verso amministrazioni pubbliche (27.709 migliaia di euro), essenzialmente riferibile al riassorbimento degli acconti versati al Commissario straordinario per l'avvio delle attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera.

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. Tale fondo è determinato coerentemente con quanto descritto da criteri contabili indicati nella nota n.3.

6.10 Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate - Migliaia di euro 6.057 (4.271)

Passività connesse ad attività operative cessate - Migliaia di euro - (-)

Il saldo delle attività pari a 6.057 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 accoglie:

- a) 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);
- b) il valore della partecipazione detenuta in Pedemontana Veneta in liquidazione pari a 1.786 migliaia di euro.

6.11 Patrimonio netto - Migliaia di euro 1.095.296 (1.462.928)

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 subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2019.

Il decremento della voce rispetto al 31 dicembre 2019, pari a 367.632 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 373.276 migliaia di euro, quasi interamente dovuto alla perdita dell'esercizio (398.131 migliaia di euro);
- b) la rilevazione del piano azionario diffuso ai dipendenti del Gruppo Atlantia (5.643 migliaia di euro).

Con riferimento alle altre componenti del conto economico complessivo, si evidenzia la riclassifica nel conto economico dell'esercizio di quota parte della riserva di cash flow hedge iscritta al 31 dicembre 2019 (34.924 migliaia di euro) per quei derivati di Interest Rate Swap e Interest Rate Swap Forward Starting posti in essere per la copertura dal rischio di variazione dei flussi finanziari, classificati di non hedge accounting al 31 dicembre 2019. La riserva di cash flow hedge è stata sospesa ed è stata rilasciata al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura.

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.

4. Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 | 6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Descrizione	Saldo al 31/12/2020 (Migliaia di euro)	Possibilità di utilizzo (A, B, C, D)*	Quota disponibile (Migliaia di euro)	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nel periodo 01/01/2017 - 31/12/2019 (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	-131.095	-	-	-	-
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	-20.223	-	-20.223	-	-
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	572.339	A, B, C	572.339	-	-
Riserve diverse e utili portati a nuovo	662.019	-	390.003	-	-
Riserve e utili portati a nuovo (2)	871.400	-	606.073	-	-
Totale	1.493.427	-	606.073	-	1.856.382
di cui:					
Quota non distribuibile (3)			16.892		
Quota distribuibile			589.181		

*** 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 criteri di valutazione applicati" del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020.
(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 1.808.116 (2.311.749)

(quota corrente) - Migliaia di euro 732.162 (448.979)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio del fondo per impegni da convenzione, nonché delle relative movimentazioni del 2020, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

Migliaia di euro	31/12/2019			VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO			31/12/2020		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Accantonamenti finanziari	Utilizzi per opere realizzate	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Fondo per impegni - Potenziamento Firenze-Bologna	758.411	527.563	230.848	92.242	-1.508	-126.196	722.949	509.724	213.225
Fondo per impegni - Terze e quarte corsie	5.428	5.428	-	109	-14	-12	5.511	5.511	-
Fondo per impegni - Altre opere	1.996.889	1.778.758	218.131	39.161	-913	-223.319	1.811.818	1.292.881	518.937
Fondo per impegni da convenzione	2.760.728	2.311.749	448.979	131.512	-2.435	-349.527	2.540.278	1.808.116	732.162

Il fondo si riduce di 220.450 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto essenzialmente di:

- l'utilizzo connesso agli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi realizzati nel 2020 (349.527 migliaia di euro);
- l'aggiornamento, con corrispondente incremento dei diritti concessori iscritti nelle attività immateriali, del valore attuale degli investimenti previsti a finire per 131.512 migliaia di euro

(di cui 36.368 migliaia di euro quale effetto connesso alla variazione della curva dei tassi correnti e prospettici adottata al 31 dicembre 2020 rispetto a quella al 31 dicembre 2019). 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 1.080.684 (954.625)

(quota corrente) - Migliaia di euro 2.489.576 (2.238.452)

Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti per natura e la distinzione tra quote correnti e non correnti.

Migliaia di euro	31/12/2020			31/12/2019		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Fondi per benefici per dipendenti	78.891	66.916	11.975	86.398	74.916	11.482
Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.743.038	1.013.768	729.270	1.540.409	879.709	660.700
Fondo per sanzioni e penali da Convenzione Unica	14.291	-	14.291	5.937	-	5.937
Fondo per rischi e oneri con Amministrazione Finanziaria	12.627	-	12.627	19.412	-	19.412
Fondo per trasferimento universale da Tech Solution Integrators	-	-	-	11.185	-	11.185
Fondi per rischi e oneri diversi	1.721.413	-	1.721.413	1.529.736	-	1.529.736
Altri fondi per rischi e oneri	1.734.040	-	1.734.040	1.560.333	-	1.560.333
Fondi per accantonamenti	3.570.260	1.080.684	2.489.576	3.193.077	954.625	2.238.452

Di seguito è esposto inoltre il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio dei fondi per accantonamenti e delle relative movimentazioni nell'esercizio.

	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO										31/12/2020
	31/12/2019	Saldo di bilancio	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	(Utili)/Perdite attuariali rilevate nel conto economico complessivo	Decrementi per liquidazione e anticipi IFR	Trasferimenti (a)/da altre società	Utilizzi		Riclassifiche e altre variazioni	Saldo di bilancio
Migliaia di euro								Diretti	Indiretti		
Fondi per benefici per dipendenti	86.398	198	301	2.219	-10.686	461	-	-	-	-	78.891
Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.540.409	1.072.363	17.269	-	-	-	-	-	-887.003	-	1.743.038
Fondo per sanzioni e penali da Convenzione Unica	5.937	8.354	-	-	-	-	-	-	-	-	14.291
Fondo per rischi e oneri con Amministrazione Finanziaria	19.412	988	-	-	-	-	-	-7.720	-	-53	12.627
Fondo per trasferimento universale da Tech Solution Integrators	11.185	-1.246	-	-	-	-	-	-9.939	-	-	-
Fondi per rischi e oneri diversi	1.529.736	204.793	-	-	-	-	-	-13.116	-	-	1.721.413
Altri fondi per rischi e oneri	1.560.333	204.535	-	-	-	-	-	-30.775	-	-53	1.734.040
Fondi per accantonamenti	3.193.077	1.285.450	17.570	2.219	-10.686	461	-	-30.775	-887.003	-53	3.570.260

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 66.916 (74.916)

(quota corrente) - Migliaia di euro 11.975 (11.482)

Al 31 dicembre 2020, come al 31 dicembre 2019, 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 7.507 migliaia di euro è essenzialmente riferibile a:

- a) gli utilizzi dell'esercizio relativi a liquidazioni e anticipi (10.686 migliaia di euro);
- b) le perdite attuariali dell'esercizio rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo (2.219 migliaia di euro).

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del TFR al 31 dicembre 2020.

Ipotesi finanziarie	
Tasso annuo di attualizzazione (1)	-0,02%
Tasso annuo di inflazione	0,80%
Tasso annuo di incremento del TFR	2,10%
Tasso annuo di incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	2,00%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	2,50%
Duration (anni)	6,08

(1) Si segnala che il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato con riferimento alla curva dei rendimenti medi che scaturisce dall'Iboxx Eurozone Corporate AA con duration 7-10 anni alla data della 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 2020, mostrando gli effetti che si sarebbero determinati sul TFR a seguito delle variazioni delle stesse ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data.

Migliaia di euro	Analisi di sensitività al 31/12/2020					
	Variazione dell'ipotesi attuariale					
	tasso di turnover		tasso di inflazione		tasso di attualizzazione	
	+1%	-1%	+0,25%	-0,25%	+0,25%	-0,25%
Saldo del fondo TFR	78.535	79.278	79.570	78.223	77.836	79.977

FONDO PER RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 1.013.768 (879.709)

(quota corrente) - Migliaia di euro 729.270 (660.700)

Il saldo del fondo si incrementa di 202.629 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 prevalentemente per effetto di:

- a) la variazione negativa operativa (185.360 migliaia di euro) derivante dagli accantonamenti operativi al netto degli interventi di ripristino e sostituzione effettuati nel corso dell'esercizio; escludendo l'utilizzo del fondo (147.373 migliaia di euro) correlato alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera, già commentato nella nota n. 5.2, la variazione operativa risulta negativa per 332.733 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 2020-2024 come descritto nella nota n. 5.2, cui si rinvia e all'effetto correlato alla diminuzione dei tassi di attualizzazione presi a riferimento al 31 dicembre 2020 rispetto al 31 dicembre 2019;
- b) gli accantonamenti finanziari (17.269 migliaia di euro).

FONDO PER SANZIONI E PENALI DA CONVENZIONE UNICA

(quota corrente) - Migliaia di euro 14.291 (5.937)

Il valore del fondo al 31 dicembre 2020 accoglie essenzialmente:

- a) l'importo complessivo pari a 9.106 migliaia di euro (3.752 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) relativo alle penali applicate (o che potrebbero essere applicate in base alle non conformità contestate) per gli anni dal 2009 al 2018 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 5.185 migliaia di euro (2.185 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) per le penali e sanzioni applicate in relazione ad eventi nevosi, disagi alla circolazione e a visite ispettive.

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 1.734.040 (1.560.333)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi e oneri ritenuti probabili a fine esercizio. La voce si incrementa per 173.707 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2019, essenzialmente per l'effetto combinato di:

- a) l'accantonamento, pari a 190.000 migliaia di euro, determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIMS volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, per ulteriori dettagli si rinvia alla nota n. 5.2;
- b) gli accantonamenti operativi, pari a 14.535 migliaia di euro, essenzialmente in relazione ad agli ulteriori oneri connessi alle spese legali correlate all'avvio delle azioni a tutela dei propri diritti e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera (10.000 migliaia di euro) e a oneri connessi a cause del lavoro (4.864 migliaia di euro);
- c) gli utilizzi diretti, pari a 30.775 migliaia di euro, in relazione prevalentemente a:

- 1) gli 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 (11.956 migliaia di euro);
- 2) gli utilizzi diretti, pari a 7.720 migliaia di euro, in relazione prevalentemente alla liquidazione di alcuni avvisi di accertamento in materia di tributi locali;
- 3) l'utilizzo del "Fondo per trasferimento universale da Tech Solution Integrators", pari a 9.939 migliaia di euro, in relazione alla 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 2020, si rinvia alla nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

6.14 Passività finanziarie

(quota non corrente) - Migliaia di euro 7.679.256 (9.658.658)

(quota corrente) - Migliaia di euro 3.409.844 (1.039.393)

PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) - Migliaia di euro 7.679.256 (9.658.658)

(quota corrente) - Migliaia di euro 3.345.896 (859.535)

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:

4. Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 | 6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

	31/12/2020			31/12/2019					
	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Esigibilità in scadenza tra 13 e 60 mesi	Esigibilità in scadenza oltre 60 mesi	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Prestito obbligazionario 2004-2022 (GBP) (1)	750.000	589.427	-	589.427	-	750.000	643.684	-	643.684
Prestito obbligazionario 2004-2024	1.000.000	990.785	-	990.785	-	1.000.000	988.431	-	988.431
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY) (1)	149.176	200.559	-	200.559	-	149.176	208.169	-	208.169
Prestito obbligazionario 2010-2025	500.000	497.680	-	497.680	-	500.000	497.244	-	497.244
Prestito obbligazionario 2012-2020	-	-	-	-	-	501.728	501.554	501.554	-
Prestito obbligazionario 2012-2032	35.000	35.000	-	-	35.000	35.000	35.000	-	35.000
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	76.020	76.020	-	76.020	-	72.235	72.235	-	72.235
Prestito obbligazionario 2013-2021	594.572	594.384	594.384	-	-	594.572	593.181	-	593.181
Prestito obbligazionario 2013-2033	75.000	73.033	-	73.033	-	75.000	72.913	-	72.913
Prestito obbligazionario 2014-2034	125.000	123.968	-	123.968	-	125.000	123.907	-	123.907
Prestito obbligazionario 2014-2038	75.000	72.892	-	72.892	-	75.000	72.808	-	72.808
Prestito obbligazionario 2015-2021	480.364	480.009	480.009	-	-	480.364	479.591	-	479.591
Prestito obbligazionario 2015-2023	750.000	744.120	-	744.120	-	750.000	741.790	-	741.790
Prestito obbligazionario 2015-2025	500.000	498.076	-	498.076	-	500.000	497.700	-	497.700
Prestito obbligazionario 2015-2026	750.000	745.530	-	745.530	-	750.000	744.761	-	744.761
Prestito obbligazionario 2016-2027	600.000	595.117	-	595.117	-	600.000	594.367	-	594.367
Prestito obbligazionario 2017-2029	700.000	662.824	-	662.824	-	700.000	659.066	-	659.066
Prestito obbligazionario 2020-2028	1.250.000	1.219.130	-	1.219.130	-	-	-	-	-
Prestiti obbligazionari (2)	8.410.132	8.198.554	1.074.393	7.124.161	3.320.088	7.658.075	7.526.401	501.554	7.024.847
Banca Europea degli investimenti (B.E.I.)	1.265.892	1.265.892	1.265.892	-	-	1.382.797	1.382.797	116.906	1.265.891
Cassa Depositi e Prestiti (3)	737.209	717.094	717.094	-	-	760.465	731.689	22.901	708.788
Debiti verso istituti di credito (A)	2.003.101	1.982.986	1.982.986	-	-	2.143.262	2.114.486	139.807	1.974.679
ANAS (4)	173.712	173.712	19.371	154.341	-	185.798	185.798	24.674	161.124
Debiti verso altri finanziatori (B)	173.712	173.712	19.371	154.341	-	185.798	185.798	24.674	161.124
Debiti per leasing	10.555	10.555	2.627	7.928	4.478	9.890	9.890	2.807	7.083
Debiti per leasing (C)	10.555	10.555	2.627	7.928	4.478	9.890	9.890	2.807	7.083
Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C) (2)	2.187.368	2.167.253	2.004.984	162.269	158.819	2.338.950	2.310.174	167.288	2.142.886
Derivati con fair value negativo (5)	487.130	487.130	94.304	392.826	231.038	490.925	490.925	-	490.925
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine (2)	172.215	172.215	172.215	-	-	190.693	190.693	190.693	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	172.215	172.215	172.215	-	-	190.693	190.693	190.693	-
Passività finanziarie a medio-lungo termine	11.025.152	3.345.896	7.679.256	3.709.945	3.969.211	10.518.193	859.535	9.658.658	

(1) Al 31 dicembre 2020 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 hedge 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 del Cross Currency Swap ad essi collegati. (3) Al 31 dicembre 2020, 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 del 2019 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 dal 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 "C3 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	Scadenza	31/12/2020		31/12/2019	
		Valore di bilancio (1)	Fair value (2)	Valore di bilancio (1)	Fair value (2)
Prestito obbligazionario (emissione 2004 - GBP)	2022	589.427	589.691	643.684	630.322
Prestito obbligazionario (emissione 2004)	2024	990.785	1.147.240	988.431	1.144.150
Prestito obbligazionario (emissione 2009 - JPY)	2038	200.559	177.252	208.169	187.743
Prestito obbligazionario (emissione 2010)	2025	497.680	563.650	497.244	550.335
Prestito obbligazionario (emissione 2012)	2020	-	-	501.554	505.621
Prestito obbligazionario (emissione 2012)	2032	35.000	41.091	35.000	35.522
Prestito obbligazionario (emissione 2012- Zero Coupon Bond)	2032	76.020	100.621	72.235	77.416
Prestito obbligazionario (emissione 2013)	2021	594.384	596.379	593.181	605.744
Prestito obbligazionario (emissione 2013)	2033	73.033	71.248	72.913	61.600
Prestito obbligazionario (emissione 2014)	2034	123.968	111.469	123.907	113.977
Prestito obbligazionario (emissione 2014)	2038	72.892	79.230	72.808	56.212
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2021	480.009	479.519	479.591	476.396
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2023	744.120	749.768	741.790	727.117
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2025	498.076	503.775	497.700	483.670
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2026	745.530	749.145	744.761	711.165
Prestito obbligazionario (emissione 2016)	2027	595.117	600.600	594.367	567.942
Prestito obbligazionario (emissione 2017)	2029	662.824	698.663	659.066	658.798
Prestito obbligazionario (emissione 2020)	2028	1.219.130	1.259.525	-	-
	tasso fisso quotati	8.198.554	8.518.866	7.526.401	7.593.730
Prestiti obbligazionari		8.198.554	8.518.866	7.526.401	7.593.730
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	dal 2021 al 2036	1.265.892	1.440.740	1.382.797	1.539.488
	tasso fisso	1.265.892	1.440.740	1.382.797	1.539.488
Cassa Depositi e Prestiti	dal 2021 al 2034	717.094	725.070	731.689	741.978
	tasso variabile	717.094	725.070	731.689	741.978
	Debiti verso istituti di credito (A)	1.982.986	2.165.810	2.114.486	2.281.466
ANAS		173.712	173.712	185.798	185.798
	Debiti verso altri finanziatori (B)	173.712	173.712	185.798	185.798
Debiti per leasing		10.555	10.555	9.890	9.890
	Debiti per leasing (C)	10.555	10.555	9.890	9.890
Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)		2.167.253	2.350.077	2.310.174	2.477.154
Derivati con fair value negativo		487.130	487.130	490.925	490.925
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		172.215	171.215	190.693	190.693
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		172.215	171.215	190.693	190.693
Passività finanziarie a medio-lungo termine		11.025.152	11.527.288	10.518.193	10.752.502

(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	31/12/2020				31/12/2019	
	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)	Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2020 (1)	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2020	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)
Euro	9.698.324	9.575.821	3,35%	3,12%	9.097.849	8.984.722
Sterlina	750.000	589.427	5,99%	2,20%	750.000	643.684
Yen	149.176	200.559	5,30%	3,39%	149.176	208.169
Totale	10.597.500	10.365.807	3,60%		9.997.025	9.836.575

- 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 31/12/2019 (1)	Nuove accensioni	Rimborsi	Differenze di cambio e altri movimenti	Variazione esposizione verso ANAS	Valore di bilancio 31/12/2020 (1)
Prestiti obbligazionari	7.526.401	1.218.864	-501.728	-44.983	-	8.198.554
Debiti verso istituti di credito	2.114.486	-	-140.163	8.663	-	1.982.986
Debiti verso altri finanziatori (2)	185.798	-	-	-	-12.086	173.712
Debiti per leasing	9.890	3.889	-3.221	-3	-	10.555
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.310.174	3.889	-143.384	8.660	-12.086	2.167.253
Totale	9.836.575	1.222.753	-645.112	-36.323	-12.086	10.365.807

(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 12.086 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 7.124.161 (7.024.847)

(quota corrente) - Migliaia di euro 1.074.393 (501.554)

La voce accoglie i saldi relativi a:

- le emissioni obbligazionarie avvenute nel 2015, 2016, 2017 e 2020, pari a 4.200.685 migliaia di euro (2.975.485 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), destinate a investitori istituzionali;
- l'emissione obbligazionaria riservata a investitori privati effettuata nel 2015 e con scadenza nel 2023, pari a 744.120 migliaia di euro (741.790 migliaia di euro al 31 dicembre 2019);
- le emissioni obbligazionarie iscritte a seguito dell'operazione di “issuer substitution”, perfezionatasi a fine dicembre 2016, per 3.253.749 migliaia di euro (3.809.126 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

L'incremento di 672.153 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 è essenzialmente correlato a:

- l'emissione obbligazionaria, avvenuta a dicembre 2020, di importo nominale pari a 1.250.000 migliaia di euro con scadenza nel 2028 e avente cedola del 2%;
- il rimborso avvenuto a marzo 2020 del prestito obbligazionario di importo nominale pari a 501.728 migliaia di euro, garantito da Atlantia e avente cedola del 4,375%.

Limitatamente al private placement in JPY (di importo pari a 20.000.000 migliaia di JPY, per un controvalore di 200.559 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), 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):

- indice di copertura degli oneri finanziari;
- rapporto tra FFO consolidato e totale net debt alla scadenza di ogni anno fiscale;
- Patrimonio Netto di Autostrade per l'Italia.

Il mancato rispetto dei covenant costituirebbe un evento di default.

