



RELAZIONE  
DEGLI AMMINISTRATORI  
E BILANCIO  
AL 31.12.2013



# INDICE

**1.**

Dati di sintesi  
e informazioni generali

3

**2.**

Introduzione

13

**3.**

Relazione sulla gestione

17

**4.**

Bilancio di esercizio:  
prospetti contabili  
e note illustrative

73

**5.**

Relazioni

181

**6.**

Dati essenziali di bilancio  
delle società controllate  
e delle principali società  
collegate e a controllo  
congiunto ai sensi dell'art.  
2429, commi 3 e 4 del  
cod. civ.

189

**7.**

Delibera  
dell'Assemblea

199



# 1.

## DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

1.1	Organi sociali	4
1.2	Principali dati economico-finanziari e operativi	5
1.3	Organigramma societario	7
1.4	Elementi economico-finanziari delle principali società controllate da Autostrade per l'Italia	8
1.5	Interventi programmati di potenziamento e ammodernamento della rete in concessione in Italia	10

## 1.1 Organi sociali

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE IN CARICA PER IL TRIENNIO 2013-2015

PRESIDENTE	Fabio Cerchiai
AMMINISTRATORE DELEGATO	Giovanni Castellucci
CONSIGLIERI	Valerio Bellamoli Stefano Cao Giuseppe Piaggio Roberto Pistorelli Antonino Turicchi
SEGRETARIO	Andrea Grillo

### COLLEGIO SINDACALE IN CARICA PER IL TRIENNIO 2012-2014

PRESIDENTE	Alessandro Trotter
SINDACI EFFETTIVI	Gaetana Celico Giandomenico Genta Antonio Mastrapasqua Stefano Meroi
SINDACI SUPPLENTI	Salvatore Benedetto Francesco Mariano Bonifacio

### SOCIETÀ DI REVISIONE PER IL PERIODO 2012-2020

Deloitte & Touche S.p.A.

## 1.2 Principali dati economico-finanziari e operativi

### DATI ECONOMICO-FINANZIARI

(Milioni di euro)	2013	2012
<b>Ricavi</b>	<b>3.190</b>	<b>3.180</b>
Ricavi da pedaggio	2.816	2.782
Altri ricavi	374	398
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>1.931</b>	<b>1.879</b>
<i>in % dei ricavi</i>	<i>60,5%</i>	<i>59,1%</i>
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>1.441</b>	<b>1.377</b>
<i>in % dei ricavi</i>	<i>45,2%</i>	<i>43,3%</i>
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>	<b>1.108</b>	<b>867</b>
<i>in % dei ricavi</i>	<i>34,6%</i>	<i>27,2%</i>
<b>Utile dell'esercizio</b>	<b>810</b>	<b>645</b>
<b>Investimenti</b>	<b>795</b>	<b>1.195</b>
<b>Cash Flow Operativo (FFO) <sup>(1)</sup></b>	<b>1.464</b>	<b>1.199</b>
<b>Patrimonio netto <sup>(2)</sup></b>	<b>2.304</b>	<b>2.099</b>
<b>Indebitamento finanziario netto <sup>(2)</sup></b>	<b>10.650</b>	<b>10.802</b>

(1) Il Cash flow operativo (FFO) è determinato come utile +ammortamenti +accantonamenti/rilascio di fondi +oneri finanziari da attualizzazione +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- rettifiche/ripristini di valore di partecipazioni +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- quota di imposte differite/anticipate nette rilevate a conto economico.

(2) Dati al 31 dicembre.

## DATI OPERATIVI

	2013	2012
<b>Risorse umane</b> (n. persone)		
Organico medio	5.531	5.646
Organico al 31 dicembre <sup>(1)</sup>	5.767	5.832
<b>Volumi di traffico</b> (milioni di km)		
Veicoli a 2 assi	38.135	38.752
Veicoli a 3 o più assi	5.580	5.718
<b>Veicoli totali</b>	<b>43.715</b>	<b>44.470</b>
Veicoli Teorici Medi Giornalieri (VTMG)	41.956	42.564
<b>Sicurezza</b>		
Incidentalità globale (n. incidenti ogni 100 milioni di km percorsi) <sup>(2)</sup>	33,6	32,2
Incidentalità mortale (n. decessi ogni 100 milioni di km percorsi) <sup>(2)</sup>	0,35	0,35
Pavimentazione drenante (% km su totale rete)	84,8%	83,9%
<b>Modalità di esazione</b> (% sul totale di transiti)		
Contanti in porta manuale	18%	19%
Contanti in porta automatica	9%	9%
Viacard e altre carte	13%	13%
Telepass	60%	59%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

(1) Include sia il personale a tempo determinato che indeterminato.

(2) Dati relativi ad Autostrade per l'Italia e società concessionarie controllate italiane.

## 1.3 Organigramma societario



### Attività autostradali italiane

- Tangenziale di Napoli 100%<sup>(1)</sup>
- Autostrade Meridionali 58,98%<sup>(1)</sup>
- Trafo del Monte Bianco 51%<sup>(1)</sup>
  - Raccordo Autostradale Valle d'Aosta 47,97%
- AD Moving 100%<sup>(1)</sup>
- Autostrade dell'Atlantico 100%<sup>(1)</sup>

### Attività autostradali estere

#### Brasile

- Atlantia Bertin Concessões 50% + 1 azione<sup>(\*)</sup>
  - Triangulo do Sol Auto-Estradas 100%
  - Rodovias das Colinas 100%
  - Concessionaria da Rodovias MG050 100%
  - Concessionaria Rodovias do Tietê 50%

#### Cile

- Grupo Costanera 50,01%
  - Costanera Norte 100%
  - AMB 100%
  - Litoral Central 100%
  - Autopista Nororient 100%
  - Autopista Vespucio Sur 100%
- Autostrade Holding do Sur 100%
  - Los Lagos 100%

#### Polonia

- Stalexport Autostrady 61,20%<sup>(1)</sup>
  - Stalexport Autostrada Małopolska 100%

### Progettazione e costruzione

- Spea Ingegneria Europea 100%<sup>(1)</sup>
- Pavimental 99,40%<sup>(1)</sup>

### Attività tecnologiche

- Telepass 96,15%<sup>(1)</sup>
- Ecomouv 70%<sup>(1)</sup>
- Ecomouv D&B 75%<sup>(1)</sup>
- ETCC 61,41%
- Autostrade Tech 100%<sup>(1)</sup>

[1] Partecipazioni detenute direttamente.

[\*] Attraverso la holding Infra Bertin Participações.

## 1.4 Elementi economico-finanziari delle principali società controllate da Autostrade per l'Italia<sup>(1)</sup>

(Milioni di euro)	Ricavi				EBITDA			
	2013	2012	Variazione		2013	2012	Variazione	
			ass.	%			ass.	%
<b>Attività autostradali italiane</b>								
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	55,4	56,3	-0,9	-1,6%	35,7	37,2	-1,5	-4,0%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	17,3	16,3	1,0	6,1%	5,3	3,8	1,5	39,5%
Tangenziale di Napoli	69,5	70,1	-0,6	-0,9%	24,2	22,3	1,9	8,5%
Autostrade Meridionali	75,1	88,2	-13,1	-14,9%	27,4	31,4	-4,0	-12,7%
AD Moving	9,0	9,5	-0,5	-5,3%	0,5	0,9	0,4	-44,4%
<b>Attività autostradali estere</b>								
Stalexport Autostrady	50,4	45,0	5,4	12,0%	38,9	33,2	5,7	17,2%
Triangulo do Sol	137,3	139,5	-2,2	-1,6%	102,4	101,7	0,7	0,7%
Rodovias das Colinas <sup>(2)</sup>	149,3	78,9	n.s.	n.s.	112,0	49,3	n.s.	n.s.
Rodovia MG050 <sup>(2)</sup> (Nascentes das Gerais)	31,1	16,7	n.s.	n.s.	20,7	11,6	n.s.	n.s.
Sociedad Concesionaria de Los Lagos	20,5	19,6	0,9	4,6%	13,5	9,3	4,2	45,2%
Costanera Norte <sup>(3)</sup>	81,1	56,9	n.s.	n.s.	59,7	41,1	n.s.	n.s.
Autopista Nororiental <sup>(3)</sup>	4,2	3,2	n.s.	n.s.	-0,7	-0,1	n.s.	n.s.
Vespucio Sur <sup>(3)</sup>	71,0	52,9	n.s.	n.s.	60,0	42,6	n.s.	n.s.
Litoral Central <sup>(3)</sup>	2,5	1,7	n.s.	n.s.	-0,2	-0,3	n.s.	n.s.
AMB <sup>(3)</sup>	1,4	0,9	n.s.	n.s.	0,2	0,1	n.s.	n.s.
<b>Progettazione e costruzione</b>								
Pavimental	356,7	511,4	-154,7	-30,3%	17,3	2,7	14,6	n.s.
Spea Ingegneria Europea	89,7	116,7	-27,0	-23,1%	25,1	40,8	-15,7	-38,5%
<b>Attività tecnologiche</b>								
Infoblu	5,1	5,2	-0,1	-1,9%	1,3	1,2	0,1	8,3%
Telepass	141,1	136,1	5,0	3,7%	85,6	79,9	5,7	7,1%
Newpass	0,5	0,7	-0,2	-28,6%	0,1	0,3	-0,2	-66,7%
Autostrade Tech	62,4	77,2	-14,8	-19,2%	6,8	23,9	-17,1	-71,5%
Ecomouv	0,4	0,4	-	-	-	-	-	n.s.
ETCC	44,7	46,1	-1,4	-3,0%	-4,4	-3,4	-1,0	29,4%

(1) Dati elaborati in base ai principi contabili internazionali (IFRS) in conformità ai principi e criteri scelti da Atlantia, estratti dagli specifici reporting package preparati da ciascuna controllata ai fini della predisposizione del bilancio consolidato del Gruppo Atlantia.

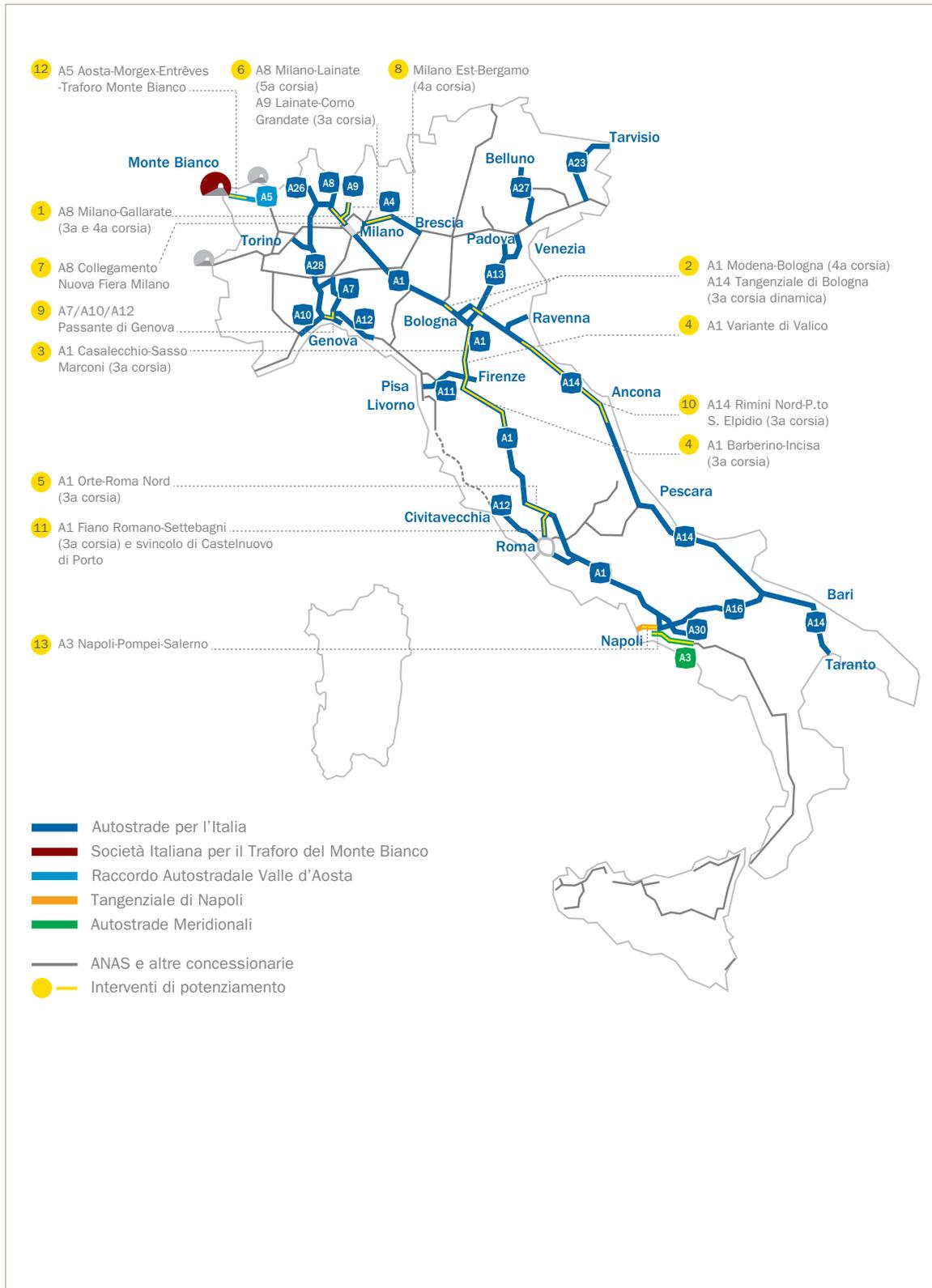
I valori presentati sono quelli delle specifiche società del Gruppo e includono, pertanto, gli effetti economici e patrimoniali delle transazioni infragruppo, elisi nella predisposizione del bilancio consolidato.

(2) I dati si riferiscono al solo periodo di consolidamento: 1° luglio 2012-31 dicembre 2012.

(3) I dati si riferiscono al solo periodo di consolidamento: 1° aprile 2012-31 dicembre 2012.

	EBIT				2013	Capex				Posizione finanziaria netta			
	2013	2012	Variazione			2013	2012	Variazione		2013	2012	Variazione	
			ass.	%				ass.	%			ass.	%
	21,2	25,9	-4,7	-18,1%	1,3	3,1	-1,8	-58,1%	85,3	73,4	11,9	16,2%	
	-5,9	-9,9	4,0	-40,4%	3,0	2,4	0,6	25,0%	81,5	73,3	8,2	11,2%	
	14,5	10,4	4,1	39,4%	6,3	5,8	0,5	8,6%	-39,6	-59,1	19,5	-33,0%	
	16,5	8,3	8,2	98,8%	32,8	35,3	-2,5	-7,1%	138,2	131,9	6,3	4,8%	
	0,2	0,7	-0,5	-71,4%	0,1	0,3	-0,2	-66,7%	-0,8	-1,1	0,3	-27,3%	
	21,8	10,3	11,5	n.s.	6,9	19,4	-12,5	-64,4%	11,0	-11,6	22,6	n.s.	
	57,8	47,5	10,3	21,7%	2,9	6,9	-4,0	-58,0%	15,7	3,1	12,6	n.s.	
	82,8	21,8	n.s.	n.s.	7,1	10,0	n.s.	n.s.	-20,5	-65,6	n.s.	n.s.	
	12,6	5,9	n.s.	n.s.	20,3	11,7	n.s.	n.s.	-36,1	-34,4	n.s.	n.s.	
	9,2	8,4	0,8	9,5%	0,1	0,2	-0,1	-50,0%	213,5	214,9	-1,4	-0,7%	
	41,6	26,0	n.s.	n.s.	38,4	0,2	n.s.	n.s.	45,4	-13,1	n.s.	n.s.	
	-0,7	-0,5	n.s.	n.s.	-	-	n.s.	n.s.	16,0	11,0	n.s.	n.s.	
	42,5	22,5	n.s.	n.s.	-	0,8	n.s.	n.s.	-113,9	-142,7	n.s.	n.s.	
	-0,9	-0,6	n.s.	n.s.	-	-	n.s.	n.s.	87,9	92,5	n.s.	n.s.	
	0,2	0,1	n.s.	n.s.	0,2	0,6	n.s.	n.s.	3,3	-2,2	n.s.	n.s.	
	4,2	-9,8	14,0	n.s.	6,3	7,7	-1,4	-18,2%	-145,0	-41,5	-103,5	n.s.	
	22,0	38,3	-16,3	-42,6%	2,9	2,0	0,9	45,0%	-20,4	0,8	-21,2	n.s.	
	0,5	0,6	-0,1	-16,7%	0,5	0,4	0,1	25,0%	1,8	2,6	-0,8	-30,8%	
	70,8	62,0	8,8	14,2%	13,4	13,3	0,1	0,8%	-268,8	-198,8	-70,0	35,2%	
	0,1	0,2	-0,1	-50,0%	-	-	-	n.s.	1,9	1,8	0,1	5,6%	
	3,3	21,0	-17,7	-84,3%	3,0	2,3	0,7	30,4%	-10,2	14,5	-24,7	n.s.	
	-	-26,0	26,0	n.s.	296,6	337,7	-41,1	-12,2%	92,7	59,7	33,0	55,3%	
	-26,1	-17,4	-8,7	50,0%	6,0	9,0	-3,0	-33,3%	-34,8	-25,1	-9,7	38,6%	

## 1.5 Interventi programmati di potenziamento e ammodernamento della rete in concessione in Italia



**INTERVENTI PROGRAMMATI DI POTENZIAMENTO E AMMODERNAMENTO DELLA RETE IN CONCESSIONE**

Intervento	Status al 31/12/2013	Km oggetto di intervento	Valore intervento	Km aperti al traffico al 31/12/2013	Avanzamento lavori al 31/12/2013	
						[km]
<b>Autostrade per l'Italia: Convenzione 1997</b>						
1 A8	3ª e 4ª corsia Milano-Gallarate	Lavori ultimati	28,7	65	28,7	65
2 A1	4ª corsia Modena-Bologna	Lavori ultimati <sup>(1)</sup>	31,6	178	31,6	144
2 A14	3ª corsia Tangenziale Bologna	Lavori ultimati <sup>(2)</sup>	13,7	59	13,7	59
3 A1	3ª corsia Casalecchio-Sasso Marconi	Lavori ultimati	4,1	82	4,1	82
4 A1	Variante di Valico	Lavori in corso/ultimati <sup>(3)</sup>	62,5	3.890	19,4	3.387
4 A1	3ª corsia Barberino-Incisa	<sup>(4)</sup>	58,5	2.056	15,2	811
5 A1	3ª corsia Orte-Roma Nord	Lavori ultimati	37,8	192	37,8	191
	Altri interventi	Lavori in corso/ultimati <sup>(5)</sup>	-	28	-	24
<b>Totale interventi Convenzione 1997</b>			<b>236,9</b>	<b>6.550</b>	<b>150,5</b>	<b>4.833</b>
<b>Interventi inseriti nel IV Atto Aggiuntivo del 2002 <sup>(c)</sup></b>						
11 A1	3ª corsia Fiano R.-Settebagni e Sv. di Castelnuovo di Porto	Lavori ultimati	15,9	132	15,9	124
8 A4	4ª corsia Milano Est-Bergamo	Lavori ultimati	33,6	505	33,6	501
6 A8	5ª corsia Milano-Lainate	Progetto Esecutivo in approvazione	4,4	219	-	3
6 A9	3ª corsia Lainate-Como Grandate	Lavori ultimati	23,2	344	23,2	297
10 A14	3ª corsia Rimini Nord-Pto S. Elpidio	Lavori in corso/ultimati <sup>(6)</sup>	154,7	2.405	118,6	1.693
9 A7/A10/A12	Passante di Genova	In corso VIA/ Conferenza dei Servizi	34,8	3.263	-	48
7 A8	Collegamento Nuova Fiera di Milano	Lavori ultimati	3,8	86	3,8	86
	Altri interventi	<sup>(7)</sup>	-	345	-	185
<b>Totale interventi IV Atto Aggiuntivo 2002</b>			<b>270,4</b>	<b>7.299</b>	<b>195,1</b>	<b>2.937</b>
<b>Controllate</b>						
12 A5	RAV A0-Trafooro Monte Bianco Morgex-Entrèves	Lavori ultimati	12,4	430	12,4	419
13 A3	Autostrade Meridionali NA-Pompei-SA e Napoli-Pompei <sup>(d)</sup>	Lavori in corso/ultimati	20,0	553	15,0	509
<b>Totale interventi controllate</b>			<b>32,4</b>	<b>983</b>	<b>27,4</b>	<b>928</b>
<b>Totale investimenti in Grandi Opere</b>			<b>539,7</b>	<b>14.832</b>	<b>373,0</b>	<b>8.698</b>

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2013, 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 Altri Investimenti.

(b) Esclude i costi capitalizzati (oneri finanziari e personale).

(c) Approvato definitivamente nel 2004.

(d) Gli ampliamenti previsti sulla rete di Autostrade Meridionali riguardano 24,5 km, di questi 4,5 km sono stati già aperti al traffico durante la Convenzione 1972-1992. 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, incluso il completamento del piano di investimenti, nelle more del subentro del nuovo Concessionario, previo riconoscimento dei relativi oneri a valore di subentro.

(1) Comprende la realizzazione della Tangenziale di Modena, opera sul territorio richiesta dagli Enti Locali attualmente in attesa dell'approvazione in Conferenza dei Servizi. La stessa non si potrà chiudere fino a quando non sarà definita una nuova Convenzione tra ANAS ed Enti.

(2) Investimento complessivo pari a 247 milioni di euro di cui 59 milioni di euro inseriti nel Piano Grandi Opere del '97 e 188 milioni di euro individuati tra gli Altri Investimenti.

(3) Aperti al traffico 19,4 km tra Sasso Marconi e La Quercia; i lavori del lotto 12, di 4,5 km sono ultimati e la tratta sarà aperta al traffico unitamente al completamento dei lavori della Galleria di Base e del lotto 13; lavori in corso sulla restante parte del tracciato autostradale.

(4) Sulla Barberino-Firenze Nord i lavori del lotto 0 sono in corso, sui restanti lotti è in corso l'affidamento dei lavori; sono aperti al traffico circa 21,9 km di terza corsia tra Firenze Nord e Firenze Sud; sulla tratta Firenze Sud-Incisa il progetto esecutivo del lotto 1 è in approvazione presso il MIL, mentre sul lotto 2 è in corso la Valutazione di Impatto Ambientale.

(5) Lavori di ampliamento del Ponte sul Voltorno, attraversamento del Rio Tufano e Viadotto Marano ultimati, realizzazione svincolo di Lodi e Variante di Lodi Vecchio ultimate (Convenzione TAV).

(6) Sono aperti al traffico circa 118,6 km di terza corsia tra Rimini Nord e Senigallia e tra Ancona Sud e Porto S. Elpidio, oltre ai nuovi svincoli di Montemarciano, Porto S. Elpidio e Senigallia. Sono in corso i lavori dei lotti 4 (Senigallia-Ancona Nord per 18,9 km) e 5 (Ancona Nord-Ancona Sud per 17,2 km).

(7) Lavori in corso di affidamento per lo svincolo di Maddaloni; lavori in corso per il Piano Sicurezza Gallerie e lo svincolo di Padova Zona Industriale; lavori ultimati su svincolo di Villamarzana, svincolo di Ferentino, svincolo di Guidonia e svincolo di Rubicone.



# 2.

## INTRODUZIONE

2.1 Profilo, storia e missione

14

## 2.1 Profilo, storia e missione

Nel 1950, per iniziativa dell'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), in un contesto caratterizzato dalla rinnovata vitalità che permise al Paese di risollevarsi dalla guerra e di ricostruire la propria economia, nasce la Società Autostrade-Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A.

Nel 1956 viene firmata la Convenzione con ANAS, in base alla quale Autostrade si impegna a co-finanziare, costruire e gestire l'Autostrada del Sole tra Milano e Napoli. I lavori vengono avviati nel maggio del 1956; l'intera autostrada viene aperta al traffico nel 1964. Con le successive convenzioni, stipulate nel 1962 e nel 1968, alla Società viene assentita la concessione per la costruzione e l'esercizio di ulteriori arterie autostradali situate su tutto il territorio nazionale, alcune delle quali precedentemente gestite da ANAS.

Nel 1999 la Società Autostrade viene privatizzata. All'IRI, azionista di riferimento dalla nascita della Società, è subentrato un nucleo stabile di azionisti costituito oggi da una cordata guidata da Edizione S.r.l. (gruppo Benetton).

Nel corso del 2003, da un nuovo assetto organizzativo volto a separare le attività in concessione dalle attività non autostradali, nasce Autostrade per l'Italia S.p.A., controllata al 100% da Autostrade S.p.A., che in seguito, a partire dal maggio del 2007, ha assunto la nuova denominazione sociale di Atlantia S.p.A.

A inizio 2008 il processo di riorganizzazione del Gruppo si è concluso con il conferimento delle partecipazioni estere e di altre società operanti nei servizi alla mobilità detenute da Atlantia ad Autostrade per l'Italia. Il processo ha rafforzato l'identità di Atlantia quale holding di partecipazioni e strategie di portafoglio in grado di supportare una crescita organica e selettiva del settore delle infrastrutture e delle reti, ma senza un ruolo operativo diretto, mentre Autostrade per l'Italia mantiene il ruolo di capogruppo operativa nel campo delle infrastrutture in concessione.

Autostrade per l'Italia oggi significa ingegneria, costruzioni, servizi e tecnologia. Nei primi anni 90 Autostrade ha creato il Telepass per il pagamento del pedaggio senza fermata che oggi, con oltre 8 milioni di apparati circolanti, rappresenta il mezzo di pagamento del pedaggio più diffuso in Europa. Pavimental è la società leader in Italia nelle manutenzioni e pavimentazioni autostradali e aeroportuali. Spea è la più grande società italiana di engineering, offre servizi di ingegneria per la progettazione, la direzione lavori e il monitoraggio delle reti autostradali. Nel 2005, inoltre, Autostrade per l'Italia ha partecipato al soccorso finanziario del gruppo Impregilo, primo General Contractor in Italia.

Autostrade per l'Italia e le sue concessionarie controllate sono impegnate, in base ai rispettivi atti convenzionali, in un programma di potenziamento e di ammodernamento su quasi 900 km di rete, per un investimento complessivo di oltre 20 miliardi di euro, cui si aggiungono altri interventi in fase di studio o di valutazione. Il programma intende adeguare la capacità della rete in concessione ai crescenti volumi di traffico e alle aumentate esigenze di sicurezza e qualità del servizio e fa di Autostrade per l'Italia il principale investitore privato del Paese.

Autostrade per l'Italia è presente all'estero con circa 2.000 km di autostrade a pedaggio, grazie a una serie di acquisizioni intraprese a partire dal 2005. In particolare, tramite le proprie controllate e partecipate estere, è operativa in:

- Cile (dal 2005), con circa 300 km, in parte concentrati nell'area metropolitana di Santiago (attraverso le società facenti capo a Grupo Costanera) e per il resto posizionati nel sud del Paese (Los Lagos);
- Polonia (2006-2007), attraverso la controllata Stalexport Autostrady (61 km);
- India (2009), dove in consorzio col gruppo Tata si è aggiudicata la concessione della tratta autostradale Pune-Solapur di 110 km nello stato del Maharashtra;
- Brasile (2009-2012), tramite gli accordi raggiunti nel 2012 con il gruppo Bertin che hanno dato vita a un polo titolare di oltre 1.500 km di concessioni autostradali concentrate nell'area di San Paolo, imponendosi come il secondo gestore locale.

Autostrade per l'Italia è oggi leader nel settore del telepedaggio: nel 2004 ha realizzato per il Governo austriaco il primo sistema di pedaggiamento free flow multilane in vigore su un'intera rete nazionale. Nel 2011 il consorzio guidato da Autostrade per l'Italia si è aggiudicato la gara indetta dal Governo francese per il pedaggiamento satellitare per mezzi pesanti su circa 15.000 km della rete stradale nazionale francese.

Attualmente la maggioranza relativa (45,56%) del capitale della controllante Atlantia è detenuto direttamente e indirettamente da Edizione S.r.l., per il tramite di Sintonia S.p.A.



# 3.

## RELAZIONE SULLA GESTIONE

3.1	Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia	18
3.2	Andamento gestionale di Autostrade per l'Italia e delle principali società controllate	31
3.2.1	Attività autostradali italiane	
3.2.1.1	Traffico	31
3.2.1.2	Tariffe	33
3.2.1.3	Potenziamento e ammodernamento della rete	34
3.2.1.4	Gestione operativa della rete	40
3.2.1.5	Aree di Servizio e pubblicità	45
3.2.1.6	Andamento economico-finanziario delle altre società controllate	46
3.2.2	Attività autostradali estere	48
3.2.3	Attività tecnologiche	52
3.2.4	Progettazione e costruzione	54
3.3	Ricerca, sviluppo e innovazione	55
3.4	Risorse umane	56
3.5	Sostenibilità	64
3.6	Rapporti con parti correlate	69
3.7	Eventi significativi in ambito legale e concessorio	69
3.8	Altre informazioni	69
3.9	Eventi successivi al 31 dicembre 2013	69
3.10	Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza	71
3.11	Proposte all'Assemblea di Autostrade per l'Italia	71

## 3.1 Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia

### Premessa

Si espongono e commentano di seguito i prospetti di conto economico riclassificato, di conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e dell'indebitamento finanziario netto del 2013, a confronto con i valori dell'esercizio precedente, nonché il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 31 dicembre 2013, raffrontato ai corrispondenti valori al 31 dicembre 2012. Tali prospetti sono stati redatti applicando i principi contabili internazionali (IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board e omologati dalla Commissione Europea, in vigore al 31 dicembre 2013.

I principi contabili e i criteri di valutazione adottati per la predisposizione dei dati economici, patrimoniali e finanziari esposti nel presente documento sono conformi rispetto a quelli adottati per la redazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 e sono coerenti con le indicazioni fornite nel "Conceptual Framework for Financial Reporting". Si evidenzia tuttavia che, conformemente a quanto previsto da una modifica allo IAS 1, pubblicata dallo IASB in data 16 giugno 2011 e omologata dalla UE nel giugno 2012, a partire dall'esercizio 2013 gli elementi inclusi nel conto economico complessivo sono presentati per natura, con conseguente raggruppamento in due categorie: (i) quelli che, al verificarsi di specifiche condizioni, saranno successivamente riclassificati nel conto economico così come richiesto dagli IFRS e (ii) quelli che non saranno mai riclassificati nel conto economico. Si precisa che non sono state rilevate criticità che abbiano comportato il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1.19.

### Gestione economica

I "Ricavi" dell'esercizio 2013 sono pari a 3.189,9 milioni di euro e si incrementano di 9,5 milioni di euro (+0,3%) rispetto al 2012 (3.180,4 milioni di euro).

Per facilitare la comprensione di alcune variazioni dei dati economici, si evidenzia che i ricavi da pedaggio includono le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte tra i costi operativi, senza quindi incidere di fatto sul risultato della Società<sup>(1)</sup>. Al netto di tale fattore, i ricavi totali si incrementano di 16,0 milioni di euro (+0,6%) rispetto all'esercizio precedente.

I "Ricavi da pedaggio" sono pari a 2.815,9 milioni di euro, con un incremento di 33,5 milioni di euro (+1,2%) rispetto al 2012 (2.782,4 milioni di euro) principalmente per effetto:

- a) degli incrementi tariffari del 2013 (+3,47% a decorrere dal 1° gennaio e +0,07%<sup>(2)</sup> con decorrenza 12 aprile), il cui effetto è stimabile complessivamente in 84,7 milioni di euro;
- b) della contrazione del traffico dell'1,7%. Comprendendo anche l'effetto "Mix" il decremento dei ricavi da pedaggio è stimabile in 43,1 milioni di euro;
- c) della riduzione delle citate maggiorazioni tariffarie (-6,5 milioni di euro), connessa alla contrazione del traffico;
- d) del provento per l'annullamento, a partire dal 2012, delle tessere Viacard con anzianità superiore ai 10 anni (5,1 milioni di euro nel 2012).

(1) A partire dal 1° gennaio 2011, le integrazioni del canone di concessione da corrispondere all'ANAS ai sensi delle Leggi nn. 102/2009 e 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.

(2) Adeguamento tariffario riconosciuto alla Società (per effetto del Decreto n. 145 del 9 aprile 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze) in relazione alla componente "K investimenti" della formula tariffaria, provvisoriamente sospesa in sede di determinazione delle tariffe in vigore dal 1° gennaio 2013. L'incremento tariffario che si sarebbe dovuto percepire nel periodo 1° gennaio-11 aprile 2013 è stato quindi recuperato con l'adeguamento tariffario del 2014.

I “Ricavi per lavori su ordinazione” sono pari a 12,9 milioni di euro e si decrementano di 13,1 milioni di euro per effetto della conclusione delle attività relative alla fase di “Design & Build” del progetto Eco-Taxe in Francia.

Gli “Altri ricavi operativi” ammontano a 361,1 milioni di euro e si decrementano di 10,9 milioni di euro (-2,9%) rispetto al 2012 (372,0 milioni di euro) principalmente per effetto dei minori risarcimenti danni da assicurazioni.

I “Costi operativi netti” ammontano a 1.258,4 milioni di euro e si decrementano di 42,6 milioni di euro (-3,3%) rispetto all’anno precedente (1.301,0 milioni di euro). Escludendo l’impatto delle citate integrazioni del canone di concessione, i costi operativi netti si decrementano di 36,1 milioni di euro (-3,7%).

I “Costi esterni gestionali” sono pari a 497,4 milioni di euro e si decrementano di 29,6 milioni di euro (-5,6%) rispetto al 2012 (527,0 milioni di euro) in relazione ai:

- a) minori costi di manutenzione (-14,2 milioni di euro), correlati principalmente alle minori operazioni invernali e ai benefici derivanti dalle maggiori internalizzazioni, parzialmente compensati dai maggiori interventi su opere d’arte;
- b) minori altri costi esterni (-15,4 milioni di euro) riferibili prevalentemente ai minori oneri diretti relativi alla fase di “Design & Build” del progetto Eco-Taxe in Francia, ai minori costi sostenuti per la campagna pubblicitaria istituzionale, nonché a efficienze gestionali; tali effetti risultano parzialmente compensati dai maggiori oneri derivanti dalle transazioni definite con i subconcessionari delle Aree di Servizio.

Gli “Oneri concessori” ammontano a 398,1 milioni di euro e si decrementano di 5,6 milioni di euro rispetto all’esercizio precedente (403,7 milioni di euro) prevalentemente in relazione alla citata variazione negativa del traffico.

Nel 2013 il “Costo del lavoro”, al netto dei costi capitalizzati, è pari a 362,9 milioni di euro (370,3 milioni di euro nel 2012).

Al lordo della quota capitalizzata, il costo del personale è pari a 379,9 milioni di euro e si decrementa di 6,2 milioni di euro (-1,6%) rispetto all’esercizio 2012 (386,1 milioni di euro).

La variazione è riconducibile prevalentemente all’effetto combinato dei seguenti fattori:

- a) il decremento dell’organico di 115 unità medie (-2,0%), riconducibile essenzialmente alla riduzione del comparto esazione;
- b) l’incremento del costo medio complessivo (+0,4%), dovuto a oneri contrattuali parzialmente compensati dalla riduzione delle prestazioni variabili, dall’applicazione della nuova normativa contrattuale, da minori spese per incentivi all’esodo e da maggiori rimborsi per personale distaccato.

## CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

(Milioni di euro)	2013	2012	Variazione	
			assoluta	%
Ricavi da pedaggio	2.815,9	2.782,4	33,5	1,2
Ricavi per lavori su ordinazione	12,9	26,0	-13,1	-50,4
Altri ricavi operativi	361,1	372,0	-10,9	-2,9
<b>Totale ricavi</b>	<b>3.189,9</b>	<b>3.180,4</b>	<b>9,5</b>	<b>0,3</b>
Costi esterni gestionali	-497,4	-527,0	29,6	-5,6
Oneri concessori	-398,1	-403,7	5,6	-1,4
Costo del lavoro	-379,9	-386,1	6,2	-1,6
Costo del lavoro capitalizzato	17,0	15,8	1,2	7,6
<b>Totale costi operativi netti</b>	<b>-1.258,4</b>	<b>-1.301,0</b>	<b>42,6</b>	<b>-3,3</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA) <sup>(1)</sup></b>	<b>1.931,5</b>	<b>1.879,4</b>	<b>52,1</b>	<b>2,8</b>
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	-488,6	-458,6	-30,0	6,5
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	-2,3	-43,4	41,1	-94,7
<b>Risultato operativo (EBIT) <sup>(2)</sup></b>	<b>1.440,6</b>	<b>1.377,4</b>	<b>63,2</b>	<b>4,6</b>
Proventi (Oneri) finanziari	-260,9	-387,6	126,7	-32,7
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	-82,1	-132,2	50,1	-37,9
Oneri finanziari capitalizzati	12,5	11,6	0,9	7,8
(Rettifiche) Ripristini di valore di partecipazioni	-2,0	-2,7	0,7	-25,9
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>	<b>1.108,1</b>	<b>866,5</b>	<b>241,6</b>	<b>27,9</b>
(Oneri) Proventi fiscali	-298,3	-221,9	-76,4	34,4
<b>Risultato delle attività operative in funzionamento</b>	<b>809,8</b>	<b>644,6</b>	<b>165,2</b>	<b>25,6</b>
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	-	-	-	-
<b>Utile dell'esercizio</b>	<b>809,8</b>	<b>644,6</b>	<b>165,2</b>	<b>25,6</b>

	2013	2012	Variazione
<b>Utile base per azione (euro)</b>	<b>1,30</b>	<b>1,04</b>	<b>0,26</b>
di cui:			
da attività in funzionamento	1,30	1,04	0,26
da attività operative cessate	-	-	-
<b>Utile diluito per azione (euro)</b>	<b>1,30</b>	<b>1,04</b>	<b>0,26</b>
di cui:			
da attività in funzionamento	1,30	1,04	0,26
da attività operative cessate	-	-	-
<b>FFO - Cash Flow Operativo (milioni di euro)</b>	<b>1.463,5</b>	<b>1.198,5</b>	<b>265,0</b>
<b>FFO - Cash Flow Operativo per azione (euro)</b>	<b>2,35</b>	<b>1,93</b>	<b>0,43</b>

(1) L'EBITDA è determinato sottraendo ai ricavi operativi tutti i costi operativi, a eccezione di ammortamenti, svalutazioni di attività e ripristini di valore, accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi. I ricavi operativi del conto economico riclassificato, inoltre, si differenziano dai ricavi del prospetto di conto economico del bilancio d'esercizio in quanto i ricavi per servizi di costruzione, rilevati a fronte dei costi per servizi, dei costi per il personale e degli oneri finanziari capitalizzati per lavori in concessione, sono presentati nel prospetto riclassificato a riduzione delle rispettive voci di costi operativi e degli oneri finanziari.

(2) L'EBIT è determinato sottraendo all'EBITDA ammortamenti, svalutazioni di attività e ripristini di valore, accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi. Inoltre, non include la componente capitalizzata di oneri finanziari relativi ai servizi di costruzione, compresa nei ricavi del prospetto di conto economico del bilancio di esercizio ed evidenziata in una riga specifica nella gestione finanziaria del presente prospetto.

Il “Margine operativo lordo” (EBITDA), pari a 1.931,5 milioni di euro, si incrementa di 52,1 milioni di euro (+2,8%) rispetto all’esercizio 2012 (1.879,4 milioni di euro).

Il “Risultato operativo” (EBIT) è pari a 1.440,6 milioni di euro e si incrementa di 63,2 milioni di euro (+4,6%) rispetto al valore del 2012 (1.377,4 milioni di euro).

Oltre a quanto già commentato, la variazione del risultato operativo sconta sia minori “Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi” per 41,1 milioni di euro, prevalentemente a causa della dinamica del fondo spese di ripristino e sostituzione dei beni oggetto di devoluzione al termine della concessione, dovuta principalmente al diverso impatto, rispetto all’anno di confronto, delle attualizzazioni correlate all’effetto positivo della variazione dei tassi presi come riferimento (46,9 milioni di euro); tali effetti risultano parzialmente compensati dai maggiori “Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore” per 30,0 milioni di euro (+6,5%), essenzialmente correlati ai maggiori ammortamenti dei diritti concessori dovuti sia ai riconoscimenti tariffari e all’entrata in esercizio di commesse di investimento con benefici economici aggiuntivi, sia all’incremento del cosiddetto “valore accertato” degli investimenti senza benefici economici aggiuntivi registrato a fine 2012.

Gli “Oneri finanziari”, al netto dei relativi proventi, sono pari a 260,9 milioni di euro e si decrementano di 126,7 milioni di euro rispetto al 2012 (387,6 milioni di euro), a causa dei seguenti fenomeni:

- a) i maggiori dividendi (per 213,3 milioni di euro) distribuiti nell’esercizio 2013 da società partecipate (complessivamente pari a 309,9 milioni di euro) e in particolare dalla controllata Autostrade Sud America (220,0 milioni di euro), poi fusa per incorporazione a giugno 2013 in Autostrade dell’Atlantico;
- b) il diverso impatto (complessivamente pari a 52,1 milioni di euro) della liquidazione dei differenziali per il derivato connesso al valore di alcune attività della partecipata indiretta Sociedad Concesionaria de Los Lagos S.A. (1,7 milioni di euro di proventi realizzati nel 2013), rispetto all’onere netto realizzato e da valutazione rilevato nell’esercizio precedente (50,4 milioni di euro). Poiché tale contratto derivato non soddisfa tutte le condizioni previste dallo IAS 39 per la definizione della copertura contabile (hedge accounting), i relativi differenziali sono rilevati nel conto economico;
- c) la presenza nel 2012 di proventi finanziari netti non ricorrenti pari a 85,8 milioni di euro connessi alle plusvalenze realizzate a seguito delle cessioni delle partecipazioni in IGLI (61,0 milioni di euro) e in Autostrada Torino-Savona (61,9 milioni di euro), parzialmente compensate dagli oneri finanziari (37,1 milioni di euro) sostenuti per il rimborso parziale del finanziamento a medio-lungo termine che replica a livello infragruppo il corrispondente prestito obbligazionario con scadenza nel 2014;
- d) i maggiori oneri connessi al servizio del debito (52,9 milioni di euro), anche a seguito dell’aumento dell’indebitamento finanziario netto medio. Si evidenzia peraltro che a tale incremento concorre, per circa 42,0 milioni di euro, il differenziale fra il costo della provvista sostenuto per assicurare in anticipo le risorse finanziarie alla Società e il rendimento degli investimenti di liquidità. Tenuto conto della scadenza a giugno 2014 del finanziamento da Atlantia di nominali 2.094,2 milioni di euro, è stato infatti assicurato il prefinanziamento dei mezzi necessari al rimborso integrale del debito.

Gli “Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione”, connessi all’effetto del passare del tempo, si decrementano di 50,1 milioni di euro rispetto al 2012; tale variazione è prevalentemente riconducibile alla dinamica degli oneri del fondo impegni da convenzione su cui ha influito essenzialmente l’effetto della diminuzione della curva dei tassi di interesse utilizzata al 31 dicembre 2012 rispetto a quella adottata al 31 dicembre 2011.

Gli oneri finanziari capitalizzati sono pari a 12,5 milioni di euro nel 2013 e si incrementano di 0,9 milioni di euro rispetto al saldo del 2012 (11,6 milioni di euro).

Le “Rettifiche di valore di partecipazioni” ammontano a 2,0 milioni di euro e accolgono la svalutazione della partecipazione in Società Infrastrutture Toscane (1,2 milioni di euro) e in Bologna & Fiera Parking (0,8 milioni di euro); nel 2012 la rettifica di 2,7 milioni di euro era riconducibile alla medesima società.