Con riferimento alla situazione al 31 dicembre 2020, in conseguenza dell'elevata diminuzione dei ricavi operativi riconducibile alla pandemia da Covid-19, i livelli minimi di due dei suddetti parametri finanziari non risultano raggiunti, con la conseguente esposizione al rischio di rimborso

anticipato dei finanziamenti in oggetto. Tale aspetto è peraltro riscontrabile in altre realtà infrastrutturali europee. A tal fine la Società ha negoziato ed ottenuto con la controparte il consenso (c.d. "covenant holiday"), alla sospensione con esclusivo riferimento alla data del 31 dicembre 2020 dell'impegno di rispettare i valori soglia dei parametri finanziari descritti sopra.

Si evidenzia, infine, con riferimento all'ipotesi di futuro assetto societario di Autostrade per l'Italia, ed in particolare all'ipotesi di passaggio del controllo di questa ad un nuovo soggetto diverso da Atlantia, che il "Cambio di Controllo" costituisce un evento di trigger che potrebbe comportare la richiesta di rimborso anticipato nell'ambito dei regolamenti di alcuni prestiti obbligazionari detenuti da investitori istituzionali. Si renderà, pertanto, necessario, ottenere preventivamente il consenso degli investitori per la possibile realizzazione dell'operazione.

Si segnala, infine, che in data 15 gennaio 2021 si è perfezionata una emissione obbligazionaria per un nozionale di 1.000 milioni di euro, con scadenza nel 2030 e una cedola del 2%, e successivamente, in data 26 febbraio 2021, la Società ha provveduto a rimborsare nominali 595 milioni di euro di debito garantito da Atlantia relativo all'estinzione di un prestito obbligazionario.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) - Migliaia di euro 162.269 (2.142.886)

(quota corrente) - Migliaia di euro 2.004.984 (167.288)

La voce, che comprende sia la quota corrente che quella non corrente, include al 31 dicembre 2020 prevalentemente i finanziamenti ottenuti da istituti di credito.

Nel 2020 il saldo si riduce di 142.921 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019, principalmente per i rimborsi, contrattualmente previsti, dei finanziamenti concessi da istituti di credito, pari a complessivi 140.163 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 2020, il suddetto *covenant* risulta rispettato.

Si segnala che, a dicembre 2019, la Società aveva 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 2020, 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 2020 a circa euro 1,6 miliardi, di cui circa 1,3 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, nonché del miglioramento dell'outlook da parte delle tre agenzie di rating avvenuto a luglio ed agosto 2020, la Società ritiene di poter continuare nel dialogo con gli istituti finanziari nella ricerca di una soluzione condivisa.

Per quanto concerne i prestiti ottenuti da Cassa Depositi e Prestiti, non rientranti nella fattispecie precedentemente descritta e non soggetti a rimborso anticipato in conseguenza del downgrading, oltre al rispetto del parametro finanziario dato dal rapporto tra "cash flow operativo disponibile per il servizio del debito" e "servizio del debito" (DSCR), la Società è 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.

Con riferimento alla situazione al 31 dicembre 2020, in conseguenza dell'elevata diminuzione dei ricavi operativi riconducibile alla pandemia da Covid-19, i livelli minimi dei suddetti parametri finanziari non risultano raggiunti, con la conseguente esposizione al rischio di rimborso anticipato dei finanziamenti in oggetto. Tale aspetto è peraltro riscontrabile in altre realtà infrastrutturali europee. In ogni caso, si precisa che successivamente alla data di chiusura dell'esercizio la Società ha ottenuto dall'istituto finanziatore la sospensione del calcolo dei medesimi e, pertanto, non sono esercitabili i rimedi contrattuali previsti a favore della banca finanziatrice.

Al 31 dicembre 2020, considerate le incertezze descritte nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della nota 2 "Forma e Contenuto del Bilancio" esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1 paragrafo 69 e 74, tutti i suddetti prestiti sono classificati a breve termine (1.982.986 migliaia di euro).

DERIVATI CON FAIR VALUE NEGATIVO

(quota non corrente) - Migliaia di euro 392.826 (490.925)

(quota corrente) - Migliaia di euro 94.304 (-)

La voce accoglie, al 31 dicembre 2020, 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.

La diminuzione complessiva della voce rispetto al saldo al 31 dicembre 2020, pari a 3.795 migliaia di euro, è correlato essenzialmente all'effetto combinato di:

- a) l'incremento del fair value negativo, 39.447 migliaia di euro, dei derivati di Interest Rate Swap e di Interest Rate Swap Forward Starting in essere, essenzialmente a seguito della diminuzione della curva dei tassi di interesse al 31 dicembre 2020 rispetto al 31 dicembre 2019;
- b) l'incremento del fair value negativo, 12.968 migliaia di euro, dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting poi liquidati (90.334 migliaia di euro) in corrispondenza dell'emissione obbligazionaria, avvenuta a dicembre 2020, per un nozionale di 1.250 milioni di euro con scadenza 2028 e cedola al 2%;
- c) l'aumento del fair value negativo per 34.125 migliaia di euro dei Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterlina e yen, derivante dalla variazione del fair value (3.300 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 negativo (37.425 migliaia di euro) connesso principalmente al deprezzamento della sterlina rispetto all'euro.

Si segnala che, in relazione ai derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, al 31 dicembre 2020 risulta iscritto un fair value negativo complessivamente pari a 131.444 migliaia di euro per un importo nozionale complessivamente pari a 1.350 milioni di euro di durata media residua ponderata di sei anni e otto mesi a un tasso fisso medio ponderato pari a circa l'1,039%, connessi a passività finanziarie prospettiche che saranno assunte a copertura dei fabbisogni finanziari.

Si evidenzia, infine, che con il perfezionarsi nel mese di gennaio 2021 dell'emissione del prestito obbligazionario citato, parte dei derivati in essere al 31 dicembre 2020 per un importo nozionale pari a 1.000 milioni di euro sono stati liquidati. Il fair value negativo al 31 dicembre 2020 pari a 94.304 migliaia di euro è stato classificato tra le passività finanziarie a breve termine.

Al 31 dicembre 2020 tutti i derivati in essere risultano classificati di non hedge accounting, per maggiori dettagli, si rinvia alla nota n. 8.2 "Gestione dei rischi finanziari".

ALTRE PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) - Migliaia di euro - (-)

(quota corrente) - Migliaia di euro 172.215 (190.693)

Il saldo accoglie al 31 dicembre 2020 i ratei passivi connessi prevalentemente agli interessi da liquidare in relazione a:

- a) i prestiti obbligazionari, per 110.730 migliaia di euro;
- b) i finanziamenti ottenuti da istituti di credito, per 17.099 migliaia di euro;
- c) i differenziali connessi agli strumenti finanziari derivati esistenti, per 43.783 migliaia di euro.

PASSIVITA' FINANZIARIE A BREVE TERMINE

Migliaia di euro 63.948 (179.858)

La composizione delle passività finanziarie a breve è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019
Scoperti di conto corrente	-	1
Finanziamenti a breve termine	5.000	-
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	26.943	84.853
Altre passività finanziarie correnti	32.005	95.004
Passività finanziarie a breve termine	63.948	179.858

Il decremento del saldo delle passività finanziarie a breve termine rispetto al 31 dicembre 2019, pari a 115.910 migliaia di euro, è principalmente riconducibile al rimborso dei 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), parzialmente compensati dal deposito di liquidità effettuato da Società Autostrade Meridionali S.p.A. (32.005 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).

Migliaia di euro	Note	31/12/2020	di cui verso parti correlate	31/12/2019	di cui verso parti correlate
Disponibilità liquide		-1.083.229		-715.493	
Mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		-518.434	-518.375	-663.042	-662.914
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (A)	6.7	-1.601.663		-1.378.535	
Attività finanziarie correnti (B)	6.4	-66.378	-5.886	-82.411	-10.117
Scoperti di conto corrente bancario		-		1	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		3.345.896		859.535	
Altri debiti finanziari		63.948	58.948	179.857	179.857
Passività finanziarie correnti (C)		3.409.844		1.039.393	
Posizione finanziaria netta corrente (D=A+B+C)		1.741.803		-421.553	
Prestiti obbligazionari		7.124.161		7.024.847	
Finanziamenti a medio-lungo termine		162.269		2.142.886	
Altri debiti finanziari non correnti		392.826		490.925	
Passività finanziarie non correnti (E)		7.679.256		9.658.658	
(Posizione finanziaria netta)/Indebitamento finanziario netto come da Raccomandazione ESMA (F=D+E)		9.421.059		9.237.105	
Attività finanziarie non correnti (G)	6.4	-562.072	-234.132	-576.792	-235.536
Indebitamento finanziario netto (H=F+G)		8.858.987		8.660.313	

6.15 Passività per imposte differite nette - Migliaia di euro 17.206 (133.418)

Di seguito è esposta la consistenza delle passività per imposte differite, al netto delle attività per imposte anticipate compensabili.

Migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019
Passività per imposte differite IRES	1.471.376	1.411.938
Passività per imposte differite IRAP	243.227	227.518
Passività per imposte differite	1.714.603	1.639.456
Attività per imposte anticipate IRES compensabili	1.486.921	1.308.118
Attività per imposte anticipate IRAP compensabili	210.476	197.920
Attività per imposte anticipate compensabili	1.697.397	1.506.038
Passività per imposte differite nette	17.206	133.418

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

Migliaia di euro	31/12/2019	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO				31/12/2020
		Accantonamenti	Rilasci	Accantonamenti/(rilasci) iscritti tra le altre componenti del conto economico complessivo	Variazione di stime di esercizi precedenti e altre variazioni	
Ammortamento fiscale dell'avviamento	1.634.027	75.406	-	-	-	1.709.433
Strumenti finanziari prima applicazione IFRS 9	-	-	-	-	-	-
Strumenti finanziari derivati con fair value positivo	2.680	-	-	-766	-	1.914
Valutazione attuariale del fondo TFR a conto economico	2.728	507	-	-	-	3.235
Altre differenze temporanee	21	-	-	-	-	21
Passività per imposte differite	1.639.456	75.913	-	-766	-	1.714.603
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12	372.523	-	-23.700	-	-4	348.819
Fondi per accantonamenti	1.068.375	484.472	-272.424	-	595	1.281.018
Strumenti finanziari derivati con fair value negativo	52.461	-	-	-9.148	-	43.313
Utili e perdite attuariali del fondo TFR	4.400	-	-	532	-	4.932
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	4.437	1.107	-575	-	-35	4.934
Altre differenze temporanee	3.842	166	-1.705	-	-354	1.949
Perdite fiscali riportabili	-	12.432	-	-	-	12.432
Attività per imposte anticipate compensabili	1.506.038	498.177	-298.404	-8.616	202	1.697.397
Passività per imposte differite nette	133.418	-422.264	298.404	7.850	-202	17.206

Come evidenziato nella tabella, il saldo al 31 dicembre 2020 include sostanzialmente:

- le imposte differite stanziato, a partire dal 2003, in relazione alla quota annuale di deduzione dell'ammortamento (rilevato ai soli fini fiscali) dell'avviamento;
- 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;
- le quote non dedotte dei fondi per accantonamenti, in prevalenza riferibili al fondo 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 MIMS volto alla chiusura delle contestazioni avanzate.

Il saldo di bilancio si decrementa di 116.212 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 in relazione prevalentemente a:

- l'accantonamento netto di imposte anticipate per la quota non dedotta di fondi per accantonamenti (212.643 migliaia di euro) riferibile alle spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali e all'adeguamento della stima degli oneri da sostenere in relazione allo schema di accordo con il Governo;
- lo stanziamento di imposte anticipate per le perdite fiscalmente riportabili dell'esercizio (12.432 migliaia di euro);
- l'accantonamento di imposte differite in relazione alla citata deduzione dell'ammortamento fiscale dell'avviamento (75.406 migliaia di euro);
- il rilascio (23.704 migliaia di euro) di imposte anticipate per la quota dell'esercizio relativa al saldo globale derivante dall'applicazione dell'IFRIC 12.

6.16 Altre passività non correnti - Migliaia di euro 23.184 (28.592)

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 2020 è illustrata nella seguente tabella.

Migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019
Risconti passivi non commerciali	23.184	24.615
Debiti verso il personale	-	3.977
Altre passività non correnti	23.184	28.592

6.17 Passività commerciali - Migliaia di euro 1.292.504 (1.336.420)

Il dettaglio delle passività commerciali è esposto nel seguente prospetto.

Migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019
Debiti per rapporti di interconnessione	528.357	684.173
Debiti verso fornitori	709.879	575.706
Pedaggi in corso di regolazione	54.194	76.450
Altre passività commerciali	74	91
Passività commerciali	1.292.504	1.336.420

La diminuzione delle passività commerciali, pari a 43.916 migliaia di euro, è attribuibile prevalentemente alla diminuzione dei debiti verso le società interconnesse e dei pedaggi in corso di regolazione, in relazione alle citate restrizioni agli spostamenti stabilite dalle autorità governative a causa della diffusione del Covid-19, e parzialmente compensata dall'aumento dei debiti verso fornitori, in relazione alla dinamica delle manutenzioni eseguite nell'ultimo trimestre degli esercizi a confronto.

6.18 Altre passività correnti - Migliaia di euro 157.218 (205.329)

La voce è composta da debiti e da altre passività correnti di natura non commerciale né finanziaria. La composizione del saldo al 31 dicembre 2020 è illustrata nella seguente tabella.

Migliaia di euro	31/12/2020	31/12/2019
Debiti per canoni	43.346	82.406
Debiti verso il personale	33.746	40.184
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	17.049	20.495
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	8.982	15.713
Debiti per espropri	1.276	1.460
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	1.823	1.760
Altri debiti diversi	50.996	43.311
Altre passività correnti	157.218	205.329

Il saldo al 31 dicembre 2020 si decrementa di 48.111 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019, prevalentemente per l'effetto combinato di:

- la riduzione dei debiti per canoni in relazione alle citate restrizioni agli spostamenti stabilite dalle autorità governative a causa della diffusione del Covid-19 per 39.060 migliaia di euro;
- la riduzione del debito IVA, pari a 8.305 migliaia di euro, avendo la Società chiuso al 31 dicembre 2020 con un saldo a credito.

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 2019.

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 2.569.386 (3.403.979)

I ricavi da pedaggio presentano un decremento di 834.593 migliaia di euro rispetto al 2019. Tale variazione è originata principalmente dalla netta contrazione del traffico sulla rete, osservabile da fine febbraio 2020, pari al -27,1% (-23,9% considerando anche l'effetto derivante dal mix positivo di traffico) riconducibile essenzialmente agli effetti negativi connessi alle limitazioni e restrizioni agli spostamenti imposti dalle autorità governative a causa della diffusione del Covid-19.

Per ulteriori dettagli, si rinvia a quanto illustrato per la Società nel capitolo n. 2.5 “Andamento gestionale del Gruppo”, nei paragrafi “Traffico” e “Tariffe”, 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” pari a 284.534 migliaia di euro (366.650 migliaia di euro nel 2019).

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 162.432 (140.263)

Il dettaglio dei ricavi per servizi di costruzione è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione opere con benefici economici aggiuntivi	159.797	136.545	23.252
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	2.635	3.718	-1.083
Ricavi per servizi di costruzione	162.432	140.263	22.169

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 aumentano rispetto al 2019 essenzialmente per l'incremento dei lavori in opere con benefici economici aggiuntivi, per 23.252 migliaia di euro, con particolare riferimento alla realizzazione del secondo lotto di ampliamento alla quinta corsia della A8 Milano-Lainate, alla seconda fase degli interventi del Piano Sicurezza Gallerie e alle opere propedeutiche della 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 2020 la Società ha eseguito ulteriori servizi di costruzione per opere che non comportano benefici economici aggiuntivi, per complessivi 349.527 migliaia di euro, 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 174.296 (312.204)

Il dettaglio degli altri ricavi operativi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Ricavi da subconcessionari di aree di servizio	82.335	169.308	-86.973
Risarcimento danni e indennizzi	15.562	52.654	-37.092
Rimborsi	17.707	20.745	-3.038
Ricavi per prestazioni	13.286	15.369	-2.083
Ricavi per manutenzioni	10.938	14.304	-3.366
Altri ricavi della gestione autostradale	14.839	12.803	2.036
Ricavi da pubblicità	1.886	4.770	-2.884
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	269	397	-128
Altri proventi	17.474	21.854	-4.380
Altri ricavi	174.296	312.204	-137.908

Gli altri ricavi operativi si decrementano di 137.908 migliaia di euro rispetto al 2019, principalmente in relazione ai minori ricavi da subconcessionari di aree di servizio (86.973 migliaia di euro) conseguenti alla riduzione dei volumi venduti e alle iniziative della Società finalizzate al sostegno delle attività economiche dei gestori in seguito all'emergenza Covid-19. Si segnala, inoltre, che nel 2019 i ricavi includevano il provento da rimborso assicurativo (37.500 migliaia di euro) correlato alla quantificazione del risarcimento spettante alla Società in relazione alla copertura assicurativa in essere sul Polcevera per la sola responsabilità civile verso terzi.

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.

Dati in € migliaia	2020				2019			
	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	2.569.386	-	-	2.569.386	3.403.979	-	-	3.403.979
Ricavi per servizi di costruzione	-	162.432	-	162.432	-	140.263	-	140.263
Altri ricavi	47.925	-	126.371	174.296	54.798	-	257.406	312.204
Totale Ricavi	2.617.311	162.432	126.371	2.906.114	3.458.777	140.263	257.406	3.856.446

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 -66.149 (-192.127)

La voce include costi per gli acquisti di materiali e la variazione delle rimanenze delle materie prime e materiali di consumo.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Materiale elettrico ed elettronico	-18.958	-16.157	-2.801
Carbolubrificanti e combustibili	-8.662	-10.296	1.634
Materiale da costruzione	-11.548	-8.471	-3.077
Altre materie prime e materiali di consumo	-30.436	-162.786	132.350
Acquisti di materiali	-69.604	-197.710	128.106
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	3.388	5.436	-2.048
Costi per materie prime capitalizzati	67	147	-80
Materie prime e materiali	-66.149	-192.127	125.978

La voce diminuisce di 125.978 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente essenzialmente per gli oneri sostenuti nel 2019 (pari a 114.913 migliaia di euro) 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 ed interamente coperti dall'utilizzo del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali per il ripristino del viadotto Polcevera, già accantonato al 31 dicembre 2018.

7.5 Costi per servizi - Migliaia di euro -1.447.039 (-1.025.138)

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	2020	2019	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-1.087.806	-734.067	-353.739
Prestazioni professionali	-209.508	-154.157	-55.351
Utenze	-35.873	-35.362	-511
Trasporti e simili	-20.743	-22.493	1.750
Assicurazioni	-18.497	-18.441	-56
Pubblicità	-6.362	-7.529	1.167
Compensi Collegio Sindacale	-289	-266	-23
Prestazioni diverse	-67.961	-52.823	-15.138
Costi per servizi	-1.447.039	-1.025.138	-421.901

L'incremento dei costi per servizi, pari a 421.901 migliaia di euro, è attribuibile essenzialmente all'aumento delle prestazioni edili e delle prestazioni professionali correlate sostanzialmente all'aumento delle manutenzioni dell'infrastruttura autostradale, prevalentemente riconducibili ai maggiori interventi relativi alla prosecuzione dei programmi operativi per la sorveglianza, le ispezioni, la manutenzione e la sicurezza della rete, che sono connessi al piano di manutenzioni incrementali sulle infrastrutture da eseguire nel periodo 2020-2024.

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 (146.673 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.

7.6 Costo per il personale - Migliaia di euro -394.276 (-414.309)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Salari e stipendi	-269.821	-288.496	18.675
Oneri sociali	-80.068	-86.749	6.681
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	-16.408	-16.936	528
Costi per piani di compensi basati su azioni	3.584	-6.488	10.072
Compensi ad amministratori	-1.304	-269	-1.035
Recupero oneri per personale distaccato	5.709	6.807	-1.098
Altri costi del personale	-36.977	-23.509	-13.468
Costo del personale capitalizzato	1.009	1.331	-322
Costo per il personale	-394.276	-414.309	20.033

Il saldo della voce si decrementa di 20.033 migliaia di euro rispetto al 2019, essenzialmente per:

- i minori oneri correlati alla valutazione dei piani di incentivazione al management negli esercizi a confronto, effetto parzialmente compensato dall'implementazione del piano di azionariato diffuso ai dipendenti;
- il decremento della forza media (-101 unità medie), riconducibile principalmente al rallentamento del turn over nel comparto esazione, alla contrazione delle attività derivante dall'emergenza COVID-19 ed al mancato ricorso a personale esattoriale stagionale nel mese di giugno 2020 (post attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO"), parzialmente compensati da inserimenti per potenziamento di alcune strutture organizzative;
- il decremento del costo medio principalmente dovuto ai minori costi legati all'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO" e ad altri effetti correlati all'emergenza COVID-19, parzialmente compensati dall'incremento degli oneri contrattuali derivanti dal rinnovo del CCNL;
- i maggiori costi per gli incentivi all'esodo.

(Unità)	2020	2019	Variazione
Dirigenti	93	86	7
Quadri	266	283	-17
Impiegati	2.050	1.963	87
Corpo esattoriale	1.675	1.839	-164
Operai	937	951	-14
Organico medio	5.021	5.122	-101

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 -397.237 (-521.805)

Il dettaglio degli altri oneri è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Oneri concessori	-344.795	-449.818	105.023
Oneri per godimento beni di terzi	-4.760	-3.795	-965
Risarcimenti danni e penalità	-11.947	-28.471	16.524
Contributi e liberalità	-24.069	-23.785	-284
Imposte indirette e tasse	-7.281	-10.143	2.862
Altri oneri	-4.385	-5.793	1.408
Oneri diversi	-47.682	-68.192	20.510
Altri oneri	-397.237	-521.805	124.568

Gli altri oneri si decrementano rispetto all'esercizio precedente prevalentemente in relazione a:

- a) la diminuzione degli oneri concessori (105.023 migliaia di euro) correlata all'andamento del traffico, ai ricavi da pedaggio e ai contratti di subconcessione;
- b) la diminuzione dei risarcimenti danni e penalità (16.524 migliaia di euro) principalmente correlata agli indennizzi liquidati nel 2019 in relazione al crollo del viadotto Polcevera (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, già accantonato a partire dal bilancio dell'esercizio 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".

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 -398.249 (-1.504.982)

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 2020 è essenzialmente riconducibile a:

- a) l'accantonamento dei fondi per rischi e oneri, pari a 212.889 migliaia di euro, già commentato nella nota n. 6.13 "Fondi per accantonamenti";
- b) gli accantonamenti operativi (185.360 migliaia di euro) al netto degli interventi di ripristino e sostituzione effettuati nel corso dell'esercizio; escludendo l'utilizzo del fondo (147.373 migliaia di euro) correlato alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera, la variazione operativa risulta negativa per 332.733 migliaia di euro in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino sulla rete autostradale.

7.9 Utilizzo del fondo per impegni da convenzione - Migliaia di euro 349.527 (369.425)

La voce accoglie l'utilizzo del fondo per impegni da convenzione 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 ed il costo per il personale.

Il decremento rilevato rispetto al 2019, pari a 19.898 migliaia di euro, è sostanzialmente attribuibile ai minori 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 2020, 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 -602.532 (-586.578)

L'incremento di 15.954 migliaia di euro rispetto al 2019 si riferisce essenzialmente a:

- il maggiore ammortamento dei diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi, per 8.285 migliaia di euro;
- il maggiore ammortamento dei diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi, per 3.972 migliaia di euro.

7.11 (Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti

- Migliaia di euro -2.225 (-6.640)

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 -475.441 (-421.131)

Proventi finanziari - Migliaia di euro 89.920 (125.651)

Oneri finanziari - Migliaia di euro -565.328 (-546.774)

Utili/(Perdite) su cambi - Migliaia di euro -33 (-8)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
Dividendi da società partecipate	-	22.278	-22.278
Ripristini di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	-	-	-
Proventi da attualizzazione finanziaria	87	-	87
Proventi da operazioni di finanza derivata	44.932	57.580	-12.648
Proventi da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato	25.702	25.116	586
Interessi attivi	12.526	15.925	-3.399
Proventi finanziari rilevati ad incremento di attività finanziarie	3.999	952	3.047
Plusvalenze da cessione di partecipazioni	-	-	-
Proventi finanziari diversi	2.674	3.800	-1.126
Altri proventi finanziari	89.920	103.373	-13.453
Totale proventi finanziari (a)	89.920	125.651	-35.731
Oneri da attualizzazione finanziaria di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	-15.135	-28.910	13.775
Interessi passivi	-292.714	-307.268	14.554
Oneri da operazioni di finanza derivata	-215.892	-167.787	-48.105
Oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato	-20.572	-19.929	-643
Oneri finanziari rilevati ad incremento di passività finanziarie	-3.785	-3.596	-189
Oneri finanziari diversi	-17.230	-17.280	50
Altri oneri finanziari	-550.193	-515.860	-34.333
Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	-	-2.004	2.004
Totale oneri finanziari (b)	-565.328	-546.774	-18.554
Utili/(Perdite) cambi (c)	-33	-8	-25
(Oneri)/Proventi finanziari (a+b+c)	-475.441	-421.131	-54.310

I "Dividendi da società partecipate" si decrementano di 22.278 migliaia di euro in quanto nel 2020 non sono stati deliberati dividendi dalle società partecipate.

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. Il decremento è dovuto prevalentemente ai minori tassi di interesse adottati al 31 dicembre 2019 rispetto a quelli di fine 2018.

La voce "Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni" nel 2019 accoglieva 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 460.306 migliaia di euro e si incrementano di 47.811 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio (412.495 migliaia di euro). L'aumento è principalmente attribuibile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- a) i maggiori oneri finanziari netti da finanza derivata essenzialmente per effetto della maggior variazione negativa del fair value degli strumenti derivati intervenuta nell'esercizio in corso rispetto al precedente (60.753 migliaia di euro);
- b) i minori interessi e oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato sostenuti nel 2020 (13.911 migliaia di euro) correlati prevalentemente al rimborso avvenuto a marzo 2020 del prestito obbligazionario di importo nominale pari a 501.728 migliaia di euro.

7.13 (Oneri)/Proventi fiscali - Migliaia di euro 128.933 (-155.329)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali netti.

Migliaia di euro	2020	2019	Variazione
IRES	-	-228.227	228.227
IRAP	-	-44.748	44.748
Beneficio imposte correnti per perdite fiscali	973	-	973
Imposte correnti sul reddito	973	-272.975	273.948
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	3.898	137	3.761
Accantonamenti	498.177	726.805	-228.628
Rilasci	-298.404	-212.174	-86.230
Variazione di stime di esercizi precedenti	202	33.428	-33.226
Imposte anticipate	199.975	548.059	-348.084
Accantonamenti	-75.913	-100.502	24.589
Variazione di stime di esercizi precedenti	-	-19.390	19.390
Imposte differite	-75.913	-119.892	43.979
Imposte anticipate e differite	124.062	428.167	-304.105
(Oneri)/Proventi fiscali	128.933	155.329	-26.396

La variazione negativa di 26.396 migliaia di euro dei proventi fiscali è sostanzialmente riferibile a:

- a) il minor stanziamento di imposte anticipate in relazione all'adeguamento del fondo correlato alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIMS volto alla chiusura delle contestazioni avanzate (418.792 migliaia di euro);
- b) il maggior stanziamento netto di imposte anticipate (85.946 migliaia di euro) in relazione al fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali nei due esercizi a confronto;
- c) le imposte correnti rilevate nel 2019 (272.975 migliaia di euro);

- d) la perdita fiscale IRES del 2020 (13.405 migliaia di euro) rilevata, per 973 migliaia di euro, tra le imposte correnti direttamente recuperabili all'interno del Consolidato Fiscale Nazionale predisposto dalla Capogruppo Atlantia e, per 12.432 migliaia di euro, tra le imposte anticipate quale perdita fiscale riportabile in esercizi successivi.

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	2020			2019		
	Imponibile	Imposte		Imponibile	Imposte	
Valore		Incidenza %	Valore		Incidenza %	
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	-527.064			-446.662		
IRES teorica di competenza dell'esercizio		-144.943	27,50%		-122.832	27,50%
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	1.780.829	489.728	-92,92%	2.404.429	661.218	-148,04%
Accantonamenti a fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.513.272	416.150		872.132	239.836	
Perdite fiscalmente riportabili	45.207	12.432				
Altre differenze	222.350	61.146		1.532.297	421.382	
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:	-248.737	-68.403	12,98%	-350.044	-96.262	21,55%
Ammortamento extracontabile dell'avviamento	-248.737	-68.403		-351.520	-96.668	
Valutazione attuariale del fondo TFR a conto economico	-	-		1.476	406	
Rilascio netto delle differenze temporanee di esercizi precedenti	-1.004.609	-276.267	52,42%	-748.538	-205.848	46,09%
Rilasci del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	-907.572	-249.582		-616.561	-169.554	
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC12	-67.651	-18.604		-67.651	-18.604	
Altre differenze	-29.386	-8.081		-64.326	-17.690	
Differenze permanenti:	-3.958	-1.088	0,21%	-29.269	-8.049	1,80%
Dividendi non imponibili	-	-		-21.164	-5.820	
(Ripristini)/Rettifiche di valore di partecipazioni esenti	-	-		2.004	551	
Altre differenze permanenti	-3.958	-1.088		-10.109	-2.780	
Imponibile fiscale IRES	-3.539			829.916		
IRES di competenza dell'esercizio		-973	0,18%		228.227	-51,10%
IRAP di competenza dell'esercizio		-	0,00%		44.748	-10,02%
Imposte correnti sul reddito		-973	0,18%		272.975	-61,11%

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.

	2020	2019
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000
Utile (Perdita) dell'esercizio (migliaia di euro)	-398.131	-291.333
Utile (Perdita) per azione (euro)	-0,64	-0,47
Utile (Perdita) da attività operative in funzionamento (migliaia di euro)	-398.131	-291.333
Utile (Perdita) base per azione da attività operative in funzionamento (euro)	-0,64	-0,47
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 2020 evidenzia un aumento delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 281.039 migliaia di euro, rispetto alla diminuzione di 151.655 migliaia di euro rilevato nel 2019.

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio è pari a 306.170 migliaia di euro, con un decremento di 992.020 migliaia di euro rispetto al flusso generato nell'esercizio 2019 (1.298.190 migliaia di euro), in relazione essenzialmente alle restrizioni agli spostamenti stabilite dalle autorità governative a causa della diffusione del Covid-19 e le correlate misure di supporto, adottate dalla Società, a favore dei subconcessionari delle aree di servizio.

Il flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento è pari a 529.821 migliaia di euro in lieve aumento rispetto al 2019 (494.047 migliaia di euro) essenzialmente per i maggiori investimenti in altre attività immateriali che sono incrementate di circa 12.846 migliaia di euro rispetto al flusso generato nel corso del 2019.

Il flusso di cassa da attività finanziaria, positivo nel 2020, è pari a 504.690 migliaia di euro (nel 2019 il flusso presentava un saldo negativo pari a 955.798 migliaia di euro). La variazione, pari a 1.460.488 migliaia di euro, è principalmente riferibile a:

- a) l'emissione del prestito obbligazionario (1.218.864 migliaia di euro) avvenuta a dicembre 2020;
- b) i dividendi corrisposti agli azionisti nel 2019 (311.013 migliaia di euro) e non corrisposti invece nel 2020;
- c) i minori rimborsi di prestiti obbligazionari e di finanziamenti da istituti di credito nel 2020 rispetto al 2019 (in riduzione di 76.587 migliaia di euro);
- d) i minori depositi di liquidità effettuati nel 2020 rispetto al 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), parzialmente compensati da quello effettuato da Autostrade Meridionali SpA (32.005 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 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 mitigazione del rischio di tasso di interesse 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 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 della Società 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 2020 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.

I valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine esercizio pubblicato dalla Banca Centrale Europea.

La vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2020 è pari a circa 5 anni e 5 mesi. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel 2020 è stato pari al 3,6%.

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 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 accounting nel corso dell'esercizio conclusosi il 31 dicembre 2019;
- 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 2020 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 (o minore) nozionale di riferimento per ogni scadenza. Come sopra segnalato, tali derivati sono considerati di non hedge accounting e pertanto la relativa riserva di

patrimonio netto è stata sospesa e viene rilasciata al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura.

Gli Interest Rate Swap Forward Starting in essere al 31 dicembre 2020 sono stati anch'essi riclassificati di non hedge accounting; tuttavia, ritenendo 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 tasso di interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, l'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2020 risulta espresso al 100% 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 della Società;
- 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 della Società è espresso per il 9% in valute diverse dall'euro (Sterlina e Yen). 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 2020 raffrontati ai dati al 31 dicembre 2019 con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

Migliaia di euro		31/12/2020		31/12/2019	
Tipologia	Rischio coperto	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento
<i>Derivati di non hedge accounting (1)</i>					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	-262.143	899.176	-228.018	899.176
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-93.543	737.209	-89.349	760.465
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	-131.444	1.350.000	-173.558	2.350.000
		-487.130	2.986.385	-490.925	4.009.641
	Totale	-487.130	2.986.385	-490.925	4.009.641
	di cui:				
	con fair value positivo	-		-	
	con fair value negativo	-487.130		-490.925	

(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 2020 e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2020 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 ai tassi 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.

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 a conto economico pari a 154.519 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 14.300 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 2020 la Società dispone di linee di finanziamento pari a 1.300 milioni di euro con una vita media residua ponderata di circa quattro anni e sette mesi e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa un anno e quattro mesi.

Nell'ambito di queste linee si ritiene opportuno evidenziare che sono ancora in corso interlocuzioni con Cassa Depositi e Prestiti in relazione alla richiesta di erogazione avanzata dalla Società in data 3 aprile 2020, a valere sul contratto di finanziamento stipulato in data 15 dicembre 2017, nell'ambito del quale, alla data odierna, non sono stati utilizzati 1.300 milioni di euro.

Nella tabella che segue è riportato il dettaglio delle linee di credito committed, con indicazione delle quote utilizzate e non.

Migliaia di euro	31/12/2020					
	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	700.000
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 2020 e il dato comparativo al 31 dicembre 2019.

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.

Migliaia di euro	31/12/2020					
	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)	589.427	-625.675	-34.760	-590.915	-	-
Prestito obbligazionario 2004-2024	990.785	-1.234.840	-58.750	-58.750	-1.117.340	-
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY)	200.559	-235.802	-4.317	-4.317	-12.950	-214.218
Prestito obbligazionario 2010-2025	497.680	-609.375	-21.875	-21.875	-565.625	-
Prestito obbligazionario 2012-2032	35.000	-55.160	-1.680	-1.680	-5.040	-46.760
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	76.020	-135.000	-	-	-	-135.000
Prestito obbligazionario 2013-2021	594.384	-611.666	-611.666	-	-	-
Prestito obbligazionario 2013-2033	73.033	-111.564	-2.813	-2.813	-8.438	-97.500
Prestito obbligazionario 2014-2034	123.968	-181.700	-4.050	-4.050	-12.150	-161.450
Prestito obbligazionario 2014-2038	72.892	-123.938	-2.719	-2.719	-8.156	-110.344
Prestito obbligazionario 2015-2021	480.009	-485.768	-485.768	-	-	-
Prestito obbligazionario 2015-2023 retail	744.120	-786.564	-12.188	-12.188	-762.188	-
Prestito obbligazionario 2015-2025	498.076	-546.875	-9.375	-9.375	-528.125	-
Prestito obbligazionario 2015-2026	745.530	-828.750	-13.125	-13.125	-39.375	-763.125
Prestito obbligazionario 2016-2027	595.117	-673.500	-10.500	-10.500	-31.500	-621.000
Prestito obbligazionario 2017-2029	662.824	-818.125	-13.125	-13.125	-39.375	-752.500
Prestito obbligazionario 2020-2028	1.219.130	-1.410.000	-20.000	-20.000	-60.000	-1.310.000
Totale prestiti obbligazionari	8.198.554	-9.474.302	-1.306.711	-765.432	-3.190.262	-4.211.897
Debiti verso istituti di credito						
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	1.265.892	-1.647.397	-163.148	-150.249	-354.843	-979.157
Cassa Depositi e Prestiti	717.094	-817.385	-29.253	-28.832	-99.404	-659.896
Totale debiti verso istituti di credito (A)	1.982.986	-2.464.782	-192.401	-179.081	-454.247	-1.639.053
Debiti verso altri finanziatori						
ANAS	173.712	-	-	-	-	-
Totale debiti verso altri finanziatori (B)	173.712	-	-	-	-	-
Debiti per leasing						
Debiti per leasing	10.555	-12.124	-2.886	-1.889	-2.408	-4.941
Totale debiti per leasing (C)	10.555	-12.124	-2.886	-1.889	-2.408	-4.941
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)	2.167.253	-2.476.906	-195.287	-180.970	-456.655	-1.643.994
Derivati con fair value negativo (2)						
Interest Rate Swap e Interest Rate Swap Forward Starting (4)	224.987	-252.008	-120.059	-21.964	-53.047	-56.938
Cross Currency Swap (3)	262.143	-273.205	-14.509	-208.398	-11.077	-39.221
Totale derivati con fair value negativo	487.130	-525.213	-134.568	-230.363	-64.124	-96.159

(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 2020, i flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura, in essere e prospettiche a copertura dei fabbisogni futuri. 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.

(3) I flussi futuri attesi dei differenziali cross currency swap sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.

(4) I flussi di cassa relativi agli IRS forward starting oggetto di unwinding contestualmente all'emissione obbligazionaria di gennaio 2021 sono stati classificati nella sezione "Entro l'esercizio".

Con riferimento alla situazione finanziaria di Autostrade per l'Italia, oltre a quanto già ampiamente descritto nella nota n.2 "Forma e contenuto del bilancio" in corrispondenza del paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale", le recenti emissioni obbligazionarie concluse nei mesi di dicembre 2020 e gennaio 2021 (per un importo nominale complessivo pari a 2.250 migliaia di euro) hanno permesso alla Società di costituire una solida riserva di liquidità mitigando significativamente il rischio di liquidità nel breve-medio termine.

Attraverso le suddette emissioni, unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente, la Società ha, infatti, assicurato la copertura dei fabbisogni operativi e per investimenti allo stato ragionevolmente prevedibili nel 2021 e nel 2022.

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 pedaggi autostradali non incassati;
- b) crediti per canoni di concessione e royalty connesse alla gestione delle aree di servizio
- c) crediti per convenzioni di attraversamento dell'autostrada o per posizionamento di impianti;
- d) crediti per cessione di beni/servizi;
- e) 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.

Sono oggetto di svalutazione individuale 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. 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 2020 si evidenziano per rilevanza:

- a) le fidejussioni 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 fidejussioni 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 (13,29%) attraverso il veicolo societario Tangenziali Esterne di Milano.

A dicembre 2020, 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 2024 dell'efficacia della garanzia a beneficio di Intesa Sanpaolo, emessa a dicembre 2015, 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 2024 per 245 milioni di euro e prorogato in data 29 luglio 2020 fino al 31 dicembre 2024.

9.2 Riserve

Al 31 dicembre 2020 risultano riserve iscritte dagli appaltatori in relazione a:

- a) attività di investimento, per 768 milioni di euro (755 milioni di euro al 31 dicembre 2019). Sulla base delle evidenze pregresse, solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori e, in tal caso, la stessa è rilevata patrimonialmente ad incremento dei diritti concessori immateriali;
- b) attività non di investimento, per circa 24 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.