Gli "Oneri fiscali" (298,3 milioni di euro) si incrementano di 76,4 milioni di euro (+34,4%) rispetto al 2012 (221,9 milioni di euro). Escludendo l'effetto dell'iscrizione del provento per l'istanza di rimborso da deduzione IRAP da IRES per 22,7 milioni di euro avvenuta nel 2012, l'aumento è prevalentemente correlato al maggiore risultato imponibile, considerata la presenza di maggiori dividendi parzialmente tassabili nel 2013 (213,3 milioni di euro) e delle plusvalenze non tassabili (119,8 milioni di euro) nel 2012.

L'utile dell'esercizio è quindi pari a 809,8 milioni di euro, in aumento di 165,2 milioni di euro (+25,6%) rispetto all'esercizio 2012 (644,6 milioni di euro).

Si rileva inoltre che la gestione operativa ha prodotto nel 2013 un "FFO" (Funds From Operations o Cash Flow Operativo) pari a 1.463,5 milioni di euro (1.198,5 milioni di euro nel 2012), destinato agli investimenti dell'esercizio e alla remunerazione del capitale di proprietà. L'incremento rispetto al 2012 (+265,0 milioni di euro) è originato prevalentemente dall'aumento dei flussi in entrata della gestione finanziaria (+250,3 milioni di euro), essenzialmente in relazione ai maggiori dividendi percepiti dalle società partecipate (+213,3 milioni di euro) e dall'incremento dei flussi della gestione operativa (+49,8 milioni di euro) in relazione ai fenomeni descritti precedentemente.

#### CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(Milioni di euro)	2013	2012
<b>Utile dell'esercizio (A)</b>	<b>809,8</b>	<b>644,6</b>
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	81,8	-63,7
<b>Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (B)</b>	<b>81,8</b>	<b>-63,7</b>
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	4,1	-21,3
<b>Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (C)</b>	<b>4,1</b>	<b>-21,3</b>
<b>Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale (D=B+C)</b>	<b>85,9</b>	<b>-85,0</b>
<b>Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+D)</b>	<b>895,7</b>	<b>559,6</b>

Il prospetto di conto economico complessivo evidenzia nel 2013 un risultato di 895,7 milioni di euro (559,6 milioni di euro nel 2012) che risente, oltre che dell'utile d'esercizio, dell'iscrizione in apposite riserve di patrimonio netto della riduzione del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge al netto dei relativi effetti fiscali, complessivamente pari a 81,8 milioni di euro, e della variazione positiva della valutazione attuariale del TFR pari a 4,1 milioni di euro, entrambe connesse all'aumento dei tassi di interesse riscontrato a fine 2013 rispetto al 31 dicembre 2012.

## Struttura patrimoniale-finanziaria

Le “Attività non finanziarie non correnti” sono pari a 19.137,0 milioni di euro e si decrementano di 390,4 milioni di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2012 (19.527,4 milioni di euro).

La voce principale è costituita dalle “Attività immateriali” che ammontano a 17.596,2 milioni di euro (18.006,1 milioni di euro al 31 dicembre 2012) e sono essenzialmente costituite, oltre che dal valore residuo dell’avviamento generato dall’operazione di conferimento del compendio autostradale nel 2003 (6.111,2 milioni di euro), dai diritti concessori riconducibili a opere senza benefici economici aggiuntivi per 8.603,8 milioni di euro (9.253,9 milioni di euro al 31 dicembre 2012) e a opere con benefici economici aggiuntivi per 2.802,0 milioni di euro (2.559,0 milioni di euro al 31 dicembre 2012). L’avviamento non è oggetto di ammortamento sistematico ma è soggetto a periodici test di impairment che hanno evidenziato, al 31 dicembre 2013, la recuperabilità del valore contabile sopra indicato, sia attraverso la stima del presumibile valore di mercato, sia attraverso la stima del valore d’uso.

La diminuzione delle attività immateriali di 409,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2012 è dovuta essenzialmente al decremento del valore dei diritti concessori, principalmente in relazione all’aggiornamento del valore attuale degli investimenti previsti a finire delle opere senza benefici economici aggiuntivi (295,1 milioni di euro), all’effetto degli ammortamenti dell’anno (467,5 milioni di euro), parzialmente compensati dagli investimenti realizzati in opere con benefici economici aggiuntivi, al netto dei relativi contributi, per 342,8 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2013 la voce “Partecipazioni” ammonta a 1.462,2 milioni di euro (1.443,3 milioni di euro al 31 dicembre 2012) e include partecipazioni in società controllate per 1.409,6 milioni di euro e partecipazioni in società collegate, a controllo congiunto e in altre imprese per 52,6 milioni di euro. La principale variazione intercorsa nell’esercizio 2013 è ascrivibile all’apporto di capitale in Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. (16,0 milioni di euro).

## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA

(Milioni di euro)	31/12/2013	31/12/2012	Variazione
<b>Attività non finanziarie non correnti</b>			
Materiali	78,3	77,4	0,9
Immateriali	17.596,2	18.006,1	-409,9
Partecipazioni	1.462,2	1.443,3	18,9
Altre attività non correnti	0,3	0,6	-0,3
<b>Totale attività non finanziarie non correnti (A)</b>	<b>19.137,0</b>	<b>19.527,4</b>	<b>-390,4</b>
<b>Capitale d'esercizio <sup>(1)</sup></b>			
Attività commerciali	512,6	568,0	-55,4
Rimanenze	35,8	37,4	-1,6
Attività per lavori in corso su ordinazione	3,7	11,0	-7,3
Crediti commerciali	473,1	519,6	-46,5
Attività per imposte correnti	31,1	97,7	-66,6
Altre attività correnti	64,7	73,6	-8,9
Attività non finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	4,3	3,9	0,4
Fondo corrente per impegni da convenzione	-416,0	-472,2	56,2
Fondi correnti per accantonamenti	-268,6	-127,7	-140,9
Passività commerciali	-1.208,5	-1.231,1	22,6
Altre passività correnti	-220,9	-269,9	49,0
<b>Totale capitale d'esercizio (B)</b>	<b>-1.501,3</b>	<b>-1.357,7</b>	<b>-143,6</b>
<b>Capitale investito dedotte le passività d'esercizio (C=A+B)</b>	<b>17.635,7</b>	<b>18.169,7</b>	<b>-534,0</b>
<b>Passività non finanziarie non correnti</b>			
Fondo non corrente per impegni da convenzione	-3.619,4	-4.186,5	567,1
Fondi non correnti per accantonamenti	-790,7	-928,4	137,7
Passività per imposte differite nette	-244,7	-127,5	-117,2
Altre passività non correnti	-26,7	-26,5	-0,2
<b>Totale passività non finanziarie non correnti (D)</b>	<b>-4.681,5</b>	<b>-5.268,9</b>	<b>587,4</b>
<b>Capitale investito netto (E=C+D)</b>	<b>12.954,2</b>	<b>12.900,8</b>	<b>53,4</b>

<sup>(1)</sup> Determinato come differenza tra attività e passività correnti non finanziarie.

<b>[Milioni di euro]</b>	<b>31/12/2013</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>Variazione</b>
<b>Patrimonio netto (F)</b>	<b>2.304,2</b>	<b>2.099,0</b>	<b>205,2</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>			
<b>Indebitamento finanziario netto non corrente</b>			
Passività finanziarie non correnti	11.302,9	12.916,5	-1.613,6
Finanziamenti a medio-lungo termine	11.085,0	12.591,3	-1.506,3
Derivati non correnti con fair value passivo	217,9	325,2	-107,3
Attività finanziarie non correnti	-548,3	-521,1	-27,2
Attività finanziarie non correnti per contributi su opere	-159,2	-132,0	-27,2
Depositi bancari vincolati convertibili non correnti	-233,9	-229,1	-4,8
Derivati non correnti con fair value attivo	-5,4	-	-5,4
Altre attività finanziarie non correnti	-149,8	-160,0	10,2
<b>Indebitamento finanziario netto non corrente (G)</b>	<b>10.754,6</b>	<b>12.395,4</b>	<b>-1.640,8</b>
<b>Indebitamento finanziario netto corrente</b>			
Passività finanziarie correnti	3.766,4	1.658,5	2.107,9
Scoperti di conto corrente	0,1	-	0,1
Finanziamenti a breve termine	483,7	646,7	-163,0
Derivati correnti con fair value passivo	0,1	0,1	-
Rapporti di conto corrente infragruppo con saldo passivo	510,9	475,7	35,2
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	2.768,8	533,2	2.235,6
Altre passività finanziarie correnti	2,8	2,8	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-3.445,0	-2.877,2	-567,8
Attività finanziarie correnti	-426,0	-374,9	-51,1
Attività finanziarie correnti per contributi su opere	-5,9	-9,9	4,0
Depositi bancari vincolati convertibili correnti	-5,2	-9,8	4,6
Derivati correnti con fair value attivo	-0,1	-	-0,1
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	-29,2	-110,2	81,0
Altre attività finanziarie correnti	-385,6	-245,0	-140,6
<b>Indebitamento finanziario netto corrente (H)</b>	<b>-104,6</b>	<b>-1.593,6</b>	<b>1.489,0</b>
<b>Indebitamento finanziario netto (I=G+H)</b>	<b>10.650,0</b>	<b>10.801,8</b>	<b>-151,8</b>
<b>Copertura del capitale investito netto (L=F+I)</b>	<b>12.954,2</b>	<b>12.900,8</b>	<b>53,4</b>

Il “Capitale di esercizio” presenta al 31 dicembre 2013 un valore complessivo negativo pari a 1.501,3 milioni di euro (-1.357,7 milioni di euro al 31 dicembre 2012) ed è costituito dal saldo netto tra le attività di esercizio pari a 612,7 milioni di euro (743,2 milioni di euro al 31 dicembre 2012) e le passività di esercizio pari a 2.114,0 milioni di euro (2.100,9 milioni di euro al 31 dicembre 2012).

La variazione di 143,6 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2012 deriva principalmente da:

- a) l'incremento dei fondi per accantonamenti correnti pari a 140,9 milioni di euro, essenzialmente correlato all'incremento delle attività di ripristino e sostituzione che si ritiene di dover svolgere nei successivi dodici mesi sui beni in concessione (+134,9 milioni di euro);
- b) la diminuzione delle attività commerciali per 55,4 milioni di euro, principalmente correlata alla riduzione dei pedaggi accertati da fatturare a fine esercizio (per complessivi -59,0 milioni di euro), nonché alla variazione delle attività per lavori in corso (-7,3 milioni di euro) a seguito del completamento delle opere connesse alla fase di “Design & Build” del progetto Eco-Taxe;
- c) il decremento delle attività per imposte correnti nette per 66,6 milioni di euro prevalentemente per la compensazione del credito tributario derivante dall'anno precedente con gli acconti dovuti per l'esercizio 2013;
- d) il decremento della quota corrente del fondo impegni da convenzione pari a 56,2 milioni di euro, correlato alla previsione dei minori investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi da realizzare nel 2014;
- e) il decremento delle altre passività correnti per 49,0 milioni di euro prevalentemente per effetto dei minori debiti per espropri (24,2 milioni di euro) correlati alla diminuzione degli investimenti, al minor debito per canoni verso l'ANAS (12,6 milioni di euro) a seguito della modifica delle scadenze di versamento dei canoni di subconcessione, nonché alla riduzione del debito verso le amministrazioni pubbliche (4,8 milioni di euro);
- f) la diminuzione delle passività commerciali di 22,6 milioni di euro, essenzialmente riferibile al decremento del debito verso fornitori (12,1 milioni di euro) per i minori investimenti dell'esercizio e alla diminuzione delle altre passività commerciali (10,3 milioni di euro) connessa alla diminuzione dei pedaggi in corso di regolazione (31,4 milioni di euro), parzialmente compensata dall'aumento del debito verso le società interconnesse (21,4 milioni di euro).

Le “Passività non finanziarie non correnti” ammontano a 4.681,5 milioni di euro (5.268,9 milioni di euro al 31 dicembre 2012) e sono costituite essenzialmente da:

- a) la quota non corrente del fondo per impegni da convenzione, pari a 3.619,4 milioni di euro (4.186,5 milioni di euro al 31 dicembre 2012), che si decrementa di 567,1 milioni di euro principalmente per effetto dell'adeguamento, correlato all'aumento dei tassi di interesse correnti e prospettici, del valore attuale degli investimenti previsti a finire (295,1 milioni di euro) e della riclassifica della quota corrente pari a 327,6 milioni di euro; tali effetti sono parzialmente compensati dalla quota di oneri di attualizzazione di competenza dell'esercizio rilevata a conto economico pari a 55,7 milioni di euro;
- b) la quota non corrente degli altri fondi per accantonamenti, complessivamente pari a 790,7 milioni di euro (928,4 milioni di euro al 31 dicembre 2012), costituiti dal fondo ripristino e sostituzione beni in concessione (684,2 milioni di euro) e dal fondo TFR (106,5 milioni di euro); il decremento, pari a 137,7 milioni di euro, è prevalentemente correlato alla riclassifica della quota corrente del fondo ripristino e sostituzione e beni in concessione;
- c) le passività per imposte differite nette, per 244,7 milioni di euro (127,5 milioni di euro al 31 dicembre 2012). Le imposte differite sono stanziare essenzialmente in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento e sono esposte al netto delle imposte anticipate relative sostanzialmente agli oneri e proventi rilevati negli anni precedenti in applicazione dell'IFRIC 12 e alle quote non deducibili dei fondi per rischi e oneri, prevalentemente per spese di ripristino e sostituzione dei beni in concessione. La variazione dell'esercizio (117,2 milioni di euro) è attribuibile prevalentemente agli effetti fiscali della citata deduzione dell'ammortamento dell'avviamento (111,0 milioni di euro) e della riduzione del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge (31,0 milioni di euro).

Il “Capitale Investito Netto” è pertanto pari a 12.954,2 milioni di euro (12.900,8 milioni di euro al 31 dicembre 2012).

Il “Patrimonio netto”, che ammonta a 2.304,2 milioni di euro, si incrementa di 205,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2012 (2.099,0 milioni di euro), per effetto del risultato economico complessivo dell’esercizio pari a 895,7 milioni di euro e della distribuzione del saldo dei dividendi relativi al precedente esercizio (344,2 milioni di euro) e dell’acconto sui dividendi dell’esercizio 2013 (349,6 milioni di euro).

#### PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(Milioni di euro)	Capitale emesso	Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	Riserve da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva da cash flow hedge	Altre riserve e utili portati a nuovo	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
<b>Saldo al 31/12/2011</b>	<b>622,0</b>	<b>401,0</b>	<b>216,1</b>	<b>124,4</b>	<b>-172,1</b>	<b>480,5</b>	<b>426,6</b>	<b>2.098,5</b>
<b>Risultato economico complessivo</b>	-	-	-	-	<b>-63,7</b>	<b>-21,3</b>	<b>644,6</b>	<b>559,6</b>
<b>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</b>								
Dividendi deliberati (saldo)	-	-	-	-	-	-	-261,3	-261,3
Destinazione del risultato dell'esercizio precedente a riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	-	45,0	-	-	-	-	-45,0	-
Destinazione del risultato dell'esercizio precedente a riserva straordinaria	-	-	-	-	-	120,3	-120,3	-
Acconto sui dividendi	-	-	-	-	-	-	-300,4	-300,4
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-	-	-	2,6	-	2,6
<b>Saldo al 31/12/2012</b>	<b>622,0</b>	<b>446,0</b>	<b>216,1</b>	<b>124,4</b>	<b>-235,8</b>	<b>582,1</b>	<b>344,2</b>	<b>2.099,0</b>
<b>Risultato economico complessivo</b>		-	-	-	<b>81,8</b>	<b>4,1</b>	<b>809,8</b>	<b>895,7</b>
<b>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</b>								
Dividendi deliberati (saldo)	-	-	-	-	-	-	-344,2	-344,2
Acconto sui dividendi	-	-	-	-	-	-	-349,6	-349,6
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-	-	-	3,3	-	3,3
<b>Saldo al 31/12/2013</b>	<b>622,0</b>	<b>446,0</b>	<b>216,1</b>	<b>124,4</b>	<b>-154,0</b>	<b>589,5</b>	<b>460,2</b>	<b>2.304,2</b>

La posizione finanziaria della Società al 31 dicembre 2013 è costituita da un indebitamento netto pari a 10.650,0 milioni di euro, in diminuzione di 151,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2012 (10.801,8 milioni di euro).

L’“Indebitamento finanziario netto non corrente” è pari a 10.754,6 milioni di euro (12.395,4 milioni di euro al 31 dicembre 2012). La variazione rispetto al 31 dicembre 2012 è prevalentemente riconducibile a:

- a) il decremento delle passività finanziarie non correnti (1.613,6 milioni di euro) essenzialmente per:
1. la riclassifica a breve termine del finanziamento infragruppo che replica il prestito obbligazionario di importo nominale pari a 2.094,2 milioni di euro con scadenza il 9 giugno 2014, parzialmente compensato dall’accensione di finanziamenti a medio-lungo termine di importo nominale per complessivi 825 milioni di euro che replicano a livello infragruppo il prestito obbligazionario e il “collocamento privato” emessi da Atlantia a ottobre e maggio 2013;
  2. le riclassifiche a breve termine delle quote dei debiti in scadenza nei successivi 12 mesi (362,2 milioni di euro), parzialmente compensate dall’utilizzo della linea di finanziamento concessa dalla Cassa Depositi e Prestiti e dalla SACE (100,0 milioni di euro);
  3. la variazione del fair value negativo dei contratti finanziari derivati (107,3 milioni di euro) essenzialmente in conseguenza dell’aumento della curva dei tassi di interesse;
- b) l’incremento delle attività finanziarie non correnti (27,2 milioni di euro) prevalentemente a seguito dell’aumento delle attività per contributi su opere (27,2 milioni di euro) in relazione ai contributi

maturati sia sul potenziamento della A1 nella tratta Firenze-Bologna che sullo svincolo di Rubicone della A14. Si segnala inoltre la variazione positiva del fair value di alcuni contratti derivati di copertura (5,4 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2013 l'“Indebitamento finanziario netto corrente” presenta un saldo attivo pari a 104,6 milioni di euro (al 31 dicembre 2012 la posizione finanziaria attiva corrente era pari a 1.593,6 milioni di euro). La variazione rispetto al 31 dicembre 2012 è determinata principalmente da:

- a) le riclassifiche a breve termine, al netto dei rimborsi effettuati, delle quote dei finanziamenti a medio-lungo termine (2.208,5 milioni di euro, di cui nominali 2.094,2 milioni di euro del finanziamento infragruppo con scadenza 9 giugno 2014), nonché l'aumento dei ratei passivi (23,4 milioni di euro) per interessi maturati e non ancora liquidati connessi ai finanziamenti a medio-lungo termine;
- b) il decremento dei finanziamenti a breve termine infragruppo (163,0 milioni di euro) per i rimborsi netti dei finanziamenti nel corso dell'esercizio;
- c) l'incremento dei rapporti passivi di conto corrente infragruppo (35,2 milioni di euro);
- d) l'aumento delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti (567,8 milioni di euro);
- e) l'aumento delle attività finanziarie correnti (51,1 milioni di euro) principalmente per effetto dell'incremento del finanziamento concesso ad Autostrade Meridionali (30,0 milioni di euro) e della riclassifica a breve termine del credito verso Toto S.p.A. (28,2 milioni di euro).

I finanziamenti che la Società ha ottenuto da Atlantia hanno scadenza tra il 2014 e il 2038 e una vita media residua di circa 5 anni e 6 mesi. Gli stessi riflettono le medesime condizioni dei prestiti contratti da Atlantia nei confronti del sistema creditizio e risultano maggiorati di uno spread per tener conto degli oneri gestionali.

Gli strumenti finanziari derivati, in coerenza con la policy finanziaria di Gruppo, sono stati stipulati con Atlantia e con alcuni istituti di credito allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse di talune passività finanziarie a medio-lungo termine. 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 di Atlantia e delle banche controparti, per includere il c.d. “rischio di non-performance” previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 13. L'adozione dell'IFRS 13 non ha prodotto effetti significativi sull'indebitamento finanziario netto della Società. I valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine esercizio pubblicato dalla Banca Centrale Europea. Si rileva che tutti i derivati di copertura rientrano nella categoria degli strumenti finanziari valutati al fair value. Per le operazioni di cash flow hedge, a seguito dell'esito positivo dei test di efficacia, la variazione di fair value è stata iscritta nel conto economico complessivo, non rilevando alcuna quota inefficace da imputare a conto economico.

La durata media dell'indebitamento finanziario fruttifero complessivo al 31 dicembre 2013 è pari a circa 6 anni. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, l'indebitamento finanziario è espresso per il 93% a tasso fisso.

Nel corso dell'esercizio 2013 il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 4,9%. Si segnala inoltre che al 31 dicembre 2013 la Società dispone di una riserva di liquidità (tra disponibilità liquide, depositi vincolati e linee finanziarie non revocabili non utilizzate) pari a 6.303,4 milioni di euro e composta da:

- a) 3.014,4 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente 120 giorni;
- b) 239,0 milioni di euro riconducibili a depositi vincolati destinati dalla copertura dei fabbisogni per lo svolgimento dei lavori;
- c) 3.050,0 milioni di euro riconducibili a linee di credito committed non utilizzate. In particolare la Società dispone delle seguenti linee di finanziamento con una vita media residua ponderata pari a 8 anni e un periodo di utilizzo medio ponderato pari a circa 2 anni:
  1. 300 milioni di euro relativi alla parte non ancora utilizzata del contratto stipulato a dicembre 2010 con la Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.), utilizzabile entro dicembre 2014;
  2. 800 milioni di euro relativi alla parte non utilizzata del finanziamento concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti e dalla SACE, utilizzabile entro settembre 2016 e con scadenza nel 2024;
  3. 500 milioni di euro relativi alla parte non utilizzata del nuovo finanziamento concesso dalla Cassa

- Depositi e Prestiti in data 21 dicembre 2012, utilizzabile entro novembre 2016 e con scadenza nel 2027;
4. 1.000 milioni di euro tramite una linea di credito committed - Revolving Credit Facility con Mediobanca in qualità di Banca Agente, non utilizzata al 31 dicembre 2013 e con scadenza a giugno 2015;
  5. 450 milioni di euro, relativi alla parte non ancora utilizzata dei contratti stipulati a settembre 2013 con la Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.), di cui 250 milioni di euro utilizzabili entro settembre 2015 e scadenza a settembre 2035 e 200 milioni di euro utilizzabili entro marzo 2016 e con scadenza a settembre 2033.

## Gestione finanziaria

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2013 evidenzia un decremento dell'indebitamento finanziario netto di 151,8 milioni di euro rispetto all'incremento di 1.551,9 milioni di euro registrato nel 2012.

Il "Flusso finanziario netto da attività di esercizio" è pari a 1.505,1 milioni di euro, con un aumento di 762,9 milioni di euro rispetto al flusso dell'esercizio 2012 (742,2 milioni di euro) per i maggiori dividendi percepiti da società controllate, oltre che per il maggior risultato delle attività operative legate alla gestione ordinaria e per il diverso apporto nei due anni a confronto del capitale operativo e delle altre variazioni delle attività e passività non finanziarie. In particolare, l'apporto generato nel 2013 è determinato principalmente dal decremento delle attività per imposte correnti nette (pari a 66,6 milioni di euro) prevalentemente per la compensazione del credito tributario derivante dall'anno precedente con gli acconti dovuti per l'esercizio 2013 e alla riduzione delle attività commerciali (55,4 milioni di euro), parzialmente compensate dal decremento delle altre passività correnti (49,0 milioni di euro), correlato al minor debito per espropri in relazione agli investimenti, per canoni verso l'ANAS e verso le amministrazioni pubbliche, e delle passività commerciali (22,6 milioni di euro). L'assorbimento dell'esercizio 2012 era dovuto essenzialmente al decremento delle passività commerciali (184,5 milioni di euro) correlato principalmente ai minori investimenti realizzati in opere autostradali, alla liquidazione delle altre posizioni debitorie (66,8 milioni di euro) essenzialmente riferibili all'ANAS e al Ministero dell'Economia e delle Finanze, nonché all'eccedenza dei versamenti delle imposte sul reddito rispetto a quanto stanziato nell'esercizio (192,9 milioni di euro).

Il "Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie", pari a 778,9 milioni di euro, si decrementa di 871,8 milioni di euro rispetto al flusso del corrispondente esercizio 2012 (1.650,7 milioni di euro) prevalentemente per effetto di:

- a) minori investimenti in partecipazioni per 788,0 milioni di euro, essenzialmente per l'acquisto nel 2012 dalla società SIAS e da Mediobanca delle relative quote di partecipazione in Autostrade Sud America (669,8 milioni di euro) e per i versamenti per futuri aumenti di capitale in Autostrade dell'Atlantico (129,1 milioni di euro);
- b) minori investimenti autostradali, al netto dei contributi, per 401,2 milioni di euro;
- c) minori realizzati da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni per -311,5 milioni di euro, in relazione principalmente agli introiti derivanti dalla cessione, nel 2012, delle partecipazioni in IGLI e Autostrada Torino-Savona.

Il "Flusso finanziario netto per capitale proprio" dell'esercizio 2013 è pari a 693,7 milioni di euro, nel 2012 ammontava a 561,7 milioni di euro. La variazione pari a 132,0 milioni di euro è correlata ai maggiori dividendi deliberati in favore della controllante Atlantia.

La variazione dei flussi commentati ha generato una riduzione dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio pari a 32,5 milioni di euro, rispetto all'assorbimento dell'esercizio 2012 di 1.470,2 milioni di euro. Si evidenzia per l'esercizio 2013 una variazione positiva del fair value degli strumenti finanziari derivati rilevata nel conto economico complessivo (112,8 milioni di euro, nel 2012 variazione negativa di 87,9 milioni di euro) connessa all'aumento dei tassi di interesse riscontrato al 31 dicembre 2013 rispetto al decremento dei tassi al 31 dicembre 2012.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO <sup>(1)</sup>

[Milioni di euro]	2013	2012
<b>FLUSSO FINANZIARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO</b>		
Utile dell'esercizio	809,8	644,6
Rettificato da:		
Ammortamenti	488,6	458,6
Accantonamenti ai fondi	-1,5	42,6
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	82,1	132,2
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti e delle partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value	2,0	2,7
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti	0,2	-123,0
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	86,1	44,8
Altri (proventi) e oneri non monetari	-3,8	-4,0
Variazione del capitale operativo	41,7	-174,3
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	-0,1	-282,0
<b>Flusso finanziario netto da (per) attività di esercizio [A] <sup>(2)</sup></b>	<b>1.505,1</b>	<b>742,2</b>
<b>FLUSSO FINANZIARIO DA (PER) INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE</b>		
Investimenti in attività autostradali	-759,8	-1.165,4
Contributi su attività autostradali	35,1	39,5
Investimenti in attività materiali	-22,8	-18,4
Investimenti in attività immateriali	-12,0	-10,7
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare	-20,3	-808,3
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni	0,6	312,1
Variazione netta delle altre attività non correnti	0,3	0,5
<b>Flusso finanziario netto da (per) investimenti in attività non finanziarie [B] <sup>(3)</sup></b>	<b>-778,9</b>	<b>-1.650,7</b>
<b>FLUSSO FINANZIARIO DA (PER) CAPITALE PROPRIO</b>		
Dividendi deliberati	-693,7	-561,7
<b>Flusso finanziario netto da (per) capitale proprio [C] <sup>(4)</sup></b>	<b>-693,7</b>	<b>-561,7</b>
<b>Flusso finanziario netto generato (assorbito) nell'esercizio [A+B+C]</b>	<b>32,5</b>	<b>-1.470,2</b>
<b>Variazione fair value strumenti finanziari derivati rilevata nel conto economico complessivo [D] <sup>(5)</sup></b>	<b>112,8</b>	<b>-87,9</b>
<b>Proventi (Oneri) finanziari portati a incremento di attività (passività) finanziarie [E]</b>	<b>6,5</b>	<b>6,2</b>
<b>Decremento (incremento) dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio [A+B+C+D+E]</b>	<b>151,8</b>	<b>-1.551,9</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A INIZIO ESERCIZIO</b>	<b>-10.801,8</b>	<b>-9.249,9</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A FINE ESERCIZIO</b>	<b>-10.650,0</b>	<b>-10.801,8</b>

(1) Differisce dal rendiconto finanziario, in quanto presenta l'impatto dei flussi generati o assorbiti sull'indebitamento finanziario netto anziché sulle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti.

(2) Esplicita, nell'ambito della variazione del capitale d'esercizio presentato nel rendiconto finanziario, la variazione del capitale operativo, costituito dalle poste di natura commerciale direttamente correlate all'ordinaria gestione del business.

(3) Non considera le variazioni delle attività finanziarie correnti e non correnti.

(4) Differisce dal flusso da (per) attività finanziaria del rendiconto finanziario, in quanto non include le variazioni delle passività finanziarie correnti e non correnti. Inoltre i dividendi esposti sono quelli deliberati nell'esercizio, mentre nel rendiconto finanziario sono evidenziati i dividendi effettivamente corrisposti nell'esercizio di riferimento.

(5) La variazione del fair value degli strumenti finanziari rilevata nel conto economico complessivo è esposta nel prospetto dei movimenti dell'indebitamento finanziario netto, mentre non è rilevata nel rendiconto finanziario, non avendo impatto sulle disponibilità liquide nette.

## 3.2 Andamento gestionale di Autostrade per l'Italia e delle principali società controllate

I dati di seguito riportati relativi alle controllate di Autostrade per l'Italia sono elaborati in base ai principi contabili internazionali (IFRS) in conformità ai principi e criteri scelti da Atlantia, estratti dagli specifici reporting package preparati da ciascuna controllata ai fini della predisposizione del bilancio consolidato del Gruppo Atlantia.

### 3.2.1 Attività autostradali italiane

#### 3.2.1.1 Traffico

Nel 2013 sulla rete di Autostrade per l'Italia si è registrata una contrazione del traffico pari all'1,7% [-1,6% i "2 assi", -2,4% i "3 o più assi"].

I chilometri percorsi sulla rete italiana di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie italiane controllate si sono complessivamente ridotti dell'1,6% rispetto al 2012. In particolare i mezzi a "2 assi" (auto e furgoni, pari all'87,6% del totale) sono in calo dell'1,5% e i veicoli a "3 o più assi" (pari al 12,4% del totale) sono in diminuzione del 2,4%. L'andamento del traffico continua a risentire della congiuntura economica sfavorevole. Il secondo semestre mostra, tuttavia, un'attenuazione della dinamica negativa registrata dalla mobilità nei primi sei mesi dell'anno.

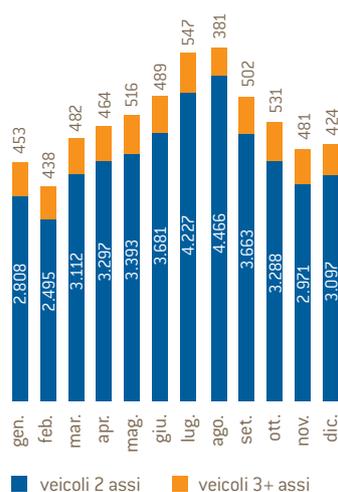
Nel confronto con l'anno precedente va tenuto conto, inoltre, del giorno in meno del mese di febbraio (il 2012 era bisestile), che incide per circa 0,3 punti percentuali sul traffico complessivo dell'anno. A parziale compensazione di tale effetto, il 2013 ha beneficiato di minori eventi sfavorevoli (sciopero degli autotrasportatori e precipitazioni nevose particolarmente intense) che avevano penalizzato il primo trimestre dell'anno precedente.

La variazione del traffico 2013 sulla rete italiana di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie italiane controllate, al netto dell'effetto calendariale, è stata pari a -1,3% [-1,2% i veicoli a "2 assi" e -2,1% quelli a "3 o più assi"].

Per le altre concessionarie italiane del Gruppo si registrano andamenti non uniformi: la Raccordo Autostradale Valle d'Aosta segna il risultato peggiore, con una flessione del 4,6%, mentre la Tangenziale di Napoli presenta un trend in linea con la media di Autostrade per l'Italia [-1,7%]. In controtendenza il risultato del Traforo del Monte Bianco, in crescita dello 0,7% rispetto al 2012 per effetto di un significativo aumento del traffico "2 assi" che ha compensato la flessione della componente "3 o più assi". La Napoli-Salerno, infine, fa rilevare un incremento del 2,2%, dovuto anche alla chiusura per circa un mese della Statale 18, tratto alternativo alla A3 tra Vietri sul Mare e Salerno, a causa di una frana.

#### ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO SULLA RETE ITALIANA IN CONCESSIONE NEL 2013

(milioni di veicoli x km)



TRAFFICO SULLA RETE IN CONCESSIONE IN ITALIA NELL'ESERCIZIO 2013

Tratte autostradali	Veicoli x km (milioni)			Variazione % su 2012	VTMG (1) 2013
	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+assi	Veicoli totali		
A1 Milano-Napoli	14.030	2.430	16.460	-2,1	56.123
A4 Milano-Brescia	3.228	417	3.645	-1,1	106.809
A7 Serravalle-Genova	509	71	580	-2,4	31.784
A8/A9 Milano-Laghi	2.179	134	2.313	0,2	81.563
A8/26 Diramazione	438	27	465	-2,7	53.077
A10 Genova-Savona	764	81	845	-2,1	50.873
A11 Firenze-Mare	1.345	97	1.442	-1,6	48.356
A12 Genova-Sestri	778	53	831	-2,4	46.743
A12 Roma-Civitavecchia	586	41	627	-3,1	26.270
A13 Bologna-Padova	1.629	273	1.902	-1,5	40.930
A14 Bologna-Taranto	8.025	1.328	9.353	-1,5	32.795
A16 Napoli-Canosa	1.174	125	1.299	-0,8	20.657
A23 Udine-Tarvisio	430	102	532	-1,4	14.396
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	1.671	254	1.925	-2,4	21.535
A27 Venezia-Belluno	621	48	669	-1,1	22.292
A30 Caserta-Salerno	696	93	789	-1,0	39.111
Nodo di Mestre	33	5	38	-2,4	-
<b>Totale Autostrade per l'Italia</b>	<b>38.135</b>	<b>5.580</b>	<b>43.715</b>	<b>-1,7</b>	<b>41.956</b>
Napoli-Pompei-Salerno	1.421	30	1.451	2,2	76.997
Tangenziale di Napoli	850	77	927	-1,7	125.693
Traforo del Monte Bianco	8	3	11	0,7	5.011
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	86	18	104	-4,6	8.780
<b>Totale concessionarie italiane</b>	<b>40.500</b>	<b>5.708</b>	<b>46.208</b>	<b>-1,6</b>	<b>42.702</b>

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

### 3.2.1.2. Tariffe

A decorrere dal 1° gennaio 2013 Autostrade per l'Italia e le concessionarie autostradali italiane controllate hanno applicato i seguenti adeguamenti tariffari annuali calcolati secondo i termini e le modalità stabiliti nei rispettivi contratti di concessione vigenti:

Concessionarie autostradali italiane	Variazioni tariffarie
Autostrade per l'Italia <sup>(1)</sup>	3,54%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta <sup>(2)</sup>	14,44%
Tangenziale di Napoli <sup>(2)</sup>	3,59%
Autostrade Meridionali <sup>(3)</sup>	-
Società Italiana Traforo del Monte Bianco <sup>(4)</sup>	5,01%

(1) L'adeguamento tariffario di competenza di Autostrade per l'Italia è relativo per l'1,23% agli investimenti aggiuntivi remunerati attraverso i fattori della formula tariffaria "X", per lo 0,07% agli investimenti a fattore "K" e per il 2,24%, al 70% della variazione media annua dei prezzi al consumo rilevato dall'ISTAT (indice NIC) nel periodo 1° luglio 2011-30 giugno 2012. Nel periodo 1° gennaio 2013-11 aprile 2013 la variazione applicata alle tariffe è stata del 3,47% a seguito della sospensione del riconoscimento del fattore "K". Successivamente, con decreto del 9 aprile 2013 del Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, è stato disposto l'incremento tariffario dello 0,07% inerente al fattore "K" per la remunerazione dei nuovi investimenti previsti dalla Convenzione Unica del 2007 e relativi a interventi di risanamento acustico. L'incremento tariffario che si sarebbe dovuto percepire nel periodo 1° gennaio-11 aprile 2013 è stato recuperato con l'adeguamento tariffario del 2014.

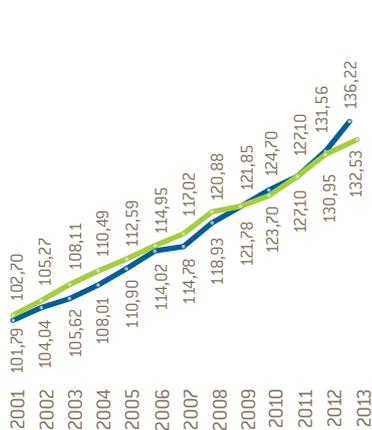
(2) Le concessionarie Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e Tangenziale di Napoli applicano la formula di adeguamento tariffario che include l'inflazione programmata, la componente di riequilibrio e il fattore di remunerazione degli investimenti, oltre al fattore qualità.

(3) Ad Autostrade Meridionali non è stato riconosciuto alcun incremento tariffario per effetto della scadenza della concessione al 31 dicembre 2012.

(4) La società Traforo del Monte Bianco, che ha un diverso regime convenzionale in base ad accordi bilaterali Italia-Francia, ha applicato dal 1° gennaio 2013, in ottemperanza a quanto deliberato il 20 ottobre e 25 novembre 2011 dalla Commissione Intergovernativa di controllo, un aumento pari al 5,01% complessivo, risultante dalla combinazione di due elementi:

- 2,61% corrispondente alla media dei tassi di inflazione registrati in Francia e in Italia nel periodo 1° settembre 2011-31 agosto 2012;
- 2,40% in conformità alla Dichiarazione congiunta del 3 dicembre 2012 dei competenti Ministri italiano e francese, la cui destinazione è ancora da individuare a livello governativo.

#### INFLAZIONE E TARIFFE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA: EVOLUZIONE 2000-2013<sup>(\*)</sup> (indice base 2000=100)



(\*) Fonte inflazione: indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera Collettività Nazionale (tabacchi inclusi).

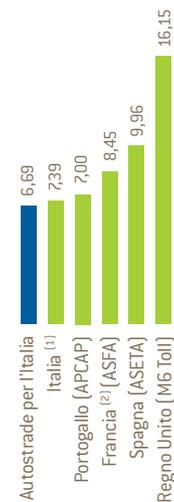
#### TARIFFE MEDIE PER MEZZI PESANTI IN EUROPA<sup>(\*)</sup> IVA INCLUSA (anno 2012 - € cent/km)



(\*) Fonte: APCAP, ASETA, ASFA, ASECAP, Toll Collect, Asfinag.

(1) Elaborazione ASPI su dati società concessionarie e AISCAT.

#### TARIFFE MEDIE PER VETTURA IN EUROPA<sup>(\*)</sup> IVA INCLUSA (anno 2012 - € cent/km)



(2) Dato stimato.

(3) Le tariffe di Austria e Germania sono differenziate per classe di emissione del veicolo; quelle esposte sono quelle relative alla classe emissiva "Euro 3".

### 3.2.1.3 Potenziamento e ammodernamento della rete

Autostrade per l'Italia e le concessionarie controllate italiane hanno in fase di realizzazione un programma di investimenti in Grandi Opere di circa 15 miliardi di euro. Tale piano ha l'obiettivo di migliorare la capacità della rete in esercizio sulle principali direttrici di collegamento nazionali, onde assicurare una mobilità sempre più sicura e migliori livelli di servizio.

A tale piano si sommano ulteriori interventi fino a 7 miliardi di euro recepiti dalla Convenzione Unica del 2007 di Autostrade per l'Italia, mediante:

- la definizione dell'oggetto di investimenti già assunti con la Convenzione del 1997 attraverso nuovi specifici interventi di potenziamento della rete per un importo di circa 2 miliardi di euro;
- l'impegno a sviluppare la progettazione preliminare per il potenziamento di alcune tratte autostradali in concessione su circa 325 km di rete, per un importo stimato in circa 5 miliardi di euro.

#### Interventi di potenziamento e ammodernamento della rete in concessione in Italia

Nel 2013 le spese per investimenti di Autostrade per l'Italia ammontano a 794,6 milioni di euro con un decremento rispetto al 2012 di 399,9 milioni di euro (-33,5%).

#### INVESTIMENTI DI AUTOSTRADe PER L'ITALIA

(Milioni di euro)	2013	2012	Var. %
Autostrade per l'Italia Interventi Convenzione 1997	296,9	380,5	-22,0%
Autostrade per l'Italia Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	281,9	616,2	-54,3%
Altri investimenti e oneri capitalizzati (personale, manutenzioni e altro)	181,0	168,7	7,3%
<b>Totale investimenti su infrastrutture in concessione</b>	<b>759,8</b>	<b>1.165,4</b>	<b>-34,8%</b>
Investimenti in beni immateriali	12,0	10,7	12,2%
Investimenti in beni materiali	22,8	18,4	23,9%
<b>Totale investimenti Autostrade per l'Italia</b>	<b>794,6</b>	<b>1.194,5</b>	<b>-33,5%</b>

Gli investimenti relativi alla Convenzione del 1997 di Autostrade per l'Italia registrano una diminuzione rispetto a quelli effettuati nel 2012 di 83,6 milioni di euro principalmente a causa del fermo lavori nella regione Toscana, in seguito all'indagine della Procura della Repubblica di Firenze, relativo al riutilizzo delle terre e rocce da scavo, nonché per via dell'approssimarsi dell'ultimazione delle opere principali della Variante di Valico.

Per quanto riguarda gli investimenti del IV Atto Aggiuntivo del 2002 la diminuzione rispetto al 2012, pari a 334,3 milioni di euro, è da attribuire principalmente all'ultimazione dei lavori autostradali di alcuni interventi aperti al traffico nel corso del 2012 (A9 Lainate-Como e le tratte dell'A14 Rimini Nord-Cattolica, Fano-Senigallia e Ancona Sud-Porto Sant'Elpidio), nonché alle sofferenze finanziarie delle imprese costruttrici che si sono ripercosse sui lavori.

### **Iter autorizzativi per la realizzazione degli investimenti**

La realizzazione degli investimenti nel settore autostradale prevede, in Italia, un complesso iter autorizzativo che coinvolge, oltre al Concedente, diversi Ministeri ed Enti competenti. Le autorizzazioni, prevalentemente di tipo ambientale e urbanistico, sono numerose e fanno capo a diversi soggetti con poteri decisori. L'ottenimento di tutti i permessi comporta peraltro notevoli difficoltà e richiede un lungo arco di tempo.

Anche quando i progetti riescono a superare le difficoltà approvative e a ottenere il consenso delle comunità locali, si possono poi presentare difficoltà nei rapporti con le imprese di costruzione risultate aggiudicatrici dei lavori, anche a causa dei criteri di selezione imposti dalla vigente normativa che prevedono, in caso di gara pubblica, l'assegnazione sulla base del massimo ribasso. Tale sistema, che si focalizza esclusivamente sull'economicità dell'intervento, spesso non premia la capacità tecnica e la qualità dell'esecutore dei lavori.

Con il Decreto Legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito con modificazioni dalla Legge 14/2009, è stata introdotta la disciplina che consente ai concessionari autostradali che non sono amministrazioni aggiudicatrici, di affidare, anche a società controllate o collegate, come è Pavimental per Autostrade per l'Italia, la realizzazione di opere di potenziamento della rete, introducendo tuttavia l'obbligo di affidare a terzi una quota minima di lavori assentiti in concessione.

Di recente, tramite i D.L. n. 1/2012 (convertito con modificazioni dalla L. 27/2012) e n. 83/2012 (c.d. "decreto sviluppo", convertito dalla Legge 134/2012) la quota minima dei lavori da affidare a terzi, a decorrere dal 1° gennaio 2014, è stata stabilita nella misura del 60%.

Autostrade per l'Italia e altre concessionarie controllate negli ultimi 3 anni hanno affidato a Pavimental lavori per oltre 1 miliardo di euro.

Nonostante le ben note difficoltà di tipo autorizzativo, amministrativo ed esecutivo, gli investimenti effettuati da Autostrade per l'Italia dal 2008 a oggi, anche grazie all'affidamento diretto dei lavori a Pavimental, hanno registrato una progressiva accelerazione, che ha portato a realizzare complessivamente oltre l'88% degli investimenti annuali previsti dalla Convenzione Unica 2007 nel quinquennio 2008-2012.

### **Stato di avanzamento dei lavori di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie italiane**

Le seguenti tabelle espongono l'avanzamento in Grandi Opere per il potenziamento della rete in concessione, sulla base degli impegni previsti nelle rispettive Convenzioni.

Il valore di ciascun intervento include i costi complessivi di realizzazione (al lordo dei contributi) delle opere, accertati a fine dicembre 2013.

## PIANI DI INVESTIMENTO SULLA RETE ITALIANA



	Km totali	Km aperti al traffico	€/Mld totali (*)	€/Mld completati
<b>Autostrade per l'Italia</b>				
■ Piano Finanziario 1997	237	151	6,6	4,8
◆ IV Atto Aggiuntivo 2002	270	195	7,3	2,9
■ Convenzione Unica 2007 (**)	325	-	5,0	-
○ Ulteriori interventi	-	-	2,0	0,2
<b>Totale</b>	<b>832</b>	<b>346</b>	<b>20,9</b>	<b>7,9</b>
<b>Società controllate</b>				
■ Costruzione RAV	12	12	0,4	0,4
■ Ampliamento alla 3a corsia SAM (***)	20	15	0,6	0,5
<b>Totale</b>	<b>32</b>	<b>27</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>
<b>Totale</b>	<b>864</b>	<b>373</b>	<b>21,9</b>	<b>8,8</b>

(\*) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2013, 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 del Piano Finanziario 1997 i valori sono al netto della quota che trova copertura tra gli Altri Investimenti.

(\*\*) La Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia del 12 ottobre 2007 individua ulteriori investimenti per il potenziamento della rete su circa 325 km di rete, per un importo stimato in circa 5 miliardi di euro, oltre a nuovi specifici interventi per un importo di circa 2 miliardi di euro.

(\*\*\*) Il 31 dicembre 2012 è scaduta la concessione di Autostrade Meridionali e nel corso del 2013, su richiesta del Concedente, la società ha proseguito nella gestione ordinaria della Concessione, incluso il completamento del piano di investimenti, nelle more del subentro del nuovo Concessionario (previo riconoscimento dei relativi oneri a valore di subentro).

## INTERVENTI PROGRAMMATI DI POTENZIAMENTO E AMMODERNAMENTO DELLA RETE IN CONCESSIONE

Intervento	Status al 31/12/2013	Km oggetto di intervento	Valore intervento	Km aperti al traffico al 31/12/2013	Avanzamento lavori al 31/12/2013
		[km]	[a] milioni di euro	[km]	[b] milioni di euro
<b>Autostrade per l'Italia: Convenzione 1997</b>					
A8 3 <sup>a</sup> e 4 <sup>a</sup> corsia Milano-Gallarate	Lavori ultimati	28,7	65	28,7	65
A1 4 <sup>a</sup> corsia Modena-Bologna	Lavori ultimati <sup>(1)</sup>	31,6	178	31,6	144
A14 3 <sup>a</sup> corsia Tangenziale Bologna	Lavori ultimati <sup>(2)</sup>	13,7	59	13,7	59
A1 3 <sup>a</sup> corsia Casalecchio-Sasso Marconi	Lavori ultimati	4,1	82	4,1	82
A1 Variante di Valico	Lavori in corso/ultimati <sup>(3)</sup>	62,5	3.890	19,4	3.387
A1 3 <sup>a</sup> corsia Barberino-Incisa	<sup>(4)</sup>	58,5	2.056	15,2	811
A1 3 <sup>a</sup> corsia Orte-Roma Nord	Lavori ultimati	37,8	192	37,8	191
Altri interventi	Lavori in corso/ultimati <sup>(5)</sup>	-	28	-	24
<b>Totale interventi Convenzione 1997</b>		<b>236,9</b>	<b>6.550</b>	<b>150,5</b>	<b>4.833</b>
<b>Interventi inseriti nel IV Atto Aggiuntivo del 2002 <sup>(c)</sup></b>					
A1 3 <sup>a</sup> corsia Fiano R.-Settebagni e Sv. di Castelnuovo di Porto	Lavori ultimati	15,9	132	15,9	124
A4 4 <sup>a</sup> corsia Milano Est-Bergamo	Lavori ultimati	33,6	505	33,6	501
A8 5 <sup>a</sup> corsia Milano-Lainate	Progetto Esecutivo in approvazione	4,4	219	-	3
A9 3 <sup>a</sup> corsia Lainate-Como Grandate	Lavori ultimati	23,2	344	23,2	297
A14 3 <sup>a</sup> corsia Rimini Nord-P.to S. Elpidio	Lavori in corso/ultimati <sup>(6)</sup>	154,7	2.405	118,6	1.693
A7/A10/A12 Passante di Genova	In corso VIA/ Conferenza dei Servizi	34,8	3.263	-	48
A8 Collegamento Nuova Fiera di Milano	Lavori ultimati	3,8	86	3,8	86
Altri interventi	<sup>(7)</sup>	-	345	-	185
<b>Totale interventi IV Atto Aggiuntivo 2002</b>		<b>270,4</b>	<b>7.299</b>	<b>195,1</b>	<b>2.937</b>
<b>Controllate</b>					
A5 RAV A0-Trafofo Monte Bianco Morgex-Entrèves	Lavori ultimati	12,4	430	12,4	419
A3 Autostrade Meridionali NA-Pompei-SA e Napoli-Pompei <sup>(d)</sup>	Lavori in corso/ultimati	20,0	553	15,0	509
<b>Totale interventi controllate</b>		<b>32,4</b>	<b>983</b>	<b>27,4</b>	<b>928</b>
<b>Totale investimenti in Grandi Opere</b>		<b>539,7</b>	<b>14.832</b>	<b>373,0</b>	<b>8.698</b>

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2013, 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 Altri Investimenti.

(b) Esclude i costi capitalizzati (oneri finanziari e personale).

(c) Approvato definitivamente nel 2004.

(d) Gli ampliamenti previsti sulla rete di Autostrade Meridionali riguardano 24,5 km, di questi 4,5 km sono stati già aperti al traffico durante la Convenzione 1972-1992. 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, incluso il completamento del piano di investimenti, nelle more del subentro del nuovo Concessionario, previo riconoscimento dei relativi oneri a valore di subentro.

(1) Comprende la realizzazione della Tangenziale di Modena, opera sul territorio richiesta dagli Enti Locali attualmente in attesa dell'approvazione in Conferenza dei Servizi.

La stessa non si potrà chiudere fino a quando non sarà definita una nuova Convenzione tra ANAS ed Enti.

(2) Investimento complessivo pari a 247 milioni di euro di cui 59 milioni di euro inseriti nel Piano Grandi Opere del '97 e 188 milioni di euro individuati tra gli Altri Investimenti.

(3) Aperti al traffico 19,4 km tra Sasso Marconi e La Quercia; i lavori del lotto 12, di 4,5 km sono ultimati e la tratta sarà aperta al traffico unitamente al completamento dei lavori della Galleria di Base e del lotto 13; lavori in corso sulla restante parte del tracciato autostradale.

(4) Sulla Barberino-Firenze Nord i lavori del lotto 0 sono in corso, sui restanti lotti è in corso l'affidamento dei lavori; sono aperti al traffico circa 21,9 km di terza corsia tra Firenze Nord e Firenze Sud; sulla tratta Firenze Sud-Incisa il progetto esecutivo del lotto 1 è in approvazione presso il MIT, mentre sul lotto 2 è in corso la Valutazione di Impatto Ambientale.

(5) Lavori di ampliamento del Ponte sul Voltorno, attraversamento del Rio Tufano e Viadotto Marano ultimati, realizzazione svincolo di Lodi e Variante di Lodi Vecchio ultimate (Convenzione TAV).

(6) Sono aperti al traffico circa 118,6 km di terza corsia tra Rimini Nord e Senigallia e tra Ancona Sud e Porto S. Elpidio, oltre ai nuovi svincoli di Montemarciano, Porto S. Elpidio e Senigallia. Sono in corso i lavori dei lotti 4 (Senigallia-Ancona Nord per 18,9 km) e 5 (Ancona Nord-Ancona Sud per 17,2 km).

(7) Lavori in corso di affidamento per lo svincolo di Maddaloni; lavori in corso per il Piano Sicurezza Gallerie e lo svincolo di Padova Zona Industriale; lavori ultimati su svincolo di Villamarzana, svincolo di Ferentino, svincolo di Guidonia e svincolo di Rubicone.

Il costo a finire delle opere è soggetto a modifiche in funzione dell'effettivo futuro avanzamento dei lavori. Si sottolinea, in particolare, che nonostante gli sforzi progettuali e organizzativi espressi, le complicazioni e le problematiche commentate potranno continuare a generare ritardi nell'avanzamento dei lavori, con le seguenti implicazioni:

- impossibilità di determinare con ragionevole approssimazione le date di completamento e messa in esercizio, soprattutto per le opere che non sono state ancora appaltate;
- prevedibile incremento del costo a finire, per effetto di contenziosi ed eventuali modifiche progettuali.

Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha costituito nel 2009 un organo denominato "Comitato Completamento Lavori", con la finalità di monitorare:

- l'andamento dei piani di investimento infrastrutturale in termini di stato di avanzamento lavori, costi relativi e rispetto degli impegni di Convenzione della Società e delle società partecipate;
- il processo di assegnazione dei contratti per l'esecuzione delle opere;
- gli assetti organizzativi e procedurali per l'esecuzione dei lavori;
- lo stato delle riserve contrattuali;
- lo stato dei contenziosi legali più significativi.

Per quanto riguarda l'attività svolta nel corso del 2013, il Comitato si è riunito complessivamente 7 volte e ha proseguito l'attività in linea con quanto fatto nel quadriennio 2009-2012.

### **Piano investimenti in Grandi Opere di Autostrade per l'Italia - Convenzione 1997**

Per quanto riguarda gli investimenti compresi nel Piano della Convenzione del 1997 di Autostrade per l'Italia, al 31 dicembre 2013, oltre il 95% dei lavori ha superato la fase autorizzativa, oltre l'80% è stato affidato e circa il 74% eseguito.

In origine la Convenzione del 1997 prevedeva per i citati lavori una spesa di 3.556 milioni di euro.

Nell'aggiornamento del Piano Finanziario del 2002, inserito nel IV Atto Aggiuntivo, per tener conto dei ritardi approvativi già accumulati, fu necessario rivedere sia la tempistica di esecuzione delle opere, sia l'importo complessivo previsto incrementandolo a 4.500 milioni di euro. Fu inoltre accertato che i ritardi non erano attribuibili ad Autostrade per l'Italia e che i benefici finanziari per quest'ultima, dovuti allo slittamento dei lavori, erano comunque inferiori ai maggiori costi a carico della Società.

I maggiori oneri, rispetto a quanto originariamente previsto nel Piano Finanziario allegato alla Convenzione 1997, sono principalmente ascrivibili ai ritardi sopracitati negli iter autorizzativi, che hanno determinato nel tempo adeguamenti di prezzi, nonché a normative di successiva emanazione. Sulla crescita dei costi hanno inoltre inciso gli interventi sul territorio richiesti dagli Enti Locali coinvolti per il rilascio degli assensi e delle autorizzazioni di competenza. A fronte di tali maggiori oneri, che gravano e graveranno interamente su Autostrade per l'Italia, non sono previsti incrementi tariffari compensativi.

Peraltro quando la tempistica di esecuzione delle opere previste nella Convenzione 1997 fu aggiornata e concordata a metà del 2002, in sede di redazione del IV Atto Aggiuntivo, l'iter autorizzativo di molti interventi non era ancora completato e non era nemmeno stimabile (per la tratta Casalecchio-Sasso Marconi, i lotti 5, 6, 7, 8, 13 e 14 della Variante di Valico, Barberino-Firenze Nord, i lotti 4, 5 e 6 della tratta Firenze Nord-Firenze Sud, Firenze Sud-Incisa, Tangenziale di Bologna).

Oggi, invece, tutti gli iter autorizzativi per la costruzione del potenziamento dell'A1 tra Bologna e Firenze sono stati completati, anche se con molto ritardo rispetto alle previsioni del 2002. Fa eccezione solamente il lotto 2 (7,5 km) della Firenze Sud-Incisa per il quale non si è potuta perfezionare l'Intesa Stato-Regione ed è stata predisposta una variante progettuale per la quale è in corso la Valutazione di Impatto Ambientale. Alla fine del 2013 il costo accertato delle opere (sulla base dei contratti di appalto in corso, dei progetti definitivi ed esecutivi in fase di approvazione) è pari a 6,6 miliardi di euro. Di questi ne sono stati eseguiti circa 4,8 miliardi di euro, cifra superiore alla previsione di spesa prevista per le opere nel IV Atto Aggiuntivo del 2002.

Rispetto alla stima iniziale di 3,6 miliardi di euro sulla base della quale la Società fu privatizzata, gli extra-costi a carico della concessionaria sono pertanto quantificabili in 3,0 miliardi di euro.

## Piano investimenti di Autostrade per l'Italia - IV Atto Aggiuntivo 2002

Gli investimenti compresi nel IV Atto Aggiuntivo sono finalizzati a potenziare la rete in prossimità di alcune grandi aree metropolitane (Milano, Genova, Roma) e lungo la dorsale adriatica. Il completamento dell'iter autorizzativo del IV Atto Aggiuntivo, sottoscritto da Autostrade per l'Italia nel dicembre 2002, si è perfezionato ed è divenuto efficace unicamente nel giugno del 2004, con la comunicazione da parte ANAS dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto interministeriale di approvazione dell'atto stesso. Pertanto, il piano di investimenti previsti dal IV Atto Aggiuntivo si è potuto attivare con l'avvio delle progettazioni solo a partire da tale data, con un ritardo di 21 mesi rispetto al programma originario.

Al 31 dicembre 2013 oltre il 54% dei lavori ha superato la fase autorizzativa, circa il 50% è stato affidato e oltre il 40% è stato eseguito.

La principale opera per contenuti tecnici ed economici del IV Atto Aggiuntivo è il potenziamento del Nodo di Genova, il cui iter autorizzativo è ancora in corso. L'opera si pone l'obiettivo di sgravare il tratto di A10 più interconnesso con la città di Genova, 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 raddoppio.

Il 23 gennaio 2014 si è conclusa la Valutazione di Impatto Ambientale del Nodo di Genova.

Nell'aggiornamento del Piano Finanziario, inserito nell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24 dicembre 2013, per tener conto dei ritardi approvativi già accumulati, è stata rivista sia la tempistica di esecuzione delle opere, sia l'importo complessivo previsto incrementandolo a 3,3 miliardi di euro.

Agli investimenti previsti nel IV Atto Aggiuntivo sono associati incrementi tariffari specifici legati a piani di convalida delle singole opere, riconosciuti in funzione dello stato di avanzamento dei lavori.

## Piano investimenti in Grandi Opere delle altre società concessionarie italiane

Per quanto riguarda gli investimenti in nuove opere delle concessionarie controllate (Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e Autostrade Meridionali) al 31 dicembre 2013, il 100% dei lavori ha superato la fase autorizzativa, il 100% risulta in corso di esecuzione o affidato e il 94% è stato realizzato.

Il 31 dicembre 2012 è scaduta la concessione di Autostrade Meridionali. Dal 1° gennaio 2013, dietro richiesta del Concedente, la società prosegue nella gestione ordinaria della Concessione, incluso il completamento del piano di investimenti, nelle more del subentro del nuovo Concessionario.

Nel corso del 2013 è proseguita la realizzazione del piano di investimenti di potenziamento e ammodernamento dell'asse autostradale e al 31 dicembre i lavori di potenziamento hanno superato il 92% di avanzamento.

## Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori

Al 31 dicembre 2013 Autostrade per l'Italia ha riserve iscritte dagli appaltatori su attività di investimento per circa 2.260 milioni di euro (1.650 milioni di euro al 31 dicembre 2012) relative per circa 1.230 milioni di euro a interventi previsti dalla Convenzione del 1997 (1.000 milioni di euro al 31 dicembre 2012) per i quali non è previsto il recupero in tariffa dei maggiori oneri.

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 a incremento dei diritti concessori.

Si segnala che le riserve per le altre concessionarie italiane risultano pari a circa 160 milioni di euro (190 milioni di euro al 31 dicembre 2012).

### 3.2.1.4 Gestione operativa della rete

Gli interventi effettuati da Autostrade per l'Italia e dalle altre concessionarie controllate italiane nel corso del 2013 per manutenzione, sicurezza e viabilità della rete in concessione (esclusi gli interventi su Aree di Servizio) ammontano a 409 milioni di euro (429 milioni di euro nel 2012 a parità di perimetro). L'importo complessivamente speso nel 2013 (che non comprende il costo del personale dedicato all'attività di manutenzione) risulta così suddiviso:

- costi di manutenzione per 280 milioni di euro;
- investimenti per la sicurezza e la viabilità per 129 milioni di euro (incluse le manutenzioni capitalizzate).

In particolare dei 409 milioni di euro di interventi, circa 387 milioni di euro sono stati realizzati da Autostrade per l'Italia.

#### Sicurezza e manutenzione

Nel corso del 2013, sulla rete di Autostrade per l'Italia, si sono registrati 15.101 incidenti (+3% rispetto al 2012), con un tasso di incidentalità globale in aumento del 4,5% rispetto al 2012 e con un tasso di mortalità (calcolato come numero di decessi ogni 100 milioni di chilometri percorsi) pari a 0,36 rispetto allo 0,35 del 2012 (+2,9%).

Sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e le sue concessionarie controllate italiane, sono stati registrati complessivamente 15.522 incidenti (+2,7% rispetto al 2012), con un tasso di incidentalità globale in aumento del 4,3% rispetto al 2012 e con un tasso di mortalità (calcolato come numero di decessi ogni 100 milioni di chilometri percorsi) pari a 0,35 invariato rispetto al valore del 2012. Tale valore risente di un naturale andamento oscillatorio all'interno di un trend decrescente consolidato nel tempo (-61% nell'arco temporale 2000-2013).

#### TASSI DI INCIDENTALITÀ SULLA RETE DI AUTOSTRAD E DELLE SOCIETÀ CONCESSIONARIE CONTROLLATE ITALIANE

	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tasso di incidentalità globale (n. incidenti/100 mln km percorsi)	60,6	37,5	36,2	35,8	33,8	32,2	33,6
Tasso di incidentalità in carreggiata	-	31	30	30	28	27,1	28,9
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone (n. incidenti/100 mln km percorsi)	15,8	10,7	10,6	10,1	9,3	8,8	8,8
Tasso di incidentalità mortale (n. incidenti/100 mln km percorsi)	0,71	0,37	0,30	0,31	0,25	0,30	0,23
Tasso di mortalità (n. decessi/100 mln km percorsi)	0,90	0,42	0,32	0,33	0,28	0,35	0,35

Nota: i dati 2013 sono da intendersi provvisori.  
Dal 2011 è stata esclusa la Strada dei Parchi.  
Dal 2012 sono state escluse anche Società Autostrada Tirrenica e Autostrada Torino-Savona.

### TASSI DI MORTALITÀ SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA E DELLE SOCIETÀ CONCESSIONARIE CONTROLLATE ITALIANE



Anche l'andamento dell'incidentalità nelle fasce PISM (Punti a Incidentalità Superiore alla Media) ha registrato nel 2013 un aumento di eventi senza conseguenze alle persone, prevalentemente distribuito nelle fasce chilometriche a incidentalità più bassa. Nel corso dell'anno, a fronte di tali evidenze, sono stati attivati 27 interventi specifici che si aggiungono agli oltre 1.600 realizzati dal 2002, anno dal quale la riduzione dell'incidentalità in detti punti è stata complessivamente pari al 68% circa.

Ai risultati evidenziati hanno contribuito l'impiego del sistema di rilevamento della velocità media, denominato "Tutor" (che al 31 dicembre 2013 risulta attivo su oltre 2.500 km, pari a circa il 40% dello sviluppo delle carreggiate della rete di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie controllate italiane), oltre che il miglioramento continuo degli standard di manutenzione della rete, le misure infrastrutturali e gestionali specifiche, come l'introduzione del nuovo protocollo per la segnaletica di cantiere e le campagne informative volte a sensibilizzare gli utenti sulla sicurezza.

Per quanto riguarda le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, continua l'impegno di Autostrade per l'Italia per garantire standard di esercizio sempre migliori e prevenire il deterioramento dell'infrastruttura autostradale, attraverso regolari interventi sulle pavimentazioni, sulla segnaletica orizzontale, sulle barriere di sicurezza e sulle altre opere d'arte.

Nel corso del 2013 è proseguita la costante attività di manutenzione strutturale, in linea con gli standard degli ultimi anni, con oltre 96 interventi significativi. I lavori hanno interessato per quanto riguarda i ponti e viadotti, opere in generale di tutte le autostrade liguri, A1 e A16 principalmente per i tratti appenninici, e le tratte centrali della dorsale adriatica. Gli interventi inoltre hanno interessato alcune gallerie principalmente in A7, in A16 e in A23.

Altri interventi finalizzati a migliorare la sicurezza hanno riguardato:

- la riqualifica di ulteriori tratti di barriere laterali con la sostituzione delle barriere di primo impianto esistenti per una estensione di circa 222 km;
- la riqualifica di ulteriori tratti di spartitraffico con la sostituzione delle barriere di primo impianto esistenti per una estensione di circa 26 km.

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

### SUPERFICI RIPAVIMENTATE SULLA RETE AUTOSTRADE PER L'ITALIA

	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Metri quadrati (x 1.000)	11.256	10.624	6.884	7.261	7.109	7.316	7.083
Di cui metri quadrati drenanti (x 1.000)	2.319	5.629	3.584	4.095	4.074	4.601	4.321
Metri cubi totali (x 1.000)	586	783	531	433	434	427	406
Copertura complessiva della rete Autostrade per l'Italia con asfalto drenante	18,9%	81,8%	81,6%	81,9%	82,7%	83,9%	84,8%

Sul fronte delle campagne di sensibilizzazione dell'utenza alla maggior prudenza nella guida per la sicurezza di chi viaggia e di chi opera su strada, nel corso del 2013 Autostrade per l'Italia ha realizzato le seguenti iniziative:

- il piano per la gestione dell'esodo estivo 2013 tramite il potenziamento dell'informazione, la rimozione di tutti i cantieri e una maggiore fluidità ai caselli;
- "Previsioni di Traffico" nel 2013 rese fruibili sul web e nelle Aree di Servizio presso i punti informativi Hi-Point. Ai clienti sono stati offerti i seguenti contenuti: mappa interattiva con visualizzazione dei "bollini" previsionali, sezione specifica dedicata alla sicurezza, con le regole per viaggiare sicuri e i risultati in termini di riduzione del tasso di mortalità e incidentalità, quiz e concorso a premi "Sei un Campione della Sicurezza?" on line dal 25 luglio al 16 settembre che ha offerto ai clienti la possibilità di partecipare all'estrazione di 50 tablet in palio rispondendo correttamente a domande su tematiche di sicurezza stradale;
- "Piano Antineve di Autostrade per l'Italia", realizzato ogni anno, congiuntamente alla Polizia Stradale, volto a 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;
- "Angolo della Prevenzione", iniziativa realizzata in collaborazione con Croce Rossa Italiana e volta a sensibilizzare gli autotrasportatori sull'importanza della prevenzione medica, garanzia di sicurezza alla guida, attraverso l'offerta di controlli medici gratuiti effettuabili direttamente in Area di Servizio, con il supporto di personale medico della Croce Rossa.

## Viabilità

Il Total Delay<sup>(1)</sup> complessivo sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia nel 2013 è stato pari a circa 3.816 migliaia di ore, con un incremento del 22,6% rispetto al 2012.

L'aumento del TD registrato nel 2013 è principalmente riconducibile alla scelta tecnica di trasferimento in orario diurno di cantieri di pavimentazione di norma svolti in orario notturno, progetto avviato da ASPI nel 2013 per la prima volta su alcune tratte autostradali. Tale scelta, a fronte di turbative giornaliere su ciascuna tratta comunque limitate, ha consentito di conseguire una maggiore produttività dei cantieri, una maggiore qualità della lavorazione e una minore esposizione al rischio traffico dei lavoratori coinvolti.

Nel corso del 2013 sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia la fluidità alle stazioni è migliorata con una riduzione delle ore di coda ai caselli del 4,3% rispetto al 2012; l'incidenza dei pagamenti tramite Telepass è stata pari al 59,6%, con un decremento del 1,1% delle relative operazioni rispetto al 2012. Negli anni è stato costante lo sforzo per lo sviluppo di canali di informazione volti a fornire dati aggiornati ed esaustivi sulle condizioni di viabilità della rete in concessione. In particolare, nel corso del 2013:

- è proseguito l'accordo con l'emittente commerciale RTL, che si affianca alla tradizionale collaborazione con il canale RAI Isoradio, per eseguire 28 collegamenti giornalieri in diretta con gli operatori del Centro Operativo di Viabilità di Autostrade per l'Italia e interventi straordinari nel caso di turbative ad alto impatto;
- è stato ulteriormente incrementato il numero dei Pannelli a Messaggio Variabile dedicati alla trasmissione di informazioni di viabilità; alla fine del 2013 i pannelli presenti sulla rete di Autostrade per l'Italia sono 1.328;
- le chiamate pervenute al Call Center Viabilità sono state complessivamente 302.208, con una percentuale di risposta globale pari al 99,2%. La percentuale di quanti hanno scelto di parlare con un operatore è stata del 35,7% e di questi il 95,9% ha avuto risposta entro i 20 secondi.

[1] Total Delay: sommatoria dei  $\Delta$  tra il tempo medio di percorrenza rilevato su ogni tratta dell'intera rete nel periodo in esame e il tempo equivalente a una velocità media caratteristica della tratta, moltiplicati per il numero dei transiti.

## INDICATORI DI QUALITÀ DEI SERVIZI DI VIABILITÀ SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Numero pannelli a messaggio variabile	384	1.106	1.144	1.173	1.182	1.307	1.328
% traffico in entrata coperto da servizio	n.d.	98	98	98	98	99	99
% traffico in autostrada coperto da servizio	n.d.	98	99	99	99	99	99
% rete dove è possibile ascoltare Isoradio e RTL	n.d.	73	73	73	73	73	74
% chiamate risposte dal call center viabilità	n.d.	99	99	99	99	99	99

### Esazione e sistemi di pagamento

Il progressivo incremento dell'automazione dei pagamenti del pedaggio, oltre a incrementare l'efficienza operativa, migliora l'accessibilità alla rete, riducendo le code alle stazioni, con positivo impatto sulla fluidità del traffico, nonché sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Nel 2013 le operazioni di pagamento effettuate con modalità automatiche hanno registrato sulla rete di Autostrade per l'Italia, rispetto all'anno precedente, un decremento pari allo 0,2% raggiungendo comunque l'81,7% del totale delle transazioni (80,8% nel 2012) e consentendo di ridurre le operazioni manuali del 6,0%.

Sulla intera rete italiana di Autostrade per l'Italia e delle altre società controllate le operazioni di pagamento effettuate con modalità automatiche sono incrementate dello 0,5% raggiungendo comunque il 79,9% del totale delle transazioni (78,7% nel 2012).

L'esazione dinamica con Telepass ha raggiunto il 59,6% (58,3% compresa la rete delle concessionarie controllate) contro il 59,5% dell'anno precedente (58,2% compresa la rete delle concessionarie controllate).

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

Modalità di pagamento	Numero operazioni 2012	%	Numero operazioni 2013 (prov.)	%	Variazione in % 2013/2012
<b>Contanti in porta manuale</b>	<b>134.864.194</b>	<b>18,63%</b>	<b>126.754.833</b>	<b>17,73%</b>	<b>-6,01%</b>
Cassa automatica (contanti)	66.873.078	9,24%	67.453.925	9,44%	0,87%
Viacard c/c	23.950.963	3,31%	22.765.389	3,19%	-4,95%
Telepass	430.613.600	59,48%	425.835.219	59,58%	-1,11%
Tessera a scalare	13.288.761	1,84%	12.682.405	1,77%	-4,56%
Carte di credito	27.192.193	3,76%	29.711.752	4,16%	9,27%
Fastpay	23.085.589	3,19%	25.607.585	3,58%	10,92%
<b>Totale pagamenti automatizzati</b>	<b>585.004.184</b>	<b>80,81%</b>	<b>584.056.275</b>	<b>81,72%</b>	<b>-0,16%</b>
Altro (RMPP*, scioperi, violazioni)	4.040.171	0,56%	3.944.366	0,55%	-2,37%
<b>Totale generale</b>	<b>723.908.549</b>	<b>100,00%</b>	<b>714.755.474</b>	<b>100,00%</b>	<b>-1,26%</b>

\* Rapporti mancato pagamento pedaggi.

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

Modalità di pagamento	Numero operazioni 2012	%	Numero operazioni 2013 (prov.)	%	Variazione in % 2013/2012
<b>Contanti in porta manuale</b>	<b>178.248.097</b>	<b>20,65%</b>	<b>165.776.414</b>	<b>19,42%</b>	<b>-7,00%</b>
Cassa automatica (contanti)	81.085.389	9,40%	85.339.676	10,00%	5,25%
Viacard c/c	26.937.081	3,12%	25.431.534	2,98%	-5,59%
Telepass	502.017.843	58,17%	497.807.742	58,33%	-0,84%
Tessera a scalare	15.345.661	1,78%	14.579.932	1,71%	-4,99%
Carte di credito	28.728.423	3,33%	31.391.783	3,68%	9,27%
Fastpay	24.634.752	2,85%	27.269.999	3,19%	10,70%
<b>Totale pagamenti automatizzati</b>	<b>678.749.149</b>	<b>78,65%</b>	<b>681.820.666</b>	<b>79,89%</b>	<b>0,45%</b>
Altro (RMPP**, scioperi, violazioni)	5.990.117	0,69%	5.867.339	0,69%	-2,05%
<b>Totale generale</b>	<b>862.987.363</b>	<b>100,00%</b>	<b>853.464.419</b>	<b>100,00%</b>	<b>-1,10%</b>

Al 31 dicembre 2013, nelle 259<sup>(1)</sup> stazioni di esazione del Gruppo (inclusa Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco) vi sono 525 porte dedicate Telepass (di cui 171 in entrata e 354 in uscita).

\* Escluso Traforo del Monte Bianco.

\*\* Rapporti mancato pagamento pedaggi.

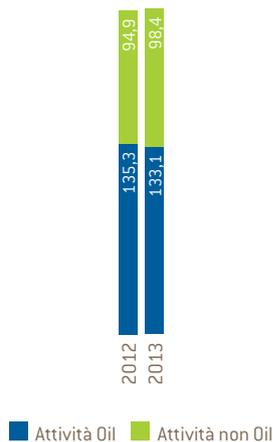
(1) Il 29 gennaio 2013 aperta la nuova stazione Angri Sud (Autostrade Meridionali).

## ROYALTY CORRENTI PER SERVIZI IN SUBCONCESSIONE SULLA RETE

### AUTOSTRADE PER L'ITALIA (€/MLN)



### AUTOSTRADE PER L'ITALIA E SOCIETÀ CONCESSIONARIE CONTROLLATE (€/MLN)



## 3.2.1.5 Aree di Servizio e pubblicità

Sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle altre società concessionarie controllate (inclusa Stalexport Autostrada Malopolska) sono attualmente presenti 232 Aree di Servizio, di cui 216 si trovano sulla rete di Autostrade per l'Italia.

Il piano originario 2003-2012, al netto di limitate situazioni in cui l'iter autorizzativo e ambientale è tutt'ora in corso, è sostanzialmente concluso.

Oggi, restano da ultimare 26 interventi nominativamente indicati in Convenzione Unica, nonché nel relativo atto aggiuntivo approvato a fine 2013.

Nel 2013 per tali interventi è stata avviata una ricalibratura tecnico-economica alla luce del mutato quadro economico del Paese e del relativo effetto di riduzione del traffico. Tale intervento ha determinato una riduzione delle previsioni di spesa a finire (rispetto alle stime precedenti) di circa 25 milioni di euro, ed è stato all'origine della rimodulazione (a valore complessivo invariato) degli investimenti previsti fino alla scadenza della concessione all'interno dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario approvato a dicembre 2013.

Tali 26 progetti, il cui valore totale ridefinito ammonta a circa 79,5 milioni di euro, si compongono di:

- 10 interventi con lavori già avviati (4 con lavori in corso; 6 in attesa di poter ripartire con il progetto di completamento);
- 16 interventi non ancora avviati.

Oltre al miglioramento della ricettività delle aree e all'ampliamento dell'offerta di beni e servizi, il piano degli interventi ha prodotto risultati positivi in termini di miglioramento della qualità del servizio erogato nelle Aree di Servizio, obiettivo sul quale Autostrade per l'Italia è fortemente impegnata, anche attraverso un costante monitoraggio, che viene effettuato direttamente da una società esterna specializzata. A queste attività si aggiungono le verifiche periodiche eseguite da parte dell'Ente Concedente, congiuntamente alle principali associazioni dei consumatori.

A seguito del perdurare di un quadro congiunturale in contrazione, dei relativi impatti di riduzione del traffico e delle conseguenti performance commerciali del settore Oil e Ristoro, Autostrade per l'Italia, per l'anno 2013, ha rinnovato per tutti gli affidatari l'offerta di una riduzione del 9,5% della componente fissa delle royalty e una riduzione del 20% del Corrispettivo Fisso di Manutenzione per le efficienze conseguite nell'ambito del cosiddetto "Progetto Clear".

In virtù di quanto descritto, nel 2013 le royalty correnti di competenza di Autostrade per l'Italia, ricevute da parte dei subconcessionari, ammontano a 226,6 milioni di euro, con un incremento dello 0,6% rispetto al 2012. Includendo anche le altre concessionarie controllate, le royalty correnti per attività in Aree di Servizio ammontano a 231,4 milioni di euro, con un incremento rispetto al 2012 di 1,1 milioni di euro (+0,5%).

Nell'ambito della gestione e commercializzazione degli asset pubblicitari nelle Aree di Servizio (cartelli per affissione periodica o permanente, circuito TV "Infomoving", spazi espositivi, ecc.) e della segnaletica di servizio in itinere, la società controllata AD Moving ha fatto registrare nel 2013 ricavi per circa 9,0 milioni di euro, con una riduzione di 0,5 milioni di euro rispetto al 2012 a fronte di una ulteriore contrazione del mercato pubblicitario italiano che fa registrare a novembre (ultimo dato Nielsen disponibile) una riduzione tendenziale del -13%.

Nell'anno è stato lanciato un progetto innovativo basato su 4 impianti a LED di nuova generazione per entrare nel segmento di mercato della pubblicità digitale che è l'unico che fa registrare un trend di crescita ed è stata avviata una riflessione sul modello di business di AD Moving per renderlo maggiormente competitivo e in linea con i nuovi trend di mercato e per verificare le possibili nuove partnership strategiche.

### 3.2.1.6 Andamento economico-finanziario delle principali società controllate

#### Autostrade Meridionali

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 58,98%.

Tratte autostradali in concessione: A3 Napoli-Pompei-Salerno per 51,6 km.

Scadenza della concessione: 31 dicembre 2012.

Il totale ricavi dell'esercizio 2013 risulta pari a 75,1 milioni di euro ed evidenzia un decremento di 13,1 milioni di euro [-14,9%] rispetto al 2012.

Nel valore dei ricavi è inclusa l'integrazione del canone di concessione, da corrispondere al Concedente per 8,9 milioni di euro nel 2013 e 8,7 milioni di euro nel 2012 (rilevata per pari importo tra i costi operativi).

I ricavi netti da pedaggio ammontano a 72,2 milioni di euro contro 84,4 milioni di euro registrati nell'anno precedente [-12,2 milioni di euro]. Tale variazione deriva dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- l'incremento del traffico del 2013, in cui i transiti totali hanno registrato un aumento del 2,25% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'incremento del traffico ha interessato sia i veicoli pesanti (1,66%) che i veicoli leggeri (2,31%), con un effetto positivo stimabile in 1,4 milioni di euro;
- l'azzeramento a partire dall'anno 2013 del provento relativo all'eliminazione del meccanismo della variabile X, stabilita dalla Convenzione Unica (cessazione dell'obbligo di accantonamento di una quota annua dei pedaggi e rilascio di una parte dei relativi fondi complessivamente accantonati al 31 dicembre 2008) quale integrazione dei pedaggi autostradali; nel 2012 l'impatto a conto economico di tale provento era stato pari a 13,1 milioni di euro.

L'EBITDA, pari a 27,4 milioni di euro, risulta in diminuzione rispetto al 2012 di 4,0 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato dei sopra esposti minori ricavi e di minori costi per servizi di manutenzione (si ricorda che nel 2012 la Società ha effettuato un piano di ripristino dell'infrastruttura finalizzato alla riconsegna dell'Autostrada al Concedente).

Gli investimenti in attività autostradali nel 2013 ammontano a 32,7 milioni di euro contro i 35,0 milioni di euro del 2012.

La convenzione unica Autostrade Meridionali/ANAS, sottoscritta il 28 luglio 2009 e approvata per Legge n. 191/2009, è scaduta il 31 dicembre 2012.

ANAS ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 10 agosto 2012 il bando di gara per la riassegnazione della concessione dell'attività di manutenzione e gestione dell'autostrada Napoli-Pompei-Salerno. Il bando di gara prevede a carico del vincitore della gara medesima l'obbligo di corrispondere in favore dell'attuale concessionaria (Autostrade Meridionali) l'ammontare del "diritto di subentro" determinato, in tale atto, con un valore massimo di 410 milioni di euro. Autostrade Meridionali ha presentato domanda di prequalifica.

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 Convenzione vigente, e di realizzare un programma di messa in sicurezza dell'autostrada. A termini di convenzione il trasferimento della gestione al concessionario subentrante avrà luogo contestualmente alla corresponsione da parte di quest'ultimo dell'indennizzo per "diritto di subentro" ad Autostrade Meridionali.

#### Tangenziale di Napoli

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 100%.

Tratte autostradali in concessione: asse di scorrimento metropolitano est-ovest per 20,2 km.

Scadenza della concessione: 31 dicembre 2037.

I ricavi totali, pari a 69,5 milioni di euro, presentano un decremento di 0,6 milioni di euro (-0,9%) rispetto al 2012.

Nel valore dei ricavi è inclusa l'integrazione del canone di concessione da corrispondere al Concedente per 5,1 milioni di euro, rilevata per pari importo tra i costi operativi, (invariata rispetto al 2012).

Il decremento dei ricavi totali, al netto dell'integrazione chilometrica, è determinato prevalentemente da minori ricavi da pedaggio per 1,3 milioni di euro per effetto del minor traffico registrato rispetto al 2012 (-1,7%) e dall'incremento dell'aliquota IVA dal 21% al 22% con decorrenza 1° ottobre 2013. Tale riduzione è in parte compensata dall'incremento degli altri ricavi operativi pari a 0,7 milioni di euro in valore assoluto e del 10,8% in valore percentuale, dovuto sostanzialmente all'effetto combinato derivante dall'incremento delle sopravvenienze attive, in parte compensate da minori introiti da Aree di Servizio e pubblicità, oltre che da minori rimborsi da terzi.

L'EBITDA registra un incremento di 1,9 milioni di euro rispetto al 2012 dovuto all'effetto combinato della riduzione dei ricavi più che compensati dal decremento dei costi operativi e del personale. In particolare, i costi di manutenzione si decrementano di 0,9 milioni di euro pur rispettando gli impegni convenzionali e gli altri costi operativi, al netto degli oneri concessori, si riducono di 0,6 milioni di euro per effetto delle internalizzazioni operate dalla Società per i servizi di assistenza al traffico e viabilità e recupero crediti e a minori costi sostenuti per consumi energetici. Il costo del personale si decrementa di 0,9 milioni di euro (-3,4%) prevalentemente per la riduzione dell'organico medio pari a 5,4 unità (-1,3%) oltre alla riduzione delle prestazioni variabili e degli oneri di rivalutazione del TFR.

Nel corso del 2013 sono proseguiti i lavori di ammodernamento e adeguamento previsti dalla nuova convenzione vigente; gli interventi, pari a 5,9 milioni di euro, si sono incrementati di 0,6 milioni di euro rispetto al 2012 e hanno riguardato l'ampliamento della stazione di Corso Malta, la nuova stazione di Zona ospedaliera, gli adeguamenti sismici, l'inserimento delle barriere fonoassorbenti, le barriere di sicurezza e lo sviluppo del piano automazione.

### **Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco**

**Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 51%.**

SITMB è concessionaria della parte italiana del tunnel per 5,8 km, mentre la gestione operativa dell'intero tunnel (11,6 km) è affidata a un GEIE.

**Scadenza della concessione: 31 dicembre 2050.**

I ricavi totali, pari a 55,4 milioni di euro, mostrano un decremento dell'1,6% rispetto al 2012 (-0,9 milioni di euro) attribuibile principalmente ai ricavi da pedaggio per -0,5 milioni di euro a causa della flessione del traffico pesante (-5,3%) in parte compensato dall'incremento del traffico leggero (+3,7%). A far data dal 1° gennaio 2013 la Commissione intergovernativa ha autorizzato un aumento tariffario complessivo del 5,01%, comprensivo del recupero della media dei tassi di inflazione maturati in Italia e in Francia nel periodo 1° settembre 2011-31 agosto 2012 (+2,61%) e del primo dei tre aumenti tariffari straordinari del 2,40% che - in base alle decisioni assunte dai Ministri delle Infrastrutture italiano e francese in occasione del vertice di Lione del 3 dicembre 2012 - saranno applicati anche nel 2014 e nel 2015 in sostituzione dei due aumenti del 3,5% già previsti da precedenti accordi.

Il gettito generato da tale secondo fattore non ha ancora ricevuto, per la Società italiana, una precisa e definitiva destinazione da parte dei competenti Ministeri. Pertanto il maggior importo derivante dalla riscossione dell'aumento del 2,4%, nella misura di pertinenza della Società italiana, è stato temporaneamente rilevato tra le passività, non confluendo, quindi, tra i ricavi da pedaggio.

L'EBITDA, pari a 35,7 milioni di euro, registra un decremento di 1,5 milioni di euro, a seguito della variazione negativa dei ricavi e dell'incremento dei costi di manutenzione (rifacimento asfalto all'interno del tunnel e sostituzione delle fonti di illuminazione).

Gli investimenti del 2013 sono pari a 1,3 milioni di euro, in riduzione rispetto al 2012 (-1,8 milioni di euro) per effetto della conclusione degli interventi che nel 2012 erano stati dedicati all'allargamento della rampa di accesso sul versante francese e alla campagna di test sperimentali su impianti fissi di mitigazione incendio.

### Raccordo Autostradale Valle d'Aosta

Azioni ordinarie detenute da Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco: 58%<sup>(1)</sup>.

Tratte autostradali in concessione: tratta Aosta-Val Vény di 32,3 km.

Scadenza della concessione: 31 dicembre 2032.