Migliaia di euro	Principali rapporti finanziari con parti correlate											2020		2019	
	Attività				Passività				Proventi		Oneri				
	Attività finanziarie		Attività finanziarie correlate		Passività finanziarie		Passività finanziarie correlate		Proventi finanziari		Oneri finanziari				
Altre attività finanziarie non correnti	Attività finanziarie correnti contribuite su opere	Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	Quota corrente di altre attività finanziarie 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 medio-lungo termine	Altre passività finanziarie correnti	Totale	Altri proventi finanziari (1)	Totale	Altri oneri finanziari (1)	Totale	
31/12/2020															
Atlantia	-	-	-	-	-	2.173	-	760	-	2.933	-	-	8.973	8.973	
Totale imprese controllanti	-	-	-	-	-	2.173	-	760	-	2.933	-	-	8.973	8.973	
AD Moving	-	-	-	-	-	-	1.957	-	-	1.957	-	-	-	-	
Autostrade Meridionali	-	-	-	-	-	-	1.854	-	32.005	33.859	2.676	2.676	485	485	
Autostrade Tech	-	-	-	-	-	-	1.139	-	-	1.139	-	-	-	-	
Esed/Esse Società di Servizi	-	-	-	-	-	-	5.361	-	-	5.361	-	-	-	-	
Giove Clear	-	-	271	-	-	-	10.377	-	-	10.377	-	-	4	4	
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	4.553	-	-	4.553	-	-	6	6	
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	-	-	2.299	4.536	-	-	1.291	-	-	1.291	632	632	-	-	
Tangenziale di Napoli	-	-	-	-	-	-	411	-	-	411	13.278	13.278	-	-	
Società Autostrada Tirrenica	234.132	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Altre imprese controllate (2)	234.132	-	2.570	4.536	-	-	26.943	32.005	-	58.948	16.586	16.586	495	495	
Totale imprese controllate (2)	234.132	-	2.570	4.536	-	-	26.943	32.005	-	58.948	16.586	16.586	495	495	
Paymental	-	-	130.784	-	-	-	-	-	-	-	478	478	-	-	
Spea Engineering	-	-	130.784	-	-	-	-	-	-	-	478	478	-	-	
Totale imprese collegate	-	-	130.784	-	-	-	-	-	-	-	478	478	-	-	
Autogrill Italia	-	511	-	-	-	-	511	-	-	-	-	-	-	-	
Telepass	-	511	385.021	-	-	-	385.021	-	-	-	-	-	7.221	7.221	
Totale imprese consociate	-	511	385.021	-	-	-	385.021	-	-	-	-	-	7.221	7.221	
TOTALE	234.132	511	518.375	4.536	758.904	2.173	26.943	760	32.005	61.881	17.767	17.767	16.689	16.689	
31/12/2019															
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	-	4	287	5	5	-	-	
Autostrade Meridionali	-	-	-	-	10	-	35.083	-	-	35.087	3.800	3.800	-	-	
Autostrade Tech	-	-	-	-	-	-	1.495	-	-	1.495	1	1	-	-	
Esed/Esse 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	-	-	1.784	-	-	1.784	1.050	1.050	-	-	
Tech Solutions Integrators	-	-	2.494	-	-	-	2.095	-	-	2.095	13.217	13.217	-	-	
Società Autostrada Tirrenica	231.000	-	2.494	8.575	10	-	56.993	38	95.004	152.035	18.077	18.077	259	259	
Totale imprese controllate (2)	235.536	-	2.494	8.575	10	-	56.993	38	95.004	152.035	18.077	18.077	259	259	
Paymental	-	-	95.305	-	-	-	-	-	-	-	749	749	-	-	
Spea Engineering	-	-	95.305	-	-	-	-	-	-	-	749	749	-	-	
Altre imprese collegate (3)	-	-	182	-	-	-	182	-	-	-	-	-	-	-	
Totale imprese collegate	-	-	182	-	-	-	182	-	-	-	-	-	-	-	
Autogrill Italia	-	511	-	-	-	-	511	-	-	-	-	-	-	-	
Telepass	-	511	565.115	-	-	-	3.393	-	-	3.393	-	-	9.293	9.293	
Totale imprese consociate	-	511	565.115	-	-	-	3.393	-	-	3.393	-	-	9.293	9.293	
TOTALE	235.536	511	662.914	8.575	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.

Nel corso del 2020, come nel 2019, 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 2020 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 2020 la Società rileva attività nette verso Atlantia, per complessivi 23.100 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 6.404 migliaia di euro, relative a istanze di rimborso IRES relative ai periodi in cui tale società predisponesse il Consolidato Fiscale Nazionale.

Si segnala infine che la Società, nel corso del mese di febbraio 2021, ha ricevuto il rimborso del credito nei confronti di Sintonia sopra citato per un importo pari a 6.243 migliaia di euro.

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.

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 2020, 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 e direzione lavori; a seguito della costituzione della società Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. e della definizione da parte della stessa dell'affitto del ramo d'azienda relativo alle attività di progettazione e direzione lavori di Spea Engineering, a partire dal 1 dicembre 2020 tali attività sono gestite dalla società neocostituita, 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 alla 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 2020 risultano in essere con Autogrill:

- a) 91 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 2020 i proventi e oneri netti della Società per rapporti con Autogrill ammontano a 24.944 migliaia di euro, dei quali 26.080 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).

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 48.917 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 2020 risultano in essere finanziamenti a medio-lungo termine, già dettagliati nella nota n. 6.4 "Attività finanziarie" concessi a:

- a) Società Autostrade Tirrenica per 234.132 migliaia di euro, con scadenza a marzo 2022;
- b) Tangenziale di Napoli per 6.835 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 2020 non sono intervenute variazioni ai piani di incentivazione già in essere nel Gruppo al 31 dicembre 2019 che interessano i suddetti amministratori e dipendenti della Società.

Si evidenzia che in data 29 maggio 2020, su proposta del Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 24 aprile 2020, l'Assemblea degli Azionisti di quest'ultima ha approvato un nuovo piano di incentivazione rivolto a tutti i dipendenti assunti con contratto a tempo indeterminato delle società italiane del Gruppo con l'assegnazione gratuita di n. 75 azioni di Atlantia (già in portafoglio di quest'ultima) a ciascun dipendente. Il periodo di adesione è stato inizialmente fissato dal 5 ottobre al 2 novembre 2020, termine poi prorogato al 6 novembre 2020. Il piano non prevede un periodo di maturazione, e pertanto i diritti sono immediatamente maturati ed attribuiti alla data di scadenza del periodo di adesione. E' previsto, per i dipendenti che hanno aderito, un vincolo di indisponibilità di 3 anni a decorrere dalla data di consegna, mediante deposito e custodia delle azioni presso un conto titoli vincolato; durante tale periodo di indisponibilità gli eventuali dividendi distribuiti saranno gestiti e liquidati a favore dei beneficiari ed a questi spetterà il diritto di voto assembleare. Alla scadenza del periodo di adesione n. 6.408 dipendenti di Autostrade per l'Italia e sue controllate hanno aderito al piano, e pertanto sono state attribuite agli stessi complessivamente n. 480.600 azioni. Il fair value unitario alla data di assegnazione è stato identificato, da un esperto indipendente, in euro 11,74.

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 per cassa, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti della Società 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 2020. Inoltre, sono indicati in tabella i fair value unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo.

	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 PHANTOM STOCK OPTION 2014									
Diritti esistenti al 1 gennaio 2020									
- 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	-440.563								
- diritti esercitati	-1.735.695								
- diritti decaduti	-574.338								
Totale	1.191.205								
Variazioni dei diritti nel 2020									
- diritti esercitati	-47.578								
Diritti in essere al 31 dicembre 2020	1.143.627								
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2017									
Diritti esistenti al 1 gennaio 2020									
- 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%
- 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	-142.439								
- diritti decaduti	-225.545								
Totale	1.628.256								
Variazioni dei diritti nel 2020									
- trasferimenti/distacchi	58.718								
- diritti decaduti	-798.664								
Diritti in essere al 31 dicembre 2020	888.310								
PIANO DI PHANTOM STOCK GRANT 2017									
Diritti esistenti al 1 gennaio 2020									
- 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%
- assegnazione del 07/06/2019	52.024	15/06/22	01/07/25	N/A (*)	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
- trasferimenti/distacchi	-14.941								
- diritti decaduti	-16.668								
Totale	159.457								
Variazioni dei diritti nel 2020									
- trasferimenti/distacchi	6.212								
- diritti decaduti	-71.435								
Diritti in essere al 31 dicembre 2020	94.234								

(*) 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 2020

Nel periodo sono stati esercitati n. 47.578 diritti. I fair value unitari alla data del 31 dicembre 2020 del secondo e terzo ciclo (entrambi, a tale data, già nel periodo di esercizio) sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 0,06 ed euro 1,14, 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 2020

In data 11 giugno 2020 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha preso atto del mancato raggiungimento dei gate previsti dal regolamento con riferimento al primo ciclo del piano in oggetto; ciò ha comportato la decadenza dei relativi diritti. Complessivamente, nel corso del 2020 risultano decaduti n. 798.664 diritti.

I fair value unitari alla data del 31 dicembre 2020 dei diritti residui del secondo ciclo e del terzo ciclo (entrambi, a tale data, ancora nel periodo di vesting) sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 1,58 ed euro 1,52, 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 2020

In data 11 giugno 2020 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha preso atto del mancato raggiungimento dei gate previsti dal regolamento con riferimento al primo ciclo del piano in oggetto; ciò ha comportato la decadenza dei relativi diritti. Complessivamente, nel corso del 2020 risultano decaduti n. 71.435 diritti.

I fair value unitari alla data del 31 dicembre 2020 relativi ai diritti residui del secondo e del terzo ciclo (entrambi, a tale data, ancora nel periodo di vesting) sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 15,28 ed euro 14,60, 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 2020: euro 14,64;
- b) prezzo al 6 novembre 2020 (data di assegnazione dei nuovi diritti, come illustrato): euro 14,29;
- c) prezzo medio ponderato dell'esercizio 2020: euro 15,02;
- d) prezzo medio ponderato del periodo 7 novembre 2020 – 31 dicembre 2020: euro 15,01.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nell'esercizio 2020 è stato rilevato un provento per costo del lavoro, pari a 3.584 migliaia di euro, corrispondente al valore maturato nell'esercizio del fair value dei diritti attribuiti e delle relative variazioni intercorse, di cui oneri per 4.276 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 2020 sono iscritti nelle altre passività 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 tutti i dipendenti assunti con contratto a tempo indeterminato delle società italiane del Gruppo, pari a 1.365 migliaia di euro.

9.5 Eventi significativi in ambito legale e concessorio

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

In data 14 agosto si è verificato, per cause non ancora accertate alla data di approvazione della presente relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2020, il crollo di una sezione del viadotto Polcevera sulla A10 Genova-Ventimiglia che ha comportato la morte di 43 persone. Nel seguito sono illustrate alcune implicazioni derivanti dall'evento, in ambito legale e concessorio.

Interlocuzioni con il Governo circa il procedimento di contestazione di asserito grave inadempimento

A seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera il Concedente ha avviato nei confronti di Autostrade per l'Italia un procedimento di contestazione di presunto grave inadempimento.

Nel corso di tale procedimento, Autostrade per l'Italia ha presentato le proprie controdeduzioni.

A partire dal mese di luglio 2019 sono state avviate le interlocuzioni con i rappresentanti del Governo finalizzate alla ricerca di una soluzione negoziale. In tale ambito, Autostrade per l'Italia, pur contestando ogni profilo di responsabilità in merito al suddetto crollo, ha presentato proposte via via migliorative per l'interesse pubblico.

Nel corso della corrispondenza intercorsa con il Concedente, Autostrade per l'Italia, pur confidante di pervenire ad una soluzione negoziale del procedimento, ha comunque rappresentato di fare salvi i diritti spettanti ai sensi della Convenzione.

A seguito delle molteplici interlocuzioni e scambio di corrispondenza, per individuare i contenuti per un possibile accordo per la definizione condivisa della procedura di contestazione rispondente all'interesse pubblico, Autostrade per l'Italia, con note dell'11, 13, 14 e 15 luglio 2020 (queste ultime due a firma congiunta con la controllante Atlantia) - pur ribadendo la propria posizione di rigetto degli addebiti mossi in ordine a presunti inadempimenti relativi alla gestione del viadotto Polcevera - ha formulato una nuova articolata proposta. Tale proposta: (i) determina in 3,4 miliardi di euro la misura economica di cui Autostrade per l'Italia si farebbe carico per riduzioni tariffarie, realizzazione di interventi non remunerati sulle infrastrutture e per le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto e oneri connessi; (ii) prevede l'impegno di Autostrade per l'Italia ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nn. 16 e 71 del 2019, con un piano di investimenti di 13,2 miliardi di euro; (iii) prevede una modifica dell'art. 9 della Convenzione, con una tipizzazione delle cause di decadenza, fermo rimanendo che le modifiche al regime indennitario introdotte dall'art. 35 del decreto legge n. 162 del 2019, convertito dalla legge n. 8 del 2020, devono trovare applicazione solo per i casi di gravissima e non rimediabile compromissione della funzionalità e sicurezza di una parte essenziale e qualificante della rete autostradale; (iv) fornisce dettagli in merito all'operazione di apertura al capitale di Autostrade per l'Italia, subordinatamente all'approvazione dei rispettivi Consigli di Amministrazione (Atlantia e Autostrade per l'Italia), con il passaggio del controllo di Autostrade per l'Italia da Atlantia ad un soggetto a partecipazione statale, con una conseguente ridefinizione delle regole di governance, nel rispetto dei diritti degli azionisti di minoranza della concessionaria.

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

Sempre il 15 luglio 2020 il Concedente ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di ripresentare il Piano Economico Finanziario, che la Società aveva trasmesso in data 8 aprile 2020, adeguato alle misure proposte.

Successivamente, all'esito dei successivi molteplici incontri con i rappresentanti del Governo, nel mese di settembre 2020 sono stati trasmessi ad Autostrade per l'Italia i testi dell'Accordo per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell'Atto aggiuntivo

e sono state inviate osservazioni in merito alla proposta di Piano Finanziario presentato dalla Società in data 23 luglio 2020 in ottemperanza alle richieste del Concedente.

In particolare, il testo dell'Accordo ricevuto in data 23 settembre 2020 prevede i seguenti impegni da parte di Autostrade per l'Italia:

- assunzione ad integrale proprio carico e senza alcun riconoscimento economico dell'importo pari a 3.400 milioni di euro, da destinare a riduzioni tariffarie a favore dell'utenza (1.500 milioni di euro), a interventi aggiuntivi non remunerati sulle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 - 2024 (1.200 milioni di euro), nonché a interventi per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi (700 milioni di euro);
- impegno ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nn. 16 e 71, con un incremento tariffario annuo pari all'1,75%, a partire dal 1° gennaio 2021. Tale incremento tariffario annuo è stato successivamente rideterminato in misura pari a 1,64% come meglio precisato nel successivo paragrafo;
- impegno a rinunciare ad una serie di contenziosi in essere tra cui quelli relativi alle attività di ricostruzione del viadotto, al sistema tariffario di cui al modello dell'Autorità di regolazione dei Trasporti e alle disposizioni del D.L. c.d. Milleproroghe;
- impegno a rinunciare agli effetti favorevoli derivanti dall'eventuale annullamento giurisdizionale dei provvedimenti attuativi delle predette disposizioni di cui al D.L. Milleproroghe, ovvero delle deliberazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui sopra.

L'Accordo ricevuto prevede inoltre, quale condizione di efficacia dello stesso, il perfezionamento dell'operazione di riassetto societario all'esito positivo dei negoziati tra Atlantia e CDP (art. 10 (ii) dell'Accordo).

Autostrade per l'Italia, con lettera dell'8 ottobre 2020, ha comunicato ai rappresentanti del Governo la propria disponibilità a sottoscrivere il testo dell'Accordo di cui sopra, con la sola eliminazione della condizione di efficacia di cui sopra.

Relativamente allo schema di Atto Aggiuntivo, trasmesso dai rappresentanti del Governo in data 2 settembre 2020, Autostrade per l'Italia, da ultimo in data 21 novembre 2020, ha manifestato agli stessi la propria disponibilità a sottoscrivere sin da subito il testo dell'Atto Aggiuntivo nella versione ricevuta.

In sintesi, lo schema di Atto Aggiuntivo prevede:

- una ricognizione di tutti gli investimenti, con l'inserimento degli interventi c.d. prioritari riportati nell'art. 15 della Convenzione;
- il recepimento della disciplina tariffaria di cui alle citate delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- una riformulazione degli articoli relativi all'inadempimento del Concessionario e della risoluzione della Convenzione nei soli casi di inadempimento che abbia carattere definitivo e tale da comportare una gravissima compromissione della funzionalità o della sicurezza di parte qualificante della rete autostradale, con indennizzo determinato in conformità al citato art. 35 del Decreto legge 162/2019, con i criteri contabili nazionali ITA GAAP, da corrispondersi da parte del nuovo Concessionario all'atto della consegna della infrastruttura;
- l'obbligo di Autostrade per l'Italia di sviluppare studi di fattibilità di nuovi interventi;
- un piano straordinario di manutenzione, con relativo cronoprogramma vincolante.

In data 3 dicembre 2020, Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente l'ultima versione del Piano Economico Finanziario oggetto di condivisione con i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture della Mobilità Sostenibili e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, insieme agli altri allegati dell'Atto Aggiuntivo, richiedendo al Concedente la trasmissione di quest'ultimo con le modifiche e gli emendamenti preannunciati nel corso di precedenti incontri.

Con nota del 29 dicembre 2020 ASPI ha rinnovato la propria richiesta di ricevere *“con la dovuta urgenza e tenuto conto dei mesi trascorsi e dell’impegno delle Parti, lo schema dell’Atto Aggiuntivo così come emendato, per procedere alla relativa finalizzazione e consentire la sua trasmissione, unitamente ai relativi allegati, al CIPE per la pronuncia di competenza”*, mentre con riferimento all’Accordo ha confermato quanto già espresso con la precedente lettera dell’8 ottobre 2020, dichiarandosi pertanto disponibile a sottoscriverne il testo nella versione inviata in allegato alla lettera del Governo del 23 settembre 2020 senza alcuna modifica e con la sola eliminazione della condizione di efficacia di cui all’art. 10 (ii).

In data 31 gennaio 2021, fonti della Commissione europea confermano di aver "avviato un dialogo amministrativo" con l'Italia "su alcuni aspetti della nuova disciplina sui contratti di concessione autostradale, introdotta dal decreto legge 162 del 31 dicembre 2019", ossia il Decreto Milleproroghe, sollevando dubbi in merito alla compatibilità con il diritto europeo di alcune delle disposizioni introdotte con il medesimo Decreto che, come noto, ha comportato la modifica unilaterale in pejus della Convenzione Unica di ASPI.

Da ultimo, con lettera del 1° marzo 2021, la concessionaria ha nuovamente sollecitato la controparte pubblica alla sottoscrizione di tutti gli atti necessari per procedere alla successiva sottoposizione al CIPE dell’atto aggiuntivo e dei suoi allegati, fermo restando l’eliminazione della condizione di efficacia dell’Accordo già precedentemente commentata.

Verifica straordinaria gallerie – Circolare ministeriale n. 6736/61A1 del 19.7.1967 – Apertura procedimento di contestazione di grave inadempimento ai sensi dell’art. 8 della Convenzione Unica

Con riferimento alla nota del 22 luglio 2020 di avvio del procedimento di contestazione di grave inadempimento ai sensi dell’art. 8 della Convenzione Unica, avente ad oggetto le attività di verifica condotte da Autostrade per l’Italia sulle gallerie ricomprese nella rete dalla stessa gestita, con particolare riferimento a quelle della Regione Liguria, Autostrade per l’Italia in data 21 agosto 2020 ha trasmesso al Concedente le proprie controdeduzioni, chiedendo allo stesso di disporre l’archiviazione della procedura per l’insussistenza del grave inadempimento imputatole, facendo comunque istanza di essere sentita al fine di fornire ulteriori chiarimenti.

Le controdeduzioni trasmesse da Autostrade per l’Italia contengono una articolata e puntuale relazione, nella quale viene ripercorso lo stato delle interlocuzioni e della corrispondenza intercorsa con il Concedente in materia di modalità di ispezione delle gallerie autostradali. Quanto sopra al fine di dimostrare, in modo inequivocabile, da un lato, l’interpretazione uniforme data alla normativa di riferimento da parte dei concessionari e dello stesso Concedente fino a maggio 2020, dall’altro, il continuo mutamento interpretativo da parte del Concedente stesso della normativa anzidetta nel periodo fine maggio – luglio 2020 e, comunque, il tempestivo allineamento da parte di Autostrade per l’Italia alle prescrizioni, peraltro contrastanti tra di loro, fornite dal Concedente in tale ultimo lasso di tempo sulle modalità di ispezione delle gallerie.

In data 23 febbraio 2021, su convocazione del Concedente, si è tenuta l’audizione nel corso della quale Autostrade per l’Italia ha depositato ulteriore documentazione a supporto della propria posizione.