I ricavi totali, pari a 17,3 milioni di euro, si incrementano del 6,1% rispetto al 2012 (+1,0 milioni di euro) e sono composti sostanzialmente dai ricavi da pedaggio (16,4 milioni di euro nel 2013 contro 15,5 milioni di euro nel 2012).

L'aumento dei ricavi da pedaggio è dato soprattutto dall'incremento tariffario che dal 1° gennaio 2013 è stato del 14,44%. Il traffico risulta in diminuzione rispetto al precedente esercizio del 4,6%. In particolare nel periodo preso in analisi si evidenzia una diminuzione dei transiti dei mezzi pesanti (-6,2%) e una diminuzione dei transiti dei mezzi leggeri (-3,9%).

L'EBITDA (5,3 milioni di euro) aumenta di 1,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto dell'incremento dei ricavi da pedaggio e dei minori costi esterni, in particolare per minori manutenzioni. Gli investimenti del 2013 sono pari a 3,0 milioni di euro e sono riferiti quasi per la totalità a investimenti in attività autostradali.

La posizione finanziaria netta è positiva per 81,5 milioni di euro, con un incremento di 8,2 milioni di euro rispetto al 2012.

## 3.2.2 Attività autostradali estere

### Cile

Autostrade per l'Italia partecipa indirettamente al capitale delle seguenti società in Cile:

- la concessionaria Los Lagos, controllata al 100% del capitale dal Gruppo, titolare del tratto di 135 km della Ruta 5 tra Rio Bueno e Puerto Montt;
- la holding Grupo Costanera, detenuta per il 50,01% del capitale (il restante 49,99% è detenuto da CPPIB - Canada Pension Plan Investment Board), a cui fa capo la gestione, fra l'altro, di circa 100 km di autostrade urbane nella capitale Santiago.

Grupo Costanera e le società da questa controllate sono state consolidate a partire dal 1° aprile 2012.

I risultati del periodo per le società controllate cilene convertiti in euro risentono del deprezzamento del peso cileno, che ha determinato il passaggio del tasso di cambio da 624,6 pesos cileni per euro per Los Lagos (cambio medio relativo al periodo di consolidamento gennaio-dicembre 2012) e da 619,3 pesos cileni per euro per le società del Grupo Costanera (cambio medio relativo al periodo di consolidamento aprile-dicembre 2012) a un valore medio di 658,3 pesos cileni per euro nel 2013.

Società concessionarie	Partecipazione Gruppo [%]	Km	Scadenza concessione
<b>Grupo Costanera</b>	<b>50,01<sup>(*)</sup></b>		
Costanera Norte	100,0	43	2033
Acceso Vial Aeropuerto AMB	100,0	10	2020
Litoral Central	100,0	81	2031
Nororient	100,0	22	2044
Vespucio Sur	100,0	24	2032
<b>Los Lagos</b>	<b>100,0</b>	<b>135</b>	<b>2023</b>

(\*) Il restante 49,99% del capitale di Grupo Costanera è detenuto da Canada Pension Plan Investment Board.

(1) Percentuale di voti spettanti in assemblea ordinaria.

## PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICO-GESTIONALI

[Milioni di euro]	Ricavi			EBITDA			Investimenti		
	2013	2012	Var. %	2013	2012	Var. %	2013	2012	Var. %
<b>Los Lagos</b>	<b>20,5</b>	<b>19,6</b>	<b>4,6%</b>	<b>13,5</b>	<b>9,3</b>	<b>45,2%</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>-50,0%</b>
<b>Grupo Costanera<sup>(*)</sup></b>									
Costanera Norte	81,1	56,9	n.s.	59,7	41,1	n.s.	38,4	0,2	n.s.
Nororient	4,2	3,2	n.s.	-0,7	-0,1	n.s.	-	-	n.s.
Vespucio Sur	71,0	52,9	n.s.	60,0	42,6	n.s.	-	0,8	n.s.
Litoral Central	2,5	1,7	n.s.	-0,2	-0,3	n.s.	-	-	n.s.
AMB	1,4	0,9	n.s.	0,2	0,1	n.s.	0,2	0,6	n.s.

(\*) I dati 2012 si riferiscono al solo periodo di consolidamento (a partire dal 1° aprile 2012).

Nel 2013 le concessionarie cilene mostrano un andamento del traffico pari complessivamente a +7,2%. La concessionaria Los Lagos ha registrato un aumento del traffico in chilometri percorsi pari al 7,0% rispetto al 2012.

Il traffico sulla rete delle concessionarie operanti nell'area metropolitana di Santiago ha registrato incrementi fra il 4,4% di Costanera Norte, localizzata nei quartieri più urbanizzati della capitale, e il 9,8% di Vespucio Sur, fino al 20,3% registrato su Nororient, che serve un'area in forte sviluppo residenziale e commerciale.

Sulla rete in gestione a Litoral Central, nell'area costiera a ovest della capitale, il traffico ha registrato un incremento dell'8,9%.

## TRAFFICO

	Traffico (milioni di km percorsi)			Traffico (migliaia di transiti)		
	2013	2012	Var. %	2013	2012	Var. %
<b>Los Lagos</b>	<b>551,8</b>	<b>515,9</b>	<b>7,0%</b>	<b>14.662</b>	<b>13.413</b>	<b>9,3%</b>
<b>Grupo Costanera</b>						
Costanera Norte	960,4	920,1	4,4%	211.228	203.863	3,6%
Nororient <sup>(*)</sup>	66,7	55,5	20,2%	5.579	4.679	19,2%
Vespucio Sur	796,2	724,9	9,8%	260.401	236.907	9,9%
Litoral Central	91,6	84,2	8,8%	3.680	3.358	9,6%
AMB	21,1	19,7	7,1%	9.167	8.570	7,0%
<b>Totale</b>	<b>2.487,8</b>	<b>2.320,3</b>	<b>7,2%</b>	<b>504.717</b>	<b>470.789</b>	<b>7,2%</b>

(\*) Il dato 2012 è variato rispetto al dato pubblicato nella "Relazione degli amministratori e bilancio al 31 dicembre 2012" a seguito di una successiva consuntivazione dei dati definitivi di transito.

A partire dal 1° gennaio 2013, le tariffe applicate da Los Lagos sono state incrementate del 3,1% per effetto dell'adeguamento all'inflazione (+2,1%), della maggiorazione tariffaria premio sicurezza (+2,7%) e dell'arrotondamento ai 100 pesos delle tariffe (-1,6%).

A partire dal 1° gennaio 2013 le concessionarie di Grupo Costanera hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali determinati contrattualmente:

- +5,7% per Costanera Norte e Vespucio Sur per effetto dell'adeguamento all'inflazione (+2,1%) più un fattore di maggiorazione del 3,5%;
- +4,7% per Nororient per effetto dell'adeguamento all'inflazione (+2,1%), del fattore di maggiorazione del +3,5% e dell'arrotondamento ai 50 pesos delle tariffe (-0,9%);
- +6,3% per AMB per effetto del recupero dell'inflazione del periodo 2009-2011 (+4,7%) più un fattore di maggiorazione dell'1,5% (la tariffa di AMB è stata costante fino al 2012, anno in cui

è avvenuto il completamento degli investimenti relativi al sistema di pedaggiamento free-flow. Il recupero dell'incremento dell'inflazione dell'anno 2012 avverrà contestualmente all'adeguamento delle tariffe 2014);

- +2,1% per Litoral Central, pari all'inflazione.

In data 23 dicembre 2013, il Presidente della Repubblica del Cile ha firmato il Decreto Supremo 318 che ratifica il programma di investimenti denominato "Programma SCO" (Santiago Centro Oriente) siglato con la concessionaria Costanera Norte. L'iter di approvazione è terminato con la pubblicazione del Decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica del Cile in data 12 marzo 2014. Il programma ha come finalità la realizzazione di sette interventi volti a eliminare i principali colli di bottiglia sulla tratta in concessione. L'ammontare complessivo degli investimenti previsti è pari a 230 miliardi di pesos (circa 320 milioni di euro). L'accordo prevede a fronte di tali investimenti forme di remunerazione per la concessionaria a carico dell'Autorità, fra cui un valore finale alla scadenza della concessione per garantire una remunerazione minima, nonché la compartecipazione ai maggiori introiti derivanti dall'installazione di nuovi portali.

La concessione AMB ha in programma lavori per la realizzazione degli 8 km mancanti rispetto ai 10 km totali oggetto della concessione per un costo stimato di circa 30 milioni di euro. Le opere dovrebbero avere inizio nel 2014 e essere completate nel 2016. Tale programma di investimenti è previsto dal piano finanziario della società.

## Brasile

Autostrade per l'Italia, indirettamente, è uno dei principali operatori autostradali in Brasile attraverso la società controllata Atlantia Bertin Concessões S.A., in partnership con il gruppo Bertin, che gestisce complessivamente 1.538 km di rete.

Autostrade per l'Italia, indirettamente, detiene il 50% + 1 azione di Infra Bertin Participações S.A., società holding brasiliana costituita con il gruppo Bertin, che controlla Atlantia Bertin Concessões S.A.

A seguito della fusione per incorporazione di Atlantia Bertin Participações S.A. in Atlantia Bertin Concessões S.A. avente efficacia a partire dal 1° luglio 2013, Atlantia Bertin Concessões S.A. detiene inoltre il 50% del capitale di Tietê<sup>(1)</sup>, titolare della concessione con scadenza nel 2039 di 417 km nello stato di San Paolo, nell'area compresa tra Bauru e Campinas.

Società concessionarie	Partecipazione Gruppo (%)	Km	Scadenza concessione
<b>Atlantia Bertin Concessões</b>	<b>50+1 azione<sup>(*)</sup></b>		
Triangulo do Sol	100	442	2021
Rodovias das Colinas	100	307	2028
Concessionaria da Rodovia MG050	100	372	2032
Rodovias do Tietê	50 <sup>(**)</sup>	417	2039

(\*) Attraverso la holding Infra Bertin Participações S.A.

(\*\*) Il restante 50% è detenuto da Ascendi-Mota Engil.

Atlantia Bertin Concessões S.A. detiene inoltre un'opzione di acquisto sulla totalità delle azioni di Infra Bertin Empreendimentos S.A. che detiene il 95% del capitale di SPMAR, titolare della concessione di parte del raccordo anulare a pedaggio di San Paolo (Rodoanel) per complessivi 105 km, di cui circa 60 km già in esercizio e i restanti in costruzione.

Nello Stato di San Paolo l'adeguamento delle tariffe autostradali è effettuato ogni 1° luglio ed è pari all'adeguamento dell'inflazione registrata negli ultimi 12 mesi. A fine giugno 2013, a seguito delle crescenti tensioni sociali nel Paese, nate dalle proteste sugli aumenti delle tariffe dei trasporti pubblici urbani, il Governatore dello Stato di San Paolo ha deciso di sospendere l'adeguamento delle tariffe autostradali, previsto a partire dal 1° luglio 2013, e l'Agenzia Regolatoria dei Servizi Pubblici di Trasporto

[1] Il restante 50% è detenuto da Ascendi-Mota Engil.

dello Stato di San Paolo (ARTESP) ha definito una serie di misure a favore delle Concessionarie volte a compensare il mancato adeguamento tariffario.

In data 13 luglio 2013 l'ARTESP, attraverso pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, ha deciso di procedere con l'istruttoria nei confronti di tutte le dieci concessionarie dello Stato di San Paolo che concordarono con l'ARTESP Atti Aggiuntivi e Modificativi (TAM) firmati e approvati nel 2006 che prorogarono la durata delle concessioni per compensare, tra l'altro, gli oneri legati a imposizioni fiscali introdotte successivamente al rilascio delle concessioni.

Nel 2013 si è registrata una crescita del traffico in termini di chilometri percorsi pari al 6,2% sulla concessionaria Triangulo do Sol, al 6,0% su Rodovias das Colinas e al 2,7% su Rodovias do Tietê. Concessionaria da Rodovia MG050 (Rodovia MG050) ha registrato un incremento pari al 2,9%, che riflette anche la flessione sui mercati internazionali della domanda di materie prime minerarie, estratte nello Stato del Minas Gerais, nella cui area sud-ovest è localizzata la concessionaria.

I risultati del periodo convertiti in euro risentono del deprezzamento del real brasiliano, che ha determinato il passaggio del tasso di cambio da 2,51 reais brasiliani per euro per Triangulo do Sol (cambio medio relativo al periodo di consolidamento gennaio-dicembre 2012) e da 2,60 reais brasiliani per euro per le società Rodovias das Colinas e Rodovia MG050 (cambio medio relativo al periodo di consolidamento luglio-dicembre 2012) a un valore medio di 2,87 reais brasiliani per euro nel 2013.

#### PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICO-GESTIONALI

[Milioni di euro]	Traffico (milioni di km percorsi)			Ricavi			EBITDA		
	2013	2012	Var. %	2013	2012	Var. %	2013	2012	Var. %
Triangulo do Sol	1.481,8	1.395,8	6,2%	137,3	139,5	-1,6%	102,4	101,7	0,7%
Rodovias das Colinas (*)	2.037,4	1.921,5	6,0%	149,3	78,9	n.s.	112,0	49,3	n.s.
Rodovia MG050 (*)	778,1	756,3	2,9%	31,1	16,7	n.s.	20,7	11,6	n.s.
Rodovias do Tietê	1.303,1	1.268,2	2,8%						
<b>Totale</b>	<b>5.600,4</b>	<b>5.341,8</b>	<b>4,8%</b>						

(\*) I dati 2012 si riferiscono al solo periodo di consolidamento (a partire dal 1° luglio 2012). Si segnala, inoltre, che sono variati rispetto ai dati pubblicati nella "Relazione degli amministratori e bilancio al 31 dicembre 2012" a seguito di una successiva consuntivazione dei dati definitivi di transito.

Le concessionarie Triangulo do Sol, Rodovias das Colinas e Rodovia MG050 stanno realizzando investimenti volti all'ampliamento e potenziamento delle tratte, con importi residui e scadenze come riportato nella tabella seguente:

	Investimenti	
	Milioni di euro	Scadenza
Triangulo do Sol	27	2018
Rodovias das Colinas	65	2019
Rodovia MG050	223	2032
<b>Totale</b>	<b>315</b>	

## Polonia

La concessionaria polacca Stalexport Autostrada Malopolska ha registrato nel 2013 un incremento del traffico in chilometri percorsi pari al 10,2% rispetto al 2012, con una crescita per i veicoli leggeri del 10,6% e dell'8,3% per i veicoli pesanti.

Le variazioni rispetto all'esercizio precedente beneficiano degli effetti delle cattive condizioni meteo registrate nel primo trimestre del 2012 e dei rallentamenti per lavori di manutenzione straordinaria effettuati a partire da maggio 2013 su una delle strade alternative.

Nel corso del 2013 il gruppo Stalexport Autostrady ha registrato complessivamente ricavi per 50,4 milioni di euro (di cui ricavi da pedaggio per 48,3 milioni di euro) con un incremento del 12,0% (12,4% a parità di cambio) rispetto allo stesso periodo del 2012.

L'EBITDA è stato pari a 38,9 milioni di euro, con un incremento del 17,2% (+17,4% a parità di cambio) rispetto allo stesso periodo del 2012 (33,2 milioni di euro).

## 3.2.3 Attività tecnologiche

### Telepass

**Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 96,15%.**

La società è incaricata principalmente della gestione di sistemi di pagamento del pedaggio autostradale alternativo al denaro contante (tessere Viacard e apparati Telepass).

Nel 2013 è stata raggiunta la quota di 8,2 milioni di apparati Telepass circolanti (circa +197 mila unità rispetto al 31 dicembre 2012) e 1,7 milioni di Opzioni Premium (circa +87 mila unità rispetto al 31 dicembre 2012). Nel corso del 2013 la società ha conseguito ricavi per 141,1 milioni di euro, prevalentemente rappresentati da quote associative Viacard per 21,3 milioni di euro (-0,8 milioni di euro rispetto al 2012), da canoni Telepass per 92,8 milioni di euro (+2,0 milioni di euro rispetto al 2012) e Telepass Premium per 13,3 milioni di euro (+1,3 milioni di euro rispetto al 2012).

I costi operativi del periodo sono stati complessivamente pari a 44,6 milioni di euro in contrazione rispetto al precedente esercizio (-1,1 milioni di euro pari a -2,3%).

Il costo del personale ammonta a 11,0 milioni di euro (+0,3 milioni di euro rispetto al 2012).

L'organico puntuale al 31 dicembre 2013 risulta pari a 109 unità.

L'EBITDA è pari a 85,6 milioni di euro e rappresenta un margine del 60,6% sui ricavi.

Gli investimenti totali risultano pari a 13,4 milioni di euro e riguardano prevalentemente l'approvvigionamento di apparati Telepass (11,7 milioni di euro).

### Autostrade Tech

**Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 100%.**

Autostrade Tech opera, in Italia e all'estero, nel settore dell'Information Technology System, in particolare nell'area del pedaggio, gestione e informazione del traffico, controllo accessi urbani e parcheggi e nel sistema di controllo della velocità.

I ricavi totali, pari a 62,4 milioni di euro, derivano principalmente dalle attività di sviluppo e vendita di tecnologie e sistemi di pagamento, viabilità e sicurezza a società interne ed esterne al Gruppo. Rispetto al 2012, si registra una riduzione (-14,8 milioni di euro) derivante dall'ultimazione della subfornitura ad Autostrade per l'Italia, nell'ambito del progetto Eco-Taxe Poids Lourds e dalle minori forniture di apparati di bordo alla società Telepass.

L'EBITDA è pari a 6,8 milioni di euro. Gli investimenti al 31 dicembre 2013 ammontano a 3,0 milioni di euro e risultano composti principalmente da beni immateriali, in particolare per sviluppo-software.

L'incremento rispetto al 2012 (+0,7 milioni di euro) è riferito principalmente a sviluppi sui sistemi di pagamento, viabilità e nuove tecnologie.

## Ecomouv

Il 20 ottobre 2011 Autostrade per l'Italia, attraverso la società di progetto Ecomouv S.a.s. (di cui detiene il 70% del capitale), ha sottoscritto con il Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile, dei Trasporti e dell'Edilizia Popolare (MEEDE) il contratto di partenariato per la realizzazione e la gestione di un sistema di pedaggiamento satellitare obbligatorio per i mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate in transito su circa 15.000 chilometri della rete stradale nazionale (c.d. progetto Eco-Taxe Poids Lourds).

Il contratto prevede investimenti per circa 650 milioni di euro e introiti complessivi pari a 2,8 miliardi di euro nel corso dei 13 anni e tre mesi di durata della concessione. Nel dettaglio è prevista una prima fase di progettazione e allestimento del servizio della durata di 21 mesi dalla firma del contratto e quindi una seconda fase di gestione e manutenzione del servizio di esazione della tassa della durata di 11 anni e mezzo.

Il 19 luglio 2013 il Ministro dei Trasporti ha autorizzato l'avvio delle attività di registrazione dei contribuenti che intendono pagare la tassa attraverso un abbonamento con le società appositamente abilitate dallo Stato con decreto (per gli altri contribuenti, che pagheranno direttamente la tassa attraverso i servizi di Ecomouv, le attività di registrazione sono state aperte il 14 ottobre 2013).

Il 29 luglio 2013 è stato dato avvio alla fase di sperimentazione nazionale ad adesione volontaria, con il coinvolgimento di oltre 10.000 veicoli e oltre 15 milioni di transazioni verificate, che ha permesso di constatare il corretto funzionamento del cuore tecnico del dispositivo (esazione e liquidazione della tassa), come riconosciuto pubblicamente dallo Stato francese.

Il 5 settembre 2013 il Ministro dei Trasporti ha tuttavia annunciato lo slittamento dell'applicazione della tassa, che era prevista il 1° ottobre 2013, per la correzione di alcuni aspetti periferici del dispositivo (ma sostanzialmente, anche e soprattutto a causa del basso numero di contratti registrati nel periodo 19 luglio-31 agosto, circa 20 mila che non avrebbe potuto permettere l'avvio operativo) e l'ha fissata per il 1° gennaio 2014.

A partire dal 16 settembre è stata avviata la verifica finale sulle correzioni nel frattempo apportate da Ecomouv ed è stato completato il quadro normativo per la messa in esercizio della tassa (con pubblicazione del decreto relativo alla messa in vigore della tassa in data 5 ottobre 2013).

Dal 15 ottobre 2013, lo Stato ha autorizzato l'avvio della registrazione anche per gli utenti non abbonati e l'apertura della rete di distribuzione.

Al 31 dicembre 2013, nell'ambito della fase di progettazione e allestimento del servizio, Ecomouv ha completato investimenti per 627,8 milioni di euro, riferiti principalmente alle attività di sviluppo del sistema di esazione, del sistema centrale e del sistema di controllo.

Le attività di verifica del Dispositivo da parte dello Stato francese - Vérification d'Aptitude au Bon Fonctionnement (VABF) - si sono concluse l'8 novembre 2013 e il 22 novembre 2013 lo Stato ha riconosciuto che il dispositivo è conforme alle prescrizioni tecniche e alle disposizioni legali e regolamentari applicabili, salvo che per l'omologazione delle catene di esazione e controllo.

Tali omologazioni, non necessarie ad avviso di Ecomouv ai fini della VABF, sono intervenute nel corso del mese di dicembre 2013. Il 29 ottobre 2013 il Primo Ministro francese ha annunciato la sospensione dell'entrata in vigore dell'Eco-Taxe, a seguito di un violento movimento di protesta in Bretagna, per poter prendere in conto misure di aggiustamento del perimetro di applicazione richieste con forza dalle organizzazioni professionali dei trasportatori, agricoltori e politici della regione Bretonne.

La sospensione dell'entrata in vigore dell'ecotassa ha determinato gravi perturbazioni sull'esecuzione del contratto. Due Commissioni parlamentari sono state insediate in merito all'Eco-Taxe nel corso di dicembre 2013, una delle quali, la Mission d'Information presso l'Assemblea Nazionale, con lo scopo precipuo di verificare le condizioni di riavvio per la messa in esercizio della tassa. Ancora il 22 ottobre 2013, una settimana appena prima dell'annuncio di sospensione, il Ministero dei Trasporti aveva comunicato ai vari attori del sistema Eco-Taxe (Ecomouv, società abilitate al telepedaggio, organizzazioni professionali trasportatori) che l'accettazione del Dispositivo ("Mise à Disposition") sarebbe avvenuta entro fine novembre 2013 e la tassa sarebbe entrata in vigore il 1° gennaio 2014. Per gli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio, incluse le valutazioni conseguenti alla ricezione della lettera del Ministro dei Trasporti del 20 marzo 2014, si rinvia a quanto riportato nella sezione "Eventi successivi al 31 dicembre 2013".

## Electronic Transaction Consultants Corporation

Electronic Transaction Consultants Corporation (ETCC) opera negli USA nell'integrazione di sistemi, nella manutenzione hardware e software, nel supporto operativo alla clientela e nella consulenza in sistemi di

pedaggiamento elettronico free flow. Autostrade per l'Italia detiene, attraverso la controllata Autostrade dell'Atlantico, il 61,41% del capitale della società.

Nel corso del 2013 ETCC ha registrato complessivamente ricavi per 44,7 milioni di euro con una variazione del -3,0% (+0,2% a parità di cambio) rispetto allo stesso periodo del 2012 (46,1 milioni di euro). L'EBITDA è stato pari a -4,4 milioni di euro in peggioramento rispetto all'esercizio 2012 (-3,4 milioni di euro).

### 3.2.4 Progettazione e costruzione

#### Pavimental

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 99,40%.

La società, tradizionalmente operante nel settore della manutenzione autostradale per la rete infrastrutturale di Autostrade per l'Italia, è impegnata, ormai dal 2004, anche nell'esecuzione di importanti opere infrastrutturali per il Gruppo e per altri committenti.

I ricavi del 2013 pari a 356,7 milioni di euro sono diminuiti rispetto al consuntivo del 2012 di 154,7 milioni di euro (-30,3%) per effetto dei minori volumi di attività connessi al sostanziale completamento delle opere infrastrutturali affidate negli scorsi esercizi da Autostrade per l'Italia (sulla A14 e sulla A9) e da altri committenti (Società Autostrada Tirrenica e Autostrade Centropadane).

L'EBITDA è pari a 17,3 milioni di euro e registra una variazione positiva di 14,6 milioni di euro rispetto al dato registrato nel precedente esercizio. Si ricorda che il bilancio 2012 è stato caratterizzato dal recepimento dei minori ricavi sulle commesse di costruzione di opere infrastrutturali affidate nell'ultimo triennio da Autostrade per l'Italia e da altri committenti (Società Autostrada Tirrenica), per complessivi 44,0 milioni di euro, conseguenti all'applicazione dei ribassi definiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel corso del 2013, pur in presenza della citata riduzione dei volumi di attività, la società ha parzialmente bilanciato tale riduzione contenendo i costi esterni gestionali e del personale (-8,8 milioni di euro, pari a -17,5%) quest'ultimo per effetto della riduzione dell'organico impiegato nei lavori e nelle opere infrastrutturali e dell'impatto di misure di contenimento dei costi (blocco turnover, cassa integrazione straordinaria e contratto di solidarietà) che hanno riguardato il personale della manutenzione e della sede di Roma. L'organico medio è passato quindi da 806 a 734 unità. Gli investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali effettuati nel 2013, pari a 6,3 milioni di euro, si riducono del 18,2% rispetto a quelli effettuati nell'anno precedente.

L'indebitamento finanziario netto a fine 2013 è pari a 145,0 milioni di euro, in aumento di 103,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2012, riconducibile all'aumento dei lavori in corso su ordinazione nei confronti dei Committenti.

#### Spea Ingegneria Europea

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 100%.

La società fornisce servizi di ingegneria per le attività di progettazione, direzione lavori e monitoraggio, funzionali al potenziamento e alla manutenzione straordinaria della rete autostradale del Gruppo.

I ricavi dell'esercizio 2013 sono pari a 89,7 milioni di euro con un decremento di 27,0 milioni di euro (-23,1%) rispetto all'esercizio precedente riconducibile prevalentemente ai minori volumi di progettazione delle opere infrastrutturali, in particolare del Nodo di Genova e per i progetti definitivi riferiti alle opere previste dal piano di investimenti di Autostrade per l'Italia del 2007. La contrazione dei ricavi risente inoltre dei minori volumi di attività relativi alla direzione lavori, in particolare A14 Rimini-Pedaso, A9 Lainate-Como e Galleria di Base.

La quota di produzione dell'anno relativa a servizi forniti al Gruppo è pari al 92% del totale.

L'EBITDA registrato nel 2013, pari a 25,1 milioni di euro, diminuisce di 15,7 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, prevalentemente per effetto della citata riduzione dei ricavi compensata parzialmente da un minor ricorso a professionisti esterni (-5,4 milioni di euro) e dalla diminuzione del costo del lavoro (-4,5 milioni di euro).

### 3.3 Ricerca, sviluppo e innovazione

Le attività di innovazione, sviluppo e ricerca, svolte da Autostrade per l'Italia sono finalizzate alla messa a punto di soluzioni innovative, tecnologicamente avanzate, volte a:

- elevare la qualità del servizio autostradale, in termini di sicurezza e fluidità, ottimizzando le prestazioni della rete, attraverso il suo potenziamento, ammodernamento, manutenzione e monitoraggio;
- migliorare la gestione operativa della infrastruttura e l'efficienza del trasporto, grazie allo sviluppo di sistemi informatici dedicati;
- minimizzare gli impatti dell'attività autostradale fin dalla fase di progettazione delle opere, attraverso una gestione dell'infrastruttura secondo criteri di sostenibilità nel rispetto degli obiettivi europei e nazionali.

Fra le principali attività in corso nel 2013, si evidenziano quelle per:

- sistemi di rilevazione della classe per l'attribuzione del pedaggio;
- sistemi informatici per il monitoraggio del traffico e degli incidenti finalizzati a una migliore gestione della mobilità e programmazione dei cantieri;
- evoluzione tecnologica del sistema Safety Tutor;
- nuova piattaforma per la gestione del pedaggio satellitare;
- sistema di monitoraggio, early warning e riduzione del rischio idrogeologico per la salvaguardia alle persone, ivi inclusi la diffusione dell'informazione;
- soluzioni tecnologiche orientate alla fruizione turistica del patrimonio culturale in relazione alle recenti evoluzioni di sistemi e applicazioni per le Smart Cities e alle indicazioni della direttiva di ITS (Intelligent Transportation System);
- nuova piattaforma per la diffusione multicanale di informazioni georeferenziate legate a contesti di infomobilità e infotainment;
- nuova piattaforma innovativa per il monitoraggio dei flussi di traffico per la gestione della viabilità e dell'emergenza neve;
- nuova piattaforma infotelematica per la gestione sostenibile dei flussi di persone, veicoli e merci nelle aree urbane e periurbane;
- impiego di nuove tecnologie robotiche (drone) a basso impatto sulla circolazione per l'esecuzione ravvicinata delle ispezioni;
- dispositivi wireless di nuova concezione per le comunicazioni di soccorso in galleria, in conformità al D.Lgs. 264/2006;
- sistema di gestione dell'efficienza tecnica ed energetica, della manutenzione e della sicurezza per le gallerie stradali, in funzione delle condizioni di traffico e dei comportamenti dell'utenza.

Ricadono in questo ambito anche le attività svolte per la predisposizione dei programmi europei e nazionali di attuazione in tema di ricerca, sviluppo e innovazione e per la definizione delle normative in tema di trasporto, quali la sicurezza, l'implementazione di sistemi intelligenti di trasporto e di tele pedaggio, attraverso la partecipazione a organismi e associazioni, a livello regionale, nazionale e comunitario.

Nel 2013 il totale degli investimenti e dei costi sostenuti da Autostrade per l'Italia per le attività di innovazione, ricerca e sviluppo ammonta a 4,6 milioni di euro.

Tale importo rappresenta la somma delle risorse complessivamente dedicate da Autostrade per l'Italia alle attività di ricerca e sviluppo inclusi i costi operativi, i costi del personale e gli investimenti.

## 3.4 Risorse umane

Al 31 dicembre 2013 Autostrade per l'Italia impiega 5.721 risorse a tempo indeterminato e 46 risorse a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 5.767 risorse (in diminuzione di 65 unità rispetto alle 5.832 del 2012).

Si evidenziano le seguenti variazioni:

- la riduzione di dirigenti e quadri (per un totale di -11 unità);
- l'incremento degli impiegati (+40 unità) principalmente per effetto delle cessioni di contratto da Telepass ad Aspi del personale dedicato al Contact Center;
- la riduzione del personale operaio (-22 unità), principalmente per risoluzioni consensuali;
- la riduzione del comparto esazione e il minore ricorso al personale stagionale (-72 unità).

La forza media retribuita passa dalle 5.646 unità medie del 2012 alle 5.531 del 2013, evidenziando un decremento di 115 unità medie (-2,0%). Tale decremento è relativo principalmente alla riduzione del comparto esazione.

Nel 2013 il costo del lavoro, al netto dei costi capitalizzati, è pari a 362,9 milioni di euro (370,3 milioni di euro nel 2012) con un decremento di 7,4 milioni di euro pari al -2,0%.

Al lordo della quota capitalizzata, che si incrementa rispetto al 2012 di 1,2 milioni di euro, il costo del personale è pari a 379,9 milioni di euro (-1,6% pari a -6,2 milioni di euro rispetto ai 386,1 milioni di euro del 2012).

Tale variazione è determinata:

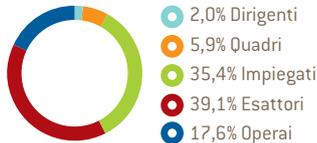
- dal citato decremento di 115 unità medie (-2,0%);
- dall'incremento del costo medio (+2,1%) essenzialmente dovuto a oneri contrattuali, parzialmente compensati dalla riduzione delle prestazioni variabili e dall'applicazione della nuova normativa contrattuale;
- dalla riduzione degli altri costi del personale (-1,7%) principalmente dovuta a maggiori rimborsi per il personale distaccato in altre società del Gruppo e per minore spesa per incentivi all'esodo.

### ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO

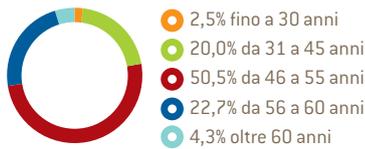
	31/12/2013	31/12/2012	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	114	119	-5	-4,2%
Quadri	337	344	-7	-2,0%
Impiegati	2.025	1.971	54	2,7%
Operai	1.009	1.030	-21	-2,0%
Corpo esattoriale	2.236	2.273	-37	-1,6%
<b>Totale</b>	<b>5.721</b>	<b>5.737</b>	<b>-16</b>	<b>-0,3%</b>

## RIPARTIZIONE ORGANICO AUTOSTRADIE PER L'ITALIA

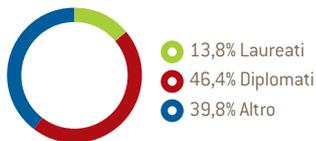
### RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO PER QUALIFICA



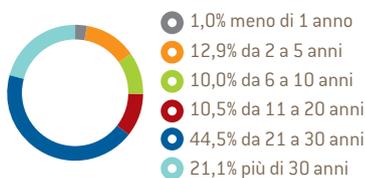
### RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO PER ETÀ



### RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO PER TITOLO DI STUDIO



### RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO PER ANZIANITÀ



## ORGANICO A TEMPO DETERMINATO

	31/12/2013	31/12/2012	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	1	-	1	n.a.
Quadri	-	-	-	-
Impiegati	17	31	-14	-45,2%
Operai	-	1	-1	n.a.
Corpo esattoriale	28	63	-35	-55,6%
<b>Totale</b>	<b>46</b>	<b>95</b>	<b>-49</b>	<b>-51,6%</b>

## ORGANICO MEDIO

	2013	2012	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	114	121	-7	-5,8%
Quadri	339	344	-5	-1,5%
Impiegati	1.952	1.941	11	0,6%
Operai	1.004	1.035	-31	-3,0%
Corpo esattoriale	2.122	2.205	-83	-3,8%
<b>Totale</b>	<b>5.531</b>	<b>5.646</b>	<b>-115</b>	<b>-2,0%</b>

## Sistemi di gestione e sviluppo delle risorse

Autostrade per l'Italia è sempre costantemente impegnata a perseguire politiche di sviluppo orientate al merito e alla valorizzazione delle risorse, che siano coerenti con le aree di business e differenziate sulla base di caratteristiche professionali e motivazionali.

La Società persegue le sue politiche di crescita e professionalizzazione attraverso:

- sistemi di sviluppo e formazione, attuati al fine di garantire alle risorse competenze per il raggiungimento delle performance aziendali;
- sistemi retributivi incentivanti e iniziative di welfare aziendale;
- miglioramento continuo delle condizioni di sicurezza sul lavoro e della tutela della salute;
- modello organizzativo funzionale alle esigenze di business;
- un sistema di relazioni industriali finalizzato a incrementare l'efficienza dell'organizzazione nel rispetto della normativa di riferimento e del contratto collettivo di lavoro.

## Sistemi di sviluppo

### Performance Management

Il Performance Management in Autostrade è uno strumento orientato alla diffusione di una cultura della valutazione incentrata sulla misurazione dei risultati raggiunti, sul trasferimento di obiettivi/attività tra responsabile e collaboratore, sullo sviluppo e miglioramento continuo delle risorse coinvolte.

Nel corso del 2013 sono state coinvolte 1.195 risorse (952 valutati della popolazione quadri e impiegati e 243 valutatori).

Inoltre, è stato riprogettato il processo di Performance Management Review destinato ai dirigenti dell'azienda che, per l'anno di competenza, ha coinvolto 80 dirigenti della Società.

### Programmi di valutazione e sviluppo

I programmi di sviluppo, già in essere dagli anni precedenti, proseguiti nel 2013 sono:

- **Entry Level Assessment:** destinato ai giovani laureati inseriti in azienda, con meno di 5 anni di anzianità aziendale. Permette di valutare il livello di presidio delle competenze maturate, misurare il potenziale di crescita, al fine di delineare il proprio orientamento professionale. Al 31 dicembre 2013, l'85% della popolazione Junior è stata coinvolta in tale programma.
- **Business Game:** dedicato alle risorse laureate, con un'anzianità aziendale minore di 10 anni, che ricoprono un ruolo di Professional o di coordinamento strutture e che si sono contraddistinte per performance eccellenti. È volto a misurare e rafforzare i comportamenti organizzativi funzionali alla gestione efficace del proprio ruolo e a consolidarne la professionalità richiesta. Al 31 dicembre 2013 è stato coinvolto l'86% della popolazione di riferimento.

Inoltre, nell'ultimo trimestre del 2013 è stato progettato il programma "Managerial Insight Empowerment", destinato a figure professionali con crescente ed espresa responsabilità di processi e coordinamento di risorse, con la finalità di supportare i partecipanti nello sviluppo della propria dimensione manageriale. È caratterizzato da:

- una prima fase di analisi "360°" delle competenze e dello stile di gestione del ruolo, nel quale sono coinvolti i principali stakeholders aziendali (responsabile, colleghi e collaboratori);
- una seconda fase di definizione di un piano di azioni on the job "su misura", che prevede il coinvolgimento attivo del responsabile e di un tutor HR, al fine di mettere in pratica i suggerimenti di sviluppo ricevuti.

### Progetto RoadMap

Il progetto "RoadMap", strumento consolidato nei processi di sviluppo dal 2011, è finalizzato alla costruzione di piani di successione delle posizioni chiave aziendali.

Anche nel 2013, i principali obiettivi che Autostrade ha perseguito con questo sistema sono:

- garantire la continuità manageriale della Società;
- sviluppare una cultura aziendale orientata allo sviluppo delle risorse, attraverso la responsabilizzazione dei Capi rispetto alla crescita dei propri collaboratori;
- strutturare percorsi aziendali "su misura";
- favorire i percorsi di mobilità orizzontale (job rotation) e verticale (crescita di ruolo).

Il 100% delle posizioni organizzative critiche sono mappate all'interno delle RoadMap, che rappresentano il principale canale di identificazione di candidati interni per ricoprire posizioni vacanti.

## Progetto Autostrade per la Conoscenza

La Società ha proseguito nel 2013 il progetto “Autostrade per la conoscenza”. Grazie a questo programma la Società entra in contatto, prima del loro ingresso nel mondo del lavoro, con i migliori talenti dei principali politecnici e università del Paese e rappresenta il principale canale di promozione dell’employer branding e del recruiting dei profili junior per i futuri programmi di inserimento in azienda.

Il progetto, che si concretizza attraverso collaborazioni ante lauream e post lauream, ha i seguenti obiettivi:

- sostenere, valorizzare e premiare i migliori studenti fornendo loro una concreta possibilità di emergere;
- avvicinare università e azienda, dando consapevolezza agli studenti e agli atenei su cosa le aziende cercano dai talenti.

Nel 2013 sono state erogate 31 borse di studio tra ante e post lauream e sono state inoltre programmate le assegnazioni per l’anno accademico 2013-2014.

Ammontano a oltre 120 le borse di studio assegnate dall’inizio del progetto.

## Formazione

Tra i principali progetti formativi portati avanti nel 2013 si segnalano:

- **Training on the job (TOJ) e Academy interna** - il TOJ si realizza attraverso percorsi di affiancamento da parte di colleghi esperti e detentori di know-how distintivi a favore di risorse che necessitano di aggiornamento e/o ulteriore qualificazione professionale.  
Nel 2013 il TOJ ha costituito il 31% circa della formazione specialistica programmata e ha rappresentato il nucleo fondamentale del processo di trasferimento delle conoscenze/esperienze nei percorsi formativi realizzati a supporto delle internalizzazioni dei processi “core” dell’azienda. Inoltre, al fine di far emergere, valorizzare e certificare il TOJ “praticato” in azienda e garantire la massima copertura di tutti gli ambiti di specializzazione delle conoscenze, è proseguito l’investimento nella crescita dell’Academy di Autostrade per l’Italia attraverso il processo di ricerca, selezione e certificazione di Trainer Interni certificati come Mentor e Scientist.
- **Percorsi a supporto delle internalizzazioni** - sono proseguiti i percorsi di riqualificazione professionale per i dipendenti che hanno acquisito nuovi ruoli nell’ambito di famiglie professionali diverse da quelle di provenienza. Le principali aree interessate sono state: Impianti, Contact Center, Progettazione e disegno CAD, Direzione Lavori.  
Complessivamente sono state oltre 160 le risorse coinvolte in questi percorsi, che prevedevano momenti di formazione in aula (per un totale di 115 giorni) e di Training on the Job (per un totale di 80 giorni).
- **Percorso a supporto dei neo-assunti “Training In”** - finalizzato a supportare i neoassunti nella fase di inserimento e di conoscenza dell’azienda, nel corso del 2013 tale programma è stato innovato, trasferendolo alla piattaforma di knowledge management “Autostrade Talent” e diventando così patrimonio comune di tutti i dipendenti.
- **Formazione manageriale** - nel 2013 è stato realizzato un ampio piano di formazione manageriale per i Dirigenti di Autostrade, che ha previsto percorsi “su misura” articolati sui seguenti filoni:
  - public speaking e comunicazione efficace;
  - health, safety & environment;
  - know-how tecnico/specialistico (per profili professionali);
  - lingue straniere (in particolare per sostenere i manager coinvolti su progetti internazionali).

La formazione è stata anche erogata attraverso:

- percorsi di coaching individuale;
- iniziative di alta formazione organizzate da enti selezionati, istituti di ricerca e università.

In ambito formativo il bilancio delle attività è il seguente:

- **68.789 ore di formazione e addestramento** (31.589 al netto delle ore di formazione in materia di Salute, Sicurezza e Ambiente);
- **908.899 euro di impegno economico** (540.000 euro al netto dei costi di formazione in materia di Salute, Sicurezza e Ambiente), di cui circa il 48% di formazione finanziata;
- **2.693 dipendenti complessivamente coinvolti.**

## 1) Sistema retributivo

Il sistema retributivo è differenziato per valorizzare le esperienze, il ruolo organizzativo e le responsabilità a esso connesse.

L'offerta retributiva per i dipendenti Autostrade è articolata su retribuzione fissa, variabile di breve e medio-lungo termine e benefit addizionali.

I sistemi di incentivazione variabile a supporto delle politiche retributive aziendali sono:

- **retribuzione variabile a breve termine (MBO)**, che persegue il raggiungimento degli obiettivi di business garantendo una correlazione tra performance aziendali e prestazioni individuali. Nel 2013 hanno partecipato al sistema MBO il 100% dei Dirigenti, il 75% dei Quadri e il 26% dei Professional;
- **retribuzione variabile a medio-lungo termine (Piani Equity)**, strumento di incentivazione dedicato ai manager chiave dell'azienda. Nel 2013 i partecipanti ai Piani risultano essere:

### 1) Stock Option 2011

- 1° ciclo: 8 dirigenti e amministratori di Autostrade e sue controllate;
- 2° ciclo: 9 dirigenti e amministratori di Autostrade e sue controllate;
- 3° ciclo: 49 dirigenti e amministratori di Autostrade e sue controllate;

### 2) Stock Grant 2011:

- 1° ciclo: 36 dirigenti e amministratori di Autostrade e sue controllate;
- 2° ciclo: 38 dirigenti e amministratori di Autostrade e sue controllate;
- 3° ciclo: 49 dirigenti e amministratori di Autostrade e sue controllate;

### 3) Stock Grant MBO:

- 1° ciclo: 9 dirigenti e amministratori di Autostrade e sue controllate;
- 2° ciclo: 10 dirigenti e amministratori di Autostrade e sue controllate;
- 3° ciclo: 10 dirigenti e amministratori di Autostrade e sue controllate (da assegnare a seguito della consuntivazione MBO 2013 che avverrà nel corso del 2014).

Tutti i Piani Equity sono descritti nei rispettivi documenti informativi redatti ai sensi dell'art. 84-bis, 1° comma del Regolamento Emittenti, a disposizione sul sito internet della Società [www.atlantia.com](http://www.atlantia.com).

Nel mese di aprile 2013 è entrato in esercizio il Piano Stock Option 2009, assegnato a 11 dirigenti e amministratori di Autostrade e sue controllate. Tutti i beneficiari hanno esercitato nel corso del 2013, pertanto il piano è concluso.

Per approfondimenti sui sistemi retributivi e ulteriori dettagli sui piani di incentivazione a breve e medio-lungo termine si rimanda alla Relazione sulla Remunerazione 2013 di Atlantia, resa pubblica nel sito internet della Società.

## 2) Welfare

In un'ottica di Total Reward, l'attenzione della Società verso le proprie persone e il loro benessere è alla base dello sviluppo di politiche di Welfare che si concretizzano in una serie di iniziative che hanno l'obiettivo di rispondere alle esigenze di prevenzione medica e di rendere più gestibile la vita familiare. Il panorama degli strumenti e dei servizi attivi a disposizione dei dipendenti di Autostrade si possono strutturare nelle seguenti macro aree:

- **Health care - Iniziative per la salute e il benessere.** Nel 2013 sono state portate avanti campagne informative e di sensibilizzazione su temi inerenti alla prevenzione e alla cura della persona (es. progetto "In...forma" su corretta nutrizione e "vita attiva", screening cardiologico in sede).
- **Family care - Iniziative per la famiglia e i figli.** Nel 2013 è stato aperto l'asilo nido aziendale ed è proseguita la distribuzione di kit bebè per neogenitori, a sostegno della maternità. Sono state inoltre realizzate iniziative per supportare la gestione familiare in concomitanza della chiusura della scuole (Summer Camp e vacanze studio) e workshop di orientamento alla scelta della scuola superiore, dell'università e per concretizzare la ricerca di un lavoro.
- **People care - Iniziative di engagement e "time saving".** Nel 2013 è continuato l'impegno di Autostrade per promuovere i temi della promozione sociale e del volontariato (es. community aziendale "L'Altra Rete").

Nel corso del 2013 sono state 1.541 le risorse coinvolte.

## 3) Modello Organizzativo

Nel corso del 2013 è stato implementato il progetto Internalizzazioni che, mediante la revisione di alcuni processi organizzativi, l'individuazione e riqualificazione delle risorse coinvolte, ha permesso di internalizzare alcune attività dell'azienda.

L'internalizzazione e riqualificazione delle risorse ha riguardato, in particolare, i settori tecnici (Direzione Lavori, Progettazione, Cse, Sorveglianza), amministrativi (Contact Center, verifiche 262, ecc.), quelli relativi ai sistemi informativi e ai servizi generali, coinvolgendo complessivamente circa 150 persone distribuite tra le sedi di Roma, Firenze e Direzioni di Tronco.

In tale progetto, di grande rilievo è stata l'espansione dell'internalizzazione della manutenzione ordinaria che ha permesso, nel 2013, di realizzare con risorse interne alla Società molte attività precedentemente affidate a ditte esterne.

Nel corso del 2013, inoltre, al fine di gestire l'informazione dedicata alla viabilità, è stato messo a disposizione dei viaggiatori un vero e proprio canale televisivo, che fornisce real time informazioni sul traffico sulla rete autostradale e nelle grandi città ed è stata istituita, nell'ambito della Direzione Relazioni Esterne, Affari Istituzionali e Marketing, una struttura dedicata all'iniziativa MyWay.

Infine, nella seduta del 13 dicembre 2013, anche a seguito della fusione tra Atlantia e Gemina, il Consiglio di Amministrazione ha nominato l'ing. Riccardo Mollo Direttore Generale e ha deliberato una nuova struttura organizzativa della Società.

Nel corso del 2013 sono state emesse o aggiornate 54 procedure organizzative in ragione delle variazioni normative e organizzative intervenute. In particolare, i principali aggiornamenti hanno riguardato i processi connessi all'esercizio dell'infrastruttura e il Testo Unico della Finanza.

#### 4) Relazioni industriali

Il sistema di relazioni industriali è contraddistinto da un consolidato e costruttivo rapporto di dialogo e confronto con le organizzazioni dei lavoratori.

Nel 2013 sono state raggiunte le seguenti intese:

- Il 5 giugno 2013 è stato firmato un accordo che riorganizza le attività del Contact Center commerciale. La nuova struttura consente sia un importante percorso di internalizzazione di attività oggi affidate all'esterno, sia di meglio operare in funzione della qualità del servizio al cliente, superando l'attuale distinzione tra operatori che si occupavano di risposta scritta da quelli che invece operavano al telefono. Il servizio alla clientela, totalmente internalizzato, continuerà a essere fornito con gli attuali standard nei seguenti orari: lunedì/venerdì dalle ore 08.00 alle ore 20.00; sabato dalle ore 08.00 alle ore 17.00.
- Il 18 luglio 2013, secondo quanto stabilito dalle vigenti normative, è stato firmato un accordo sulla contrattazione aziendale di 2° livello, sia per gli aspetti economici che per quelli normativi. Sotto il primo profilo è stata erogata la seconda tranche del Premio di Produttività che, per un livello "C", a fronte dei risultati conseguiti nel 2012, complessivamente, ha visto corrispondere, in parte nel mese di marzo e in parte in quello di luglio, la somma totale di 2.020 euro. Il premio di produttività e risultato, ai sensi di quanto previsto dai precedenti Accordi in materia, è stato erogato anche alle società Atlantia, EsseDiEsse, TowerCo, Telepass, AD Moving e Autostrade Tech. Per la parte normativa l'Accordo prevede alcune iniziative e interventi sul welfare (formazione, borse di studio per i figli del personale dipendente, bilancio delle competenze, polizza a copertura del rischio di invalidità permanente), sull'orario di lavoro, sull'implementazione del piano di automazione delle stazioni autostradali, sull'organizzazione della linea impianti.
- Il 1° agosto 2013 è stato rinnovato il contratto collettivo nazionale di lavoro, scaduto il 31 dicembre 2012. Il nuovo contratto scadrà il 31 dicembre 2015. L'aumento complessivo dei minimi contrattuali, per un livello "C", è pari a 150 euro lordi, suddivisi in cinque tranche di 30 euro ognuna, con decorrenze: 1° agosto 2013; 1° gennaio e 1° agosto 2014; 1° gennaio e 1° agosto 2015. Da un punto di vista normativo le principali modifiche intervenute sono alcuni interventi per favorire l'utilizzo del contratto part-time e la nuova normativa in materia di trasferta.
- Il 7 ottobre 2013 è stato firmato con le Organizzazioni Sindacali nazionali un accordo che, proseguendo il percorso di internalizzazione delle attività del Contact Center commerciale, istituisce una nuova figura professionale di livello C "supporto Contact Center" e permette, al fine di migliorare la qualità del servizio e la gestione di eventuali contenziosi sui processi di vendita e/o assistenza, nel quadro della Legge 300/1970, la registrazione delle telefonate dei clienti ricevute dal nostro personale.
- Il 25 novembre 2013 infine le Parti sociali, nel rispetto della normativa vigente, hanno siglato un verbale che certifica la sussistenza dei requisiti previsti dall'attuale normativa sulla defiscalizzazione del salario collegato alla produttività derivante da accordi sindacali in essere.

#### 5) Salute, sicurezza e ambiente

Nel 2013 è stata confermata, per il terzo anno consecutivo, la Certificazione del Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) OHSAS 18001, di tutte le sedi di lavoro e le attività di Autostrade per l'Italia.

È proseguita la campagna di sensibilizzazione e diffusione della cultura della sicurezza nei confronti dei dipendenti, anche attraverso l'attuazione di iniziative innovative come i "Safety Walks", che prevedono incontri presso i Posti di Manutenzione, con la partecipazione del Direttore del Tronco, del Responsabile Esercizio e del Responsabile HSE, durante i quali è proiettato un video educational, realizzato totalmente in house, "Lavorare in sicurezza. Non c'è alternativa", con la finalità di migliorare i comportamenti dei lavoratori.

A seguito della variazione organizzativa che ha istituito la figura dell'Operatore dell'Esercizio, è stata organizzata la formazione di tutte le figure coinvolte.

Le principali iniziative formative in materia di Salute e Sicurezza sono state:

- corso on line multimediale per esattori;
- corso on line multimediale per i Dirigenti;
- corso "Obblighi connessi ai contratti di servizi Lavori e forniture";
- "Aggiornamento per RSPP/ASPP";
- "Formazione per la Sicurezza dell'Operatore su strada".

Nell'ambito dei processi individuati per l'internalizzazione di alcune attività, sono stati erogati i seguenti interventi formativi:

- "Coordinatori della Sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione dei lavori";
- "Aggiornamento Coordinatori della Sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione dei lavori";
- "Valutazione dei rischi di esposizione al rumore";
- "Valutazione dei rischi di esposizione a vibrazioni";
- "Valutazione dei rischi di esposizione a microclima inadeguato";
- "Valutazione dei rischi di esposizione a illuminamento inadeguato e sovraccarico biomeccanico".

Come previsto nei Piani di Monitoraggio Salute e Sicurezza, sono state svolte le indagini ambientali pianificate per verificare l'adeguatezza dei luoghi di lavoro: misurazioni microclimatiche e di illuminazione, vibrazioni campi elettromagnetici, rumore e vibrazioni, inquinanti aerodispersi e campionamenti biologici.

Inoltre, nel 2013 è iniziato l'iter di certificazione secondo la normativa ISO 14001 dei processi direzionali di gestione della infrastruttura per le sedi di Roma e Firenze.

Per quanto riguarda la progettazione e l'installazione di strutture e apparecchiature tecnologiche collocate lungo strade e autostrade (Pannelli a Messaggi Variabili) la relativa Certificazione del modello ISO 14001, condotta da parte di un Ente accreditato, è stata rilasciata ad aprile 2013.

È stato infine organizzato, per i Dirigenti e Quadri coinvolti sulle tematiche relative alla normativa ambientale, il corso di formazione "la prevenzione dei reati ambientali", con la partecipazione di 50 persone, per 4 ore di formazione.

## 3.5 Sostenibilità

Per Autostrade per l'Italia la sostenibilità è l'obiettivo principale di ogni attività aziendale: creazione di valore per tutti i soggetti portatori di interesse, attraverso l'integrazione delle tre dimensioni costitutive, economica, sociale e ambientale. Nel perseguire la sua missione, Autostrade si ispira ai principi di trasparenza, rigore ed etica, rispettando la libertà e l'uguaglianza delle persone e contrastando ogni forma di discriminazione e corruzione. La sua strategia è improntata sulla tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, sul rispetto dell'ambiente, sulla promozione di iniziative per lo sviluppo della comunità, sulla ricerca costante di occasioni di confronto con tutti gli stakeholder, sulla valorizzazione delle persone; sul miglioramento degli standard di sicurezza e qualità dei servizi erogati al cliente, sull'innovazione tecnologica e l'efficienza energetica. Come risultato del suo impegno, anche per il 2013 Atlantia, la holding del Gruppo, è stata riconfermata nel prestigioso indice Dow Jones Sustainability World Index che seleziona a livello mondiale le migliori imprese secondo criteri economici, ambientali e sociali. Atlantia si colloca tra le best performer del settore dei trasporti e delle infrastrutture di trasporto.

La Società ha inoltre riconfermato la sua presenza all'interno del Dow Jones Sustainability Europe, che attesta e valuta le performance delle principali aziende nel panorama europeo. La consolidata presenza nei Dow Jones Sustainability Indexes testimonia l'impegno di Autostrade per l'Italia nel voler conseguire importanti risultati in ambiti quali la sicurezza, la trasparenza nei comportamenti e il rispetto per l'ambiente, attraverso la ricerca di un continuo e progressivo miglioramento per rispondere alle necessità degli stakeholder.

### Responsabilità sociale

La responsabilità sociale è parte integrante della strategia di Autostrade per l'Italia e si concretizza nel presidio delle attività che interessano tutti i livelli della sfera sociale, oltre che nel dialogo con gli stakeholder interessati e coinvolti dall'agire d'impresa.

#### Clienti

Autostrade per l'Italia è impegnata nel continuo miglioramento degli standard di qualità del servizio, al fine di garantire elevati livelli di sicurezza, fluidità, assistenza e accessibilità alle infrastrutture che gestisce in Italia così come all'estero. Le attività comprendono: interventi sulle arterie autostradali per il potenziamento, l'ammodernamento e la manutenzione della rete; iniziative nei cantieri per il miglioramento dei livelli di sicurezza sul lavoro; campagne di informazione e prevenzione, finalizzate a diffondere comportamenti di guida più sicuri.

Nel 2013, si registra in Italia un incremento del tasso di incidentalità totale sulle autostrade gestite da Autostrade per l'Italia e dalle altre società concessionarie controllate, passando dal 32,2 del 2012 a un valore pari a 33,6, mentre il tasso di incidentalità mortale si attesta sul valore di 0,35 come nel 2012 (numero di decessi per 100 milioni di chilometri percorsi). Per quanto riguarda l'indice di fluidità della rete in Italia o Total Delay (ore perse a causa di fenomeni di congestionamento del traffico), si registra nel corso del 2013 un incremento del 23% rispetto al valore del 2012, raggiungendo il valore di 3,8 milioni di ore, nonostante la riduzione del traffico dovuta alla persistente congiuntura economica italiana (-1,7% rispetto al 2012), a causa principalmente dei seguenti fenomeni:

- aumento del numero di cantieri con trasferimento in orario diurno di cantieri di pavimentazione in precedenza svolti in orario notturno (interventi ridotti rispetto al 2012 del 58% e rispetto al 2011 del 78%);
- aumento del numero di incidenti.

#### Risorse umane

Tutte le aziende del Gruppo operano a livello nazionale e internazionale nel pieno rispetto dei diritti sanciti dalle norme di legge e dai contratti di lavoro senza alcuna discriminazione di sesso, razza, nazionalità o credenza religiosa.

La controllante Atlantia ha emanato un Codice Etico valido per tutte le società: il documento che identifica il nucleo essenziale di valori che costituiscono la cultura aziendale, il quale è stato adottato autonomamente anche dalle società controllate italiane ed estere. Tutti i dipendenti di Autostrade per l'Italia sono tenuti a conoscere e rispettarne i principi.

Con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita dei suoi collaboratori, Autostrade per l'Italia ha implementato negli anni una serie di misure, tra le quali: orario flessibile a sostegno del pendolarismo, assicurazioni sanitarie e previdenziali, servizi di mobilità sostenibile, nuove iniziative di work-life balance e per il miglioramento del livello di welfare aziendale. Maggiori informazioni sul capitale umano di Autostrade per l'Italia sono riportate nel capitolo "Risorse Umane" della presente Relazione.

### Istituzioni e Comunità

In Italia, a livello istituzionale, i principali interlocutori di Autostrade per l'Italia sono i Ministeri, gli organi parlamentari, le Autorità di vigilanza e controllo e, più in generale, i decisori politici nazionali e locali.

Fondamentale è anche il rapporto con le Istituzioni internazionali, le quali definiscono principi, obiettivi generali e scelte strategiche in tema di politiche comunitarie dei trasporti, nonché direttive specifiche su materie direttamente e indirettamente legate al business di Autostrade per l'Italia.

Il dialogo con la Comunità è uno dei principali strumenti che Autostrade per l'Italia ha a disposizione per implementare le politiche di sostenibilità: la gestione della rete autostradale e delle infrastrutture aeroportuali in armonia con i territori circostanti, l'esecuzione di opere di valorizzazione ambientale non connesse direttamente all'impatto generato dall'infrastruttura. Oltre a ciò un ruolo importante rivestono le iniziative di carattere umanitario, scientifico, culturale, sportivo e sociale, realizzate sia autonomamente, sia in collaborazione con enti e organismi nazionali e internazionali. Nel tempo tali iniziative hanno assunto anche connotazione diversa dalla mera erogazione liberale, configurandosi sempre più come investimenti per la Comunità, puntando alla diffusione di comportamenti responsabili e alla crescita culturale.

### 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.

Autostrade per l'Italia si è dotata nel corso dell'anno di un nuovo albo fornitori con il quale, durante l'iter di qualificazione, vengono richieste e valutate le caratteristiche economico-finanziarie e tecnico-organizzative dei potenziali fornitori. Tale processo di qualifica dei nuovi potenziali fornitori prevede anche la richiesta di informazioni specifiche in ambito di sostenibilità con relativo supporto documentale [ad es. redazione di Bilanci di sostenibilità, Bilanci ambientali, adozione di strategie di sostenibilità, certificazioni di processi e/o prodotti, implementazione di iniziative mirate allo sviluppo di un approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del business].

Ogni fornitore di Autostrade per l'Italia deve impegnarsi per sé e per gli eventuali subappaltatori autorizzati, collaboratori e dipendenti, a osservare i principi etici e comportamentali del Codice Etico e di Condotta del Gruppo. Inoltre, in tutti i contratti stipulati trovano spazio specifiche clausole con le quali si richiede l'ottemperanza a prescrizioni di carattere sociale, come per esempio la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, e di carattere ambientale, come le modalità di smaltimento dei rifiuti e dei residui di lavorazione.

Le aziende iscritte che abbiano ricevuto ordini di acquisto sono di norma sottoposte a controlli nel corso della fornitura, dal monitoraggio di Vendor Rating (valutazione sistematica della fornitura) al controllo di qualità entrante (vincolante ai fini dell'accettazione e utilizzo del bene acquistato).

## Responsabilità ambientale

La responsabilità ambientale è interiorizzata a tutti i livelli organizzativi e diffusa ai soggetti con cui Autostrade per l'Italia si relaziona nello svolgimento dell'attività, permeando le diverse fasi in cui questa si articola.

In fase di progettazione, realizzazione ed esercizio delle infrastrutture, vengono individuate le soluzioni idonee atte a perseguire livelli sempre più elevati di compatibilità ambientale. Autostrade per l'Italia si impegna in azioni finalizzate a un uso e a una gestione sostenibile di input e output ambientali, tra cui materie prime, acqua, sali fondenti, rifiuti ecc. Tra i temi ambientali a cui viene dedicata particolare attenzione rientra certamente quello dell'energia, ambito sul quale si concentrano progetti e iniziative di diversa natura, finalizzati all'adozione di fonti energetiche rinnovabili, nonché allo studio e implementazione di soluzioni eco-efficienti sul piano dei consumi.

L'impegno sul tema dell'energia trova rilevanti sinergie anche con le azioni condotte sul versante del monitoraggio, gestione e contenimento delle emissioni e più in generale sull'approccio al tema dei cambiamenti climatici.

### Utilizzo di risorse

L'ottimizzazione nell'utilizzo dei materiali impiegati è il criterio costante nella gestione delle attività di Autostrade per l'Italia.

Uno dei materiali il cui utilizzo è indispensabile per garantire sicurezza e percorribilità della rete nei periodi invernali è costituito dai cloruri usati nelle operazioni volte alla prevenzione della formazione di ghiaccio sulla sede stradale. Nel corso del 2013 le società autostradali del Gruppo hanno utilizzato complessivamente 172.917 tonnellate di sali fondenti per le operazioni invernali in Italia (97%) e in Polonia (3%), facendo registrare un decremento di circa il 20% sull'anno precedente dovuto principalmente a una diminuzione del numero di eventi nevosi verificatisi del 30% rispetto al 2012 (con 208.254 ore neve per km di estensione del fenomeno nel 2013 rispetto alle 297.281 del 2012).

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 2013 sono stati consumati un totale di 445.876 MWh (414.549 MWh escludendo le società cilene e brasiliane acquisite nel corso del 2012), fra energia elettrica, metano, GPL, gasolio, benzina e olio combustibile per il funzionamento degli impianti di produzione di conglomerati per la pavimentazione stradale.

Nel 2013, il totale dei rifiuti prodotti ammonta a circa 116 mila tonnellate, contro le 42 mila del 2012, con una percentuale di recupero/riciclaggio di circa l'81%. Del totale censito, circa il 67% è stato prodotto dalla società del gruppo Pavimental, impegnata in lavori infrastrutturali che hanno comportato una maggiore produzione di rifiuti misti da attività di demolizione e costruzione, stoccati e destinati comunque a recupero. Il 12% della produzione totale è, inoltre, da attribuire alle società cilene e brasiliane che nel 2012 non rientravano nel perimetro di rendicontazione dei dati sociali e ambientali (escludendo tali società la produzione totale ammonta a 101.567 tonnellate).

Si registra un incremento anche per il consumo di acqua, che passa da 605 mila metri cubi a 1,8 milioni circa, per effetto in particolare di un maggior prelievo idrico da parte delle società cilene che nel 2012 non rientravano nel perimetro di rendicontazione dei dati sociali e ambientali (escludendo tali società il consumo di acqua complessivo si riduce a circa 669 mila metri cubi).

L'area di Santiago del Cile, a differenza di altre regioni, presenta condizioni meteo climatiche particolari, con una stagione secca di lunga durata che richiede un fabbisogno idrico maggiore in particolar modo per l'irrigazione di aree verdi e per il rifornimento dei serbatoi della rete antincendio.

## Cambiamenti climatici ed emissioni

Nel 2013 il Gruppo ha emesso 146.985 tonnellate di anidride carbonica equivalente (CO<sub>2</sub>eq<sup>[1]</sup>), -2% rispetto al 2012 (137.381 tonnellate escludendo le società cilene e brasiliane acquisite nel corso del 2012). Per quanto riguarda l'utilizzo di energia rinnovabile, complessivamente a fine 2013, il piano di installazione di impianti fotovoltaici portato avanti da Autostrade per l'Italia ha raggiunto i seguenti risultati:

- potenza fotovoltaica installata: oltre 10,5 MW;
- 156 impianti installati e in produzione;
- stima dell'energia elettrica prodotta a regime: circa 13.000 MWh/anno di cui il 40% autoconsumata in sito;
- stima CO<sub>2</sub> evitata a regime: circa 5.370 t/anno.

Nell'ambito del risparmio di energia elettrica, le iniziative realizzate dal 2008 al 2013 in particolare da Autostrade per l'Italia sugli impianti elettrici e di illuminazione esterna hanno portato complessivamente a un risparmio energetico pari a 21.677 MWh/anno, ottenuti in particolare grazie a tre tipologie di interventi: la sostituzione degli apparecchi illuminanti al sodio alta pressione con altrettanti a LED in galleria e per le pensiline di stazione; l'adeguamento dell'illuminazione nelle Aree di Servizio mediante sostituzione degli apparecchi illuminanti installati sulle torri faro; la riduzione, attraverso opportuni variatori di tensione, del flusso luminoso degli impianti di illuminazione dei piazzali delle Aree di Servizio adeguando i livelli di illuminamento alla normativa in vigore del settore.

Nel campo della climatizzazione, nel corso del 2013 sono stati realizzati interventi per:

- l'incremento dell'efficienza degli impianti (installazione di 5 impianti con pannelli solari per la produzione di acqua calda sanitaria, conversione da gasolio a metano di 3 centrali termiche, dismissione di una centrale termica con installazione di una pompa di calore);
- adeguamento normativo degli impianti (ad es. normativa CE 842/2006 e s.m.i. relativa ai gas refrigeranti) con l'installazione di 36 pompe di calore con gas ecologico (R410a) e coefficienti prestazionali superiori.

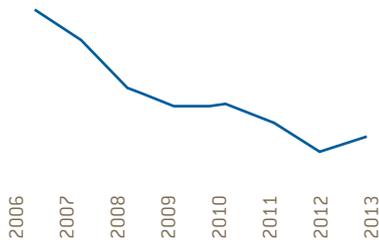
In particolare, nel corso del 2013 è entrato a regime il progetto clima stazioni, implementato su circa 400 cabine di esazione del pedaggio, con l'obiettivo di ottimizzare la regolazione della temperatura interna in funzione delle reali esigenze di servizio.

Considerando anche altri interventi su impianti lungo la rete autostradale, le iniziative realizzate negli ambiti della climatizzazione e dell'illuminazione hanno consentito nel 2013 un risparmio energetico di circa 9.700 MWh elettrici e 134 kil litri di gasolio per 4.367 tonnellate di CO<sub>2</sub> evitate.

Gli investimenti finalizzati al miglioramento dei livelli di servizio e degli standard di sicurezza, quali per esempio la migliore programmazione dei cantieri e la velocizzazione nelle operazioni di rimozione dei mezzi incidentati, le migliori modalità di gestione degli eventi meteorologici, l'adozione di misure preventive per l'incidentalità, l'adeguamento della capacità infrastrutturale alle variazioni dei volumi di traffico, nonché il miglioramento dell'informazione sulle condizioni di viabilità, hanno contribuito negli anni a ridurre sensibilmente il Total Delay (-61% dal 2006 al 2013) e a determinare conseguentemente una diminuzione dei livelli di emissione di CO<sub>2</sub> e altri inquinanti atmosferici dovuti alla circolazione veicolare sulla rete autostradale italiana gestita da Autostrade per l'Italia.

[1] Viene definita come CO<sub>2</sub> equivalente (CO<sub>2</sub>eq) la quantità di emissioni di tutti i gas serra equiparate, negli effetti di riscaldamento globale, alla CO<sub>2</sub> secondo tabelle di conversione definite.

**TOTAL DELAY: ANDAMENTO  
2006/2013**



L'aumento dell'indice di Total Delay nel 2013 conseguente, come detto in precedenza, all'aumento del numero di cantieri diurni e degli incidenti, ha comportato a sua volta un aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub> legate a fenomeni di congestionamento del traffico, passando da circa 13.200 tonnellate stimate nel 2012 a circa 16.193 tonnellate dell'anno 2013.

Il risparmio emissivo conseguente all'utilizzo del sistema di esazione automatico Telepass ai caselli della rete autostradale gestita da Autostrade per l'Italia è stimabile nel 2013 in 22.300 tonnellate di CO<sub>2</sub>, -2,5% rispetto al 2012.

Principali indicatori ambientali	2013	2013 <sup>(1)</sup>	2012 <sup>(1)</sup>
<b>Consumi Idrici (m<sup>3</sup>)</b>	<b>1.816.567</b>	<b>668.696</b>	<b>605.415</b>
<b>Consumi energetici per tipologia (MWh eq) <sup>(2)</sup></b>	<b>445.876</b>	<b>414.549</b>	<b>461.999</b>
Gasolio	153.085	140.261	153.589
GPL	7.744	7.744	12.869
Metano	22.540	22.535	40.292
Benzina	12.614	6.447	4.640
Energia elettrica	218.210	205.879	214.170
Olio combustibile	29.535	29.535	36.008
Etanolo	2.148	2.148	431
<b>Emissioni di CO<sub>2</sub> (t) <sup>(2)</sup></b>	<b>146.985</b>	<b>137.381</b>	<b>150.006</b>
Emissioni dirette <sup>(3)</sup>	56.864	52.353	61.554
Emissioni indirette per il consumo di energia elettrica	90.121	85.028	88.452
<b>Emissioni di CO<sub>2</sub> per congestioni - Total Delay (t) <sup>(4)</sup></b>	<b>16.193</b>	<b>16.193</b>	<b>13.209</b>
<b>Sali fondenti (t)</b>	<b>172.917</b>	<b>172.907</b>	<b>215.095</b>
<b>Conglomerato bituminoso (t)</b>	<b>487.270</b>	<b>487.270</b>	<b>775.400</b>
<b>Rifiuti prodotti (t)</b>	<b>115.765</b>	<b>101.567</b>	<b>42.356</b>

[1] Dati isoperimetro calcolati escludendo le società brasiliane e cilene consolidate nel corso del 2012.

[2] I valori 2012 sono stati rideterminati a seguito del perfezionamento delle metodologie di calcolo e l'aggiornamento di fattori di conversione ed emissione specifici.

[3] Rientrano in questa tipologia di emissioni quelle relative al consumo di combustibili per riscaldamento/condizionamento dei fabbricati, autotrazione, funzionamento di generatori, lavori stradali.

[4] Dato riferito alla rete di Autostrade per l'Italia S.p.A.

## 3.6 Rapporti con parti correlate

Con riferimento ai rapporti con parti correlate, si rinvia alla nota n. 8.3 del bilancio d'esercizio.

## 3.7 Eventi significativi in ambito legale e concessorio

Con riferimento agli eventi significativi in ambito legale e concessorio, si rinvia alla nota n. 8.4 del bilancio d'esercizio.

## 3.8 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 rispetto a quelli già commentati alla sezione "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" della presente relazione sulla gestione, che possano determinare oneri o passività potenziali ai fini del bilancio.

## 3.9 Eventi successivi al 31 dicembre 2013

### Revisione outlook sui rating di Autostrade per l'Italia da parte di Moody's

In data 18 febbraio 2014 Moody's, in seguito alla modifica dell'outlook sul rating 'Baa2' della Repubblica Italiana - passato il 14 febbraio 2014 da negativo a stabile - ha rialzato l'outlook sul rating di Atlantia e Autostrade per l'Italia a stabile, confermando il rating 'Baa1'.

L'agenzia spiega che la modifica dell'outlook è dovuta all'analoga decisione adottata sul debito sovrano ed è supportata dal solido profilo di business, nonostante la debolezza del traffico sulla rete autostradale italiana, oltre che dall'ampia riserva di liquidità del Gruppo.

### Iniziativa di modulazione tariffaria

Il 24 febbraio 2014 è stato sottoscritto un "Protocollo di intesa" tra le concessionarie interessate - tra le quali Autostrade per l'Italia - l'Associazione di settore AISCAT e il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, con cui è stata adottata un'iniziativa di modulazione tariffaria a favore delle persone fisiche che effettuano determinate percorrenze fisse, con veicoli di classe A, dotati di Telepass abbinato a persona fisica, per oltre 20 volte in un mese di calendario, con il limite di due volte al giorno. Tale iniziativa - non cumulabile con altre di modulazione/agevolazione tariffaria eventualmente già in essere - comporta per gli utenti di cui sopra una riduzione del pedaggio, a partire dal 21° transito, in misura progressiva da un minimo dell'1% del pedaggio complessivo relativo a 21 transiti, fino al 20% del pedaggio complessivo relativo a 40 transiti. Per i transiti a partire dal 41° fino al 46° sarà applicata una riduzione del pedaggio comunque pari al 20%, mentre tutti i transiti successivi al 46° non avranno riduzione tariffaria.

Nel suddetto Protocollo è previsto che nei primi 4 mesi di verifica tecnica [dal 1° febbraio al 31 maggio 2014] le concessionarie si facciano carico dei minori ricavi conseguiti per effetto dello sconto, mentre

per il periodo successivo (ossia dal 1° giugno 2014 e fino al 31 dicembre 2015, salvo sospensione anticipata dell'iniziativa) è riconosciuto alle Concessionarie il diritto al recupero dei minori ricavi attraverso le soluzioni individuate nel medesimo protocollo.

### Ecomouv

Il 16 gennaio 2014, il Ministero dei Trasporti ha convocato una riunione trilaterale con Ecomouv e le banche finanziatrici nel corso della quale annunciava la formale pronuncia di fine Vérification d'Aptitude au Bon Fonctionnement (VABF) da parte dello Stato, nonché l'intenzione di avviare una negoziazione con Ecomouv per definire le condizioni di sospensione del Contratto per il periodo necessario ai lavori delle Commissioni parlamentari, preservare i diritti dello Stato e garantire a Ecomouv una giusta presa in conto delle sue responsabilità e dei suoi diritti in vista del mantenimento del progetto Eco-Taxe e del Contratto.

Il 17 gennaio 2014, ottenuta la pronuncia di fine VABF, avvenuta peraltro a seguito di una specifica messa in mora da parte di Ecomouv, la stessa ha inviato allo Stato il rapporto di fine verifica del Dispositivo in condizioni regolari (cosiddetto rapporto fine VSR), passaggio contrattuale propedeutico alla constatazione dell'accettazione del Dispositivo.

Il 22 gennaio 2014 il Ministero dei Trasporti ha invitato Ecomouv per l'avvio delle negoziazioni; che però non hanno consentito di finalizzare un accordo dopo una serie di incontri tenutisi sino al 10 febbraio 2014. L'11 marzo 2014, in occasione di un'apposita audizione convocata dalla Commissione senatoriale d'Inchiesta, i rappresentanti di CAP Gemini - advisor tecnico dello Stato che ha eseguito le operazioni di verifica sul Dispositivo - hanno dichiarato, sotto giuramento, che il Dispositivo è operativo e che dall'analisi del Rapporto di fine VSR non è emerso "alcun difetto maggiore". Ecomouv in parallelo ha ottenuto il 31 gennaio scorso un waiver da parte delle banche finanziatrici sul rimborso del finanziamento, esteso sino al 31 marzo 2014.

Difatti, lo Stato, pur avendo utilizzato 2 mesi per analizzare il rapporto di fine VSR, non ha formulato alcuna osservazione in merito all'eventuale presenza di difetti maggiori suscettibili di poter impedire l'accettazione del sistema.

Tuttavia, con lettera del 20 marzo 2014, data che lo Stato ha considerato come termine ultimo per pronunciarsi sul rapporto di fine VSR, il Ministro dei Trasporti ha comunicato a Ecomouv che sussistono, ad avviso del governo, gli estremi per la rescissione contrattuale per effetto di ritardi superiori a 6 mesi, rispetto alla data inizialmente prevista di consegna del Dispositivo (20 luglio 2013). Il Ministro ha peraltro confermato a Ecomouv di auspicare la negoziazione di un protocollo di accordo per: (i) prevedere, per una durata determinata, la sospensione delle obbligazioni di pagamento dello Stato, durante il periodo di sospensione dell'entrata in vigore dell'ecotassa, (ii) riconoscere che il Dispositivo è stato realizzato conformemente al Contratto, (iii) quantificare l'importo delle penali per il ritardo e (iv) negoziare le condizioni applicabili in caso di abbandono dell'ecotassa, da parte del Governo, a seguito del periodo di sospensione.

Sempre in data 20 marzo 2014, il Ministero ha invitato Ecomouv a un incontro di negoziazione per il protocollo, da tenersi il successivo 22 marzo 2014. Nell'aderire a tale invito, tuttavia, Ecomouv, confortata da pareri legali autorevoli, con lettera del 21 marzo 2014, ha contestato integralmente la fondatezza dei presupposti invocati dal Ministero dei Trasporti e in particolare: (i) la sussistenza di un ritardo imputabile a Ecomouv di oltre 6 mesi, (ii) l'applicabilità della risoluzione contrattuale per inadempimento nella fattispecie, stante l'assenza di ogni pregiudizio per lo Stato del supposto ritardo e (iii) la strumentalità della prospettata sanzione, in connessione con il contestuale invito a Ecomouv a negoziare un accordo, al fine di ottenere condizioni di negoziazione inique per quest'ultima. Ecomouv si è altresì riservata di far pervenire le proprie osservazioni nei termini previsti e di procedere a ogni azione legale a tutela dei propri diritti.

Alla luce di quanto precede, sono in corso di predisposizione da parte della Società e dei propri consulenti legali le azioni, anche di carattere giudiziario, da avviarsi a tutela dei diritti, qualora la negoziazione in corso con il Ministero dei Trasporti non consenta la sottoscrizione di un accordo che tuteli le legittime aspettative di Ecomouv. La Società, anche sulla base di concordi pareri rilasciati dai propri consulenti, considerando destituito di ogni fondamento l'avvio della procedura di risoluzione del contratto comunicatole, a fronte dei possibili scenari, ritiene, da un lato, in via prudenziale, di non acquisire la

marginalità di progetto e, dall'altro, di non dover eseguire alcun accantonamento in bilancio valutando sostanzialmente recuperabili le attività nette iscritte riconducibili al progetto Eco-Taxe. Il quadro politico e sociale francese resta complesso e lo scenario di applicazione futura della tassa si presenta incerto e soggetto a evoluzioni, rispetto alle quali potranno essere applicati i meccanismi di tutela previsti dal Contratto e/o del protocollo d'accordo in corso di negoziazione.

### 3.10 Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza

Pur in presenza di un quadro macroeconomico italiano con problemi strutturali non ancora risolti, l'andamento del traffico (autostradale e aeroportuale) nei primi 2 mesi dell'anno mostra segnali di stabilizzazione che lasciano prevedere un miglioramento dei risultati operativi.

### 3.11 Proposte all'Assemblea di Autostrade per l'Italia

Signori Azionisti,

a conclusione della presente esposizione Vi invitiamo a:

- discutere e approvare la relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione e il bilancio al 31 dicembre 2013 dal quale risulta un utile di euro 809.809.993,03;
- destinare la quota parte dell'utile dell'esercizio, pari a euro 460.230.819,03, che residua dopo l'acconto dividendi pari a euro 349.579.174,00 corrisposto nel 2013:
  1. alla distribuzione di dividendi per euro 340.248.769,00, con erogazione di euro 0,547 per ciascuna azione delle n. 622.027.000, di valore nominale euro 1,00 cadauna, aventi tutte godimento regolare;
  2. a utili portati a nuovo la residua quota di euro 119.982.050,03;
- stabilire la data del pagamento del dividendo con valuta 20 maggio 2014.

Per il Consiglio di Amministrazione  
*Il Presidente*



# 4.

## BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2013: PROSPETTI CONTABILI E NOTE ILLUSTRATIVE

4.1	Prospetti contabili	74
4.2	Note illustrative	82

## 4.1 Prospetti contabili

### SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

[Migliaia di euro]	Note	31/12/2013	31/12/2012
<b>ATTIVITÀ</b>			
<b>Attività non correnti</b>			
<b>Materiali</b>	5.1	78.356	77.392
Immobili, impianti e macchinari		72.264	70.957
Investimenti immobiliari		6.092	6.435
<b>Immateriali</b>	5.2	17.596.250	18.006.066
Diritti concessori immateriali		11.472.682	11.882.473
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.199	6.111.199
Altre attività immateriali		12.369	12.394
<b>Partecipazioni</b>	5.3	1.462.245	1.443.323
<b>Attività finanziarie non correnti</b>	5.4	548.249	521.041
Attività finanziarie non correnti per contributi su opere		159.190	131.967
Depositi bancari vincolati convertibili non correnti		233.886	229.056
Derivati non correnti con fair value attivo		5.387	-
Altre attività finanziarie non correnti		149.786	160.018
<b>Altre attività non correnti</b>	5.5	269	564
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>19.685.369</b>	<b>20.048.386</b>
<b>Attività correnti</b>			
<b>Attività commerciali</b>	5.6	512.620	568.013
Rimanenze		35.814	37.363
Attività per lavori in corso su ordinazione		3.697	11.040
Crediti commerciali		473.109	519.610
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	5.7	3.444.972	2.877.234
Disponibilità liquide		1.261.959	410.001
Mezzi equivalenti		1.752.584	2.183.881
Rapporti di conto corrente infragruppo con saldo attivo		430.429	283.352
<b>Attività finanziarie correnti</b>	5.4	425.957	374.940
Attività finanziarie correnti per contributi su opere		5.934	9.870
Depositi bancari vincolati convertibili correnti		5.158	9.834
Derivati correnti con fair value attivo		70	32
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		29.243	110.186
Altre attività finanziarie correnti		385.552	245.018
<b>Attività per imposte correnti</b>	5.8	31.104	97.675
<b>Altre attività correnti</b>	5.9	64.719	73.584
<b>Attività non correnti possedute per la vendita o connesse ad attività operative cessate</b>	5.10	4.271	3.898
<b>Totale attività correnti</b>		<b>4.483.643</b>	<b>3.995.344</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>24.169.012</b>	<b>24.043.730</b>

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

[Migliaia di euro]	Note	31/12/2013	31/12/2012
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>			
<b>Patrimonio netto</b>			
Capitale emesso		622.027	622.027
Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti		446.000	446.000
Altre riserve e utili portati a nuovo		776.020	686.840
Utile dell'esercizio al netto dell'acconto sui dividendi		460.231	344.148
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>5.11</b>	<b>2.304.278</b>	<b>2.099.015</b>
<b>Passività non correnti</b>			
<b>Fondo non corrente per impegni da convenzione</b>			
	<b>5.12</b>	<b>3.619.420</b>	<b>4.186.485</b>
<b>Fondi non correnti per accantonamenti</b>			
	<b>5.13</b>	<b>790.666</b>	<b>928.405</b>
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		106.471	113.892
Fondo non corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		684.195	814.513
<b>Passività finanziarie non correnti</b>			
	<b>5.14</b>	<b>11.302.871</b>	<b>12.916.482</b>
Finanziamenti a medio-lungo termine		11.085.015	12.591.253
Derivati non correnti con fair value passivo		217.856	325.229
<b>Passività per imposte differite nette</b>			
	<b>5.15</b>	<b>244.645</b>	<b>127.501</b>
<b>Altre passività non correnti</b>			
	<b>5.16</b>	<b>26.665</b>	<b>26.497</b>
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>15.984.267</b>	<b>18.185.370</b>
<b>Passività correnti</b>			
<b>Passività commerciali</b>			
	<b>5.17</b>	<b>1.208.552</b>	<b>1.231.040</b>
<b>Fondo corrente per impegni da convenzione</b>			
	<b>5.12</b>	<b>416.000</b>	<b>472.208</b>
<b>Fondi correnti per accantonamenti</b>			
	<b>5.13</b>	<b>268.638</b>	<b>127.747</b>
Fondi correnti per benefici per dipendenti		10.923	9.512
Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		207.921	73.000
Fondo corrente per rischi per sanzioni e penali da Convenzione Unica		1.984	1.584
Altri fondi correnti per rischi e oneri		47.810	43.651
<b>Passività finanziarie correnti</b>			
	<b>5.14</b>	<b>3.766.357</b>	<b>1.658.462</b>
Scoperti di conto corrente		131	5
Finanziamenti a breve termine		483.712	646.709
Derivati correnti con fair value passivo		70	122
Rapporti di conto corrente infragruppo con saldo passivo		510.869	475.670
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		2.768.745	533.123
Altre passività finanziarie correnti		2.830	2.833
<b>Passività per imposte correnti</b>			
	<b>5.8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Altre passività correnti</b>			
	<b>5.18</b>	<b>220.920</b>	<b>269.888</b>
<b>Passività non correnti connesse ad attività operative cessate</b>			
	<b>5.10</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale passività correnti</b>		<b>5.880.467</b>	<b>3.759.345</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>21.864.734</b>	<b>21.944.715</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>24.169.012</b>	<b>24.043.730</b>