Nell’ambito dell’Accordo per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento di cui al precedente paragrafo, con specifico riferimento alla presente contestazione è precisato che la stessa non comporta possibili conseguenze risolutive e/o revocatorie della Convenzione Unica, ferma l’eventuale applicazione delle penalità previste nella Convenzione Unica come modificata dallo schema di Atto Aggiuntivo allegato all’Accordo stesso.

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

A seguito del crollo avvenuto in data 14 agosto 2018 di una sezione del Viadotto Polcevera sulla A10 Genova–Ventimiglia, è stato incardinato un procedimento penale innanzi al Tribunale di Genova con l'iscrizione nel registro di n. 39, tra, all'epoca dei fatti, dirigenti e funzionari della Direzione Generale di Roma e della Direzione di Tronco competente di Genova, indagati *inter alia* per i reati di crollo colposo di costruzioni, attentato alla sicurezza dei trasporti aggravato dal disastro e omicidio stradale colposo.

Nello stesso procedimento, risulta, altresì, indagata Autostrade per l'Italia ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 per il reato di 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, che si è concluso con il deposito da parte dei periti della prima relazione in data 31 luglio 2019, cui è seguita l'udienza del 20 settembre 2019 per l'esame della stessa.

Avuto riguardo al secondo incidente probatorio, che ha lo scopo di accertare le cause che hanno provocato il crollo, in data 21 dicembre 2020, i periti del GIP hanno depositato la relazione tecnica rilevante nella quale viene data evidenza:

- di carenze progettuali che non avevano tenuto conto in modo adeguato di particolari costruttivi;
- di difetti costruttivi in fase realizzazione;
- di carenze dei controlli in fase di costruzione da parte della direzione dei lavori e della commissione di collaudo;
- di carenze nei controlli e negli interventi manutentivi che, ad avviso dei periti del GIP, se fossero stati eseguiti correttamente, con elevata probabilità avrebbero impedito il verificarsi dell'evento;
- l'ipotesi che un coil possa essere caduto da un tir mentre quest'ultimo transitava a cavallo del giunto tra la pila 9 e la trave tampone (come sostenuto dai consulenti della difesa) sia da escludere con elevata probabilità.

Le prime tre evidenze, secondo i periti del GIP, hanno determinato il grave stato di corrosione dei trefoli, secondari e primari della Pila 9 lato Genova/mare, fermo restando che, a loro giudizio, «*i sistemi di ispezione e di monitoraggio attuati, non sono risultati adeguati ad individuare le criticità presenti nella parte di viadotto crollata*».

Da ultimo, nel corso delle udienze di inizio febbraio 2021, i periti hanno illustrato il contenuto dei primi sei capitoli della perizia.

Il GIP ha poi sospeso per 15 giorni l'incidente probatorio per consentire ai consulenti tecnici degli indagati di acquisire e analizzare il software utilizzato dai periti per il calcolo della resistenza degli stralli del Ponte "Morandi".

Da ultimo, nel corso delle udienze del 18, 19 e 20 febbraio u.s., i periti hanno completato la ricostruzione della loro Relazione, il PM ha ritenuto di non rivolgere domande ed i legali di ASPI e degli indagati hanno effettuato il controesame dei periti nominati dal GIP.

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, che trae origine da due incidenti avvenuti in data 6 novembre 2016 e 17 gennaio 2017 per il cedimento delle predette barriere posizionate rispettivamente sui viadotti Rio Rezza e Rio Castagna in A12, vede coinvolti in qualità di indagati ex manager e manager/dipendenti con competenze tecniche in servizio di Autostrade per l'Italia S.p.A., per i reati di frode nelle pubbliche forniture e attentato alla sicurezza dei trasporti.

Da ultimo, dagli atti del riesame avverso le misure cautelari, più avanti meglio specificate, i PP.MM. hanno contestato, per quanto concerne la posizione di 5 indagati, anche il reato di tentata truffa ai danni dello Stato.

In data 11 novembre 2020 è stata emessa dal GIP di Genova un'ordinanza applicativa di misure cautelari personali a carico di 4 ex manager e 2 dipendenti con competenze tecniche in servizio di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Per quanto concerne la posizione dei due dipendenti in servizio, la Società ha provveduto a sospenderli, riservandosi ogni ulteriore provvedimento all'esito di più approfondite verifiche.

Sul punto in questione, si segnala che, completati gli ulteriori approfondimenti e i rispettivi procedimenti disciplinari, la Società ha disposto per uno il licenziamento, mentre per l'altro è in fase di emissione un ulteriore provvedimento di sospensione.

Da una prima analisi della predetta ordinanza, che richiama ampi stralci di intercettazioni telefoniche e ambientali, una relazione predisposta dal consulente tecnico nominato dalla Procura, nonché le sommarie informazioni rilasciate da persone informate sui fatti, è emerso quanto segue:

- le barriere «integautos», a causa di difetti progettuali, della sottostima dell'azione del vento e dell'impiego di materiali per l'ancoraggio a terra non conformi alle certificazioni europee, sarebbero pericolose perché a rischio ribaltamento;
- viene altresì paventata una frode nell'ambito del rapporto contrattuale con il Concedente per aver omesso di comunicare a quest'ultimo l'insorgenza delle problematiche riscontrate sulla rete e le conseguenti azioni provvisorie di ripristino (*i.e.*, abbattimento delle ribaltine).

Considerata la gravità dei fatti oggetto dell'ordinanza, la Società, anche all'esito di una più esaustiva ricostruzione della vicenda in questione, si è riservata ogni ulteriore valutazione per tutelare la propria reputazione presso le sedi ritenute più opportune.

Da ultimo, i legali di tutti gli indagati attinti dalle predette misure cautelari hanno presentato istanza di riesame o appello avverso l'ordinanza. Tali istanze sono state in parte accolte.

Indagine della Procura di Genova per reati di falso contestati su alcuni viadotti della rete

In questo filone di indagine, risultano indagati per i reati di falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici quattro dirigenti e un dipendente di Autostrade per l'Italia all'epoca dei fatti. Secondo l'accusa, alcuni report predisposti dai tecnici responsabili dei collaudi, dei controlli e delle progettazioni sarebbero stati edulcorati al fine di far apparire le condizioni manutentive dei viadotti migliori di quelle reali. 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 divenuta esecutiva a

seguito del successivo rigetto del ricorso per Cassazione. 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. Le indagini sono ancora in pieno corso.

Aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia

A seguito della nuova disciplina tariffaria introdotta dalle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, Autostrade per l'Italia, in data 8 aprile 2020 ha trasmesso il Piano Economico Finanziario al Concedente, in anticipo rispetto al termine prorogato dallo stesso ai sensi dell'art. 103 del Decreto Legge 17 marzo 2020, pur mantenendo ferme tutte le contestazioni e riserve già sollevate in merito.

Successivamente, con lettera del 15 luglio 2020, all'esito dell'individuazione concordata delle misure ritenute idonee a soddisfare l'interesse pubblico, ai fini della definizione del procedimento di presunto grave inadempimento avviato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, lo stesso ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare entro il 23 luglio 2020 il Piano Economico Finanziario adeguato. Autostrade per l'Italia, come richiesto, in data 23 luglio ha inviato il suddetto Piano Economico Finanziario.

Con nota del 3 agosto 2020 il Ministero ha indicato le risultanze delle valutazioni istruttorie effettuate, unitamente alle azioni correttive da apportare. Autostrade per l'Italia, con successive missive, prima del 1° settembre 2020 e poi del 14 settembre 2020 ha trasmesso al Governo ed al Concedente ulteriori elaborazioni del medesimo Piano Finanziario, che tengono conto delle osservazioni formulate dal Concedente e delle successive interlocuzioni con gli esponenti incaricati del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

In data 14 ottobre 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha pubblicato sul proprio sito istituzionale il parere reso al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ai sensi dell'art. 43 del D.L. n. 201 del 2011 avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia, nel quale la stessa Autorità esprime delle osservazioni critiche rispetto al Piano elaborato dalla società, il quale, seppur orientato a recepire il Sistema Tariffario elaborato dall'Autorità, presenterebbe alcune asserite difformità applicative rispetto allo stesso, potenzialmente idonee a riflettersi anche sui livelli tariffari applicabili all'utenza.

Con lettera del 22 ottobre 2020 il Concedente - nel far riferimento alla proposta di Piano Economico Finanziario presentato da ASPI il 14 settembre 2020 ed al parere reso dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti - ha chiesto alla società di integrare e aggiornare la proposta di piano e di fornire chiarimenti, precisazioni e documentazione in ordine ad alcuni aspetti sollevati dall'Autorità.

Con successiva nota del 19 novembre 2020 ASPI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Ministero dell'Economia e delle Finanze e Presidenza del Consiglio dei Ministri, una nuova versione del Piano Economico Finanziario che ha recepito le indicazioni riportate nella richiamata lettera del Concedente del 22 ottobre. In particolare, è stato riportato l'importo di 3,4 miliardi di euro oggetto dell'Accordo intercorso con i rappresentanti del Governo, delineando i diversi capitoli di spesa e il relativo sviluppo temporale ed è stata accolta la richiesta formulata dalle Amministrazioni di includere il recupero delle perdite nette conseguite nei mesi da marzo a giugno 2020 per effetto del Covid-19 nell'ambito dell'incremento medio annuo, portando pertanto la variazione tariffaria media all'1,64% e ritenendola comprensiva del recupero delle perdite stesse; relativamente alle perdite per effetto del Covid-19 del periodo successivo, sono in fase di definizione le misure di recupero per l'intero comparto autostradale.

Infine, a seguito di successive interlocuzioni, come accennato nel precedente paragrafo, in data 3 dicembre 2020 Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente l'ultima versione del Piano Economico Finanziario oggetto di condivisione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, insieme allo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione e gli altri allegati dello stesso.

Contenzioso relativo al mancato accoglimento dell'aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario

Con provvedimento n. 50/2020 del 3 gennaio 2020, il Concedente, in adempimento di quanto prescritto dal TAR Lazio con la sentenza n. 13789 del 2 dicembre 2019, ha comunicato la non accoglibilità della proposta di aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario presentata da ASPI in data 15 giugno 2018. In relazione a tale provvedimento Autostrade per l'Italia il 3 marzo 2020 ha presentato ricorso al TAR del Lazio, contestando, sotto molteplici motivi, la legittimità del provvedimento assunto dal Concedente, tra cui l'illegittimità del suo presupposto e cioè l'art. 13 del Decreto Legge 162/2019, 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. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione del ricorso.

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

A seguito della legge di conversione del Decreto-legge 162 del 2019, Autostrade per l'Italia il 4 marzo 2020 ha presentato ricorso avanti il TAR Lazio per l'accertamento - previa disapplicazione dell'art. 35 del citato Decreto-legge 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 9-bis della Convenzione Unica regolatrice della concessione di Autostrade per l'Italia.

Il 3 aprile 2020 Autostrade per l'Italia ha depositato istanza di prelievo per la sollecita fissazione dell'udienza che però ad oggi ancora non risulta stabilita.

Contenzioso attivato da Autostrade per l'Italia avverso i provvedimenti adottati dal Commissario Straordinario ai sensi del decreto-legge 109/2018

Con riferimento ai contenziosi promossi da Autostrade per l'Italia davanti al Tar Liguria avverso i provvedimenti del Commissario Straordinario, a seguito delle ordinanze del 6 dicembre 2019, - con cui il TAR Liguria ha rinviato alla Corte Costituzionale le questioni di legittimità costituzionale poste da Autostrade per l'Italia - la Corte con sentenza depositata il 27 luglio 2020 ha ritenuto tali questioni in parte non fondate ed in parte inammissibili.

A fronte della citata sentenza, sono state depositate il 9 ottobre 2020 davanti al TAR Liguria le relative istanze di fissazione di udienza per consentire la prosecuzione dei relativi giudizi.

L'udienza per la discussione di tutti i ricorsi, originariamente prevista per il 10 febbraio 2021, a seguito di istanza dell'Avvocatura dello Stato, è stata fissata per il 15 dicembre 2021.

Con riferimento ai ricorsi promossi in data 5 gennaio 2020, dinanzi al Consiglio di Stato dalle Amministrazioni resistenti (Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e Commissario Straordinario), avverso le ordinanze con cui il TAR ha rigettato le questioni pregiudiziali sollevate dalle Amministrazioni nell'ambito dei relativi giudizi di primo grado, Autostrade per l'Italia il 30 settembre 2020, con l'adesione dell'Avvocatura Generale dello Stato e degli appellanti incidentali, ha depositato istanza di rinvio dell'udienza stessa. Tale istanza è motivata dal fatto che è in corso di definizione una soluzione concordata della procedura di contestazione avviata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili il 16 agosto 2018 che qualora si perfezionasse comporterebbe la carenza di interesse e quindi la rinuncia ai contenziosi attivati. Il Consiglio di Stato ha pertanto rinviato l'udienza a data da destinarsi.

Contenzioso contro il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili relativo all'entità dei canoni di subconcessione

Con riferimento al contenzioso attivato da Autostrade per l'Italia per l'accertamento dei diritti di cui agli artt. 3 e 17 della Convenzione Unica, in relazione al canone di subconcessione da corrispondere al Concedente per le attività collaterali connesse all'utilizzo delle aree pertinenziali, in data 22 ottobre 2020 il Tribunale di Roma ha pubblicato la sentenza di accoglimento della

domanda di Autostrade per l'Italia. Con tale sentenza viene riconosciuto che la percentuale del canone che Autostrade per l'Italia è tenuta a riconoscere al Concedente per le subconcessioni è fissata nella misura stabilita nella richiamata Convenzione Unica (ovvero dal 5% al 20%, a seconda che si tratti di servizi già assentiti alla data di stipula della stessa Convenzione o di servizi assentiti successivamente). Tale percentuale è da applicarsi sui ricavi effettivamente percepiti dalle subconcessioni nelle Aree di Servizio – per effetto della riduzione dei corrispettivi disposta da Autostrade per l'Italia, a partire dall'anno 2012, per venire incontro agli affidatari dei servizi a seguito della crisi economica degli anni precedenti - e non sugli importi originariamente contrattualizzati nelle subconcessioni, come invece sosteneva il Concedente.

Incremento tariffario ASPI 2019

Con riferimento all'incremento tariffario del 2019, autorizzato con provvedimento congiunto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e del Ministero Economia e Finanze nella misura dello 0,81% e volontariamente sospeso dalla Società per tutto il 2019, Autostrade per l'Italia ha sempre, in via volontaria, deciso di prorogare ulteriormente la sospensione dell'incremento di cui sopra da ultimo fino al 31 maggio 2021.

Adeguamento tariffario 2020

In data 15 ottobre 2019 Autostrade per l'Italia ha formulato richiesta di incremento tariffario pari a 1,21% calcolato in base alla Convenzione Unica vigente. L'istruttoria svolta dal Concedente ha riconosciuto un incremento tariffario pari a 1,19%, con una decurtazione quindi dello 0,02% relativa alla componente «X investimenti», come risulta dal verbale del 18 dicembre 2019. Successivamente, il Decreto Legge n° 162 del 30 dicembre 2019 (Milleproroghe) all'articolo 13, comma 3 ha disposto, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF predisposti in conformità alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il 31 dicembre 2019 il Concedente ha quindi notificato l'esito dell'istruttoria, confermando il differimento del termine per l'adeguamento tariffario presentato e riconoscendo pertanto un aumento tariffario pari allo 0,00%. Tale provvedimento è stato impugnato da Autostrade per l'Italia e il contenzioso è attualmente pendente. Il 21 aprile 2020 Autostrade per l'Italia ha presentato istanza per la fissazione dell'udienza che ad oggi non è ancora stata stabilita.

Adeguamento tariffario 2021

Con riferimento all'incremento tariffario 2021, Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente il 15 ottobre 2020, una lettera nella quale vengono formulate due richieste tariffarie alternative e precisamente: (i) una, relativa alla *"denegata ipotesi che entro il 31 dicembre non sia divenuto efficace, nell'ambito della complessiva definizione concordata della procedura di contestazione lo stipulando atto aggiuntivo con allegato PEF aggiornato"*, determinata sulla base formula di adeguamento tariffario prevista in Convenzione e pari a + 0,47%; (ii) l'altra, basata sul nuovo modello tariffario (in coerenza con quanto stabilito nel Piano Economico Finanziario aggiornato alla data di presentazione della richiesta), pari a 1,75%, che potrà essere esaminata e istruita dal Concedente qualora nel frattempo intervenisse l'approvazione del PEF.

L'art. 13 del D.L. n. 183 del 31 dicembre 2020, c.d. decreto Milleproroghe» ha disposto, per i concessionari autostradali con Piano Economico Finanziario scaduto:

- il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021 fino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economico finanziari, predisposti in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- la proroga al 31 luglio 2021 – in luogo del precedente termine del 31 luglio 2020 stabilito dal decreto Milleproroghe del dicembre 2019 - del termine per il perfezionamento dei piani economici finanziari come sopra elaborati.

In esecuzione di tale disposizione normativa, il Concedente, con lettera in pari data (31 dicembre 2020), ha comunicato ad Autostrade per l'Italia che l'incremento tariffario con decorrenza 1° gennaio 2021 è pari a zero.

Autostrade per l'Italia - come fatto lo scorso anno avverso il diniego all'incremento tariffario relativo al 2020 - il 1 marzo 2021 ha notificato ricorso al TAR avverso il provvedimento del Concedente di cui sopra.

Procedimento avviato dall'AGCM

In data 16 giugno 2020 funzionari dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, coadiuvati dalla Guardia di Finanza, hanno effettuato un accertamento ispettivo presso la Direzione Generale di Roma e la Direzione di Tronco 6 di Cassino notificando in tale sede la comunicazione dell'avvio del procedimento ai sensi dell'art.27, comma 3, del Codice del Consumo, che mira a verificare se Autostrade per l'Italia abbia posto in essere una pratica commerciale scorretta con le azioni adottate in merito ai restringimenti di carreggiata e rallentamenti su tratte dell'autostrada A/16 e A/14, con particolare riferimento alle informazioni fornite all'utenza in relazione ai provvedimenti di riduzione e sospensione dei pedaggi finalizzati a compensare i disagi subiti.

Pur ritenendo che non siano attribuibili le violazioni del Codice del Consumo ipotizzate dall'AGCM, in data 31 luglio, ASPI ha presentato il formulario di impegni previsto dal Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di tutela del consumatore ai sensi dell'art. 27, comma 7 del D.lgs. n. 206 del 2005, finalizzati al miglioramento della gestione e della comunicazione delle informazioni all'utenza relative alle condizioni di viabilità e alle modalità di rimborso, nella prospettiva di addivenire ad una rapida e positiva definizione del Procedimento

Gli impegni proposti sono stati tuttavia rigettati dall'Autorità con il provvedimento del 24 settembre 2020 con cui ha altresì ampliato l'oggetto del procedimento, estendendo le contestazioni già contenute nell'avvio anche con riguardo ad ulteriori tratte autostradali gestite da ASPI (A/14 Bologna/Taranto, A/26 Genova Voltri Gravellona -Toce nonché, per le parti competenza, le autostrade A/7 Milano-Serravalle-Genova, A/10 Genova-Savona-Ventimiglia e A/12 Genova-Rosignano). Secondo l'Autorità, il peggioramento del servizio fornito da ASPI in tali tratte autostradali determinerebbe la violazione dell'art. 20 del Codice del Consumo, perché all'aumento dei tempi di percorrenza dovuto ai disagi alla circolazione, non corrisponderebbe un'adeguata riduzione dei pedaggi. Viene contestata anche la violazione degli artt. 24 e 25 del citato Codice perché l'utente sarebbe condizionato ad accedere alla rete autostradale e poi costretto a corrispondere l'intero ammontare del pedaggio nonostante i disagi riscontrati.

In data 23 dicembre 2020 l'AGCM ha formulato le risultanze istruttorie confermando e precisando gli addebiti già contestati nei confronti di ASPI. L'Autorità, nel ribadire il rigetto della proposta di impegni formulata nel corso del procedimento illustra i profili pregiudizievoli della condotta assunta da ASPI, ritendendo di aver dimostrato che i disagi causati all'utenza in termini di circolazione non siano stati adeguatamente compensati da misure di eliminazione/sospensione/riduzione del pedaggio. L'AGCM ritiene che le condotte di ASPI abbiano determinato un significativo peggioramento della qualità del servizio offerto e come tali integrino una pratica commerciale scorretta ed aggressiva.