## CONTO ECONOMICO

[Migliaia di euro]	Note	2013	2012
<b>RICAVI</b>			
Ricavi da pedaggio	6.1	2.815.900	2.782.404
Ricavi per servizi di costruzione	6.2	375.989	704.860
Ricavi per lavori su ordinazione	6.3	12.873	25.988
Altri ricavi operativi	6.4	361.093	372.051
<b>TOTALE RICAVI</b>		<b>3.565.855</b>	<b>3.885.303</b>
<b>COSTI</b>			
<b>Materie prime e materiali</b>	6.5	-56.972	-119.620
Costi per servizi	6.6	-1.097.576	-1.472.074
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		-169	38
Costo per il personale	6.7	-379.916	-386.156
Altri costi operativi	6.8	-471.058	-477.020
Canoni di concessione		-398.146	-403.689
Costi per godimento beni di terzi		-5.890	-7.919
Altri oneri operativi		-67.022	-65.412
<b>Variazione operativa dei fondi per accantonamenti</b>	6.9	<b>-2.121</b>	<b>-41.768</b>
Accantonamenti (Utilizzi) del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		19.360	-27.579
Accantonamenti dei fondi per rischi e oneri		-21.481	-14.189
<b>Utilizzo del fondo per impegni da convenzione</b>	6.10	<b>383.827</b>	<b>460.575</b>
<b>Ammortamenti</b>	6.11	<b>-488.556</b>	<b>-458.581</b>
Ammortamento immobili, impianti e macchinari		-20.628	-20.488
Ammortamento investimenti immobiliari		-386	-394
Ammortamento diritti concessori immateriali		-455.534	-424.572
Ammortamento altre attività immateriali		-12.008	-13.127
<b>(Svalutazioni) Ripristini di valore</b>	6.12	<b>-193</b>	<b>-1.674</b>
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>-2.112.734</b>	<b>-2.496.280</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>1.453.121</b>	<b>1.389.023</b>
<b>Proventi finanziari</b>		<b>421.179</b>	<b>305.773</b>
Dividendi da partecipate		309.890	96.560
Altri proventi finanziari		111.289	209.213
<b>Oneri finanziari</b>		<b>-766.164</b>	<b>-828.305</b>
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione		-82.141	-132.251
Altri oneri finanziari al netto di contributi		-682.011	-693.308
Svalutazioni di attività finanziarie		-2.012	-2.746
Utili (perdite) su cambi		9	26
<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>	6.13	<b>-344.976</b>	<b>-522.506</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>1.108.145</b>	<b>866.517</b>
<b>(Oneri) Proventi fiscali</b>	6.14	<b>-298.335</b>	<b>-221.930</b>
<b>Imposte correnti</b>		<b>-212.582</b>	<b>-199.948</b>
Differenze su imposte correnti di esercizi precedenti		382	22.818
Imposte anticipate e differite		-86.135	-44.800
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>809.810</b>	<b>644.587</b>
<b>Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<b>UTILE DELL'ESERCIZIO</b>	6.15	<b>809.810</b>	<b>644.587</b>

## CONTO ECONOMICO

	Note	2013	2012
<b>Utile base per azione (euro)</b>	<b>6.15</b>	<b>1,30</b>	<b>1,04</b>
di cui:			
- da attività in funzionamento		1,30	1,04
- da attività operative cessate		-	-
<b>Utile diluito per azione (euro)</b>	<b>6.15</b>	<b>1,30</b>	<b>1,04</b>
di cui:			
- da attività in funzionamento		1,30	1,04
- da attività operative cessate		-	-

## CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

<b>[Migliaia di euro]</b>	Note	2013	2012
<b>Utile dell'esercizio (A)</b>		<b>809.810</b>	<b>644.587</b>
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	5.11	81.751	-63.735
<b>Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (B)</b>		<b>81.751</b>	<b>-63.735</b>
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	5.11	4.093	-21.234
<b>Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (C)</b>		<b>4.093</b>	<b>-21.234</b>
<b>Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale (D=B+C)</b>		<b>85.844</b>	<b>-84.969</b>
<b>Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+D)</b>		<b>895.654</b>	<b>559.618</b>

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

[Migliaia di euro]	Riserve e utili portati a nuovo		
	Capitale emesso	Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	Riserve da sovrapprezzo azioni
<b>Saldo al 31/12/2011</b>	<b>622.027</b>	<b>401.000</b>	<b>216.070</b>
Risultato economico complessivo	-	-	-
<b>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</b>			
Dividendi deliberati (saldo)	-	-	-
Destinazione del risultato dell'esercizio precedente a riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	-	45.000	-
Destinazione del risultato dell'esercizio precedente a riserva straordinaria	-	-	-
Acconto sui dividendi	-	-	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-
<b>Saldo al 31/12/2012</b>	<b>622.027</b>	<b>446.000</b>	<b>216.070</b>
Risultato economico complessivo	-	-	-
<b>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</b>			
Dividendi deliberati (saldo)	-	-	-
Acconto sui dividendi	-	-	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-
<b>Saldo al 31/12/2013</b>	<b>622.027</b>	<b>446.000</b>	<b>216.070</b>

Riserve e utili portati a nuovo			Risultato dell'esercizio	Totale
Riserva legale	Riserva da valutazione degli strumenti finanziari di cash flow hedge	Altre riserve e utili portati a nuovo		
124.406	-172.058	480.479	426.551	2.098.475
-	-63.735	-21.234	644.587	559.618
-	-	-	-261.251	-261.251
-	-	-	-45.000	-
-	-	120.300	-120.300	-
-	-	-	-300.439	-300.439
-	-	2.612	-	2.612
124.406	-235.793	582.157	344.148	2.099.015
-	81.751	4.093	809.810	895.654
-	-	-	-344.148	-344.148
-	-	-	-349.579	-349.579
-	-	3.336	-	3.336
124.406	-154.042	589.586	460.231	2.304.278

## RENDICONTO FINANZIARIO

[Migliaia di euro]	Note	2013	2012
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO</b>			
<b>Utile dell'esercizio</b>	<b>6.15</b>	<b>809.810</b>	<b>644.587</b>
<b>Rettificato da:</b>			
Ammortamenti	6.11	488.556	458.581
Accantonamenti ai fondi		-1.520	42.641
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	6.13	82.141	132.251
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti e delle partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value	6.13	2.012	2.746
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		201	-122.978
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		86.135	44.800
Altri oneri (proventi) non monetari		-3.841	-4.012
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		41.488	-456.299
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio [A]</b>	<b>7.1</b>	<b>1.504.982</b>	<b>742.317</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO</b>			
Investimenti in attività autostradali	5.2	-759.816	-1.165.435
Contributi su attività autostradali		35.107	39.536
Investimenti in attività materiali	5.1	-22.785	-18.443
Investimenti in attività immateriali	5.2	-12.016	-10.714
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare	5.3	-20.295	-808.309
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		638	312.073
Variazione netta delle altre attività non correnti		295	556
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione		-71.689	11.850
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento [B]</b>	<b>7.1</b>	<b>-850.561</b>	<b>-1.638.886</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA</b>			
Dividendi corrisposti	5.11	-693.727	-561.690
Nuovi finanziamenti da azionisti	5.14	825.000	2.811.475
Rimborsi finanziamenti da azionisti		-	-655.800
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	5.14	100.000	850.000
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	5.14	-249.532	-145.900
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-103.749	571.844
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria [C]</b>	<b>7.1</b>	<b>-122.008</b>	<b>2.869.929</b>
<b>Incremento/(decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [A+B+C]</b>	<b>7.1</b>	<b>532.413</b>	<b>1.973.360</b>
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO</b>		<b>2.401.559</b>	<b>428.199</b>
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO</b>		<b>2.933.972</b>	<b>2.401.559</b>

## INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

<b>[Migliaia di euro]</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Imposte sul reddito corrisposte (rimborsate)	145.422	369.587
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati	75.511	189.439
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti	646.038	639.317
Dividendi incassati	285.890	96.560
Utili su cambi incassati	90	300
Perdite su cambi corrisposte	81	275

## RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

<b>[Migliaia di euro]</b>	<b>Note</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio</b>		<b>2.401.559</b>	<b>428.199</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.7	2.877.234	834.207
Scoperti di conto corrente	5.14	-5	-
Rapporti di conto corrente infragruppo con saldo passivo	5.14	-475.670	-406.008
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio</b>		<b>2.933.972</b>	<b>2.401.559</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.7	3.444.972	2.877.234
Scoperti di conto corrente	5.14	-131	-5
Rapporti di conto corrente infragruppo con saldo passivo	5.14	-510.869	-475.670

## 4.2 Note illustrative

### 1. Informazioni generali

Autostrade per l'Italia (nel seguito definita anche la "Società") è una società per azioni costituita nel 2003, la cui sede legale è in Roma, Via Bergamini, 50.

La durata della Società è fissata fino al 31 dicembre 2050.

Il 100% del capitale della Società è detenuto da Atlantia S.p.A. (nel seguito anche Atlantia o Capogruppo), società quotata presso il Mercato Telematico Azionario gestito da Borsa Italiana S.p.A., 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; Sintonia S.p.A., che a sua volta è controllata da Edizione S.r.l., non esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti di Atlantia.

Il core business della Società è rappresentato dalla gestione della concessione amministrativa autostradale rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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.

Come consentito dal paragrafo 10 dello IAS 27, la Società, pur detenendo significative partecipazioni di controllo in altre imprese, si avvale della facoltà di non predisporre il bilancio consolidato, in quanto interamente controllata da Atlantia, come sopra indicato. Quest'ultima, che ha sede in Roma, Via Nibby, 20, provvede alla predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo in base ai principi contabili internazionali IFRS, pubblicandolo nei modi e nei tempi previsti dalla normativa applicabile.

Il presente progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 25 marzo 2014.

### 2. Forma e contenuto del bilancio

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, redatto nel presupposto della continuità aziendale, è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 4 del D. Lgs. n. 38/2005 in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio, che comprendono le interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), nonché i precedenti International Accounting Standards (IAS) e le interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore alla stessa data. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni è di seguito definito come gli "IFRS".

Il bilancio è costituito dai prospetti contabili (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto, rendiconto finanziario) e dalle presenti note illustrative, applicando quanto previsto dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio" e il criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle voci di bilancio che secondo gli IFRS sono rilevate al fair value, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritti nella successiva nota n. 3. 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 presentati utilizzando la classificazione basata sulla natura degli stessi, mentre il rendiconto finanziario è presentato utilizzando il metodo indiretto.

Gli IFRS sono stati 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.

I prospetti contabili della Società e le note illustrative sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato.

L'euro rappresenta la valuta funzionale della Società e quella di presentazione del bilancio.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. Si precisa che, a eccezione di modifiche di importi non rilevanti nel rendiconto finanziario e nello stato patrimoniale, 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 2012, non essendo intervenuti fatti o modifiche rilevanti nei principi contabili applicati che abbiano comportato la necessità di effettuare tali rettifiche o riclassifiche ai saldi dell'esercizio precedente.

Si segnala che, ai fini di una migliore esposizione, i saldi del conto economico relativi ai fondi per accantonamenti, precedentemente inclusi nella voce "Altri costi operativi", sono esposti nella nuova voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti" del suddetto prospetto.

### 3. Principi contabili applicati

Nel seguito sono descritti i più rilevanti tra i principi contabili e i criteri di valutazione applicati dalla Società nella redazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio precedente, non essendo entrati in vigore, nel corso del 2013, nuovi principi contabili, nuove interpretazioni o modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni già in vigore che abbiano avuto un effetto significativo sul bilancio della Società.

Si evidenzia che, conformemente a quanto previsto da una modifica allo IAS 1, pubblicata dallo IASB in data 16 giugno 2011 e omologata dalla UE nel giugno 2012, a partire dall'esercizio 2013 gli elementi inclusi nel conto economico complessivo sono presentati per natura, con conseguente raggruppamento in due categorie: (i) quelli che, al verificarsi di specifiche condizioni, saranno successivamente riclassificati nel conto economico e (ii) quelli che non saranno mai riclassificati nel conto economico.

Inoltre, a seguito dell'emissione in data 12 maggio 2011 da parte dello IASB, è entrato in vigore l'IFRS 13 - Misurazione al fair value; tale principio ha comportato le seguenti principali modifiche per la Società:

- a) la disclosure relativa ai tre livelli della gerarchia del fair value, richiesta dall'IFRS 7 per gli strumenti finanziari, che l'IFRS 13 estende a tutte le attività e le passività valutate a fair value nel bilancio;
- b) l'inclusione, nel calcolo del fair value di un'attività finanziaria, di un fattore di aggiustamento del fair value riferibile al rischio di controparte, definito come CVA - credit valuation adjustment. Tale rischio di credito deve essere quantificato nello stesso modo in cui lo determinerebbe un operatore di mercato nella definizione del prezzo di acquisto di un'attività finanziaria. Anche nella determinazione del fair value di una passività finanziaria, come più esplicitamente previsto dall'IFRS 13, si rende ora necessario quantificare un fattore di aggiustamento del fair value riferibile al proprio rischio di credito (own credit risk), ossia DVA - debit valuation adjustment.

In data 16 giugno 2011, infine, lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 19 - Benefici per i dipendenti - applicabile in modo retrospettivo dall'esercizio avente inizio dal 1° gennaio 2013. L'emendamento modifica le regole di riconoscimento dei piani a benefici definiti e dei termination benefits, nonché amplia l'informativa richiesta con riferimento ai piani a benefici definiti. Le principali variazioni apportate in merito ai piani a benefici definiti riguardano il riconoscimento totale, nella situazione patrimoniale-finanziaria, del deficit o surplus del piano, l'introduzione dell'onere finanziario netto e la classificazione degli oneri finanziari netti a benefici definiti. Tale variazioni non hanno comportato impatti sulla situazione patrimoniale-finanziaria e sul conto economico. La Società ha provveduto ad adeguare l'informativa richiesta secondo le nuove disposizioni.

#### 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. I beni acquisiti attraverso aggregazioni di imprese intervenute prima del 1° gennaio 2004 (data di transizione agli IFRS) sono iscritti al valore contabile preesistente, determinato nell'ambito di tali aggregazioni in base ai precedenti principi contabili, quale valore sostitutivo del costo.

Il costo delle attività materiali, determinato come sopra indicato, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio a quote costanti sulla base della vita economico-tecnica stimata. Qualora parti significative delle attività materiali abbiano differenti vite utili, tali componenti sono contabilizzate separatamente. I terreni, sia liberi da costruzione, sia annessi a fabbricati civili e industriali, non sono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.

Gli investimenti immobiliari, cioè gli immobili posseduti al fine di conseguire canoni di locazione e/o un apprezzamento degli stessi nel tempo, sono rilevati al costo, determinato secondo le stesse modalità indicate per le altre attività materiali. Per tali attività è inoltre indicato, ove disponibile, il relativo fair value. In sintesi, le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2013 relative alle voci "Immobili, impianti e macchinari" e "Investimenti immobiliari" sono riportate nella tabella seguente.

Attività materiali	Aliquota d'ammortamento
Fabbricati	3%-33,3%
Attrezzature industriali e commerciali	10%-25%
Altri beni	9%-20%

I beni materiali acquistati con contratto di leasing finanziario 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.

Nelle valutazioni successive il costo del canone è scomposto nelle sue componenti di onere finanziario, contabilizzato a conto economico, e di rimborso del capitale, rilevato 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 (“impairment test”), così come descritto nel seguito nello specifico paragrafo.

Le attività materiali non sono più esposte in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dal loro uso; l'eventuale utile o perdita (calcolato come differenza tra il corrispettivo della 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: (i) l'attività immateriale è riconducibile a un diritto legale o contrattuale, oppure (ii) l'attività immateriale è separabile, ossia può essere ceduta, trasferita, data in affitto o scambiata autonomamente oppure 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, a esclusione dei “diritti concessori”, è determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali, solo quando può essere valutato attendibilmente e quando le stesse attività sono identificabili, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri.

Per le attività immateriali rappresentate dai “diritti concessori”, il costo corrisponde invece al fair value dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai “contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione”), al netto dei relativi contributi, rappresentati quali attività finanziarie. Il costo così determinato è recuperato attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture. Il costo dei diritti concessori include:

- a) 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 a seguito di ampliamenti dell'infrastruttura;
- b) i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione di ampliamento/adequamento dell'infrastruttura, per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali diritti sono inizialmente calcolati e iscritti al valore attuale del fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro, al netto dei relativi contributi (escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione) e hanno come contropartita un “fondo per impegni da convenzione”, 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 valore attuale del fair value della parte dei servizi di costruzione non ancora realizzati alla data di chiusura dell'esercizio;
- c) i diritti da opere realizzate dai gestori delle Aree di Servizio, rappresentati dagli investimenti a carico di tali soggetti, devoluti gratuitamente alla Società.

I diritti concessori sono ammortizzati invece lungo il periodo di durata della concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità di consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine, poiché non si prevedono per la Società significativi incrementi di traffico nel periodo di durata della concessione, gli ammortamenti sono calcolati con quote costanti a decorrere dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici. Le altre attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate, a partire dal momento in cui le stesse attività sono disponibili per l'uso, sulla base della loro residua possibilità di utilizzazione, in relazione alla vita utile dei beni.

In sintesi, le aliquote di ammortamento annue utilizzate per le attività immateriali a vita definita sono quelle 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 (3,85% per quelli il cui ammortamento è iniziato a partire dal 2013)
Costi di sviluppo	20%-33,3%
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	33,3%
Licenze e diritti simili	3%-33,3%

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività immateriali, queste sono sottoposte a una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore (impairment), così come descritto nel paragrafo “Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)”.

L'utile o la perdita derivante dall'alienazione di un'attività immateriale è determinato come differenza tra il corrispettivo della dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene ed è rilevato nel conto economico dell'esercizio di alienazione.

### Avviamento

Le acquisizioni di aziende sono contabilizzate attraverso l'utilizzo dell'acquisition method; a tal fine le attività e le passività acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (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'acquisita.

L'avviamento è iscritto quale differenza positiva tra il costo dell'acquisizione, maggiorato del fair value alla data di acquisizione di eventuali quote non di controllo già detenute nell'acquisita, e il fair value di tali attività e passività acquisite. Alla data di acquisizione l'avviamento emerso è allocato a ciascuna delle unità generatrici di flussi finanziari, o gruppi di unità generatrici di flussi finanziari, che ci si attende beneficeranno dalle sinergie derivanti dall'aggregazione aziendale. Nel caso di differenza negativa tra il costo dell'acquisizione e il fair value delle attività e passività 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.

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)”.

Per la transizione agli IFRS e la predisposizione del bilancio di apertura secondo i principi contabili internazionali scelti, non è stato applicato retroattivamente l'IFRS 3 - Aggregazioni di imprese - 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 alla data di transizione agli IFRS, previa verifica e rilevazione di eventuali perdite di valore.

### Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto 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 alla “Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)”. 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 disponibili per la vendita, come definita dallo IAS 39, 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 e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Al momento del realizzo o del riconoscimento di una perdita di valore da impairment (classificata nel conto economico), gli utili e le perdite cumulati in tale riserva sono rilasciati nel conto economico. Le eventuali perdite di valore, identificate come descritto di seguito nella sezione relativa alla “Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)”, sono ripristinate nelle altre componenti del conto economico complessivo nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate. Qualora il fair value non possa essere attendibilmente determinato, le partecipazioni classificabili tra gli strumenti finanziari disponibili per la vendita sono valutate al costo, rettificato per perdite di valore; in questo caso le perdite di valore non sono soggette a eventuali ripristini.

Le partecipazioni destinate alla vendita o in corso di liquidazione nel breve termine sono esposte tra le attività correnti, al minore tra il valore di carico e il loro fair value, al netto di eventuali costi di vendita.

### Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati 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, così da attribuire i ricavi e il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti 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.

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali claim nella misura in cui è probabile che esse rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità.

Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione e/o miglioria a favore del Concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare la Società, anche questi sono rilevati nel conto economico secondo lo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentino il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al fair value, determinato sulla base del totale delle spese sostenute, costituite principalmente dai costi per materiali e servizi esterni, dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività, nonché dagli oneri finanziari attribuibili (questi ultimi solo nel caso di servizi di costruzione e/o miglioria relativi a 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 dai "diritti concessori" delle attività immateriali, al netto della quota coperta da contributi, classificata tra le attività finanziarie.

### Rimanenze

Le rimanenze di magazzino 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.

### Crediti e debiti

I crediti sono inizialmente iscritti al fair value e successivamente valutati al costo ammortizzato, 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 del valore dei flussi di cassa futuri attesi. Tali flussi tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di realizzo, delle eventuali garanzie ricevute, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. 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 debiti sono inizialmente rilevati al costo, corrispondente al fair value della passività, al netto degli eventuali costi 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.

I crediti e i debiti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

### 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, buon esito e irrilevante rischio di variazione del loro valore.

### Strumenti finanziari derivati

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti in base al loro fair value, determinato alla data di chiusura dell'esercizio.

Come richiesto dallo IAS 39, i derivati sono classificati come strumenti di copertura 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 e risulta compresa tra l'80% e il 125%.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e/o delle passività oggetto di copertura (cash flow hedge), le variazioni del fair value sono rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito, 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/o passività oggetto di copertura (fair value hedge), le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico. Coerentemente, anche le relative attività e/o passività oggetto di copertura, relativamente al rischio coperto, sono adeguate al fair value, con impatto a conto economico.

Le variazioni del fair value dei derivati, che non soddisfino le condizioni per essere qualificati ai sensi dello IAS 39 come strumenti finanziari di copertura, sono rilevate nel conto economico.

### Altre attività e passività finanziarie

Le altre attività finanziarie per le quali esiste l'intenzione e la capacità da parte della Società di mantenere sino alla scadenza in base a quanto richiesto dallo IAS 39 e tutte le altre passività finanziarie sono iscritte al costo, rilevato alla data di regolamento, rappresentato dal fair value del corrispettivo iniziale, incrementato nel caso delle attività o diminuito nel caso delle passività degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili all'acquisizione delle attività e all'emissione delle passività finanziarie. Successivamente alla rilevazione iniziale, le attività e le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

Le attività e le passività finanziarie non sono più esposte in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, la Società non è più coinvolta nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Le attività finanziarie detenute con lo scopo di ricavare un profitto nel breve termine sono iscritte e valutate al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico; le attività finanziarie diverse dalle precedenti sono classificate come strumenti finanziari disponibili per la vendita, iscritte e valutate al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Non sono mai state effettuate riclassifiche di strumenti finanziari tra le categorie sopra descritte.

### Valutazione del fair value e gerarchia di fair value

Per tutte le transazioni o saldi (finanziari o non finanziari) per cui un principio contabile richiede o consenta la misurazione al fair value e che rientri 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;
- d) definizione delle tecniche di valutazione più appropriate per la stima del fair value: tali tecniche massimizzano il ricorso a dati di input 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 di input utilizzati per le valutazioni al fair value, come richiesto dall'IFRS 13, è individuata una gerarchia di fair value entro la quale classificare le attività e le passività valutate al fair value o per le quali è dato 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 di input 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 di input osservabili (curve di tassi di interesse, volatilità implicite, spread creditizi);
- c) livello 3: utilizza input non osservabili. Il ricorso a tali dati di input è ammesso qualora non siano disponibili dati di input osservabili. I dati di input 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 cui classificare i singoli strumenti valutati al fair value o per i quali è esposto 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 atualizzando 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 atualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e aggiustando il valore così ottenuto per includere il rischio di controparte nel caso di attività finanziarie e il proprio rischio credito nel caso di passività finanziarie.

Per gli strumenti finanziari a breve termine, il valore contabile, al netto di eventuali svalutazioni, ne approssima il fair value.

L'IFRS 13 è stato emesso dallo IASB in data 12 maggio 2011 ed è stato omologato dall'UE a dicembre 2012, con effetto a partire dai bilanci i cui esercizi abbiano inizio a decorrere da o successivamente al 1° gennaio 2013. L'adozione del nuovo principio non ha comportato effetti significativi sul bilancio d'esercizio della Società.

### Fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione

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'impresa 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 a un tasso di sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro. Quando è effettuata l'attualizzazione, l'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario.

Il "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" accoglie gli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione dei beni reversibili, riflesse nella vigente convenzione sottoscritta con il Concedente. Gli accantonamenti a tale fondo sono determinati in funzione dell'usura e vetustà dell'infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell'esercizio, tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo.

Il "Fondo per impegni da convenzione" accoglie gli accantonamenti afferenti agli specifici obblighi convenzionali di ampliamento e di adeguamento dell'infrastruttura autostradale, a fronte dei quali la Società non acquisisce benefici economici aggiuntivi. Tale obbligazione, considerata come parte del corrispettivo dell'accordo di concessione, è rilevata inizialmente per un ammontare pari al valore attuale del fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro al netto dei relativi contributi (escludendo gli eventuali oneri finanziari), in contropartita dei diritti concessori per opere senza benefici economici aggiuntivi. Il valore attuale della passività residua, per i servizi di costruzione ancora da rendere, è quindi periodicamente rideterminato e le modifiche nella misurazione della stessa (costituite ad esempio dai cambiamenti nella stima degli esborsi necessari a estinguere l'obbligazione, dalla variazione nella stima dei tempi di realizzazione o dalla variazione del tasso di attualizzazione) sono specularmente rilevate a incremento o riduzione della corrispondente attività immateriale.

### 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. Le passività relative agli altri benefici ai dipendenti a medio-lungo termine 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 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, rappresentate dal Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato maturato fino alla data del 31 dicembre 2006 (o, ove applicabile, alla successiva data di adesione al fondo di previdenza complementare), 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 della passività è effettuata da attuari indipendenti. L'utile o la perdita derivante dall'effettuazione del calcolo attuariale è interamente iscritto nelle altre componenti del conto economico complessivo, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto anche dell'eventuale effetto fiscale relativo.

### Attività non correnti possedute per la vendita e attività/passività in dismissione e/o connesse ad attività operative cessate

Le attività non correnti possedute per la vendita e le attività/passività in dismissione e/o connesse ad attività operative cessate, il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita 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, esse sono rilevate in base allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e successivamente iscritte al minore tra il valore contabile e il presunto 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 cessate o in corso di dismissione sono classificabili quali "attività cessate/destinate a essere cedute" se soddisfano uno dei seguenti requisiti:

- a) rappresentano un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;
- b) fanno parte di un unico programma coordinato di dismissione di un importante ramo autonomo di attività o di un'area geografica di attività;
- c) sono imprese controllate acquisite esclusivamente in funzione di una successiva rivendita.

Gli effetti economici di tali operazioni, al netto della relativa fiscalità, sono esposti in un'unica voce del conto economico, così come i

corrispondenti 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. Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati sulla base dei criteri specifici di seguito riportati:

- a) i ricavi da pedaggio per competenza, in base ai transiti autostradali. Si precisa che, anche per effetto dell'interconnessione della rete e dei necessari riparti tra le varie concessionarie, parte dei ricavi da pedaggio, riferiti all'ultimo periodo dell'esercizio, sono determinati sulla base di ragionevoli stime;
- b) i ricavi delle vendite quando i rischi e benefici significativi della proprietà dei beni stessi sono trasferiti all'acquirente;
- c) i ricavi per le prestazioni di servizi in base allo stato di completamento delle attività, secondo i criteri previsti per i "contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione", precedentemente illustrati, che includono anche i servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente, in applicazione dell'IFRIC 12. Nel caso in cui non sia possibile determinare attendibilmente il valore dei ricavi, questi ultimi sono rilevati fino a concorrenza dei costi sostenuti che si ritiene saranno recuperati;
- d) i ricavi per i canoni attivi e le royalty lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti;
- e) i proventi per interessi (così come gli oneri per interessi) per competenza, calcolati sul valore delle relative attività (passività) finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo;
- f) i dividendi quando sorge il diritto della Società a riceverne il pagamento.

### Contributi pubblici

I contributi pubblici ricevuti sono rilevati al fair value quando: (i) il loro ammontare è attendibilmente determinabile, (ii) vi è la ragionevole certezza che 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 nell'infrastruttura autostradale sono contabilizzati quali ricavi dei servizi di costruzione, la cui metodologia di determinazione è illustrata nel criterio di valutazione "Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione". Eventuali contributi ricevuti a fronte di investimenti in attività materiali e/o immateriali (diverse dai diritti concessori) sono iscritti a riduzione del costo dell'attività cui sono riferiti e concorrono, in riduzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

### Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono iscritte sulla base di una stima realistica degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alle disposizioni in vigore, tenendo conto delle esenzioni applicabili.

Le imposte anticipate e quelle differite risultanti dalle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività, determinato applicando i criteri descritti nella presente nota n. 3, e il valore fiscale delle stesse, derivante dall'applicazione della normativa vigente, 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.

Si evidenzia che la Capogruppo Atlantia predispone un proprio Consolidato Fiscale Nazionale cui aderiscono Autostrade per l'Italia e altre imprese del Gruppo. A tal fine, i rapporti tra la consolidante 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 correnti della situazione patrimoniale-finanziaria, al netto degli acconti versati, anche per la quota riferibile all'IRES oggetto di consolidamento fiscale da parte della Capogruppo. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte correnti.

### Pagamenti basati su azioni

Il costo delle prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite piani di compensi basati su azioni 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 di tutte le caratteristiche, alla data di assegnazione, dei diritti (durata, eventuale prezzo, condizioni di esercizio, ecc.) e del titolo oggetto del relativo piano, sulla base delle ipotesi attuariali; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti. Il costo 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. Nel caso in cui i beneficiari siano amministratori e dipendenti di società controllate, il costo è rilevato quale incremento del valore della relativa partecipazione.

### Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)

Alla data di chiusura del bilancio, il valore contabile delle attività materiali, immateriali, finanziarie e delle partecipazioni è soggetto a verifica per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito perdite di valore.

Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima dell'ammontare recuperabile di tali attività, per verificare e, eventualmente, determinare l'importo della svalutazione da rilevare. Per le eventuali attività immateriali a vita utile indefinita e per quelle in corso di realizzazione, l'impairment test sopra descritto è effettuato almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui questi ultimi si verifichino.

Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima sarà compresa nell'ambito della stima del valore recuperabile delle attività della unità generatrice di flussi finanziari (Cash Generating Unit - CGU) a cui l'attività appartiene. 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. Se 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 riflette la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Tali perdite di valore sono ripristinate, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, ad eccezione che per l'avviamento e per gli strumenti finanziari partecipativi valutati al costo nei casi in cui il fair value non sia determinabile in modo attendibile.

### Stime e valutazioni

Come previsto dagli IFRS, la redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché delle relative informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla chiusura dell'esercizio. Tali stime e ipotesi sono utilizzate, in particolare, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compresa la valutazione dei crediti), dei fondi per accantonamenti, dei benefici per dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, 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.

### Conversione 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. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico. Le eventuali 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.

### Utile per azione

L'utile base per azione è calcolato dividendo il risultato dell'esercizio per la media ponderata delle azioni in circolazione durante l'esercizio. L'utile diluito per azione è calcolato tenendo conto, sia per il risultato dell'esercizio, che per la suddetta media ponderata, degli effetti connessi alla sottoscrizione e/o conversione totale di tutte le potenziali azioni che potrebbero essere emesse dall'esercizio di eventuali opzioni in circolazione.

### Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione e rivisitazioni e modifiche a principi esistenti, non ancora in vigore o non ancora omologati dall'Unione Europea

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - nel seguito sono commentati i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi e alle interpretazioni già applicabili, non ancora in vigore o non ancora omologati dalla Unione Europea (UE), che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio della Società.

#### IFRS 9 - Strumenti finanziari

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha emesso la prima parte del principio IFRS 9, che modifica i requisiti relativi alla classificazione e valutazione delle attività finanziarie, attualmente regolati dallo IAS 39. Successivamente, il 28 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato una versione rivista dell'IFRS 9 che contiene anche le disposizioni relative alla classificazione e valutazione delle passività finanziarie. In data 19 novembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento IFRS 9 Financial Instruments - Hedge Accounting and amendments to IFRS 9, IFRS 7 and IAS 39, relativo ai requisiti del nuovo modello di hedge accounting. Una volta completato l'IFRS 9 andrà a sostituire l'attuale IAS 39, ma non è ancora prevedibile la data a partire dalla quale tale nuovo principio sarà applicato.

Con riferimento alle attività finanziarie, l'IFRS 9 prevede due sole categorie di classificazione; inoltre sono regolati due possibili criteri di valutazione: il costo ammortizzato e il fair value.

La classificazione è effettuata sulla base sia del modello di gestione dell'attività finanziaria, sia delle caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa dell'attività.

La rilevazione iniziale e la valutazione al costo ammortizzato richiedono che 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.

Se una delle due condizioni sopra indicate non è soddisfatta, l'attività finanziaria è rilevata inizialmente, e successivamente valutata, al fair value.

Tutte le attività finanziarie rappresentate da azioni sono valutate al fair value. Il nuovo principio, a differenza dello IAS 39, non prevede eccezioni a tale regola generale; conseguentemente, viene meno la possibilità di valutazione al costo per le azioni non quotate, per le quali il fair value non può essere attendibilmente determinato.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al fair value, con imputazione delle variazioni di valore nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione ("accounting mismatch") che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti. Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, non sia possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, se si tratta di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, il nuovo principio prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al fair value con imputazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo.

Per quanto concerne le passività finanziarie, le disposizioni dettate dall'attuale IAS 39 sono confermate dal nuovo IFRS 9, anche con riferimento alla relativa valutazione, al costo ammortizzato o al fair value, con rilevazione nel conto economico in specifiche circostanze.

Le modifiche rispetto alle attuali prescrizioni dello IAS 39 sono principalmente afferenti a:

- a) la rappresentazione degli effetti delle variazioni del fair value attribuibili al rischio di credito associato alla passività, che l'IFRS 9 prevede siano rilevate nel conto economico complessivo per talune tipologie di passività finanziarie, anziché nel conto economico come le variazioni di fair value attribuibili alle altre tipologie di rischio;
- b) l'eliminazione dell'opzione per la valutazione al costo ammortizzato delle passività finanziarie costituite da strumenti finanziari derivati che prevedano la consegna di titoli di capitale non quotati. Per effetto di tale cambiamento, tutti gli strumenti finanziari derivati devono essere valutati al fair value.

Il nuovo modello di hedge accounting introduce rilevanti cambiamenti rispetto a quanto attualmente disciplinato dallo IAS 39. In particolare le principali novità riguardano:

- a) la maggiore ampiezza delle tipologie di rischio oggetto di copertura, alle quali le attività e le passività non finanziarie sono esposte, consentendo inoltre di designare come oggetto di copertura un'esposizione aggregata, che includa anche eventuali strumenti derivati;
- b) la possibilità di designare come strumento di copertura anche uno strumento finanziario valutato al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico;
- c) la diversa modalità di contabilizzazione dei contratti forward e dei contratti di opzione, quando siano inclusi in una relazione di hedge accounting;
- d) le modifiche alla modalità di predisposizione dei test di efficacia delle relazioni di copertura, in quanto si introduce il principio della "relazione economica" tra voce coperta e strumento di copertura; inoltre, non è più richiesta la valutazione retrospettiva dell'efficacia della copertura;
- e) la possibilità di "ribilanciare" una copertura esistente qualora restino validi gli obiettivi di risk management.

Nell'ambito del progetto di definizione del nuovo IFRS 9 è ancora in fase di elaborazione la parte relativa all'impairment delle attività finanziarie, per la quale è stata emanata una bozza (denominata ED/2013/3) per discussione nel marzo 2013.

Il principio IFRS 9 è attualmente all'esame dell'Unione Europea, nell'ambito di una valutazione complessiva da parte della stessa dell'intero progetto di revisione e sostituzione dello IAS 39.

#### IFRS 10 - Bilancio consolidato, IAS 27 - Bilancio individuale e IFRS 12 - Informazioni sulle partecipazioni in altre entità

Il 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il nuovo principio contabile IFRS 10, a conclusione del progetto legato alla ridefinizione del concetto di controllo e al superamento delle divergenze riscontrate nell'applicazione dello stesso. Il precedente IAS 27 - Bilancio consolidato e individuale - definiva il controllo su un'entità come il potere di determinare le scelte finanziarie e gestionali di un'entità, ottenendone i relativi benefici, mentre il SIC 12 - Consolidamento Special Purpose Entities - interpretava i requisiti dello IAS 27 ponendo maggiore enfasi sui rischi e sui benefici.

Il nuovo principio IFRS 10, che è stato emesso contemporaneamente al nuovo IAS 27 - Bilancio individuale - sostituisce nei contenuti i precedenti IAS 27 e SIC 12, fornendo una nuova definizione di controllo e confermando le metodologie da utilizzare per la predisposizione del bilancio consolidato in ambito IFRS, già rappresentate nel precedente IAS 27.

In base all'IFRS 10 un investitore controlla un'entità quando è esposto, o detiene diritti, a rendimenti variabili del suo investimento nell'entità e ha la possibilità di influenzare tali rendimenti attraverso l'esercizio del suo potere sull'entità stessa. Pertanto, il controllo è basato su tre elementi:

- a) potere sull'entità;
- b) esposizione, o diritto, a rendimenti variabili dell'investimento nell'entità;
- c) abilità nell'utilizzare il potere sull'entità per influenzare i rendimenti dell'investimento.

In base all'IFRS 10 il concetto di controllo deve essere applicato in tutte le seguenti circostanze:

- a) quando vi sono diritti di voto, o diritti simili, che danno un potere all'investitore, incluse le situazioni nelle quali l'investitore detiene meno della maggioranza dei diritti di voto e in quelle in cui vi sono diritti di voto potenziali;
- b) quando l'entità è organizzata in modo tale per cui i diritti di voto non sono il fattore dominante nel definire chi controlla l'entità, come nel caso in cui i diritti di voto hanno un impatto solamente su aspetti di amministrazione, e le attività rilevanti dell'entità sono influenzate essenzialmente da rapporti contrattuali;
- c) nei rapporti di agenzia;
- d) quando l'investitore ha il controllo su specifiche attività di un'entità.

Infine, l'IFRS 10 rinvia al nuovo principio IFRS 12 - Informazioni sulle partecipazioni in altre entità - per quanto attiene alle informazioni da fornire in bilancio relativamente alle partecipazioni detenute in altre imprese. Quest'ultimo principio prevede una serie di obblighi circa le informazioni che l'entità che redige il bilancio deve fornire, relativamente alle partecipazioni in imprese controllate e collegate, nonché agli accordi congiunti (di cui al nuovo IFRS 11, illustrato di seguito).

Il nuovo IAS 27 - Bilancio individuale - disciplina solamente le modalità di contabilizzazione e di informativa degli investimenti in imprese controllate, nonché i requisiti per la preparazione, da parte di un'entità, del suo bilancio d'esercizio; relativamente a tali aspetti, il nuovo principio non ha introdotto cambiamenti riproponendo, di fatto, una parte specifica del precedente IAS 27.

I nuovi principi IFRS 10, IFRS 12 e IAS 27 sono stati omologati dalla UE nel dicembre 2012, prevedendo la loro adozione obbligatoria al più tardi dall'esercizio con inizio dal 1° gennaio 2014.

#### IFRS 11 - Accordi congiunti

Il 12 maggio 2011 lo IASB, contestualmente all'emissione dei nuovi principi IFRS 10, IFRS 12 e IAS 27 sopra illustrati, ha emesso il nuovo principio contabile IFRS 11 a conclusione del progetto avviato fin dal 2005 di rivisitazione dello IAS 31 - Partecipazioni in joint venture, tenuto anche conto del nuovo concetto di controllo stabilito dall'IFRS 10.

Il nuovo principio sostituisce lo IAS 31 - Partecipazioni in joint venture - e il SIC 13 - Entità a controllo congiunto, contribuzioni non monetarie da parte di un socio.

L'IFRS 11 prevede che il soggetto che è parte di un accordo congiunto determini la tipologia di accordo nel quale è coinvolto attraverso la valutazione dei propri diritti e obblighi derivanti dall'accordo stesso. Un accordo congiunto è un contratto nel quale due o più parti detengono un controllo congiunto, ossia la condivisione, attraverso un contratto, del controllo di un accordo, che esiste solamente quando le decisioni relative alle attività rilevanti (che influenzano significativamente i rendimenti dell'accordo) richiedano il consenso unanime delle parti che condividono il controllo.

In base all'IFRS 11, gli accordi congiunti possono essere classificati in due tipologie:

- a) joint operation, nel caso in cui le parti che condividono il controllo hanno diritti sulle attività (e obbligazioni per le passività) oggetto dell'accordo;
- b) joint venture, nel caso in cui le parti hanno diritti sulle attività nette relative all'accordo, come, per esempio, nel caso di società con personalità giuridica propria.

Nell'identificare in quale tipologia di accordo sia coinvolta, l'entità deve valutare i propri diritti e obbligazioni nascenti dall'accordo stesso, tenendone in considerazione la struttura e la forma legale, i termini contrattuali stabiliti dalle parti e, qualora rilevanti, eventuali altri fatti e circostanze.

Da un punto di vista contabile, per gli accordi di joint operation, l'IFRS 11 prevede la rilevazione del pro-quota di attività, passività, ricavi e costi derivanti dall'accordo, da misurare in base agli IFRS applicabili a tali voci. Per gli accordi di joint venture, invece, è previsto un rinvio alle metodologie stabilite dallo IAS 28. L'IFRS 11 è stato omologato dalla UE nel dicembre 2012, che ne ha anche stabilito l'adozione obbligatoria al più tardi a partire dall'esercizio con inizio dal 1° gennaio 2014.

#### IAS 28 - Partecipazioni in imprese collegate e joint venture

Il 12 maggio 2011 lo IASB, contestualmente all'emissione dei nuovi principi IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12 e IAS 27 sopra illustrati, ha emesso il nuovo principio contabile IAS 28 - Partecipazioni in imprese collegate e joint venture - per tenere conto di talune modifiche introdotte dai sopra citati principi.

Il nuovo principio sostituisce il precedente IAS 28 - Partecipazioni in imprese collegate - senza peraltro apportare variazioni sostanziali allo stesso; infatti, il nuovo principio non modifica il concetto di influenza notevole già contenuto nel precedente.

L'adozione di tale nuovo principio è obbligatoria al più tardi dal 1° gennaio 2014, così come stabilito in sede di omologazione da parte della UE (intervenuta nel dicembre 2012), analogamente ai nuovi principi IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12 e IAS 27.

#### IAS 36 - Informazioni integrative sul valore recuperabile delle attività non finanziarie

Il 19 dicembre 2013 sono state omologate dalla UE le modifiche allo IAS 36 - Riduzione di valore delle attività - Informazioni integrative sul valore recuperabile delle attività non finanziarie - pubblicate dallo IASB il 29 maggio 2013.

Le modifiche mirano a chiarire che le informazioni da fornire circa il valore recuperabile delle attività, quando tale valore si basi sul fair value al netto dei costi di dismissione, riguardano soltanto le attività (incluso l'avviamento) e le unità generatrici di flussi finanziari per le quali sia stata rilevata o eliminata una perdita per riduzione di valore, durante l'esercizio.

Inoltre, le modifiche stabiliscono alcune semplificazioni dell'informativa di bilancio, stabilendo:

- a) l'obbligo di indicare il valore recuperabile delle attività o delle Cash Generating Unit (CGU) solo nel caso in cui sia stato contabilizzato un impairment o un ripristino di una precedente svalutazione;
- b) un obbligo di informativa meno ampio in caso di impairment di attività, ove il valore recuperabile sia stato determinato secondo la metodologia del fair value al netto dei costi stimati di vendita.

Le modifiche dovranno essere applicate retrospettivamente a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014.

#### IAS 39 - Novazione di derivati e continuazione della contabilizzazione di copertura

Il 19 dicembre 2013 sono state omologate dalla UE le modifiche allo IAS 39 - Strumenti finanziari: Rilevazione e valutazione - Novazione di derivati e continuazione della contabilizzazione di copertura - pubblicate dallo IASB il 27 giugno 2013. Le modifiche riguardano l'introduzione di alcune esenzioni ai requisiti dell'hedge accounting definiti dallo IAS 39 nel caso in cui un derivato esistente debba essere sostituito con un nuovo derivato che abbia, per legge o regolamento, direttamente o indirettamente una controparte centrale (Central Counterparty - CCP).

La modifica è stata ispirata dall'introduzione della European Market Infrastructure Regulation (EMIR) relativa ai derivati over-the-counter (OTC), che mira a implementare un clearing centrale per talune classi di derivati OTC (come richiesto dal G20 nel settembre 2009).

Le modifiche introdotte dovranno essere applicate retrospettivamente a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014.

#### IFRIC 21 - Prelievi

A maggio 2013, lo IASB ha emesso l'interpretazione IFRIC 21 - Prelievi. L'interpretazione è applicabile ai prelievi dello Stato diversi da quelli che rientrano nel campo di applicazione di altre norme (per esempio, IAS 12 Imposte sul reddito) e di multe o altre sanzioni per le violazioni di norme di legge. I prelievi sono definiti nell'interpretazione come "deflussi di risorse atte a produrre benefici economici, imposti dallo Stato alle società in conformità con la legislazione vigente".

L'interpretazione chiarisce che un'entità deve riconoscere una passività per un prelievo dello Stato solo quando l'attività che fa scattare l'obbligo di pagamento, come identificato dalla normativa applicabile, si verifica. L'interpretazione chiarisce, inoltre, che una passività relativa al prelievo è accantonata progressivamente solo se l'attività da cui deriva il pagamento avviene lungo un arco di tempo. Per un prelievo che sia attivato al raggiungimento di una soglia minima, la passività deve essere rilevata sulla base di una stima già da prima che tale soglia sia raggiunta.

L'interpretazione è applicabile a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014, ma non risulta ancora omologata dall'Unione Europea.

#### Annual improvements to IFRS: 2010-2012 e 2011-2013

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato i documenti “Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 cycle” e “Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 cycle” che recepiscono le modifiche ai principi nell’ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi, concentrandosi su quelle modifiche ritenute necessarie, ma non urgenti.

Le principali modifiche che potrebbero avere una rilevanza per il Gruppo si riferiscono a:

- a) IFRS 2 - Pagamenti basati su azioni: sono state apportate delle modifiche alle definizioni di “vesting condition” e di “market condition” e sono state aggiunte le ulteriori definizioni di “performance condition” e “service condition” per la rilevazione dei piani di benefici basati su azioni;
- b) IFRS 3 - Aggregazioni aziendali: le modifiche chiariscono che un corrispettivo potenziale classificato come un’attività o una passività deve essere misurato al fair value a ogni data di chiusura dell’esercizio, con rilevazione degli effetti nel conto economico, a prescindere dal fatto che il corrispettivo potenziale sia uno strumento finanziario oppure una attività o una passività non finanziaria. Inoltre, si chiarisce che il principio in oggetto non è applicabile alle operazioni di costituzione di una joint venture;
- c) IFRS 8 - Settori operativi: le modifiche richiedono di dare informativa delle valutazioni effettuate dal management nell’applicazione dei criteri di aggregazione dei segmenti operativi, inclusa una descrizione dei segmenti operativi aggregati e degli indicatori economici considerati nel determinare se tali segmenti operativi abbiano “caratteristiche economiche simili”. Inoltre, la riconciliazione tra il totale delle attività dei segmenti operativi e il totale delle attività dell’entità deve essere fornita solamente se il totale delle attività dei segmenti operativi è regolarmente fornito alla direzione aziendale;
- d) IFRS 13 - Misurazione al fair value: sono state modificate le “Basis for Conclusions” del principio al fine di chiarire che, con l’emissione dell’IFRS 13 e con le conseguenti modifiche allo IAS 39 e all’IFRS 9, resta valida la possibilità di contabilizzare i crediti e i debiti commerciali a breve senza rilevare gli effetti di un’attualizzazione, qualora tali effetti risultino non materiali.

La data di efficacia delle modifiche proposte è prevista per gli esercizi che hanno inizio dal 1° luglio 2014 o da data successiva. Tali modifiche non sono ancora state omologate dall’Unione Europea.

Per tutti i principi e le interpretazioni di nuova emissione, nonché per le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, il Gruppo Atlantia sta valutando gli eventuali impatti, attualmente non ragionevolmente stimabili, derivanti dalla loro applicazione futura.

## 4. Contratto di concessione

Oggetto della Convenzione Unica, 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 dei Trasporti) e approvata per Legge n. 101/2008, 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 il diritto della Società alla riscossione dei pedaggi dall’utenza autostradale - al netto di una quota di spettanza dell’ANAS S.p.A. - aggiornati annualmente in base a una formula tariffaria prevista nella Convenzione Unica, a fronte dell’obbligo della stessa Società di eseguire gli interventi di ampliamento e/o ammodernamento dell’infrastruttura autostradale assentite in concessione e di provvedere alla manutenzione e gestione delle tratte in concessione.

Alla scadenza della Convenzione Unica, la Concessionaria provvederà al trasferimento a titolo gratuito delle proprietà al Concedente dell’autostrada assentita in concessione, nonché delle relative pertinenze, in buono stato di conservazione e libera da pesi e gravami.

In data 24 dicembre 2013, il Concedente e Autostrade per l’Italia hanno sottoscritto un 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 approvato con decreto interministeriale del 30 dicembre 2013 ed è in corso di registrazione da parte della Corte dei Conti.

In relazione alla concessione in essere, 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), quantificabile in circa 16,0 miliardi di euro (12,7 miliardi di euro al 31 dicembre 2012), di cui circa 8,0 miliardi di euro già realizzati al 31 dicembre 2013 (7,4 miliardi di euro al 31 dicembre 2012). Il programma degli investimenti è compreso nel piano finanziario della Società aggiornato a dicembre 2013 e riguarda essenzialmente il potenziamento di tratte autostradali già in esercizio.

Nella tabella seguente sono riepilogate le tratte autostradali in concessione al 31 dicembre 2013.

Tratta autostradale	Km 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
<b>Totale</b>	<b>2.854,6</b>

Si evidenzia che nella situazione patrimoniale-finanziaria risulta iscritto un apposito fondo rischi che accoglie la stima, aggiornata con le segnalazioni pervenute nel corso del 2013, degli oneri da sostenere a fronte di provvedimenti del Concedente di applicazione di sanzioni e/o penali a seguito di contestazioni per inadempimenti del concessionario e/o per segnalazioni di non conformità come previsto dall'allegato N della Convenzione vigente. Per maggiori dettagli circa la composizione di detto fondo si rinvia alla nota n. 5.13. A tal proposito si rileva che nel corso del 2013 non si sono registrate ulteriori contestazioni da parte del Concedente che richiedano l'accertamento in bilancio di penali o passività potenziali, oltre a quanto già stanziato nei fondi per accantonamenti al 31 dicembre 2013.

## 5. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Nel seguito sono illustrati i saldi della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2013. I valori tra parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi al saldo al 31 dicembre 2012.

### 5.1 Attività materiali - Migliaia di euro 78.356 (77.392)

Le attività materiali sono costituite da immobili, impianti e macchinari (72.264 migliaia di euro) e da investimenti immobiliari (6.092 migliaia di euro). L'incremento dell'esercizio, pari a 964 migliaia di euro, è dovuto agli investimenti realizzati nell'esercizio (22.785 migliaia di euro), parzialmente compensato dagli ammortamenti dell'esercizio (21.014 migliaia di euro) e dalle dismissioni (807 migliaia di euro).

Nel corso dell'esercizio non si sono verificate variazioni della vita utile stimata dei cespiti.

Le attività materiali al 31 dicembre 2013 non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità. 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 è stimato, sulla base di indicazioni provenienti dal mercato immobiliare applicabile alla tipologia di investimenti detenuti, complessivamente in 19.675 migliaia di euro ed è superiore al relativo valore contabile.

Nell'esercizio 2013 tali immobili hanno generato canoni di locazione attivi pari a 1.852 migliaia di euro, a fronte di costi operativi diretti di manutenzione e gestione pari a 3.166 migliaia di euro.

Il saldo di tale voce si è decrementato al 31 dicembre 2013 di 343 migliaia di euro sostanzialmente per effetto degli ammortamenti dell'esercizio (386 migliaia di euro).

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle attività materiali, nonché le variazioni intercorse nel 2013 nei valori contabili delle diverse categorie di attività materiali.

[Migliaia di euro]	31/12/2012		
	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
<b>Immobili, impianti e macchinari</b>			
Terreni	1.326	-	1.326
Fabbricati	34.176	-12.772	21.404
Attrezzature industriali e commerciali	105.941	-73.878	32.063
Altri beni	70.955	-57.072	13.883
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	2.281	-	2.281
<b>Immobili, impianti e macchinari</b>	<b>214.679</b>	<b>-143.722</b>	<b>70.957</b>
<b>Investimenti immobiliari</b>			
Terreni	218	-	218
Fabbricati	13.671	-7.454	6.217
<b>Investimenti immobiliari</b>	<b>13.889</b>	<b>-7.454</b>	<b>6.435</b>
<b>Attività materiali</b>	<b>228.568</b>	<b>-151.176</b>	<b>77.392</b>

## 5.2 Attività immateriali - Migliaia di euro 17.596.250 (18.006.066)

Le attività immateriali sono costituite essenzialmente dal valore residuo dell'avviamento (6.111.198 migliaia di euro) generato nel 2003 dall'operazione di conferimento a favore della Società del compendio autostradale e da diritti concessori per 11.472.682 migliaia di euro (11.882.473 migliaia di euro al 31 dicembre 2012) e da altre attività immateriali per 12.369 migliaia di euro (12.394 migliaia di euro al 31 dicembre 2012).

I diritti concessori sono riconducibili a:

- diritti maturati a fronte dell'impegno alla realizzazione di servizi di costruzione per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, pari a 8.603.830 migliaia di euro al 31 dicembre 2013 (9.253.925 migliaia di euro al 31 dicembre 2012);
- diritti maturati a fronte di servizi di costruzione resi per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, pari a 2.801.988 migliaia di euro al 31 dicembre 2013 (2.559.010 migliaia di euro al 31 dicembre 2012);
- diritti relativi a opere realizzate dai gestori delle Aree di Servizio, rappresentati dagli investimenti a carico di tali soggetti e devoluti gratuitamente alla Società, pari a 66.864 migliaia di euro al 31 dicembre 2013 (69.538 migliaia di euro al 31 dicembre 2012).

Il decremento dell'esercizio delle attività immateriali, pari a 409.816 migliaia di euro, è dovuto essenzialmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni dei diritti concessori:

- gli ammortamenti dell'esercizio (455.534 migliaia di euro);
- il decremento dovuto all'aggiornamento del valore attuale degli investimenti previsti in opere senza benefici economici aggiuntivi (295.139 migliaia di euro), in contropartita al fondo per impegni da convenzione;
- gli investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi al netto dei contributi (342.839 migliaia di euro).

Variazioni dell'esercizio							31/12/2013		
Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Costo			Ammortamenti cumulati			Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
	Passaggi in esercizio	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche e altre rettifiche	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche e altre rettifiche			
-	-	-	-2	-	-	-	1.324	-	1.324
236	221	-	-56	-1.459	-	15	34.577	-14.216	20.361
16.206	1.848	-6.633	-	-14.175	5.826	-	117.362	-82.227	35.135
3.645	27	-21	-	-4.994	21	-	74.606	-62.045	12.561
2.698	-2.096	-	-	-	-	-	2.883	-	2.883
<b>22.785</b>	<b>-</b>	<b>-6.654</b>	<b>-58</b>	<b>-20.628</b>	<b>5.847</b>	<b>15</b>	<b>230.752</b>	<b>-158.488</b>	<b>72.264</b>
-	-	-	2	-	-	-	220	-	220
-	-	-	56	-386	-	-15	13.727	-7.855	5.872
-	-	-	58	-386	-	-15	13.947	-7.855	6.092
<b>22.785</b>	<b>-</b>	<b>-6.654</b>	<b>-</b>	<b>-21.014</b>	<b>5.847</b>	<b>-</b>	<b>244.699</b>	<b>-166.343</b>	<b>78.356</b>

Nell'esercizio non si sono verificate variazioni della vita utile stimata delle attività.

[Migliaia di euro]	Note	2013	2012	Variazione
Utilizzo del fondo per impegni da convenzione per opere realizzate senza benefici economici aggiuntivi	5.12/6.10	383.827	460.575	-76.748
Ricavi per contributi su opere senza benefici economici aggiuntivi	5.12/6.2	22.548	29.892	-7.344
Incrementi dei diritti concessori immateriali per opere realizzate con benefici economici aggiuntivi	6.2	353.441	674.968	-321.527
<b>Investimenti in attività autostradali</b>		<b>759.816</b>	<b>1.165.435</b>	<b>-405.619</b>

Nel corso del 2013 la Società ha effettuato investimenti in infrastrutture autostradali per complessivi 759.816 migliaia di euro (1.165.435 migliaia di euro nel 2012). Con riferimento a tali investimenti si evidenzia che, in applicazione dell'IFRIC 12, nel conto economico dell'esercizio sono rilevati i costi operativi e gli oneri finanziari sostenuti (in base alla rispettiva natura) e il fair value dei relativi servizi di costruzione eseguiti. Il prospetto che precede evidenzia le componenti degli investimenti in infrastrutture autostradali, indicati anche nel rendiconto finanziario dell'esercizio, a fronte dei servizi di costruzione eseguiti.

L'avviamento iscritto in bilancio è relativo al conferimento del compendio autostradale, da parte della ex Autostrade - Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (ora Atlantia S.p.A.), attuato nell'ambito del progetto di riorganizzazione che ha interessato il Gruppo nel 2003. Il valore dell'avviamento in oggetto è quello determinato sulla base dei precedenti principi contabili e coincide con il valore netto contabile in essere al 1° gennaio 2004, data di transizione agli IFRS. Lo stesso è afferente all'intera attività in concessione di cui è titolare la Società; coerentemente con le indicazioni fornite dallo IAS 36, tale attività in concessione è riconducibile a un'unica Cash Generating Unit (CGU).

Il valore di bilancio dell'avviamento non è oggetto di ammortamento sistematico ma è soggetto a periodici test di impairment, che ne hanno evidenziato, anche al 31 dicembre 2013, la recuperabilità attraverso la stima del valore d'uso. In particolare, quest'ultima è stata effettuata utilizzando il piano pluriennale della Società, sviluppato sulla base degli impegni riportati nell'aggiornamento quinquennale di dicembre 2013 del piano economico-finanziario allegato alla convenzione sottoscritta con il Concedente, che incorpora la stima di variazione del traffico per tutto il periodo di durata della concessione, nonché un'inflazione media prospettica di circa l'1,5%. I flussi di cassa stimati, al netto delle imposte, sono stati attualizzati al tasso del 6,1% (5,9% nel 2012) rappresentativo del WACC (post imposte) della Società. L'utilizzo dei flussi di cassa e del tasso di attualizzazione al netto delle imposte è adottato in quanto produce risultati sostanzialmente equivalenti a quelli derivanti da una valutazione ante imposte.

[Migliaia di euro]	31/12/2012		
	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
<b>Diritti concessori immateriali</b>			
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi	12.026.725	-2.772.800	9.253.925
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	2.783.032	-224.022	2.559.010
Diritti per opere a carico dei subconcessionari	87.067	-17.529	69.538
<b>Diritti concessori immateriali</b>	<b>14.896.824</b>	<b>-3.014.351</b>	<b>11.882.473</b>
<b>Avviamento e altre attività a vita utile indefinita</b>			
Avviamento	6.111.198	-	6.111.198
Marchi	1	-	1
<b>Avviamento e altre attività a vita utile indefinita</b>	<b>6.111.199</b>	<b>-</b>	<b>6.111.199</b>
<b>Altre attività immateriali</b>			
Costi di sviluppo	121.963	-113.751	8.212
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	39.156	-35.943	3.213
Concessioni e licenze	1.710	-741	969
<b>Altre attività immateriali</b>	<b>162.829</b>	<b>-150.435</b>	<b>12.394</b>
<b>Attività immateriali</b>	<b>21.170.852</b>	<b>-3.164.786</b>	<b>18.006.066</b>

Il test di impairment sviluppato ha evidenziato anche la recuperabilità dei diritti concessori iscritti nel bilancio della Società. In aggiunta al test di impairment sopra commentato, sono state eseguite le analisi di sensitività, incrementando e riducendo dell'1% il tasso WACC indicato. I risultati di tali analisi non hanno evidenziato impatti di rilievo per il bilancio della Società.

Le altre attività immateriali, pari a 12.369 migliaia di euro, e in linea con il saldo al 31 dicembre 2012, sono composte dalle seguenti principali categorie:

- a) costi di sviluppo (7.383 migliaia di euro), relativi ai costi per lo sviluppo di applicazioni software e, in misura minore, di nuovi sistemi di esazione dinamica dei pedaggi;
- b) diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno (4.210 migliaia di euro), relativi ai costi sostenuti per l'acquisto di licenze d'uso software;
- c) licenze e diritti simili (776 migliaia di euro), che includono, tra gli altri, i diritti di usufrutto su fibre ottiche.

Si evidenzia infine che, nell'esercizio 2013, sono stati rilevati a conto economico costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 882 migliaia di euro (1.195 migliaia di euro nel 2012). Tali attività sono finalizzate al miglioramento di infrastrutture, servizi offerti, livelli di sicurezza, tutela e valorizzazione dell'ambiente.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle attività immateriali, nonché le variazioni intercorse nel 2013 nei valori contabili delle diverse categorie di attività immateriali.

Variazioni dell'esercizio							31/12/2013		
Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Decrementi per dismissioni	Costo			Ammortamenti cumulati		Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
		Incrementi/Decrementi per aggiornamento valore attuale impegni	Incrementi per opere realizzate	Decrementi per contributi	Incrementi	Decrementi per dismissioni			
-	-	-295.139	-	-1.957	-352.999	-	11.729.629	-3.125.799	8.603.830
-	-	-	353.441	-10.602	-99.861	-	3.125.871	-323.883	2.801.988
-	-	-	-	-	-2.674	-	87.067	-20.203	66.864
-	-	<b>-295.139</b>	<b>353.441</b>	<b>-12.559</b>	<b>-455.534</b>	-	<b>14.942.567</b>	<b>-3.469.885</b>	<b>11.472.682</b>
-	-	-	-	-	-	-	6.111.198	-	6.111.198
-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
-	-	-	-	-	-	-	<b>6.111.199</b>	-	<b>6.111.199</b>
7.036	-98	-	-	-	-7.832	65	128.901	-121.518	7.383
4.980	-	-	-	-	-3.983	-	44.136	-39.926	4.210
-	-	-	-	-	-193	-	1.710	-934	776
<b>12.016</b>	<b>-98</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-12.008</b>	<b>65</b>	<b>174.747</b>	<b>-162.378</b>	<b>12.369</b>
<b>12.016</b>	<b>-98</b>	<b>-295.139</b>	<b>353.441</b>	<b>-12.559</b>	<b>-467.542</b>	<b>65</b>	<b>21.228.513</b>	<b>-3.632.263</b>	<b>17.596.250</b>

### 5.3 Partecipazioni - Migliaia di euro 1.462.245 [1.443.323]

Si riporta di seguito la tabella delle consistenze a inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'esercizio.

[Migliaia di euro]	31/12/2012		
	Costo	[Svalutazioni] Rivalutazioni cumulate	Valore netto
Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	423.544	-13.659	409.885
Stalexport Autostrady S.A.	104.842	-32.234	72.608
Tangenziale di Napoli S.p.A.	54.506	-	54.506
Pavimental S.p.A.	47.413	-	47.413
Telepass S.p.A.	25.107	-	25.107
Ecomouv S.a.s.	14.254	-	14.254
Autostrade Meridionali S.p.A.	14.708	-	14.708
Spea Ingegneria Europea S.p.A.	5.994	-	5.994
AD Moving S.p.A.	3.995	-	3.995
Infoblu S.p.A.	3.875	-	3.875
Autostrade Tech S.p.A.	3.265	-	3.265
Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco	2.318	-	2.318
Tech Solution Integrators S.a.s.	2.000	-	2.000
Newpass S.p.A.	2.127	-1.236	891
EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.	501	-	501
Autostrade Indian Infrastructure Ltd	486	-	486
Ecomouv D&B S.a.s.	375	-	375
Giove Clear S.r.l.	20	-	20
Autostrade Sud America S.r.l.	742.952	-	742.952
<b>Partecipazioni in imprese controllate (A)</b>	<b>1.452.282</b>	<b>-47.129</b>	<b>1.405.153</b>
Società Autostrada Tirrenica p.A.	6.343	-	6.343
Società Infrastrutture Toscane S.p.A.	6.900	-	6.900
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	5.558	-2.746	2.812
Pedemontana Veneta S.p.A.	1.935	-	1.935
Arcea Lazio S.p.A.	703	-29	674
Consorzio Autostrade Italiane Energia	29	-	29
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	18.538	-	18.538
<b>Partecipazioni in imprese collegate e a controllo congiunto (B)</b>	<b>40.006</b>	<b>-2.775</b>	<b>37.231</b>
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	-	-	-
Tangenziale Esterna S.p.A.	250	-	250
Uirnet S.p.A.	426	-	426
Veneto Strade S.p.A.	258	-	258
Consorzio Fastigi	5	-	5
<b>Partecipazioni in altre imprese Gruppo (C)</b>	<b>939</b>	<b>-</b>	<b>939</b>
<b>Partecipazioni (A+B+C)</b>	<b>1.493.227</b>	<b>-49.904</b>	<b>1.443.323</b>

	Variazioni dell'esercizio				31/12/2013		Valore netto	
	Nuove acquisizioni e incrementi a titolo oneroso	Costo Versamento decimi e altri incrementi	Riclassifiche	Incrementi per piani di compensi basati su azioni	(Svalutazioni) Rivalutazioni	Costo (Svalutazioni) Rivalutazioni cumulate		
	-		742.952	-	-	1.166.496	-13.659	1.152.837
	-	-	-	-	-	104.842	-32.234	72.608
	-	-	-	-	-	54.506	-	54.506
	-	-	-	153	-	47.566	-	47.566
	-	-	-	112	-	25.219	-	25.219
	-	2.983	-	-	-	17.237	-	17.237
	-	-	-	79	-	14.787	-	14.787
	-	-	-	154	-	6.148	-	6.148
	-	-	-	-	-	3.995	-	3.995
	-	-	-	-	-	3.875	-	3.875
	-	-	-	141	-	3.406	-	3.406
	-	-	-	-	-	2.318	-	2.318
	-	-	-	-	-	2.000	-	2.000
	883	-	-	-	-	3.010	-1.236	1.774
	-	-	-	-	-	501	-	501
	-	-	-	-	-	486	-	486
	-	-	-	-	-	375	-	375
	-	-	-	-	-	20	-	20
	-	-	-742.952	-	-	-	-	-
	<b>883</b>	<b>2.983</b>	<b>-</b>	<b>639</b>	<b>-</b>	<b>1.456.787</b>	<b>-47.129</b>	<b>1.409.658</b>
	-	-	-	-	-	6.343	-	6.343
	-	-	-	-	-1.182	6.900	-1.182	5.718
	-	-	-	-	-830	5.558	-3.576	1.982
	-	-	-	-	-	1.935	-	1.935
	-	-	-	-	-	703	-29	674
	-	-	-	-	-	29	-	29
	-	15.976	-34.514	-	-	-	-	-
	-	<b>15.976</b>	<b>-34.514</b>	<b>-</b>	<b>-2.012</b>	<b>21.468</b>	<b>-4.787</b>	<b>16.681</b>
	-	-	34.514	-	-	34.514	-	34.514
	-	453	-	-	-	703	-	703
	-	-	-	-	-	426	-	426
	-	-	-	-	-	258	-	258
	-	-	-	-	-	5	-	5
	-	<b>453</b>	<b>34.514</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>35.906</b>	<b>-</b>	<b>35.906</b>
	<b>883</b>	<b>19.412</b>	<b>-</b>	<b>639</b>	<b>-2.012</b>	<b>1.514.161</b>	<b>-51.916</b>	<b>1.462.245</b>

L'incremento netto di 18.922 migliaia di euro è dovuto prevalentemente all'apporto di capitale in Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. (15.976 migliaia di euro) e al versamento di una quota dei decimi alla controllata Ecomouv S.a.s. (2.983 migliaia di euro).

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio delle partecipazioni con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico al 31 dicembre 2013, al netto degli eventuali decimi da versare.

Denominazione	Sede
Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	Roma
Stalexport Autostrady S.A.	Katowice (Polonia)
Tangenziale di Napoli S.p.A.	Napoli
Pavimental S.p.A.	Roma
Telepass S.p.A.	Roma
Ecomouv S.a.s.	Parigi (Francia)
Autostrade Meridionali S.p.A.	Napoli
Spea Ingegneria Europea S.p.A.	Milano
AD Moving S.p.A.	Roma
Infoblu S.p.A.	Roma
Autostrade Tech S.p.A.	Roma
Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco	Pré Saint Didier
Tech Solution Integrators S.a.s	Parigi (Francia)
Newpass S.p.A.	Verona
EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.	Roma
Autostrade Indian Infrastructure Ltd	Mumbai (India)
Ecomouv D&B S.a.s.	Parigi (Francia)
Giove Clear S.r.l.	Roma
<b>Partecipazioni in imprese controllate (A)</b>	
Società Autostrada Tirrenica p.A.	Roma
Società Infrastrutture Toscane S.p.A.	Firenze
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna
Pedemontana Veneta S.p.A.	Verona
Arcea Lazio S.p.A.	Roma
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma
<b>Partecipazioni in imprese collegate e a controllo congiunto (B)</b>	
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano
Tangenziale Esterna S.p.A.	Milano
Uirnet S.p.A.	Roma
Veneto Strade S.p.A.	Venezia
Consorzio Fastigi	Civitavecchia
<b>Partecipazioni in altre imprese (C)</b>	
<b>Partecipazioni (A+B+C)</b>	

Per i criteri di valutazione relativi alle partecipazioni si rinvia alla nota n. 3.

Capitale sociale/Fondo consortile					Partecipazione		
Numero azioni/quote	Valore nominale	Capitale/Fondo consortile	Quota partecipazione (%)	Numero azioni/quote	Valore di carico (migliaia di euro)		
1.000.000	Euro	1,00	Euro	1.000.000	100,00%	1.000.000	1.152.837
247.262.023	Zloty	0,75	Zloty	185.446.517	61,20%	151.323.463	72.608
20.945.250	Euro	5,16	Euro	108.077.490	100,00%	20.945.250	54.506
77.818.865	Euro	0,13	Euro	10.116.452	99,40%	77.350.836	47.566
26.000.000	Euro	1,00	Euro	26.000.000	96,15%	25.000.000	25.219
300.000	Euro	100,00	Euro	30.000.000	70,00%	210.000	17.237
4.375.000	Euro	2,07	Euro	9.056.250	58,98%	2.580.500	14.787
1.000.000	Euro	5,16	Euro	5.160.000	100,00%	1.000.000	6.148
1.000.000	Euro	1,00	Euro	1.000.000	100,00%	1.000.000	3.995
1.000.000	Euro	5,16	Euro	5.160.000	75,00%	750.000	3.875
1.120.000	Euro	1,00	Euro	1.120.000	100,00%	1.120.000	3.406
2.112.000	Euro	51,65	Euro	109.084.800	51,00%	1.077.120	2.318
2.000.000	Euro	1,00	Euro	2.000.000	100,00%	2.000.000	2.000
1.747.084	Euro	1,00	Euro	1.747.084	100,00%	1.747.084	1.774
500.000	Euro	1,00	Euro	500.000	100,00%	500.000	501
10.000	Rupia	50,00	Rupia	500.000	99,99%	9.999	486
500.000	Euro	1,00	Euro	500.000	75,00%	375.000	375
10.000	Euro	1,00	Euro	10.000	100,00%	10.000	20
							<b>1.409.658</b>
163.072.000	Euro	0,15	Euro	24.460.800	24,98%	40.738.499	6.343
30.000.000	Euro	1,00	Euro	30.000.000	46,00%	13.800.000	5.718
9.000.000	Euro	1,00	Euro	9.000.000	32,50%	2.925.000	1.982
12.000	Euro	500,00	Euro	6.000.000	29,77%	3.573	1.935
1.983.469	Euro	1,00	Euro	1.983.469	34,00%	674.379	674
-	Euro	-	Euro	107.112	29,00%	-	29
							<b>16.681</b>
293.792.811	Euro	0,75	Euro	220.344.608	13,67%	40.174.660	34.514
464.945.000	Euro	1,00	Euro	464.945.000	0,25%	1.162.363	703
1.001	Euro	1.000,00	Euro	1.001.000	1,60%	16	426
5.163.200	Euro	1,00	Euro	5.163.200	5,00%	258.160	258
-	Euro	-	Euro	40.000	12,50%	-	5
							<b>35.906</b>
							<b>1.462.245</b>

## 5.4 Attività finanziarie

[quota non corrente] - Migliaia di euro 548.249 (521.041)  
[quota corrente] - Migliaia di euro 425.957 (374.940)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività finanziarie a inizio e a fine esercizio.

[Migliaia di euro]	31/12/2013			31/12/2012		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Attività finanziarie per contributi su opere <sup>(1)</sup>	165.124	5.934	159.190	141.837	9.870	131.967
Depositi bancari vincolati convertibili <sup>(2)</sup>	239.044	5.158	233.886	238.890	9.834	229.056
Derivati con fair value attivo <sup>(3)</sup>	5.457	70	5.387	32	32	-
Finanziamenti a medio-lungo termine <sup>(1)</sup>	130.807	779	130.028	222.418	110.098	112.320
Altri crediti finanziari <sup>(1)</sup>	29.192	28.225	967	28.364	-	28.364
Prestiti al personale <sup>(1)</sup>	9.037	-	9.037	8.441	-	8.441
Risconti attivi finanziari pluriennali <sup>(1)</sup>	9.993	239	9.754	10.981	88	10.893
<b>Altre attività finanziarie a medio-lungo termine</b>	<b>179.029</b>	<b>29.243</b>	<b>149.786</b>	<b>270.204</b>	<b>110.186</b>	<b>160.018</b>
Finanziamenti a breve termine <sup>(1)</sup>	379.181	379.181	-	215.393	215.393	-
Crediti finanziari verso ANAS <sup>(1)</sup>	-	-	-	22.731	22.731	-
Altre attività finanziarie <sup>(1)</sup>	6.371	6.371	-	6.894	6.894	-
<b>Altre attività finanziarie correnti</b>	<b>385.552</b>	<b>385.552</b>	<b>-</b>	<b>245.018</b>	<b>245.018</b>	<b>-</b>
<b>Attività finanziarie</b>	<b>974.206</b>	<b>425.957</b>	<b>548.249</b>	<b>895.981</b>	<b>374.940</b>	<b>521.041</b>

[1] Tali attività finanziarie sono classificate nella categoria dei "crediti e finanziamenti".

[2] Tali attività sono classificate nella categoria degli strumenti finanziari "disponibili per la vendita" e rientrano nel livello 2 della gerarchia dei fair value.

[3] I derivati attivi rientrano nella categoria degli strumenti finanziari derivati di copertura per 5.387 migliaia di euro e nella categoria degli strumenti finanziari valutati al "fair value a conto economico" per 70 migliaia di euro e sono compresi nel livello 2 della gerarchia dei fair value.

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, per investimenti effettuati fino alla chiusura dell'esercizio. Al 31 dicembre 2013 tale voce è pari a 165.124 migliaia di euro, con un incremento di 23.287 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2012, essenzialmente per le iscrizioni delle quote maturate nel corso dell'esercizio (37.119 migliaia di euro) al netto degli incassi dell'anno (13.832 migliaia di euro), in relazione agli investimenti effettuati sia nel tratto appenninico della A1 nella tratta Firenze-Bologna, sia per il nuovo svincolo di Rubicone dell'A14.

I depositi bancari vincolati convertibili sono pari a 239.044 migliaia di euro (238.890 migliaia di euro al 31 dicembre 2012) e si riferiscono essenzialmente 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 ad alcuni lotti della Variante di Valico e del potenziamento del nodo di Firenze.

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.

La quota corrente al 31 dicembre 2013, pari a 5.158 migliaia di euro, corrisponde alle somme il cui svincolo avverrà presumibilmente entro dodici mesi.

La voce derivati con fair value attivo accoglie il fair value di alcuni contratti derivati di copertura per 5.387 migliaia di euro, per i cui dettagli si rinvia alla nota n. 7.2.

Le altre attività finanziarie a medio-lungo termine, complessivamente pari a 179.029 migliaia di euro (270.204 migliaia di euro al 31 dicembre 2012), si decrementano di 91.175 migliaia di euro essenzialmente per effetto della rinegoziazione e proroga del finanziamento verso la Società Autostrada Tirrenica (110.000 migliaia di euro) con contestuale iscrizione tra le altre attività finanziarie correnti del finanziamento rinegoziato verso la stessa (di pari importo, tasso fisso del 6,75% e scadenza 30 giugno 2014), parzialmente compensato dall'erogazione di ulteriori quote (17.639 migliaia di euro) del finanziamento, con tasso del 9% e scadenza 2 dicembre 2024, concesso nel 2011 alla controllata Ecomouv che al 31 dicembre 2013 è pari a 80.364 migliaia di euro.

Si evidenzia che la quota corrente delle attività finanziarie a medio-lungo termine, pari a 29.243 migliaia di euro, accoglie prevalentemente il credito verso Toto Costruzioni Generali (28.225 migliaia di euro) rilevato nel 2011 a seguito della cessione del 58% della partecipazione in Strada dei Parchi e in scadenza al 29 luglio 2014.

Le attività finanziarie correnti, pari a 385.552 migliaia di euro, si incrementano di 140.534 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2012 (245.018 migliaia di euro) principalmente per effetto dell'iscrizione del citato finanziamento a breve termine verso la Società Autostrada Tirrenica (110.000 migliaia di euro), dell'incremento del finanziamento concesso ad Autostrade Meridionali (30.000 migliaia di euro) e dei dividendi deliberati e non ancora liquidati a fine esercizio dalle società controllate (24.000 migliaia di euro). Tali effetti sono parzialmente compensati dalla variazione dell'esposizione finanziaria nei confronti del Concedente, passata da creditoria al 31 dicembre 2012 (22.731 migliaia di euro) a debitoria al 31 dicembre 2013 (26.811 migliaia di euro), in conseguenza del rimborso delle rate di mutuo da parte dell'ANAS.

Si precisa che per tutte le attività finanziarie iscritte in bilancio non si sono manifestati indicatori di impairment.

### 5.5 Altre attività non correnti - Migliaia di euro 269 (564)

La voce include 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 di via Bergamini.

### 5.6 Attività commerciali - Migliaia di euro 512.620 (568.013)

Le attività commerciali sono costituite da:

- rimanenze, pari a 35.814 migliaia di euro (37.363 migliaia di euro al 31 dicembre 2012), principalmente relative a scorte per la manutenzione autostradale e ricambi per l'assemblaggio di impianti;
- attività per lavori in corso su ordinazione, pari a 3.697 migliaia di euro. Il saldo della voce include le attività di realizzazione di opere e servizi i cui committenti sono rappresentati dall'ANAS e da enti pubblici. Il decremento di 7.343 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2012 (11.040 migliaia di euro) è correlato al sostanziale completamento delle opere connesse alla fase di "Design & Build" del progetto Eco-Taxe;
- crediti commerciali, pari a 473.109 migliaia di euro (519.610 al 31 dicembre 2012), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente.

[Migliaia di euro]	31/12/2013					31/12/2012				
	Crediti verso clienti	Altri crediti commerciali	Acconti versati per lavori per attività in concessione	Altre attività commerciali	Totale	Crediti verso clienti	Altri crediti commerciali	Acconti versati per lavori per attività in concessione	Altre attività commerciali	Totale
Utenti correntisti e assimilati da fatturazione	243.518					299.085				
Concessionari Aree di Servizio	123.526					119.152				
<b>Crediti commerciali (saldo lordo)</b>	<b>367.044</b>	<b>114.699</b>	<b>49.793</b>	<b>8.594</b>	<b>540.130</b>	<b>418.237</b>	<b>99.503</b>	<b>60.185</b>	<b>8.126</b>	<b>586.051</b>
Fondo svalutazione crediti commerciali	62.073	4.948	-	-	67.021	61.048	5.393	-	-	66.441
<b>Crediti commerciali (saldo netto)</b>	<b>304.971</b>	<b>109.751</b>	<b>49.793</b>	<b>8.594</b>	<b>473.109</b>	<b>357.189</b>	<b>94.110</b>	<b>60.185</b>	<b>8.126</b>	<b>519.610</b>

Con riferimento alle variazioni dei crediti commerciali si rileva che:

- i crediti verso clienti, al netto del relativo fondo svalutazione, pari a 304.971 migliaia di euro, si riducono di 52.218 migliaia di euro rispetto a fine esercizio 2012 (357.189 migliaia di euro), prevalentemente per la riduzione dei pedaggi da fatturare a fine esercizio per complessivi 58.591 migliaia di euro.  
Si evidenzia che i crediti verso concessionari di Aree di Servizio comprendono i rapporti verso la consociata Autogrill per 33.048 migliaia di euro (33.331 migliaia di euro al 31 dicembre 2012);
- gli altri crediti commerciali, pari a 109.751 migliaia di euro (94.110 migliaia di euro al 31 dicembre 2012), si incrementano di 15.641 migliaia di euro principalmente a causa dei maggiori crediti per servizi prestati a società del Gruppo Atlantia nell'ambito del progetto Eco-Taxe.

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

[Migliaia di euro]	Totale saldo	Saldo a scadere	Scaduto entro 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore a un anno
Crediti verso clienti e altri crediti commerciali	481.743	348.678	13.110	27.412	92.543

I crediti scaduti sono riferibili a pedaggi non incassati e a rapporti di mancato pagamento, alle royalty dovute dai concessionari di Aree di Servizio e a prestazioni o forniture di natura diversa.

La tabella seguente indica la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali, che risulta adeguato e determinato in base alle evidenze risultanti dall'attività di gestione del singolo cliente, oltre che sulla base di dati storici relativi alle perdite su crediti.

[Migliaia di euro]	31/12/2012	Incrementi	Utilizzi	Decremento per storno fondi eccedenti	31/12/2013
Fondo svalutazione crediti commerciali	66.441	4.704	3.995	129	67.021

Per quanto riguarda le attività commerciali, il valore di bilancio ne approssima il fair value, in quanto l'effetto dell'attualizzazione non risulta significativo.

## 5.7 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti - Migliaia di euro 3.444.972 (2.877.234)

La voce include:

- a) le disponibilità liquide, pari a 1.261.959 migliaia di euro (410.001 migliaia di euro al 31 dicembre 2012), impiegate essenzialmente in operazioni bancarie a vista;
- b) i mezzi equivalenti, pari a 1.752.584 migliaia di euro (2.183.881 migliaia di euro al 31 dicembre 2012), che comprendono principalmente la liquidità investita nei depositi bancari con scadenza non superiore a tre mesi;
- c) i rapporti attivi di conto corrente, pari a 430.429 migliaia di euro (283.352 migliaia di euro al 31 dicembre 2012), attivati con le altre società del Gruppo Atlantia, tenuto conto dell'attività di tesoreria centralizzata svolta dalla Società.

Per un maggiore dettaglio dei fenomeni che hanno generato l'aumento della liquidità nel corso dell'esercizio 2013 si rinvia alla nota n. 7.1.

## 5.8 Attività e passività per imposte correnti

Attività per imposte correnti - Migliaia di euro 31.104 (97.675)

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

Nel prospetto di seguito riportato, è dettagliata la consistenza delle attività e delle passività per imposte correnti a inizio e fine esercizio.

[Migliaia di euro]	Attività per imposte correnti		Passività per imposte correnti	
	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012
IRAP	549	5.691	-	-
IRES	30.555	91.984	-	-
<b>Totale</b>	<b>31.104</b>	<b>97.675</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Il decremento delle attività per imposte correnti nette al 31 dicembre 2013, per complessivi 66.571 migliaia di euro, è originato prevalentemente dalla compensazione del credito tributario derivante dall'anno precedente con gli acconti dovuti per l'esercizio 2013.

Si evidenzia che la Società aderisce al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto dalla controllante Atlantia S.p.A. e, pertanto, il credito risultante per IRES e derivante dai rapporti tributari correnti è contabilizzato nei confronti della consolidante stessa.

Le attività per imposte correnti includono:

- a) i crediti verso le controllanti Atlantia e Sintonia a fronte della richiesta di rimborso dell'IRES per mancata deduzione dell'IRAP relativa al costo del personale per il quinquennio 2007-2011, secondo quanto stabilito dalla Legge n. 44 del 26 aprile 2012 e dal provvedimento dell'Agenzia delle Entrate del 17 dicembre 2012 e in particolare:
  - 1) per l'anno 2007, crediti verso Sintonia per 5.590 migliaia di euro;
  - 2) per gli anni 2008-2011, crediti verso Atlantia per 18.323 migliaia di euro;
- b) il credito verso Sintonia per 11.241 migliaia di euro a fronte della richiesta di rimborso dell'IRES da IRAP deducibile ai sensi dell'art. 6 del Decreto Legge 29 novembre 2008, n.185 avendo partecipato nel corso dei periodi d'imposta 2004-2007 al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto dalla ex consolidante;
- c) il debito verso Atlantia relativo al saldo IRES pari a 4.599 migliaia di euro.

### 5.9 Altre attività correnti - Migliaia di euro 64.719 (73.584)

La voce è composta da crediti e da altre attività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria. La composizione del saldo al 31 dicembre 2013 è illustrata nella seguente tabella.

(Migliaia di euro)	31/12/2013	31/12/2012
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	33.858	41.088
Crediti verso amministrazioni pubbliche	2.431	4.293
Crediti IVA	454	3.407
Altre attività correnti	33.048	32.124
<b>Totale</b>	<b>69.791</b>	<b>80.912</b>
Fondo svalutazione	-5.072	-7.328
<b>Altre attività correnti</b>	<b>64.719</b>	<b>73.584</b>

Il decremento dell'esercizio, pari a 8.865 migliaia di euro, è correlato essenzialmente a minori crediti verso assicurazioni per risarcimenti danni e a minori crediti per IVA.

### 5.10 Attività non correnti possedute per la vendita o connesse ad attività operative cessate Migliaia di euro 4.271 (3.898) Passività non correnti connesse ad attività operative cessate - Migliaia di euro - (-)

La voce accoglie esclusivamente il valore, espresso al fair value, del 2% residuo della partecipazione in Strada dei Parchi, oggetto di un'opzione di acquisto per la controparte Toto Costruzioni Generali e di vendita per la Società. L'esercizio dell'opzione è subordinato alla conclusione di determinati lavori indicati nella Convenzione Unica di Strada dei Parchi.

### 5.11 Patrimonio netto - Migliaia di euro 2.304.278 (2.099.015)

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 nel corso del 2013.

Le principali variazioni delle altre poste del patrimonio netto intervenute nell'esercizio sono rappresentate da:

- a) il risultato economico complessivo dell'esercizio positivo per 895.654 migliaia di euro, per effetto dell'utile di esercizio (809.810 migliaia di euro) e della rilevazione del risultato positivo delle altre componenti del conto economico complessivo (per complessivi 85.844 migliaia di euro) originate da:
- 1) la variazione positiva del fair value, al netto dei relativi effetti fiscali, degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge per 81.751 migliaia di euro (variazione negativa di 63.735 migliaia di euro nel 2012);
  - 2) gli utili attuariali del TFR per 4.093 migliaia di euro (perdite per 21.234 migliaia di euro nel 2012), per effetto essenzialmente dall'aumento del tasso di attualizzazione utilizzato per la valutazione al 31 dicembre 2013 rispetto al corrispondente tasso al 31 dicembre 2012;
- b) il pagamento del saldo dei dividendi dell'esercizio 2012 per 344.148 migliaia di euro (pari a 0,553 euro per azione) e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2013 per 349.579 migliaia di euro (pari a 0,562 euro per azione).

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 mantenere un adeguato livello di capitalizzazione e a garantire un accesso efficiente a fonti esterne di finanziamento, in modo da consentire il rispetto degli impegni di convenzione.

Si evidenzia che la Società ha chiesto al Concedente lo svincolo totale della riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti, costituita in anni precedenti, avendo recuperato i ritardi dei lavori rispetto a quanto indicato nel cronoprogramma incluso nell'Allegato L della Convenzione Unica. In data 19 marzo 2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha rilasciato parere favorevole allo svincolo di detta riserva.

Si riporta di seguito il prospetto di riepilogo delle voci di patrimonio netto con la relativa possibilità di utilizzazione.