Il termine di conclusione del procedimento è stato differito al 17 marzo 2021.

Contenzioso relativo alla procedura competitiva servizio oil presso l'area di servizio Novate Nord

Con riferimento al giudizio di appello pendente dinanzi al Consiglio di Stato promosso da EG Italia S.p.A. avverso la decisione del TAR Lombardia – che ha annullato il provvedimento di assegnazione in favore dell'appellante del servizio *oil* presso l'area di servizio Novate Nord (a seguito del ricorso di Tamoil Italia S.p.A., risultata seconda in graduatoria) – a seguito dell'udienza di discussione del 25 giugno 2020, il Collegio ha trattenuto la causa in decisione.

La sentenza, intervenuta il 26 gennaio 2021, ha accolto l'appello avverso la pronuncia di primo grado, e, per l'effetto, ha annullato la sentenza del Tar Lombardia, confermando la piena legittimità dell'operato della commissione di gara.

Sinistro del 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga dell'autostrada A16 Napoli-Canosa

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 S.p.A. 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 la carica 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 ASPI 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. Le prime udienze del 7 gennaio 2021 e del 28 gennaio 2021 sono state dedicate alla lettura della relazione da parte del Giudice relatore e degli atti di appello depositati dagli imputati e dal responsabile civile di ASPI. È stata quindi calendarizzata l'udienza del 25 febbraio 2021 per la formulazione delle richieste di rinnovazione dell'istruttoria dibattimentale.

All'udienza del 25 febbraio 2021, il Procuratore Generale ha chiesto la rinnovazione dell'escussione dibattimentale di n. 9 testi già sentiti nel dibattimento di primo grado, oltre all'acquisizione di alcuni documenti provenienti da altri procedimenti. Il difensore di ASPI, citata in giudizio quale Responsabile civile, ha chiesto di procedere ad una nuova perizia collegiale, ad un nuovo esame dei Consulenti Tecnici ed all'acquisizione di una nuova relazione tecnica che confuta alcuni aspetti tecnici contenuti nella perizia disposta nel giudizio di primo grado. Le difese degli imputati della Direzione di Tronco hanno avanzato analoghe richieste di rinnovazione nonché di acquisire il carteggio intercorso tra ASPI e il MIMS in ordine alla sostituzione dei tirafondi Liebig con barre filettate. Tutte le difese si sono, infine, opposte alle richieste di rinnovazione avanzate dal Procuratore Generale, chiedendo anche un termine a difesa per interloquire sulla documentazione di cui è stata chiesta l'acquisizione, depositata solo nel corso dell'udienza stessa. La Corte d'Appello ha accolto la richiesta del termine ed ha rinviato all'udienza del 25 marzo 2021.

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.

In occasione dell'udienza del 1° dicembre 2020, le due cause di appello proposte da ASPI e dal sig. Lametta sono state riunite e la Corte, non ritenendo necessaria la notifica dell'atto di appello di ASPI anche nei confronti di alcune delle parti rimaste contumaci nel giudizio di primo grado, ha fissato l'udienza di precisazione delle conclusioni per il 17 maggio 2022.

Indagine della Procura di Avellino sugli ancoranti delle barriere New Jersey installate su viadotti dell'A16, A14 e A1

In data 2 maggio 2019, è stato notificato un avviso di garanzia a carico di 3 dirigenti di Autostrade per l'Italia, i due Direttori del VI Tronco di Cassino succedutisi nel tempo e il Responsabile della Struttura "Pavimentazioni e Barriere di Sicurezza", per il reato di 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 capacità di contenimento complessiva dei dispositivi di ritenuta.

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, nel periodo intercorrente tra settembre e novembre 2019, il GIP di Avellino ha disposto ulteriori sequestri preventivi delle barriere NJ 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 NJ bordo ponte dell'intera rete a quei dispositivi dell'A14, A16 e A1 in sequestro, sottoponendo all'esame del competente Ufficio Ispettivo del MIMS 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 MIMS.

In data 17 luglio 2020 la Procura, sempre in accoglimento di una specifica istanza presentata dal legale della società, ha autorizzato una diversa configurazione della cantierizzazione in corrispondenza dei viadotti dell'A14 e dell'A16 mediante l'allestimento di due corsie di marcia per ciascuna carreggiata, al fine di ovviare ai gravi disagi e alle code registratesi lungo le tratte in questione, che si sarebbero prevedibilmente acuiti in concomitanza con le imminenti vacanze estive e con l'altrettanto prevedibile rilevante incremento del traffico. La predetta configurazione è stata successivamente prorogata sino all'inizio dei lavori di sostituzione delle barriere bordo ponte installate sulle opere d'arte in questione.

Da ultimo, nei mesi di ottobre, novembre e dicembre 2020, la Procura, previo completamento dell'iter approvativo da parte del Concedente sui primi progetti esecutivi delle barriere bordo ponte installate su n. 6 opere d'arte distribuite tra A14, A16 e A1, ha autorizzato, in accoglimento di analoga istanza presentata dal legale della società, il dissequestro delle aree per l'effettuazione dei lavori di sostituzione dei dispositivi di ritenuta.

Le indagini sono ancora in corso.

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

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

In data 26 giugno 2020, il PM procedente presso il Tribunale di Vasto ha trasmesso al GIP la richiesta di proroga delle indagini preliminari sino al 3 febbraio 2021 per il procedimento in epigrafe, instaurato nei confronti dell'allora Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio, dell'ex Direttore VIII Tronco e dell'allora RUP di Autostrade per l'Italia, per il reato di falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici.

Procedimento penale incardinato a seguito dell'incidente occorso il 30 dicembre 2019 nella galleria Bertè in A26

La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova ha aperto un fascicolo di indagine ed ha acquisito presso gli uffici sia della DG di Roma di ASPI sia della Direzione I Tronco competente, tramite delega alla Guardia di Finanza, documentazione relativa ai ruoli e alle responsabilità delle funzioni aziendali di ASPI in materia di manutenzione delle gallerie e all'interlocuzione tra la Società ed il MIMS sul tema qui di interesse.

In un primo momento, è stato notificato un avviso di garanzia a carico esclusivamente del Direttore del I Tronco di Genova per il reato di omissione di atti d'ufficio.

Da ultimo, il GIP di Genova ha emesso un provvedimento di proroga delle indagini preliminari sino al 22 luglio 2021, dal quale si evince che, oltre al Direttore di Tronco competente, il cui capo di incolpazione è stato integrato con i reati di inadempimento di contratti di pubbliche forniture, di attentato alla sicurezza dei trasporti e di rimozione od omissione dolosa di cautele contro infortuni sul lavoro, sono stati indagati anche 5 ex manager e altri 3 dipendenti con funzioni tecniche di ASPI esclusivamente per il già richiamato reato di inadempimento di contratti di pubbliche forniture.

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 e abuso d'ufficio, 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.

Nel corso dell'udienza del 9 ottobre 2020 il Giudice ha rigettato tutte le eccezioni e si è invece riservato sulla richiesta di citazione di ASPI quale responsabile civile (in qualità di datore di lavoro degli imputati), rinviando la relativa decisione all'udienza del 25 gennaio 2021, rinviata poi al 12 aprile 2021 per la mancata prova dell'avvenuta citazione di due responsabili civili.

Si segnala, da ultimo, che i termini prescrizionali per tutte le ipotesi di reato sono ormai prossimi alla maturazione.

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.

L'udienza calendarizzata il 9 giugno 2020 è stata rinviata al 19 gennaio 2021.

All'esito della predetta udienza, la Corte di Cassazione, accogliendo il ricorso "per saltum", ha annullato la sentenza di assoluzione con rinvio alla Corte di Appello di Firenze per un nuovo giudizio.

Si è in attesa del deposito delle motivazioni della predetta sentenza.

Indagine della Procura di Prato sull'infornio mortale di un operaio di Pavimental

A seguito dell'infornio 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.

Il procedimento è in piena fase dibattimentale: l'udienza fissata inizialmente per il 5 maggio 2020 è stata prima rinviata al successivo 26 maggio e poi nuovamente rinviata a quelle dell'8 e 29 aprile 2021 per concludere l'escussione dei testi del PM ed iniziare l'esame dei testi citati dall'imputato.

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 a carico di dipendenti ed ex dipendenti della Società per i reati di cooperazione in crollo colposo, cooperazione in omicidio colposo plurimo, e cooperazione in omicidio stradale. Inoltre, ASPI risulta indagata ai sensi all'art. 25-septies del D. Lgs. n. 231/2001 per il reato di 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 procedimento penale in esame è quindi proseguito a carico esclusivamente di tre dipendenti di ASPI e della stessa Società ai sensi del D.lgs. n. 231/2001.

All'udienza preliminare del 15 ottobre 2020 il GUP, accogliendo la richiesta del PM, ha rinviato a giudizio tutti gli imputati, sia persone fisiche che giuridiche.

L'udienza dibattimentale è stata calendarizzata il 21 settembre 2021.

Procedimenti Gruppo Autostrade per l'Italia contro Craft e Alessandro Patané

Chiamata in causa da parte di ANAS S.p.A. nel giudizio avverso Alessandro Patané

Con atto di citazione del 13 ottobre 2020 ANAS S.p.A. ha chiamato in causa sia ASPI che Autostrade Tech nel giudizio intentato nei confronti della stessa e del Ministero dell'Interno, da Alessandro Patané. Con tale giudizio Patané chiede che venga accertato l'illegittimo sfruttamento, dei convenuti, del sistema SICVe (Vergilius) e del relativo *software* con conseguente richiesta di danni patrimoniali e non (quantifica i primi in circa euro 21 milioni).

La prima udienza si è tenuta in data 18 giugno 2020. L'ANAS si è costituita chiamando in causa ASPI e Autostrade Tech al fine di essere manlevata e tenuta indenne.

Sia ANAS sia ASPI sia Autostrade Tech hanno fatto istanza di sospensione del giudizio considerata la litispendenza dei giudizi in Corte di Appello di Roma sia con Patané, riguardo la titolarità del *software*, sia con CRAFT, riguardo alla contraffazione.

In data 14 gennaio 2021, il Giudice ha fissato l'udienza del 15 settembre 2021 per ammissione dei mezzi istruttori e ha altresì dichiarato la contumacia del Ministero dell'Interno.

Procedimento dinanzi alla Corte di Appello di Roma

Il Tribunale di Roma con la sentenza n. 120/2019 ha respinto la domanda di accertamento dell'infondatezza delle pretese economiche di Patané in ordine al *software* SICVe in quanto non

sarebbe stata provata la titolarità di tale *software*. Il Tribunale ha altresì respinto la domanda riconvenzionale di Patanè. ASPI e Autostrade Tech hanno impugnato la sentenza dinanzi alla Corte di Appello di Roma.

La Corte di Appello ha fissato l'udienza in presenza il 15 giugno 2021 per consentire a Patanè di proporre querela di falso riferita ad alcuni documenti depositati da ASPI.

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 la Società, 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 della Società, l'unica tipologia di erogazioni ricevuta dalla Società 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/svincolati per gli investimenti in attività in concessione.

Migliaia di euro		
Ente erogatore	Importo contributo incassato	Descrizione
Anas SpA ovvero Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Mobilità Sostenibili	12.086	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
Anas SpA	1.507	A1 Roma-Napoli, Diramazione Roma Sud - Lavori di adeguamento dello svincolo con il GRA - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Comune di Tarvisio	38	Contributo per installazione di barriere antirumore - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Cap Holding SpA	78	IV Corsia din. Fiorenza-S.S. Giovanni L1 - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
	13.709	

9.7 Eventi successivi al 31 dicembre 2020

Accordo per l'acquisto del controllo di Pavimental

In data 29 gennaio 2021, Autostrade per l'Italia, che già deteneva il 20% del capitale di Pavimental S.p.A., ha perfezionato l'acquisto da Atlantia di un ulteriore 59,4% del capitale della società in modo da elevare così la propria partecipazione al 79,4%. Il controvalore provvisorio dell'operazione ammonta complessivamente a circa 11 milioni di euro. Si segnala, inoltre, che in data 22 gennaio 2021, Aeroporti di Roma ha accettato l'offerta vincolante di Autostrade per l'Italia per il trasferimento dell'interessenza partecipativa nella stessa Pavimental (20%). Il completamento dell'operazione sarà perfezionato all'esito della finalizzazione della documentazione contrattuale rilevante e dell'avveramento di talune condizioni sospensive.

Il prezzo complessivo corrisposto per entrambe le operazioni è pari a 14,7 milioni di euro. Al termine delle due operazioni, pertanto, Autostrade per l'Italia deterrà un'interessenza partecipativa complessiva in Pavimental pari al 99,4%.

Emissione prestito obbligazionario

In data 15 gennaio 2021 Autostrade per l'Italia ha collocato un prestito obbligazionario riservato agli Investitori Istituzionali per 1 miliardo di euro. Il nuovo prestito obbligazionario, quotato presso il Global Exchange Market MTF della Borsa Irlandese (Irish Stock Exchange), ha scadenza 15 gennaio 2030 e cedola fissa pari al 2%.

Andamento del traffico settimanale dal 1° gennaio 2021 al 28 febbraio 2021

Si riporta di seguito una tabella con il traffico settimanale dall'inizio del 2021, comparato rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2020 e dell'esercizio 2019, per la rete gestita da Autostrade per l'Italia:

<i>Dati provvisori (variazione rispetto settimana omologa)</i>	<i>Rete gestita da Autostrade per l'Italia Chilometri Percorsi 2021 vs 2020</i>	<i>Rete gestita da Autostrade per l'Italia Chilometri Percorsi 2021 vs 2019</i>
<i>Settimana 2</i>	-42,30%	-40,60%
<i>Settimana 3</i>	-26,00%	-25,40%
<i>Settimana 4</i>	-27,20%	-25,10%
<i>Settimana 5</i>	-22,30%	-17,30%
<i>Settimana 6</i>	-17,30%	-17,40%
<i>Settimana 7</i>	-21,00%	-21,40%
<i>Settimana 8</i>	-20,80%	-20,80%
<i>Settimana 9</i>	-8,90%	-24,60%
Progressivo al 28 febbraio 2021	-27,70%	-27,00%

10. 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.

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 2019	
(Migliaia di euro)	
SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA	
Attività non correnti	16.287.521
Attività correnti	732.275
Totale Attività	17.019.796
Patrimonio netto	10.808.916
<i>di cui capitale sociale</i>	825.784
Passività non correnti	5.989.636
Passività correnti	221.244
Totale Patrimonio netto e Passività	17.019.796
CONTO ECONOMICO	
Ricavi operativi	2.566
Costi operativi	-92.987
Risultato operativo	-90.421
Risultato dell'esercizio	426.614

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 2020, prendendo atto dei documenti corredati ad esso, dal quale risulta una perdita di esercizio di Euro 398.131.283,07;
- b) coprire detta perdita d'esercizio, pari a Euro 398.131.283,07, mediante utilizzo della riserva utili portati a nuovo di importo complessivo pari a Euro 572.337.616,59.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

12. ALLEGATI AL BILANCIO DI ESERCIZIO

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		374
Altri servizi	Revisore della capogruppo	(1)	118
Totale			492

(1) Sottoscrizioni modelli Unico e 770, agreed upon procedures su dati e informazioni contabili e comfort letter su prestiti.

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.

4. Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 | 12. ALLEGATI AL BILANCIO DI ESERCIZIO

AUTOSTRADA: VENEZIA - BELLUNO
TRATTA: A27 MESTRE-BELLUNO

ANNO: 2020

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)											Totale		
	Classi di pedaggio											Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5					
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	37.980	20.587	4.010	1.744	626	171	336	69	3.331	572	46.283	23.143	69.426	
Febbraio	35.233	18.421	4.205	1.777	659	178	350	72	3.522	599	43.969	21.047	65.016	
Marzo	11.572	5.823	2.444	915	513	123	260	53	3.013	517	17.802	7.431	25.233	
Aprile	4.531	1.564	1.635	631	341	90	174	41	2.130	407	8.811	2.733	11.544	
Maggio	17.092	8.493	3.237	1.308	571	160	294	78	3.021	627	24.215	10.666	34.881	
Giugno	29.966	16.033	4.000	1.755	666	198	340	87	3.428	700	38.400	18.773	57.173	
Luglio	38.070	23.041	4.803	2.276	766	242	373	103	3.981	828	47.993	26.490	74.483	
Agosto	38.849	28.571	3.844	2.171	560	228	261	80	2.606	540	46.120	31.590	77.710	
Settembre	36.303	19.752	4.595	2.075	728	227	357	96	3.762	753	45.745	22.903	68.648	
Ottobre	32.411	13.970	4.540	1.830	735	205	388	104	3.929	794	42.003	16.903	58.906	
Novembre	23.947	11.123	3.986	1.627	676	181	353	96	3.655	759	32.617	13.786	46.403	
Dicembre	20.956	9.566	3.624	1.408	584	145	321	71	3.087	539	28.572	11.729	40.301	
ANNO	326.910	176.944	44.923	19.517	7.425	2.148	3.807	950	39.465	7.635	422.530	207.194	629.724	

AUTOSTRADA: CASERTA-NOLA-SALERNO
TRATTA: A30 CASERTA-SALERNO

ANNO: 2020

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)											Totale		
	Classi di pedaggio											Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5					
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	49.610	-	6.549	-	1.523	-	869	-	7.586	-	66.137	-	66.137	
Febbraio	43.601	-	6.410	-	1.488	-	923	-	7.635	-	60.057	-	60.057	
Marzo	18.856	-	4.252	-	1.217	-	753	-	7.440	-	32.518	-	32.518	
Aprile	7.953	-	2.890	-	892	-	513	-	5.990	-	18.238	-	18.238	
Maggio	23.245	-	4.896	-	1.234	-	793	-	7.182	-	37.350	-	37.350	
Giugno	51.360	-	6.737	-	1.453	-	908	-	7.800	-	68.258	-	68.258	
Luglio	66.837	-	7.882	-	1.725	-	1.096	-	9.043	-	86.583	-	86.583	
Agosto	83.849	-	6.593	-	1.483	-	771	-	7.767	-	100.463	-	100.463	
Settembre	54.008	-	7.068	-	1.596	-	984	-	8.424	-	72.080	-	72.080	
Ottobre	44.127	-	7.392	-	1.623	-	1.101	-	8.546	-	62.789	-	62.789	
Novembre	26.030	-	5.994	-	1.408	-	1.010	-	8.318	-	42.760	-	42.760	
Dicembre	30.383	-	5.897	-	1.353	-	959	-	7.773	-	46.365	-	46.365	
ANNO	499.859	-	72.560	-	16.995	-	10.680	-	93.504	-	693.598	-	693.598	

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

Allegato 4

Prospetto delle valutazioni al 31 dicembre 2020 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)

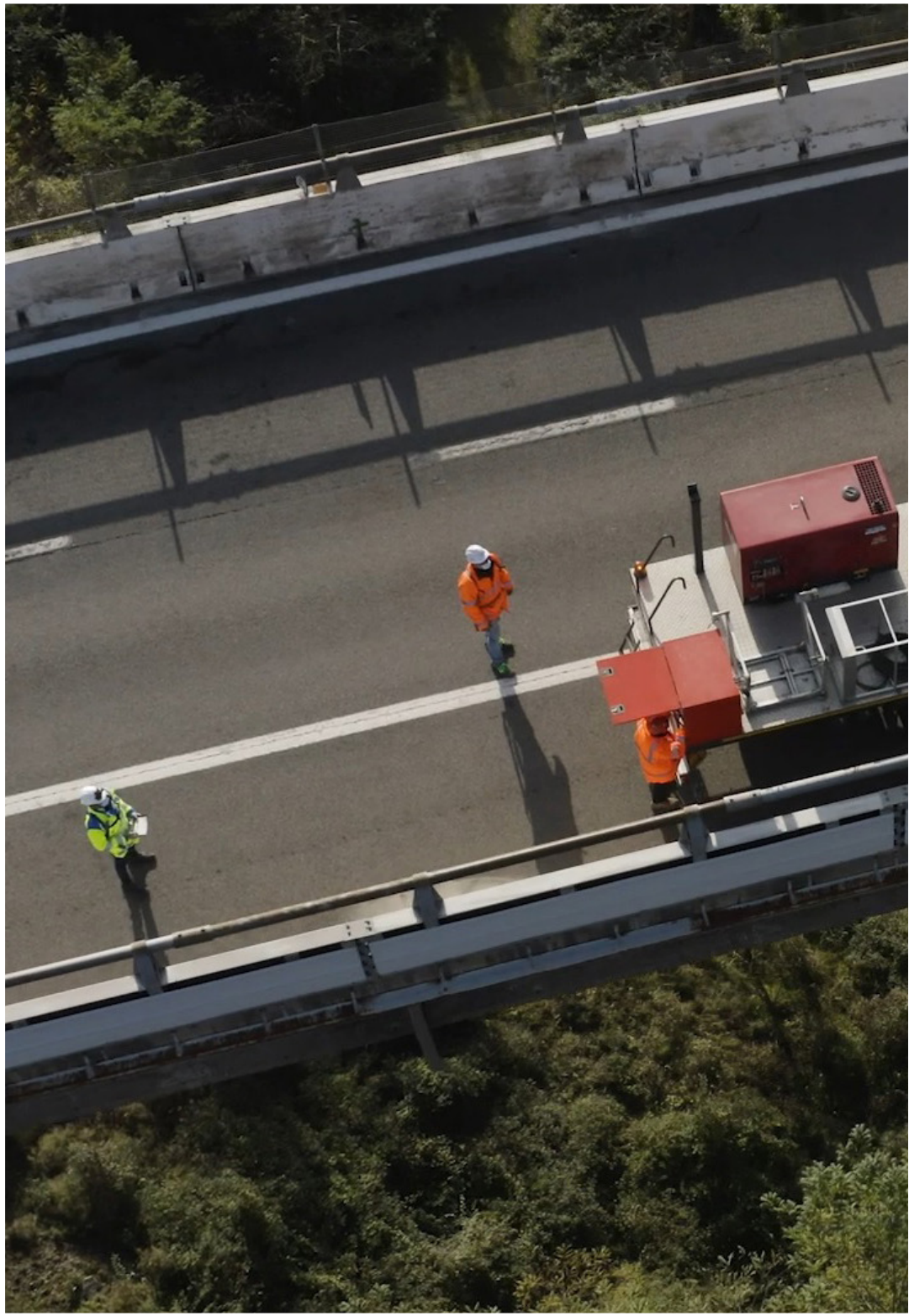
Migliaia di euro

DENOMINAZIONE	VALUTAZIONE EX ART 2426 C.C. comma 1, n. 4 (1)	VALORE DI CARICO 31/12/2020	DIFFERENZA TRA VALUTAZ. EX ART. 2426 C.C. E VALORE DI CARICO (A-B)
	(A)	(B)	(A-B)
Partecipazioni in imprese controllate			
Società Autostrada Tirrenica p.a.	91.268	90.672	596
Tangenziale di Napoli S.p.A.	186.867	54.785	132.082
Autostrade Meridionali S.p.A.	106.592	15.340	91.252
Autostrade Tech S.p.A.	63.475	5.692	57.783
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	3.491	5.100	-1.609
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	107.826	2.461	105.365
AD Moving S.p.A.	1.357	835	522
EssediEsse Società di Servizi S.p.A.	2.792	701	2.091
Giove Clear S.r.l.	2.541	326	2.215
Tech Solutions Integrators S.a.s.	-	-	-
	566.209	175.912	390.297
Partecipazioni in imprese collegate			
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	57.844	62.345	-4.501
Pavimental S.p.A.	2.931	4.806	-1.875 (2)
Spea Engineering S.p.A.	8.088	1.784	6.304
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	1.557	999	558
Consorzio Autostrade Italiane Energia	29	29	-
Pedemontana Veneta S.p.A. (in liquidazione)	-	-	-
	636.658	245.875	390.783

(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".

RELAZIONI



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 2020.

2. Al riguardo:
 - le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 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;
 - dalla valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre, che
 - 3.1 il bilancio consolidato:
 - 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.

4 marzo 2021

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 2020.

2. Al riguardo:
 - le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 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;
 - dalla valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre, che
 - 3.1 il bilancio 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.

4 marzo 2021

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 Donato Liguori (di nomina MIMS, designato a dicembre 2020 a seguito dell'improvvisa scomparsa del sindaco Antonio Parente), 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 2020 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. 33 riunioni ed ha assistito a tutte le riunioni (n. 30) del Consiglio di Amministrazione e dell'Assemblea dei soci (n.3).

Si ricorda che l'attuale Consiglio di Amministrazione, in carica per gli esercizi 2019 – 2021, è stato nominato dall'Assemblea degli azionisti del 22 novembre 2019, che ha confermato in 11 il numero dei componenti, indicando l'ing. Mari nella carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione. Successivamente il Consiglio di Amministrazione ha confermato 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 2020, 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.

Si ricorda che ASPI ha deciso di procedere all'esternalizzazione delle attività di Sorveglianza delle opere, opere d'arte maggiori della rete, attraverso l'indizione di una gara europea aggiudicata a febbraio 2021 dal raggruppamento temporaneo d'impresa composto da Proger Spa, Bureau Veritas Nexta s.r.l., Tecno Piemonte spa, Tecno Lab s.r.l., della durata di 3 anni prorogabile di ulteriori 2, dei seguenti asset:

- ponti e viadotti;
- cavalcavia;
- gallerie;
- impianti in galleria;
- opere d'arte minori. Per l'anno 2020, nelle more dell'aggiudicazione della suddetta gara europea, le attività di cui sopra sono state affidate, tramite procedura ad evidenza pubblica, alla medesima ATI.

L'esternalizzazione delle attività ispettive ha riguardato anche altri asset della rete, per le quali si prevede l'affidamento già nel 2021, e segnatamente siti di interesse geotecnico e strutture di sostegno e presidio della rete, presidi idraulici e barriere di sicurezza e barriere acustiche. Sempre in ambito di Sorveglianza delle opere della rete, è stato previsto che, a partire dal 2020, venga svolta un'attività di audit di II livello dei processi per la sorveglianza di tutti gli asset della rete a due società esterne accreditate (AECOM e Protos Check). 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 dalle società esecutrici del servizio di sorveglianza. Relativamente alle attività ispettive di ponti, viadotti e cavalcavia, è stato eseguito anche l'aggiornamento del "Manuale di sorveglianza" e del relativo "Catalogo dei difetti", in coerenza con quanto previsto dalle Linee Guida per la "Classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti", emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ad aprile 2020 e approvate con D.M. n.578 del 17/12/2020 del MIMS. Analogamente, sono in corso di predisposizione i medesimi documenti anche per le gallerie della rete, sulla base di quanto indicato nel "Manuale Ispezione Gallerie" e del Nuovo Catalogo dei Difetti trasmessi dal MIMS a maggio 2020 e in linea con le prossime Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

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 2020, 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 2020, nonché la descrizione delle loro caratteristiche e dei relativi effetti economici, sono contenute nelle note di commento al bilancio di esercizio 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 nel corso dell'anno la Società ha radicalmente trasformato la struttura organizzativa nell'ambito di un Piano di riorganizzazione aziendale che sarà finalizzato entro il 2021-2022, con l'obiettivo di potenziare tutte le strutture relative all'ingegneria (relative sia alla costruzione che alla manutenzione) e realizzare la progressiva centralizzazione delle attività critiche in ingegneria, con riferimento, in particolare: (i) agli assessment strutturali dei principali asset e alla gestione dei conseguenti interventi; (ii) all'analisi degli output della sorveglianza e (iii) agli interventi di adeguamento strutturale e di manutenzione conservativa delle opere d'arte.

Più in generale, la nuova struttura organizzativa di Autostrade per l'Italia si articola su tre livelli:

- Business Unit (ingegneria e realizzazione, operations, technology e construction and services), che assicurano la gestione integrale del relativo perimetro di attività. In particolare, nel corso del 2020 è stata costituita la Business Unit Ingegneria e Realizzazione, focalizzata sulla realizzazione degli interventi del Piano Industriale, l'istituzione di presidi territoriali che assicurino il processo realizzativo degli investimenti "end to end" e la creazione di un polo di Ingegneria, dedicato alla Progettazione, alla Direzione Lavori ed al Coordinamento della Sicurezza;
- presidi territoriali (Project Director per la Business Unit Ingegneria e Realizzazioni; Direzioni di Tronco per la Business Unit Operations) che operano nell'ambito delle business unit;

- strutture di supporto al business, che assicurano il presidio delle aree organizzative di competenza, fornendo anche le linee di “indirizzo”. Tra queste, nel corso del 2020, sono state costituite le strutture IT e Digital Transformation, Risk, Compliance and Quality, Planning and Control e Human Capital and Organization.

In particolare, la creazione della nuova Direzione Risk, Compliance e Quality, è volta al complessivo potenziamento del sistema di controllo interno e al rafforzamento della cultura di gestione dei rischi, compliance e qualità.

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. La suddetta 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 MIMS per il monitoraggio dello stato di sicurezza di tutte le infrastrutture italiane. Il nuovo sistema è stato implementato per i ponti e viadotti della rete e verrà utilizzato per l’esecuzione delle ispezioni di base avanzate già nel 2021. . 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.

- 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 della Società (istituita con decorrenza dal 17 febbraio 2020), l’esame dei documenti aziendali e l’analisi dei risultati del lavoro svolto dalla Società di Revisione. A tale riguardo si ricorda, come già anche segnalato nella precedente Relazione, 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 25 marzo 2021 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 2020 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 25 marzo 2021 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, in conseguenza dell'emergenza sanitaria Covid-19.

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. L'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 29 maggio 2020 ha deliberato, su motivata proposta del Collegio sindacale, il conferimento dell'incarico di revisore legale dei conti per gli esercizi 2021-2029 a KPMG S.p.A., in linea anche con quanto deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della capogruppo Atlantia.

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 evidenzia, 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 2020.

In data 4 marzo 2021, 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 aprile 2020, ha approvato il Piano di Audit per l'anno 2020. Inoltre, a dicembre 2020, il Consiglio di Amministrazione, su invito della controllante Atlantia s.p.a. (di cui alla nota 16 novembre 2020), ha approvato l'Audit Charter di ASPI, che definisce per l'Internal Audit: (i) mission, assetto e ambito di intervento, (ii) posizionamento organizzativo, indipendenza e responsabilità e (iii) coordinamento con le Direzioni/Funzioni istituite nelle società controllate nonché con la Direzione Internal Audit di Atlantia.

Il Collegio informa che ad ottobre 2020 è stato approvato il Risk Assessment della Società effettuato con l'ausilio di una società specializzata, sulla base della nuova metodologia approvata dalla Capogruppo, ed è stato approvato il livello di rischio compatibile con gli obiettivi strategici (Risk Appetite) associato alle diverse Categorie di Rischio e che, quindi, a gennaio 2021, è stato illustrato al Consiglio di Amministrazione il nuovo Risk Profile di ASPI.

Successivamente, quindi, nella riunione dell'11 febbraio 2021, il Consiglio di Amministrazione di ASPI ha approvato il Piano di Audit 2021, che tiene conto dei cambiamenti organizzativi e di governance intervenuti a seguito dello sviluppo del Piano Strategico di Trasformazione, del mutato perimetro societario del Gruppo ASPI nonché del nuovo Risk Profile.

Coerentemente con quanto previsto dall'art. 38 dello Statuto Sociale della Società, nell'ambito del Consiglio di Amministrazione attualmente in carica è stato nominato 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 si ricorda che il Consiglio di Amministrazione nel 2019 ha ritenuto di costituire 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.

Come ricordato in precedenza, ad ottobre 2020, è stata costituita, la Direzione Risk Management, Compliance e Business Continuity (da gennaio 2021 ridenominata Direzione Risk, Compliance e Quality), al fine di potenziare ulteriormente il Sistema di controllo interno, nonché di promuovere e sviluppare la definizione di controlli aziendali, adeguati ed efficaci mediante la promozione e l'implementazione di un sistema di monitoraggio continuo atto a supportare le decisioni strategiche e assicurare il raggiungimento degli obiettivi di: (i) assicurare l'aderenza dei processi aziendali ai regolamenti interni e garantire il presidio in materia di 231, anticorruzione e privacy, (ii) prevenire e gestire tempestivamente la risoluzione degli incidenti il cui verificarsi potrebbe comportare severe

ripercussioni sulla continuità operativa e (ii) garantire la diffusione in tutti i processi di una cultura della qualità.

Il Collegio Sindacale, nell'ambito degli incontri periodici avuti con il Direttore Internal Audit, con il Risk Officer e con il Direttore Risk Management, Compliance e Business Continuity (ora Direttore Risk, Compliance e Quality), è stato compiutamente informato in merito: (i) 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), (ii) all'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 e (iii) ai risultati del Risk Assessment di ASPI sulla base della nuova metodologia adottata.

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.

A tale riguardo si segnala che, in linea con il nuovo modello di governance del Gruppo Atlantia, il processo di ricezione e gestione delle segnalazioni finalizzate alla comunicazione di comportamenti posti in essere in violazione dei principi etici e di condotta, nonché di Leggi e procedure aziendali, è stato innovato, per garantire maggiore tempestività ed efficacia nell'analisi delle segnalazioni stesse. Più specificatamente, a novembre 2020, è stato istituito l'Ethics Officer - Team Segnalazioni di Gruppo ASPI, che: (i) ha la responsabilità del processo di gestione delle segnalazioni, ne valuta l'adeguatezza, suggerisce al Consiglio di Amministrazione gli eventuali interventi migliorativi sul processo, promuove le necessarie azioni di informazione e formazione e (ii) assicura i flussi informativi verso gli Organi di Amministrazione e Controllo e gli altri attori del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

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 2020 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), fosse coerente sia con l'evoluzione normativa che con le modifiche organizzative intervenute nell'anno. In particolare, l'Organismo di Vigilanza, proseguendo l'attività avviata nello scorso esercizio, ha approvato nella riunione del 12 giugno, la proposta di aggiornamento del Modello 231, che è stata successivamente approvata dal Consiglio di Amministrazione nella seduta dell'8 luglio 2020.

Il Collegio Sindacale oltre ad esaminare le relazioni dell'Organismo di Vigilanza sull'attività svolta nel primo e nel secondo semestre 2020 ha approfondito, insieme al suddetto Organismo, le tematiche

relative alla vicenda giudiziaria (ordinanza dell'11 novembre 2020 emessa dal GIP di Genova, applicativa di misure cautelari personali a carico di 4 ex manager e 2 dipendenti della Società) che riguarda le barriere antirumore integautos, rilevando che allo stato, per tale vicenda, non dovrebbero sussistere rischi 231. A tale riguardo sia l'Organismo di Vigilanza che il Collegio Sindacale hanno incontrato, in riunioni separate, il Direttore Gestione Rete che ha ripercorso tutti gli accadimenti per inquadrare il contesto di riferimento e per illustrare in modo dettagliato sia le iniziative poste in essere dalla Società nel 2019 che le ulteriori iniziative realizzate nel 2020. Il Direttore Gestione Rete ha confermato al Collegio che, allo stato, non sussistono situazioni di pericolo in merito alle barriere antirumore integautos, sottolineando come il programma di sostituzione delle barriere sia stato condiviso con la Procura di Genova e con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Da ultimo si segnala che 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 (il cui ultimo aggiornamento è avvenuto nel 2019) 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. A febbraio 2020 la Società ha, inoltre, provveduto 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; e
 - ha espresso parere favorevole sul piano di audit 2021 della Società
- con riferimento (i) al tragico crollo avvenuto in data 14 agosto 2018 per cause non ancora accertate alla data della presente Relazione e al conseguente procedimento per grave inadempimento avviato dal MIMS con lettera del 16 agosto 2018; (ii) al procedimento di contestazione di grave inadempimento, ai sensi dell'art. 8 della Convenzione Unica, avviato dal MIMS con lettera del 22 luglio 2020 in relazione alla verifica straordinaria sulle gallerie; (iii) all'indagine della Procura di Genova sul crollo di una sezione del Viadotto Polcevera; (iv) all'indagine della Procura di Genova relativa all'installazione di barriere integrate sicurezza e

antirumore su A12; (v) all'indagine della Procura di Genova per reati di falso contestati su alcuni viadotti della rete 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 e 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.

Dalle complessive verifiche sopra richiamate non sono emersi, allo stato, elementi da segnalare nella presente Relazione;

- abbiamo esaminato sia il bilancio d'esercizio che il bilancio consolidato chiusi al 31 dicembre 2020, predisposti entrambi nel presupposto della continuità aziendale - in merito ai quali riferiamo quanto segue:
 - il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2020 non presenta variazioni significative rispetto a quello al 31 dicembre 2019;
 - così come riferito nelle Note Illustrative al bilancio consolidato e nelle Note Illustrative al bilancio di esercizio, il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, 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 ai precedenti International Accounting Standards (IAS) e alle 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 di esercizio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 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 2020. In particolare, ai fini della valutazione del presupposto della continuità aziendale, sono stati esaminati i fattori di rischio e di incertezza concludendo che i medesimi fattori sia singolarmente, sia nel loro complesso, non siano tali da generare dubbi significativi sulla capacità della Società e del Gruppo di continuare a operare come entità in funzionamento, come descritto anche nei paragrafi "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" contenuta sia nella nota n.

2 al bilancio consolidato che nella nota n. 2 al bilancio di esercizio. 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 superate e, pertanto, ha ritenuto appropriato predisporre il bilancio consolidato e di esercizio nella prospettiva della continuazione dell'attività.

A tale riguardo il Collegio ritiene che ASPI abbia adottato, nello sviluppo delle proprie analisi in merito alla continuità aziendale ai fini della redazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 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 verificano 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 probabilità di raggiungere una soluzione negoziale con il Governo e il MIMS (che assicurerebbe un equilibrio strutturale e di lungo periodo) permetterebbe ad Autostrade per l'Italia di stabilizzare anche la sua struttura finanziaria. Con riferimento a tale ultimo aspetto, si evidenzia che la Società è tornata a far ricorso al mercato del credito attraverso l'emissione di due prestiti obbligazionari di ammontare complessivo pari a 2.250 milioni di euro rispettivamente in data 4 dicembre 2020 (1.250 milioni di euro con scadenza nel 2028) e in data 15 gennaio 2021 (1.000 milioni di euro con scadenza nel 2030);

- 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, a seguito di vari incontri intercorsi e corrispondenza reciproca, Autostrade per l’Italia, in data 11, 13, 14 e 15 luglio 2020, ha inviato al Ministero delle lettere con le quali, ferme restando le contestazioni agli addebiti mossi e confermando la propria volontà di individuare una soluzione concordata e definitiva della controversia, ha formulato una nuova articolata proposta rispetto a quella presentata nel mese di marzo.
In particolare, in data 8 ottobre 2020, Autostrade per l’Italia ha comunicato la propria disponibilità a sottoscrivere lo schema di accordo ricevuto per la definizione negoziale del procedimento di presunto grave inadempimento e dell’atto aggiuntivo alla Convenzione, con la sola eliminazione della condizione di efficacia che prevede il perfezionamento dell’operazione di riassetto societario. 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 e dell’esercizio al 31 dicembre 2020 tenendo conto delle stime più aggiornate degli oneri direttamente collegati a detto crollo. In particolare, si è proceduto all’iscrizione, nell’ambito degli “Altri fondi correnti per rischi ed oneri”, di un ulteriore ammontare pari a 190 milioni di euro, corrispondente all’adeguamento del fondo già accantonato al 31 dicembre 2019 (1.500 milioni di euro) in linea con la nuova proposta di accordo formulata; 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.
- la Società di Revisione ha rilasciato, in data 25 marzo 2021, 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 di esercizio di Autostrade per l’Italia S.p.A. e il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l’Italia al 31 dicembre 2020 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 di esercizio e il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l’Italia al 31 dicembre 2020 e sono redatte in conformità alle norme di legge. Le citate relazioni non contengono richiami di informativa né rilievi;
- 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.

Con l’approvazione del bilancio al 31 dicembre 2020 scade il mandato del Collegio Sindacale nominato dall’Assemblea del 20 aprile 2018. Siete pertanto chiamati a nominare ai sensi di legge e dello statuto il nuovo Collegio Sindacale.

Con l'occasione, ringraziamo per la fiducia accordataci durante questi anni di mandato.

Alla luce di quanto sopra, a parere del Collegio nulla osta alla approvazione del bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2020, così come redatto dagli Amministratori e della proposta di copertura della perdita, così come formulata dal Consiglio di Amministrazione.

Roma, 25 marzo 2021

Per il Collegio Sindacale

Il Presidente

Giandomenico Genta

Relazione della Società di Revisione Indipendente

Deloitte.Deloitte & Touche S.p.A.
Via della Camilluccia, 589/A
00135 Roma
ItaliaTel: +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 2020, 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 2020, 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.

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.

Abbiamo identificato gli aspetti di seguito descritti come aspetti chiave della revisione da comunicare nella presente relazione.

Ancora 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. 03049560155 - R.E.A. n. 15-1720239 | Partita IVA: IT 03049560155

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'informazione completa relativa alle descrizioni della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.

Valutazione dell'appropriatezza del presupposto della continuità aziendale

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Nella predisposizione del bilancio consolidato, gli Amministratori ai fini della valutazione circa la capacità della Società e del Gruppo di continuare ad operare in normale funzionamento hanno individuato taluni fattori di rischio e di incertezza principalmente riconducibili alle controversie in essere tra la Società e il Concedente, all'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto "Milleproroghe 2020", al declassamento del merito creditizio da parte delle principali agenzie di rating internazionali con possibili ripercussioni sul debito finanziario, oltre agli impatti sulla liquidità derivanti dal perdurare della pandemia da Covid-19.

Gli Amministratori riferiscono di aver valutato tali fattori, la loro evoluzione e le azioni intraprese a riguardo, tra cui l'evoluzione delle interlocuzioni negoziali con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ed il Governo al fine di individuare una soluzione transattiva per la chiusura della procedura di contestazione di grave inadempimento e le emissioni di due presiti obbligazionari di ammontare nozionale complessivo pari a Euro 2.250 milioni in data 4 dicembre 2020 e in data 15 gennaio 2021, associate al miglioramento delle valutazioni delle principali agenzie di rating internazionali circa le prospettive (*outlook*) della Società e del Gruppo.

All'esito delle valutazioni effettuate, gli Amministratori ritengono che i suddetti fattori di rischio e incertezza possano essere superati e, pertanto, che gli stessi non siano tali da generare dubbi significativi sulla capacità della Società e del Gruppo di continuare a operare come entità in funzionamento. Sulla base di tali considerazioni, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale. Ai fini di tale determinazione gli Amministratori hanno peraltro effettuato delle valutazioni circa l'esito futuro di eventi o circostanze che sono per loro natura incerti. A tale riguardo gli Amministratori evidenziano come le valutazioni dagli stessi effettuata, pur essendo stata 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 verificano gli eventi a oggi ragionevolmente previsti ovvero emergano fatti o circostanze con loro incompatibili, oggi non noti o comunque non valutabili nella loro portata.

In considerazione della significatività delle predette valutazioni effettuate dagli Amministratori ai fini della determinazione dei criteri di redazione del bilancio, nonché della rilevanza dell'informativa in merito alla capacità della Società di operare in continuità, abbiamo considerato che tali valutazioni configurino un aspetto chiave della revisione del bilancio consolidato del Gruppo.

Il 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 la "Premessa" della relazione sulla gestione riportano l'informativa resa in merito agli aspetti sopra evidenziati.



Procedure di revisione svolte	<p>Nell'ambito delle nostre verifiche abbiamo, tra le altre, svolto le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analisi delle valutazioni effettuate dagli Amministratori e dalla Direzione, circa gli elementi di incertezza relativamente alla capacità della Società e del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento; • svolgimento di colloqui con la Direzione in merito alle predette valutazioni; • 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 della Mobilità Sostenibili e il Governo circa le interlocuzioni negoziali in corso, ed esame delle valutazioni effettuate dagli Amministratori con riferimento ai riflessi contabili derivanti dalle bozze degli schemi di accordo transattivo in corso di definizione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ed il Governo; • ottenimento e analisi della corrispondenza intercorsa con taluni istituti finanziari a seguito del declassamento del rating creditizio della Società e del mancato rispetto di taluni parametri finanziari per alcuni finanziamenti oltre all'esame delle valutazioni effettuate dagli Amministratori sulle possibili conseguenze di tali circostanze sul debito finanziario; • ottenimento e analisi del piano di cassa di ASPI predisposto dalla Direzione e presentato al Consiglio di Amministrazione, inclusa l'analisi documentale circa le emissioni obbligazionarie effettuate dalla Società; • 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 nella relazione sulla gestione e nelle note al bilancio consolidato relativamente ai fattori di incertezza circa la continuità aziendale e le relative valutazioni effettuate dagli Amministratori.
--------------------------------------	--

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 2020 include un "fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", pari a Euro 1.925 milioni, e un "fondo per rinnovo infrastrutture autostradali" pari a Euro 95 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 nel corso dell'esercizio si è incrementato, al netto degli utilizzi, per complessivi Euro 208 milioni, principalmente per effetto dell'accantonamento relativo all'impegno assunto dalla Società di effettuare maggiori manutenzioni sino al 2024 secondo quanto rappresentato nelle ultime versioni degli schemi di accordo transattivo, di Atto Aggiuntivo e di Piano Economico Finanziario ("schemi di Accordo") trasmesse al Concedente. 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 2020.

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, anche in relazione agli impegni assunti da ASPI rappresentati nel piano straordinario delle manutenzioni 2019-2024 trasmesso al Concedente nell'ambito degli schemi di Accordo;
- aggiornamento della rilevazione dei principali controlli posti in essere dalle Concessionarie a presidio dell'area in esame;
- acquisizione e 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 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 nel corso del 2020;
- 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 2020 include un avviamento pari a 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, ritenendo probabile il raggiungimento di una soluzione negoziale con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ed il Governo, ha fatto riferimento ai flussi finanziari previsti nel piano pluriennale sviluppato da ASPI lungo il complessivo orizzonte temporale della concessione sulla base dell'ultimo Piano Economico Finanziario presentato al Concedente. In particolare, le assunzioni includono le previsioni di traffico, gli investimenti da realizzare e le conseguenti tariffe attese in base ai meccanismi regolatori previsti dalla Delibera Art n. 71/2019 oltreché gli impatti della pandemia da Covid-19 e l'onere a carico della Società derivante dallo schema di accordo transattivo. In ultimo, la Società ha elaborato il test e le analisi di sensitività sul valore recuperabile al fine di stimare, per quanto possibile, i potenziali effetti di medio-lungo termine anche derivanti dal protrarsi della citata pandemia e tenendo conto dei meccanismi regolatori della Delibera Art n. 71/2019.

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 2020.

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*.

Deloitte.

6

Procedure di revisione svolte	<p>Nell'ambito delle nostre verifiche abbiamo, tra le altre, svolto le seguenti procedure, anche avvalendoci del supporto di nostri esperti in tematiche valutative:</p> <ul style="list-style-type: none"> • comprensione del processo adottato da ASPI per l'effettuazione del test di <i>impairment</i>; • rilevazione dei principali controlli posti in essere dalla Direzione su tale test; • analisi delle assunzioni utilizzate da ASPI per la predisposizione del Piano pluriennale 2021-2038, al fine di accertarne la coerenza con il Piano Economico Finanziario trasmesso in data 3 dicembre 2020; • analisi degli scostamenti tra i dati storici consuntivati ed i dati previsionali, anche in considerazione degli effetti del Covid 19, al fine di valutare l'attendibilità del processo di predisposizione dei piani; • analisi del test di <i>impairment</i> svolto dal Gruppo, con particolare riferimento a: <ol style="list-style-type: none"> 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 dei possibili impatti derivanti dal protrarsi dell'emergenza sanitaria in corso e dal prevedibile sviluppo tariffario sulla base dei meccanismi regolatori della Delibera Art n. 71/2019. • analisi dell'adeguatezza dell'informativa relativa al test di <i>impairment</i> 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.

Deloitte.

7

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.

Deloitte.

8

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 2020, 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. 7208 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 2020 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

Deloitte.

9

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 2020 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, 25 marzo 2021

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.
Via della Camilluccia, 589/A
00185 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 2020, 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 2020, 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.

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.

Abbiamo identificato gli aspetti di seguito descritti come aspetti chiave della revisione da comunicare nella presente relazione.

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 10.325.220,00 i.v.

Codice Fiscale/Registro delle imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. n. 19-1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a uno 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.



Valutazione dell'appropriatezza del presupposto della continuità aziendale

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Nella predisposizione del bilancio d'esercizio, gli Amministratori ai fini della valutazione circa la capacità della Società di continuare ad operare in normale funzionamento hanno individuato taluni fattori di rischio e di incertezza principalmente riconducibili alle controversie in essere tra la Società e il Concedente, all'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto "Milleproroghe 2020", al declassamento del merito creditizio da parte delle principali agenzie di rating internazionali con possibili ripercussioni sul debito finanziario, oltre agli impatti sulla liquidità derivanti dal perdurare della pandemia da Covid-19.

Gli Amministratori riferiscono di aver valutato tali fattori, la loro evoluzione e le azioni intraprese a riguardo, tra cui l'evoluzione delle interlocuzioni negoziali con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ed il Governo al fine di individuare una soluzione transattiva per la chiusura della procedura di contestazione di grave inadempimento e le emissioni di due presiti obbligazionari di ammontare nozionale complessivo pari a Euro 2.250 milioni in data 4 dicembre 2020 e in data 15 gennaio 2021, associate al miglioramento delle valutazioni delle principali agenzie di rating internazionali circa le prospettive (*outlook*) della Società.

All'esito delle valutazioni effettuate, gli Amministratori ritengono che i suddetti fattori di rischio e incertezza possano essere superati e, pertanto, che gli stessi non siano tali da generare dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come entità in funzionamento. Sulla base di tali considerazioni, il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale. Ai fini di tale determinazione gli Amministratori hanno peraltro effettuato delle valutazioni circa l'esito futuro di eventi o circostanze che sono per loro natura incerti. A tale riguardo gli Amministratori evidenziano come le valutazioni dagli stessi effettuate, pur essendo stata 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 verificano gli eventi a oggi ragionevolmente previsti ovvero emergano fatti o circostanze con loro incompatibili, oggi non noti o comunque non valutabili nella loro portata.

In considerazione della significatività delle predette valutazioni effettuate dagli Amministratori ai fini della determinazione dei criteri di redazione del bilancio, nonché della rilevanza dell'informativa in merito alla capacità della Società di operare in continuità, abbiamo considerato che tali valutazioni configurino un aspetto chiave della revisione del bilancio d'esercizio della Società.

Il 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 la "Premessa" della relazione sulla gestione riportano l'informativa resa in merito agli aspetti sopra evidenziati.

Deloitte.

3

<p>Procedure di revisione svolte</p>	<p>Nell'ambito delle nostre verifiche abbiamo, tra le altre, svolto le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analisi delle valutazioni effettuate dagli Amministratori e dalla Direzione, circa gli elementi di incertezza relativamente alla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento; • svolgimento di colloqui con la Direzione in merito alle predette valutazioni; • 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 della Mobilità Sostenibili e il Governo circa le interlocuzioni negoziali in corso, ed esame delle valutazioni effettuate dagli Amministratori con riferimento ai riflessi contabili derivanti dalle bozze degli schemi di accordo transattivo in corso di definizione con Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ed il Governo; • ottenimento e analisi della corrispondenza intercorsa con taluni istituti finanziari a seguito del declassamento del rating creditizio della Società e del mancato rispetto di taluni parametri finanziari per alcuni finanziamenti oltre all'esame delle valutazioni effettuate dagli Amministratori sulle possibili conseguenze di tali circostanze sul debito finanziario; • ottenimento e analisi del piano di cassa di ASPI predisposto dalla Direzione e presentato al Consiglio di Amministrazione, inclusa l'analisi documentale circa le emissioni obbligazionarie effettuate dalla Società; • 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 nella relazione sulla gestione e nelle note al bilancio d'esercizio relativamente ai fattori di incertezza circa la continuità aziendale e le relative valutazioni effettuate dagli Amministratori.
---	--



Valutazione del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 include un "fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", pari ad Euro 1.743 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 nel corso dell'esercizio si è incrementato, al netto degli utilizzi, per complessivi Euro 203 milioni, principalmente per effetto dell'accantonamento relativo all'impegno assunto dalla Società di effettuare maggiori manutenzioni sino al 2024 secondo quanto rappresentato nelle ultime versioni degli schemi di accordo transattivo, di Atto Aggiuntivo e di Piano Economico Finanziario ("schemi di Accordo") trasmesse al Concedente.

Il processo estimativo del suddetto fondo 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 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 2020.

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 dalla Società ai fini della determinazione e dell'adeguamento del fondo in oggetto, anche in relazione agli impegni assunti dalla stessa rappresentati nel piano straordinario delle manutenzioni 2019-2024 trasmesso al Concedente nell'ambito degli schemi di Accordo;
- aggiornamento della rilevazione dei principali controlli posti in essere dalla Società a presidio dell'area in esame;
- acquisizione e analisi delle relazioni predisposte dai responsabili tecnici 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;

Deloitte.

5

- verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dalla Società per l'effettuazione delle stime;
- analisi della ragionevolezza dei tassi applicati dalla Società per l'attualizzazione dei fondi;
- verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione dei fondi;
- analisi delle risultanze dei consulenti esterni incaricati dalla Società sullo stato di manutenzione delle principali opere in concessione 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 nel corso del 2020;
- 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 2020 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, ritenendo probabile il raggiungimento di una soluzione negoziale con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ed il Governo, ha fatto riferimento ai flussi finanziari previsti nel piano pluriennale sviluppato lungo il complessivo orizzonte temporale della concessione sulla base dell'ultimo Piano Economico Finanziario presentato al Concedente. In particolare, le assunzioni includono le previsioni di traffico, gli investimenti da realizzare e le conseguenti tariffe attese in base ai meccanismi regolatori previsti dalla Delibera Art n. 71/2019 oltreché gli impatti della pandemia da Covid-19 e l'onere a carico della Società derivante dallo schema di accordo transattivo. In ultimo, la Società ha elaborato il test e le analisi di sensitività sul valore recuperabile al fine di stimare, per quanto possibile, i potenziali effetti di medio-lungo termine anche derivanti dal protrarsi della citata pandemia e tenendo conto dei meccanismi regolatori della Delibera Art n. 71/2019.



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 2020.

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:

- comprensione del processo adottato dalla Società per l'effettuazione del test di *impairment*;
- rilevazione dei principali controlli posti in essere dalla Direzione su tale test;
- analisi delle assunzioni utilizzate dalla Società per la predisposizione del Piano pluriennale 2021-2038, al fine di accertarne la coerenza con il Piano Economico Finanziario trasmesso in data 3 dicembre 2020;
- analisi degli scostamenti tra i dati storici consuntivati ed i dati previsionali, anche in considerazione degli effetti del Covid 19, al fine di valutare l'attendibilità del processo di predisposizione del piano;
- 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 dei possibili impatti derivanti dal protrarsi dell'emergenza sanitaria in corso e dal prevedibile sviluppo tariffario sulla base dei meccanismi regolatori della Delibera Art n. 71/2019.
- 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.

Deloitte.

7

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 2020, 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 2020 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

Deloitte.

9

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 2020 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, 25 marzo 2021

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)



**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 predispose 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
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		52	52
Attivo circolante		18.167	12.530
Altre attività		135	123
Totale attivo		370.283	369.139
Patrimonio netto		80.334	81.298
<i>di cui capitale sociale</i>		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
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		2	2
Attivo circolante		30.326	26.433
Altre attività		295	290
Totale attivo		272.043	276.517
Patrimonio netto		202.228	197.241
<i>di cui capitale sociale</i>		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		12.947	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
<i>di cui capitale sociale</i>		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		16.620	21.353

Autostrade Tech S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2019	31/12/2018
Immobilizzazioni		6.534	5.127
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		31	29
Attivo circolante		80.285	76.695
Altre attività		324	291
Totale attivo		87.143	82.113
Patrimonio netto		55.183	51.962
<i>di cui capitale sociale</i>		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	31/12/2019	31/12/2018
Immobilizzazioni		230.849	232.299
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		165.752	165.752
Attivo circolante		255.493	228.957
Altre attività		734	669
Totale attivo		487.076	461.925
Patrimonio netto		232.301	232.108
<i>di cui capitale sociale</i>		198.749	198.749
Fondi per rischi ed oneri e TFR		128.176	110.193
Debiti		126.409	119.447
Altre passività		190	177
Totale patrimonio netto e passivo		487.076	461.925

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2019	2018
Valore della produzione		69.623	69.536
Costi della produzione		-52.350	-53.341
Risultato operativo		17.273	16.195
Risultato d'esercizio		11.059	11.438

Ad Moving S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2019	31/12/2018
Immobilizzazioni		507	929
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		4.951	5.909
Altre attività		19	16
Totale attivo		5.477	6.854
Patrimonio netto		1.099	1.020
<i>di cui capitale sociale</i>		1.000	1.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		168	163
Debiti		4.200	5.661
Altre passività		10	10
Totale patrimonio netto e passivo		5.477	6.854

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2019	2018
Valore della produzione		6.159	7.145
Costi della produzione		-6.016	-7.072
Risultato operativo		143	73
Risultato d'esercizio		79	49

EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2019	31/12/2018
Immobilizzazioni		381	394
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		19.523	11.942
Altre attività		182	181
Totale attivo		20.086	12.517
Patrimonio netto		1.626	1.706
<i>di cui capitale sociale</i>		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

Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2020
Immobilizzazioni		39
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-
Attivo circolante		14.192
Altre attività		279
Totale attivo		14.510
Patrimonio netto		3.900
<i>di cui capitale sociale</i>		100
Fondi per rischi ed oneri e TFR		3.385
Debiti		7.225
Altre passività		-
Totale patrimonio netto e passivo		14.510

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2020
Valore della produzione		3.668
Costi della produzione		-5.217
Risultato operativo		-1.549
Risultato d'esercizio		-1.200

Giove Clear S.r.l.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2020	31/12/2019
Immobilizzazioni		284	197
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		7.499	5.793
Altre attività		21	32
Totale attivo		7.804	6.022
Patrimonio netto		2.822	1.932
<i>di cui capitale sociale</i>		10	10
Fondi per rischi ed oneri e TFR		1.653	1.612
Debiti		3.078	2.243
Altre passività		251	235
Totale patrimonio netto e passivo		7.804	6.022

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2020	2019
Valore della produzione		13.991	13.604
Costi della produzione		-12.667	-13.292
Risultato operativo		1.324	312
Risultato d'esercizio		890	144

Società collegate

Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2019	31/12/2018
Immobilizzazioni		225.361	221.643
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		225.361	221.643
Attivo circolante		6.534	10.531
Altre attività		16	14
Totale attivo		231.911	232.188
Patrimonio netto		231.483	231.994
<i>di cui capitale sociale</i>		220.345	220.345
Fondi per rischi ed oneri e TFR		25	19
Debiti		403	175
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		231.911	232.188

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2019	2018
Valore della produzione		118	128
Costi della produzione		-630	-766
Risultato operativo		-512	-638
Risultato d'esercizio		-511	-637

Pavimental S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2019	31/12/2018
Immobilizzazioni		72.849	85.325
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		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
<i>di cui capitale sociale</i>		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

Spea Engineering S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2020	31/12/2019
Immobilizzazioni		3.226	5.249
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		82	273
Attivo circolante		125.060	161.075
Altre attività		1.442	1.667
Totale attivo		129.728	167.991
Patrimonio netto		40.629	56.356
<i>di cui capitale sociale</i>		6.966	6.966
Fondi per rischi ed oneri e TFR		24.136	31.003
Debiti		64.963	80.632
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		129.728	167.991

(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2020	2019
Valore della produzione		54.140	70.474
Costi della produzione		-73.883	-97.719
Risultato operativo		-19.743	-27.245
Risultato d'esercizio		-15.727	-21.854

Bologna & Fiera Parking S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2019	31/12/2018
Immobilizzazioni		40.957	42.312
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		6.333	6.318
Altre attività		-	5
Totale attivo		47.290	48.635
Patrimonio netto		6.831	6.830
<i>di cui capitale sociale</i>		2.715	2.715
Fondi per rischi ed oneri e TFR		452	253
Debiti		36.752	38.227
Altre passività		3.255	3.325
Totale patrimonio netto e passivo		47.290	48.635

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2019	2018
Valore della produzione		2.909	2.986
Costi della produzione		-2.712	-2.762
Risultato operativo		197	224
Risultato d'esercizio		1	6.000

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*