Descrizione	Saldo al 31/12/2013 (Migliaia di euro)	Possibilità di utilizzo (A, B, C) <sup>(1)</sup>	Quota disponibile (Migliaia di euro)	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
<b>Capitale emesso</b>	<b>622.027</b>	<b>B</b>	-	-	-
<b>Riserve</b>					
Riserva legale	124.406	B	-	-	-
Riserva da sovrapprezzo azioni	216.070	A, B, C	216.070	-	-
Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	446.000	A, B	-	-	-
Riserva da cash flow hedge	-154.042	B	-	-	-
Altre riserve e utili portati a nuovo <sup>(1)</sup>	589.586	A, B, C	589.586	-	-
<b>Totale riserve <sup>(2)</sup></b>	<b>1.222.020</b>				
<b>Totale capitale e riserve</b>	<b>1.844.047</b>		<b>805.656</b>	-	-
di cui:					
Quota non distribuibile <sup>(3)</sup>			7.383		
Quota distribuibile			798.273		

\* Legenda:

- A: per aumento di capitale  
B: per copertura perdite  
C: per distribuzione ai soci

Note:

[1] Di cui 750.339 migliaia di euro relativi alla "Riserva straordinaria", 568.638 migliaia di euro relativi alla "Riserve da transizione agli IFRS", -962.198 migliaia di euro relativi alla "Riserva da applicazione IFRIC 12", -8.407 migliaia di euro relativi alla "Riserva da utili e perdite per valutazione attuariale del TFR", 6.375 migliaia di euro relativi alla "Riserva per piani di compensi basati su azioni" e 234.839 migliaia di euro relativi a "Utili portati a nuovo".

[2] Al netto del capitale emesso, la Società detiene riserve di patrimonio e utili pari a 1.222.020 migliaia di euro. Per gli effetti dell'articolo 109, comma 4 lettera b del T.U.I.R., l'importo di 557.858 migliaia di euro sarà soggetto a tassazione in caso di distribuzione agli azionisti, in mancanza di riserve capienti. Si ricorda che il suddetto comma 4 lettera b dell'articolo 109 è stato abrogato dalla Legge Finanziaria 2008 (L. n. 244 del 24 dicembre 2007) e sostituito, non retroattivamente negli effetti, dall'articolo 103 comma 3-bis, che 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.

## Altre componenti del conto economico complessivo

Nella sezione “Prospetti contabili” è presentato il “Conto economico complessivo” che evidenzia le altre componenti del risultato economico complessivo, al netto dell'effetto fiscale.

Nella seguente tabella è esplicitato l'importo lordo e il relativo effetto fiscale di tali altre componenti.

[Migliaia di euro]	2013			2012		
	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	112.760	-31.009	81.751	-87.910	24.175	-63.735
<b>Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale [A]</b>	<b>112.760</b>	<b>-31.009</b>	<b>81.751</b>	<b>-87.910</b>	<b>24.175</b>	<b>-63.735</b>
Utili (Perdite) da valutazione attuariale dei fondi per benefici per dipendenti	4.093	-	4.093	-22.138	904	-21.234
<b>Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale [B]</b>	<b>4.093</b>	<b>-</b>	<b>4.093</b>	<b>-22.138</b>	<b>904</b>	<b>-21.234</b>
<b>Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili, al netto dell'effetto fiscale [B]</b>	<b>116.853</b>	<b>-31.009</b>	<b>85.844</b>	<b>-110.048</b>	<b>25.079</b>	<b>-84.969</b>

## Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia 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 a incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del management, a partire dal 2009 sono stati avviati piani di incentivazione che prevedono l'impegno di assegnare diritti su azioni di Atlantia, previa verifica del conseguimento degli obiettivi aziendali prefissati.

Nel corso del 2013 non sono intervenute variazioni nei contenuti sostanziali dei piani di incentivazione in essere, che sono stati approvati dalle Assemblee degli azionisti di Atlantia del 23 aprile 2009 e del 20 aprile 2011. Si evidenzia, tuttavia, che in data 22 marzo 2013 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, nell'ambito del progetto di integrazione tra Atlantia e Gemina, ha approvato talune modifiche ai piani in essere, successivamente approvate dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 30 aprile 2013, motivate dall'intenzione di ampliare il numero dei beneficiari dei piani medesimi, estendendoli anche ad amministratori e dipendenti di Aeroporti di Roma a partire dall'assegnazione 2013, in modo da rendere coerenti i sistemi di incentivazione di lungo termine dell'intero Gruppo risultante a seguito della fusione.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 31 dicembre 2013, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia, e le variazioni intercorse nell'esercizio 2013. Inoltre, sono indicati i fair value unitari dei diritti assegnati, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo e i parametri evidenziati nel seguito. I valori esposti tengono conto delle modifiche apportate ai piani così come originariamente approvati dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia e resesi necessarie per mantenere invariati i contenuti sostanziali ed economici degli stessi, stante il diminuito valore intrinseco delle singole azioni per effetto degli aumenti gratuiti di capitale deliberati dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia in data 14 aprile 2010, 20 aprile 2011 e 24 aprile 2012.

	Numero diritti assegnati (**)	Scadenza maturazione	Scadenza esercizio/ assegnazione
<b>PIANO DI STOCK OPTION 2009</b>			
<b>Diritti esistenti al 1° gennaio 2013</b>			
- assegnazione dell'8 maggio 2009	534.614	23 aprile 2013	30 aprile 2014
- assegnazione del 16 luglio 2009	174.987	23 aprile 2013	30 aprile 2014
- assegnazione del 15 luglio 2010	140.399	23 aprile 2013	30 aprile 2014
- assegnazioni del 13 maggio 2011	26.729	23 aprile 2013	30 aprile 2014
	8.749	23 aprile 2013	30 aprile 2014
	76.476	23 aprile 2013	30 aprile 2014
- assegnazioni del 14 ottobre 2011	28.069	23 aprile 2013	30 aprile 2014
	9.187	23 aprile 2013	30 aprile 2014
	10.844	23 aprile 2013	30 aprile 2014
- assegnazioni del 14 giugno 2012	29.471	23 aprile 2013	30 aprile 2014
	9.646	23 aprile 2013	30 aprile 2014
	11.385	23 aprile 2013	30 aprile 2014
	<b>1.060.556</b>		
<b>Variazioni dei diritti nel 2013</b>			
- diritti non esercitabili	-612.266		
- diritti esercitati	-448.290		
<b>Diritti in essere al 31 dicembre 2013</b>	-		
<b>PIANO DI STOCK OPTION 2011</b>			
<b>Diritti esistenti al 1° gennaio 2013</b>			
- assegnazione del 13 maggio 2011	279.860	13 maggio 2014	14 maggio 2017
- assegnazione del 14 ottobre 2011	13.991	13 maggio 2014	14 maggio 2017
- assegnazioni del 14 giugno 2012	14.692	13 maggio 2014	14 maggio 2017
	345.887	14 giugno 2015	15 giugno 2018
	<b>654.430</b>		
<b>Variazioni dei diritti nel 2013</b>			
- assegnazione dell'8 novembre 2013	1.592.367	8 novembre 2016	9 novembre 2019
<b>Diritti in essere al 31 dicembre 2013</b>	<b>2.246.797</b>		
<b>PIANO DI STOCK GRANT 2011</b>			
<b>Diritti esistenti al 1° gennaio 2013</b>			
- assegnazione del 13 maggio 2011	192.376	13 maggio 2014	14 maggio 2015 e 14 maggio 2016
- assegnazione del 14 ottobre 2011	9.618	13 maggio 2014	14 maggio 2015 e 14 maggio 2016
- assegnazioni del 14 giugno 2012	10.106	13 maggio 2014	14 maggio 2015 e 14 maggio 2016
	348.394	14 giugno 2015	15 giugno 2016 e 15 giugno 2017
	<b>560.494</b>		
<b>Variazioni dei diritti nel 2013</b>			
- assegnazione dell'8 novembre 2013	209.420	8 novembre 2016	9 novembre 2017 e 9 novembre 2018
<b>Diritti in essere al 31 dicembre 2013</b>	<b>769.914</b>		
<b>PIANO DI STOCK GRANT-MBO</b>			
<b>Diritti esistenti al 1° gennaio 2013</b>			
- assegnazione del 14 maggio 2012	96.282	14 maggio 2015	14 maggio 2015
- assegnazione del 14 giugno 2012	4.814	14 maggio 2015	14 maggio 2015
	<b>101.096</b>		
<b>Variazioni dei diritti nel 2013</b>			
- assegnazione del 2 maggio 2013	41.077	2 maggio 2016	2 maggio 2016
- assegnazione dell'8 maggio 2013	49.446	8 maggio 2016	8 maggio 2016
<b>Diritti in essere al 31 dicembre 2013</b>	<b>191.619</b>		

(\*) Trattasi di diritti assegnati in relazione ad aumenti gratuiti di capitale sociale di Atlantia, che pertanto non rappresentano un'assegnazione di nuovi benefici.

(\*\*) Trattasi di diritti assegnati a tutti i dipendenti del Gruppo Atlantia e non solo ai dipendenti di Autostrade per l'Italia.

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
11,20	1,66	5,0	2,52%	26,5%	3,44%
12,09	1,32	4,8	2,41%	25,8%	3,09%
13,68	1,42	3,8	1,62%	26,7%	3,67%
11,20	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
12,09	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
13,68	1,60	3,0	2,45%	26,3%	4,09%
11,20	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
12,09	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
13,68	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
11,20	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
12,09	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
13,68	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
14,78	3,48	6,0	2,60%	25,2%	4,09%
14,78	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
14,78	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
9,66	2,21	6,0	1,39%	28,0%	5,05%
16,02	2,65	6,0	0,86%	29,5%	5,62%
n.d.	12,90	4,0-5,0	2,45%	26,3%	4,09%
n.d.	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
n.d.	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
n.d.	7,12	4,0-5,0	1,12%	29,9%	5,05%
n.d.	11,87	4,0-5,0	0,69%	28,5%	5,62%
n.d.	13,81	3,0	0,53%	27,2%	4,55%
n.d.	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
n.d.	17,49	3,0	0,18%	27,8%	5,38%
n.d.	18,42	3,0	0,20%	27,8%	5,38%

Si riportano di seguito le principali caratteristiche dei piani in essere e delle variazioni intercorse nel 2013. Le caratteristiche dettagliate dei piani sono oggetto di un documento informativo per ciascun piano, pubblicato sul sito [www.atlantia.it](http://www.atlantia.it) e redatto ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento Consob n. 11971/1999 e successive modifiche e integrazioni.

In via generale, per tutti i piani in essere si evidenzia che i diritti assegnati sono intrasferibili inter vivos da parte dei beneficiari, non possono essere assoggettati a vincoli o costituire oggetto di altri atti di disposizione a qualsiasi titolo e decadono in caso di recesso unilaterale del rapporto di lavoro o di licenziamento per giusta causa dell'assegnatario entro il termine del periodo di vesting (maturazione) dei diritti assegnati.

#### Piano di stock option 2009

In data 23 aprile 2013 è scaduto il periodo di maturazione (vesting period) dei diritti assegnati in relazione al piano di stock option 2009. Coerentemente con quanto stabilito nel piano approvato dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 23 aprile 2009, illustrato nei bilanci dei precedenti esercizi, si è pertanto proceduto alla determinazione delle effettive opzioni maturate, sulla base del valore finale del titolo Atlantia (valore di mercato di ciascuna azione, convenzionalmente calcolato in misura pari alla media aritmetica del prezzo ufficiale delle azioni ordinarie di Atlantia di ciascun giorno di quotazione nel periodo 23 gennaio 2013-23 aprile 2013, maggiorato dei dividendi distribuiti dalla data di assegnazione alla fine del vesting period), che è risultato pari a euro 15,58; ciò ha comportato la maturazione di opzioni pari al 42,27% dei diritti originariamente assegnati.

Per effetto di quanto illustrato, le opzioni maturate sono complessivamente pari a n. 448.290, mentre n. 612.266 dei diritti originariamente assegnati sono risultati non esercitabili.

Nel corso del 2013 tutti i beneficiari hanno provveduto all'esercizio dei diritti maturati; ciò ha comportato l'assegnazione ai medesimi soggetti di n. 448.290 azioni ordinarie di Atlantia, già in portafoglio di quest'ultima, previo pagamento del prezzo di esercizio stabilito.

Pertanto, alla data del 31 dicembre 2013 non risultano in essere ulteriori diritti residui e il piano in oggetto è a tutti gli effetti concluso.

#### Piano di stock option 2011

Il piano, così come deliberato dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e modificato dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 30 aprile 2013, prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2011, 2012 e 2013), di massime n. 2.500.000 opzioni, ciascuna delle quali attribuirà ai beneficiari il diritto di acquistare n. 1 azione ordinaria di Atlantia, dalla stessa già posseduta, con regolamento per consegna fisica o, a scelta del beneficiario, per corresponsione dell'importo derivante dalla cessione sul mercato azionario telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., dedotto il complessivo ammontare del prezzo di esercizio; quest'ultimo corrisponde alla media aritmetica del prezzo ufficiale delle azioni ordinarie di Atlantia nel mese antecedente alla data in cui il Consiglio di Amministrazione di Atlantia individua il beneficiario e il numero delle opzioni allo stesso offerte.

Le opzioni attribuite matureranno ai termini e alle condizioni specificati nel regolamento e in particolare solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle opzioni ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione di Atlantia), di un FFO cumulato (somma del cash flow operativo alternativamente - in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del Piano - del Gruppo, della Società o di una o più società controllate degli ultimi tre esercizi precedenti lo scadere del periodo di vesting, rettificato di alcune poste specifiche) superiore a un importo predeterminato, salvo diversa determinazione del Consiglio di Amministrazione di Atlantia, che ha anche la facoltà di assegnare ulteriori obiettivi ai beneficiari. Le opzioni maturate saranno esercitabili, in parte, a decorrere dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di vesting e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del periodo di vesting (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 sarà calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del prezzo di esercizio, nonché dei dividendi distribuiti, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

In data 8 novembre 2013 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, nell'ambito del terzo ciclo annuale (2013), ha individuato i beneficiari e deliberato l'assegnazione di n. 1.592.367 diritti di opzione, con maturazione nel periodo 8 novembre 2013-8 novembre 2016 ed esercitabili nel periodo 9 novembre 2016-9 novembre 2019 a un prezzo unitario di euro 16,0212.

#### Piano di stock grant 2011

Il piano deliberato dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e modificato dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 30 aprile 2013, prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2011, 2012 e 2013), di massimi n. 920.000 diritti ("units"), ciascuno dei quali attribuirà ai beneficiari il diritto di ricevere a titolo gratuito n. 1 azione ordinaria di Atlantia, dalla stessa già posseduta, con regolamento per consegna fisica o, a scelta del beneficiario, per corresponsione dell'importo derivante dalla cessione sul mercato azionario telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.

Le units attribuite matureranno ai termini e alle condizioni specificati nel regolamento e in particolare solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle units ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione di Atlantia), di un FFO cumulato (somma del cash flow operativo alternativamente - in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del Piano - del Gruppo, della Società o di una o più società controllate degli ultimi tre esercizi precedenti allo scadere del periodo di vesting, rettificato di alcune poste specifiche) superiore a un importo predeterminato, salvo diversa determinazione del Consiglio di Amministrazione di Atlantia. Le units maturate saranno convertite in azioni, in parte, trascorso un anno dallo scadere del periodo di vesting e, per la parte restante, trascorsi due anni dallo scadere 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 units convertibili sarà 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.

In data 8 novembre 2013 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, nell'ambito del terzo ciclo annuale (2013), ha deliberato l'assegnazione a taluni amministratori e dipendenti del Gruppo di n. 209.420 diritti, con maturazione nel periodo 9 novembre 2013-9 novembre 2016, e convertibili in azioni, in base a quanto sopra illustrato, in data 9 novembre 2017 e 9 novembre 2018.

#### Piano di stock grant - MBO

Come deliberato dall'Assemblee degli Azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e modificato dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 30 aprile 2013, il piano stock grant - MBO prevede, a titolo di pagamento di una porzione del premio maturato annualmente in funzione del raggiungimento degli obiettivi assegnati a ciascun beneficiario (nell'ambito del sistema di gestione per obiettivi - MBO - adottato dal Gruppo), l'attribuzione a titolo gratuito, con cadenza annuale (2012, 2013 e 2014), di massimi n. 340.000 diritti ("units"), ciascuno dei quali attribuirà ai beneficiari il diritto di ricevere a titolo gratuito n. 1 azione ordinaria di Atlantia, dalla stessa già posseduta.

Le units attribuite (il cui numero è funzione del valore unitario delle azioni della Società al momento della corresponsione del premio, nonché dell'entità del premio effettivamente corrisposto in base al raggiungimento degli obiettivi) matureranno ai termini e alle condizioni specificati nel regolamento, al raggiungimento degli obiettivi assegnati annualmente a ciascun beneficiario, nonché allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di corresponsione del premio annuale ai beneficiari, successiva alla verifica del raggiungimento degli obiettivi assegnati). Le units maturate saranno convertite in azioni, alla scadenza del periodo di vesting, attraverso l'applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del valore iniziale delle azioni, nonché dei dividendi distribuiti, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

A seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione di Atlantia dell'8 marzo 2013 si è provveduto, con decorrenza dal 2 maggio 2013 e dall'8 maggio 2013, all'assegnazione di complessivi n. 90.523 diritti, in relazione al raggiungimento degli obiettivi 2012, agli amministratori e ai dipendenti del Gruppo già identificati nel corso del Consiglio di Amministrazione di Atlantia dell'11 maggio 2012, con scadenza del periodo di maturazione rispettivamente al 2 maggio 2016 e all'8 maggio 2016, e conversione in azioni a partire da quest'ultima data. Inoltre, relativamente agli obiettivi 2013, nella riunione del 22 marzo 2013, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha determinato i criteri di identificazione dei beneficiari del piano in oggetto per l'anno 2013 (terzo ciclo annuale).

In virtù di quanto precedentemente indicato circa la necessaria propedeutica verifica del raggiungimento degli obiettivi individuali di ciascun beneficiario, non è al momento identificabile il numero delle units che saranno assegnate per il terzo ciclo annuale del piano di stock grant - MBO, nonché il fair value unitario di tali benefici; tuttavia, poiché le prestazioni di lavoro dei beneficiari risultano in parte già rese, ai fini della predisposizione del presente bilancio d'esercizio si è proceduto all'elaborazione di una stima del fair value dei diritti in corso di assegnazione, in modo da rilevare contabilmente la quota di competenza dell'esercizio.

Si riepilogano di seguito i prezzi delle azioni ordinarie di Atlantia nei diversi periodi di interesse ai fini dei piani sopra indicati:

- a) prezzo al 31 dicembre 2013: euro 16,27;
- b) prezzo all'8 novembre 2013 (data di assegnazione dei nuovi diritti del piano di stock option 2011 e del piano di stock grant 2011, come illustrato): euro 15,99;
- c) prezzo al 22 marzo 2013 (data di assegnazione dei nuovi diritti del piano di stock grant - MBO): euro 12,56;
- d) prezzo medio ponderato dell'esercizio 2013: euro 14,13;
- e) prezzo medio ponderato del periodo 8 novembre 2013-31 dicembre 2013: euro 15,97;
- f) prezzo medio ponderato del periodo 22 marzo 2013-31 dicembre 2013: euro 14,42.

Per effetto dei piani di incentivazione illustrati, in accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, nell'esercizio 2013 la Società ha rilevato un incremento delle riserve di patrimonio netto di 3.336 migliaia di euro, corrispondente al valore maturato nell'esercizio del fair value dei diritti attribuiti; la contropartita di tale valore è rappresentata:

- a) per 2.697 migliaia di euro dal costo del lavoro, attribuibile alla quota relativa ai benefici di alcuni amministratori e dipendenti della stessa Società;
- b) per 639 migliaia di euro dall'incremento del valore delle partecipazioni nelle società da questa controllate, per la quota relativa ai benefici attribuiti a taluni amministratori e dipendenti di tali società.

## 5.12 Fondo per impegni da convenzione

[quota non corrente] - Migliaia di euro 3.619.420 (4.186.485)  
[quota corrente] - Migliaia di euro 416.000 (472.208)

La voce accoglie il valore attuale dei residui servizi di costruzione o miglioria delle infrastrutture autostradali che la Società si è impegnata a realizzare sino al termine della Convenzione Unica (31 dicembre 2038); per tali servizi non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, in termini di specifici aumenti tariffari e/o rilevante incremento del traffico atteso.

È di seguito esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio e le movimentazioni del 2013 del fondo per impegni da convenzione per opere senza benefici economici aggiuntivi, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

(Migliaia di euro)	31/12/2012			Variazioni dell'esercizio				31/12/2013		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Accantonamenti finanziari	Decrementi per opere realizzate	Contributi maturati su opere realizzate	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Fondo per impegni - Potenziamento Firenze-Bologna	1.929.126	1.587.668	341.458	-83.977	13.723	-300.442	22.548	1.580.978	1.332.638	248.340
Fondo per impegni - Terze e quarte corsie	12.253	11.765	488	-568	64	-576	-	11.173	11.173	-
Fondo per impegni - Altre opere	2.717.314	2.587.052	130.262	-210.594	41.906	-105.357	-	2.443.269	2.275.609	167.660
<b>Fondo per impegni da convenzione</b>	<b>4.658.693</b>	<b>4.186.485</b>	<b>472.208</b>	<b>-295.139</b>	<b>55.693</b>	<b>-406.375</b>	<b>22.548</b>	<b>4.035.420</b>	<b>3.619.420</b>	<b>416.000</b>

Il decremento del fondo è pari a 623.273 migliaia di euro ed è originato essenzialmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- a) la riduzione per l'aggiornamento del valore attuale degli investimenti previsti a finire (295.139 migliaia di euro) a seguito dell'aumento della curva dei tassi d'interesse correnti e prospettici, con corrispondente decremento dei diritti concessori iscritti nelle attività immateriali;
- b) l'utilizzo a fronte degli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi realizzati nell'esercizio al netto dei relativi contributi (383.827 migliaia di euro);
- c) lo stanziamento della componente finanziaria (55.693 migliaia di euro), rilevato nell'esercizio in contropartita agli oneri di attualizzazione finanziaria del conto economico.

## 5.13 Fondi per accantonamenti

[quota non corrente] - Migliaia di euro 790.666 (928.405)  
[quota corrente] - Migliaia di euro 268.638 (127.747)

### Fondi per benefici per dipendenti

[quota non corrente] - Migliaia di euro 106.471 (113.892)  
[quota corrente] - Migliaia di euro 10.923 (9.512)

Al 31 dicembre 2013, la voce è composta esclusivamente dal valore attuale del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (TFR) nei confronti del personale dipendente, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro.

Tale voce è pari a 117.394 migliaia di euro, in decremento di 6.010 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2012 (123.404 migliaia di euro). La movimentazione dell'esercizio è essenzialmente riferibile a:

- a) utilizzi dell'esercizio relativi a liquidazioni e anticipi (5.649 migliaia di euro);

- b) utili attuariali rilevati nelle altre componenti del conto economico complessivo (4.093 migliaia di euro), di cui 4.234 migliaia di euro per utili attuariali risultanti da variazioni nelle ipotesi finanziarie e 141 migliaia di euro per perdite attuariali risultanti da variazioni nelle ipotesi demografiche, essenzialmente per effetto dall'aumento del tasso di attualizzazione utilizzato per la valutazione al 31 dicembre 2013 (2,50%) rispetto al 31 dicembre 2012 (2,05%);
- c) accantonamenti operativi e finanziari (2.796 migliaia di euro), iscritti, rispettivamente, tra i costi del personale e gli oneri finanziari del conto economico.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo trattamento al 31 dicembre 2013.

<b>Ipotesi finanziarie</b>	
Tasso annuo di attualizzazione (*)	2,5%
Tasso annuo di inflazione	2,0%
Tasso annuo incremento TFR	3,0%
Tasso annuo di incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	2,0%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	2,5%
Duration (anni)	8,5

(\*) 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.

<b>Ipotesi demografiche</b>	
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 per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio 2013, mostrando gli effetti che si sarebbero determinati sull'obbligazione per benefici definiti a seguito delle variazioni delle stesse ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data.

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 (migliaia di euro)	117.318	117.478	118.938	115.877	115.141	119.718

Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali  
 (quota non corrente) - Migliaia di euro 684.195 (814.513)  
 (quota corrente) - Migliaia di euro 207.921 (73.000)

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 nella convenzione sottoscritta con il Concedente e finalizzate ad assicurarne la dovuta funzionalità e sicurezza.

Il fondo è pari a 892.116 migliaia di euro al 31 dicembre 2013 (887.513 migliaia di euro al 31 dicembre 2012) e si incrementa di 4.603 migliaia di euro, per effetto degli accantonamenti operativi (296.329 migliaia di euro) e finanziari (23.963 migliaia di euro), parzialmente compensato dagli utilizzi (315.689 migliaia di euro) per interventi di ripristino e sostituzione effettuati nel corso dell'esercizio.

**Fondo rischi per sanzioni e penali da convenzione unica  
(quota corrente) - Migliaia di euro 1.984 (1.584)**

Il valore del fondo accoglie:

- a) l'importo complessivo pari a 1.279 migliaia di euro per le penali applicate (o che potrebbero essere applicate in base alle non conformità contestate) dal Concedente ai sensi dell'Allegato N della Convenzione Unica stipulata in data 12 ottobre 2007. Tali penali per non conformità, cumulate negli anni 2009, 2010, 2011 e 2012, sono correlate al mancato rispetto dei parametri di cui al Piano Annuale di Monitoraggio previsto nella Convenzione medesima;
- b) l'importo delle sanzioni amministrative applicate dal Concedente con provvedimento del 7 settembre 2010, pari a 75 migliaia di euro, in relazione ai disagi alla circolazione automobilistica sulla A14, tratta Pesaro-Marotta, verificatisi il 31 gennaio 2010. La Società ha presentato ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento del citato provvedimento e attualmente si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito;
- c) l'importo delle penali previste da due provvedimenti ANAS del 22 novembre 2011 per gli eventi nevosi verificatisi nel mese di dicembre 2010 lungo la A1 Milano-Napoli nell'area fiorentina (484 migliaia di euro) e la A14 nella tratta Pescara-Vasto (96 migliaia di euro). L'ammontare delle penali, complessivamente pari a 580 migliaia di euro, è calcolato sulla base della formula indicata nell'Allegato N della Convenzione Unica vigente;
- d) le sanzioni amministrative in relazione agli eventi nevosi verificatisi il 3 febbraio 2012 lungo la A1 nella tratta di intersezione D18 - Capua e D19 e il 6 e 7 febbraio 2012 sulla A16 nella tratta Candela-Cerignola Ovest. Con riferimento a quest'ultimo evento nevoso, Autostrade per l'Italia, in data 8 marzo 2013, ha presentato ricorso avanti il Tar del Lazio per l'annullamento del provvedimento con il quale è stata applicata la sanzione amministrativa. L'ammontare delle sanzioni è complessivamente pari a 50 migliaia di euro.

Per ulteriori dettagli sulla situazione relativa agli eventi significativi in ambito legale e concessorio si rinvia a quanto riportato nella nota n. 8.4.

(Migliaia di euro)	31/12/2012			Variazioni dell'esercizio	
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari
Fondi per benefici per dipendenti	123.404	113.892	9.512	311	2.485
Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	887.513	814.513	73.000	296.329	23.963
Fondo rischi per sanzioni e penali da Convenzione Unica	1.584	-	1.584	400	-
Fondo rischi Amministrazione Finanziaria	1.833	-	1.833	508	-
Altri fondi per rischi e oneri	41.818	-	41.818	20.573	-
<b>Totale altri fondi per rischi e oneri</b>	<b>43.651</b>	<b>-</b>	<b>43.651</b>	<b>21.081</b>	<b>-</b>
<b>Fondi per accantonamenti</b>	<b>1.056.152</b>	<b>928.405</b>	<b>127.747</b>	<b>318.121</b>	<b>26.448</b>

Altri fondi per rischi e oneri  
(quota corrente) - Migliaia di euro 47.810 (43.651)

La voce accoglie principalmente gli accantonamenti relativi a rischi e oneri presunti che potrebbero derivare da contenziosi in essere a fine esercizio. L'incremento di 4.159 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2012 è correlato prevalentemente agli accantonamenti dell'esercizio pari a 21.081 migliaia di euro, effettuati relativamente all'evoluzione di diverse cause contrattuali, parzialmente compensati dagli utilizzi pari a 14.947 migliaia di euro principalmente a seguito della definizione del contenzioso con Ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda in particolare i rapporti con l'Amministrazione Finanziaria, si segnala che la Società è interessata da alcune vertenze e contenziosi per i quali si è proceduto ad accantonamenti nell'esercizio per 508 migliaia di euro a fronte del rischio di soccombenza in giudizi riferiti a tributi locali.

Per maggiori dettagli circa le evoluzioni dei contenziosi in essere al 31 dicembre 2013 si rinvia alla nota n. 8.4.

Si espone di seguito il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio e le movimentazioni del 2013 dei fondi per accantonamenti, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

(Utili) perdite attuariali differite nel conto economico complessivo	Variazioni dell'esercizio				Utilizzi		31/12/2013		
	Decrementi per liquidazione e anticipi TFR	Decrementi per storno fondi eccedenti	Trasferimenti (a)/da altre società	Utilizzi Diretti	Indiretti	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	
-4.093	-5.649		936	-		117.394	106.471	10.923	
-	-	-	-	-	-315.689	892.116	684.195	207.921	
-	-	-	-	-	-	1.984	-	1.984	
-	-	-289		-343	-	1.709	-	1.709	
-	-	-1.686	-	-14.604	-	46.101	-	46.101	
-	-	-1.975	-	-14.947	-	47.810	-	47.810	
<b>-4.093</b>	<b>-5.649</b>	<b>-1.975</b>	<b>936</b>	<b>-14.947</b>	<b>-315.689</b>	<b>1.059.304</b>	<b>790.666</b>	<b>268.638</b>	

5.14 Passività finanziarie  
 [quota non corrente] - Migliaia di euro 11.302.871 (12.916.482)  
 [quota corrente] - Migliaia di euro 3.766.357 (1.658.462)

Passività finanziarie a medio-lungo termine  
 [quota non corrente] - Migliaia di euro 11.302.871 (12.916.482)  
 [quota corrente] - Migliaia di euro 2.768.745 (533.123)

Si riportano di seguito alcune tabelle di dettaglio delle passività finanziarie a medio-lungo termine, con evidenza di:

- a) composizione del saldo di bilancio, corrispondente valore nominale e relativa esigibilità (quota corrente e non corrente) con indicazione dei rapporti infragruppo:

[Migliaia di euro]	31/12/2013	
	Valore nominale	Valore di bilancio
Finanziamenti da Atlantia	10.651.976	10.633.448
<b>Finanziamenti infragruppo</b>	<b>10.651.976</b>	<b>10.633.448</b>
Term Loan Facility	400.000	398.007
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	1.579.223	1.579.223
Cassa Depositi e Prestiti e SACE	700.000	694.527
Finanziamenti in conto contributi <sup>(1)</sup>	212.301	212.301
<b>Debiti verso Istituti di credito</b>	<b>2.891.524</b>	<b>2.884.058</b>
Debiti finanziari verso ANAS <sup>(2)</sup>	26.811	26.811
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>26.811</b>	<b>26.811</b>
<b>Finanziamenti a medio-lungo termine <sup>(3) (4)</sup></b>	<b>13.570.311</b>	<b>13.544.317</b>
<b>Derivati con fair value passivo <sup>(5)</sup></b>		<b>217.856</b>
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		309.443
<b>Altre passività finanziarie a medio-lungo termine</b>		<b>309.443</b>
<b>Passività finanziarie a medio-lungo termine</b>		<b>14.071.616</b>

(1) Tale voce si riferisce ai finanziamenti in conto contributi previsti dalle Leggi n. 662/1996, n. 135/1997 e n. 345/1997 per gli interventi infrastrutturali sulle tratte "Firenze Nord-Firenze Sud" e "Cà Nova-Aglio" (Variante di Valico), i cui rimborsi saranno effettuati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

(2) Il saldo al 31/12/2012 era a credito per 22.731 migliaia di euro.

(3) Tali strumenti finanziari sono classificati nella categoria delle passività finanziarie valutate al costo ammortizzato in base a quanto previsto dallo IAS 39.

(4) Per maggiori dettagli relativi alle passività finanziarie coperte con strumenti derivati si rimanda alla nota n. 7.2.

(5) Tali strumenti sono classificati come strumenti finanziari derivati di copertura in base a quanto previsto dallo IAS 39 e si inquadrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

31/12/2013			31/12/2012						
di cui		Esigibilità						di cui	
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		
2.091.452	8.541.996	3.507.498	5.034.498	9.826.976	9.807.662	-	9.807.662		
2.091.452	8.541.996	3.507.498	5.034.498	9.826.976	9.807.662	-	9.807.662		
238.392	159.615	159.615	-	560.000	555.567	157.560	398.007		
49.716	1.529.507	294.821	1.234.686	1.619.346	1.619.346	40.123	1.579.223		
22.793	671.734	91.445	580.289	600.000	594.060	-	594.060		
51.791	160.510	160.510	-	261.710	261.710	49.409	212.301		
362.692	2.521.366	706.391	1.814.975	3.041.056	3.030.683	247.092	2.783.591		
5.158	21.653	21.653	-	-	-	-	-		
5.158	21.653	21.653	-	-	-	-	-		
2.459.302	11.085.015	4.235.542	6.849.473	12.868.032	12.838.345	247.092	12.591.253		
-	217.856	12.936	204.920		325.229	-	325.229		
309.443	-	-	-		286.031	286.031	-		
309.443	-	-	-		286.031	286.031	-		
2.768.745	11.302.871	4.248.478	7.054.393		13.449.605	533.123	12.916.482		

b) tipologie di tasso di interesse di riferimento applicato, scadenze e fair value:

[Migliaia di euro]	Scadenza	31/12/2013		31/12/2012	
		Valore di bilancio <sup>(1)</sup>	Fair value <sup>(2)</sup>	Valore di bilancio <sup>(1)</sup>	Fair value <sup>(2)</sup>
Finanziamento Atlantia emissione 2004	2014	2.091.452	2.201.366	2.085.504	2.307.603
Finanziamento Atlantia emissione 2004	2024	985.429	1.239.455	984.462	1.501.920
Finanziamento Atlantia emissione 2009	2016	1.526.024	1.727.484	1.536.431	1.822.916
Finanziamento Atlantia emissione 2009	2038	149.176	176.158	149.176	250.589
Finanziamento Atlantia emissione 2010	2017	1.000.000	1.081.885	1.000.000	1.143.772
Finanziamento Atlantia emissione 2010	2025	500.000	533.963	500.000	663.865
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2019	1.000.000	1.170.006	1.000.000	1.278.230
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2020	750.000	858.703	750.000	943.619
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2032	35.000	38.482	35.000	51.882
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2032	48.600	55.833	48.600	74.775
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2018	981.474	1.084.009	978.156	1.176.926
Finanziamento Atlantia emissione 2013	2033	75.000	73.881	-	-
Finanziamento Atlantia emissione 2013	2021	750.000	757.245	-	-
<b>- tasso fisso</b>		<b>9.892.155</b>	<b>10.998.470</b>	<b>9.067.329</b>	<b>11.216.097</b>
Finanziamento Atlantia emissione 2004	2022	741.293	728.114	740.333	829.883
<b>- tasso variabile</b>		<b>741.293</b>	<b>728.114</b>	<b>740.333</b>	<b>829.883</b>
<b>Finanziamenti infragruppo (A)</b>		<b>10.633.448</b>	<b>11.726.584</b>	<b>9.807.662</b>	<b>12.045.980</b>
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	dal 2014 al 2036	1.579.223	1.685.205	1.619.346	2.071.286
<b>- tasso fisso</b>		<b>1.579.223</b>	<b>1.685.205</b>	<b>1.619.346</b>	<b>2.071.286</b>
Term Loan Facility	dal 2014 al 2015	398.007	400.823	555.567	564.252
Cassa Depositi e Prestiti	dal 2014 al 2034	494.527	490.438	494.060	590.109
Cassa Depositi e Prestiti e SACE	dal 2023 al 2024	200.000	227.623	100.000	133.730
<b>- tasso variabile</b>		<b>1.092.534</b>	<b>1.118.884</b>	<b>1.149.627</b>	<b>1.288.091</b>
Finanziamenti in conto contributi	dal 2016 al 2017	212.301	212.301	261.710	261.710
<b>- infruttiferi</b>		<b>212.301</b>	<b>212.301</b>	<b>261.710</b>	<b>261.710</b>
<b>Debiti verso istituti di credito (B)</b>		<b>2.884.058</b>	<b>3.016.390</b>	<b>3.030.683</b>	<b>3.621.087</b>
<b>Debiti verso altri finanziatori (C)</b>		<b>26.811</b>	<b>26.811</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
		<b>26.811</b>	<b>26.811</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)</b>		<b>13.544.317</b>	<b>14.769.785</b>	<b>12.838.345</b>	<b>15.667.067</b>
<b>Derivati non correnti con fair value passivo</b>		<b>217.856</b>	<b>217.856</b>	<b>325.229</b>	<b>325.229</b>
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		309.443	309.443	286.031	286.031
<b>Altre passività finanziarie a medio-lungo termine</b>		<b>309.443</b>	<b>309.443</b>	<b>286.031</b>	<b>286.031</b>
<b>Passività finanziarie a medio-lungo termine</b>		<b>14.071.616</b>	<b>15.297.084</b>	<b>13.449.605</b>	<b>16.278.327</b>

[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.

Per i dettagli sui criteri di determinazione dei fair value indicati in tabella si rinvia alla nota n. 3;

c) confronto tra valore nominale e relativo valore di bilancio dei finanziamenti a medio-lungo termine, con indicazione della valuta di emissione e del corrispondente tasso medio ed effettivo di interesse:

Valuta	31/12/2013				31/12/2012	
	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)	Tasso medio fino al 31/12/2013 <sup>(1)</sup>	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2013	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)
Euro (EUR)	13.570.311	13.544.317	4,86%	4,45%	12.868.032	12.838.345
<b>Finanziamenti a medio-lungo termine</b>	<b>13.570.311</b>	<b>13.544.317</b>	<b>4,86%</b>	<b>4,45%</b>	<b>12.868.032</b>	<b>12.838.345</b>

(1) Tale valore include l'effetto delle operazioni di copertura dal rischio di variazione dei tassi di interesse al 31 dicembre 2013.

d) movimentazione nell'esercizio dei finanziamenti a medio-lungo termine espressi in valore nominale:

(Migliaia di euro)	Valore nominale 31/12/2012 <sup>(1)</sup>	Nuove accensioni	Rimborsi	Variazione esposizione con ANAS <sup>(2)</sup>	Valore nominale 31/12/2013 <sup>(1)</sup>
Finanziamenti infragruppo	9.826.976	825.000	-	-	10.651.976
Debiti verso istituti di credito	3.041.056	100.000	-249.532	-	2.891.524
Debiti verso altri finanziatori	-	-	-	26.811	26.811
<b>Finanziamenti a medio-lungo termine</b>	<b>12.868.032</b>	<b>925.000</b>	<b>-249.532</b>	<b>26.811</b>	<b>13.570.311</b>

(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 valore si riferisce alla movimentazione dei finanziamenti in conto contributi per i cui dettagli si rinvia alla nota n. 2 della tabella di cui al punto a).

Le passività finanziarie a medio-lungo termine complessivamente pari a 14.071.616 migliaia di euro, al netto dei relativi oneri accessori, ove sostenuti, includono:

- a) finanziamenti a medio-lungo termine per 13.544.317 migliaia di euro. L'incremento di 705.972 migliaia di euro è essenzialmente riferibile a:
- 1) l'accensione dei nuovi finanziamenti che replicano a livello infragruppo il prestito obbligazionario di importo nominale 750.000 migliaia di euro emesso da Atlantia in data 29 ottobre 2013 (con tasso del 3,213% e scadenza 2021) e il collocamento privato di 75.000 migliaia di euro emesso dalla stessa in data 17 maggio 2013 (con tasso del 4,137% e scadenza 2033);
  - 2) l'utilizzo della linea di finanziamento concessa dalla Cassa Depositi e Prestiti e dalla SACE per 100.000 migliaia di euro;
  - 3) i rimborsi effettuati nel corso dell'anno per complessivi 249.532 migliaia di euro;
- b) il fair value negativo dei contratti finanziari derivati di copertura per 217.856 migliaia di euro. La diminuzione rispetto al saldo al 31 dicembre 2012, pari a 107.373 migliaia di euro, è correlata all'aumento della curva dei tassi di interesse utilizzata per la valutazione al 31 dicembre 2013 rispetto a quella al 31 dicembre 2012;
- c) i ratei passivi su passività finanziarie per 309.443 migliaia di euro, in aumento di 23.412 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2012 (286.031 migliaia di euro), essenzialmente per interessi passivi su debiti finanziari a medio-lungo termine e per differenziali su derivati di copertura maturati e non ancora liquidati.

In relazione ai finanziamenti concessi dalla Capogruppo, si segnala che gli stessi hanno scadenza tra il 2014 e il 2038 e una vita media residua di circa 6 anni, riflettono le stesse condizioni dei prestiti ottenuti da Atlantia nei confronti del sistema creditizio e risultano maggiorati di uno spread per tener conto degli oneri gestionali. Nel 2013 è stata effettuata la riclassifica a breve termine del finanziamento infragruppo iscritto in bilancio per 2.091.452 migliaia di euro, che replica il prestito obbligazionario in scadenza il 9 giugno 2014.

Con riferimento ai finanziamenti verso istituti di credito, si evidenzia che, in data 20 settembre 2013, la Società ha ottenuto due nuove linee di finanziamento, non ancora utilizzate, per complessivi 450.000 migliaia di euro da parte della Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.), volte a sostenere il potenziamento della A1 nel tratto appenninico Firenze Nord-Barberino del Mugello (250.000 migliaia di euro) e gli investimenti programmati per la sicurezza della rete nel periodo 2011-2016 (200.000 migliaia di euro).

Si evidenzia che la voce "Finanziamenti a medio-lungo termine" include il contratto "Term Loan Facility" (complessivamente pari a 398.007 migliaia di euro al 31 dicembre 2013 e garantito dalla controllante Atlantia), che prevede alcuni parametri finanziari (covenants) che Autostrade per l'Italia è tenuta a rispettare fino alla scadenza del contratto e che, fino al 31 dicembre 2013, risultano essere stati sempre rispettati.

I criteri di determinazione delle grandezze economico-finanziarie utilizzate nel calcolo del suddetto rapporto sono definiti nel relativo contratto di finanziamento. In particolare, è richiesto il rispetto di determinate soglie con riferimento:

- a) ai dati consolidati di Atlantia, per il rapporto "FFO + Net Interest Expenses - Capitalised Interests and Financing Charges", come numeratore, e "Net interest expenses", al denominatore, e il rapporto "FFO / Total Net Debt";
- b) ad Atlantia, per il "Net Worth".

Infine si segnala che gli strumenti finanziari derivati, per i cui dettagli si rinvia alla nota n. 7.2, sono stati stipulati con Atlantia e alcuni istituti di credito allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse di talune passività finanziarie a medio-lungo termine, in coerenza con la Policy Finanziaria del Gruppo Atlantia. Si evidenzia che, per tali operazioni di cash flow hedge, a seguito dell'esito positivo dei test di efficacia, la variazione di fair value è stata interamente iscritta nella specifica riserva di patrimonio netto, come previsto dallo IAS 39, non essendo stata rilevata alcuna quota di inefficacia a conto economico.

Si segnala che, con riferimento al prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, ai fini di una informativa comparabile con la presentazione dei dati per l'esercizio 2013, è stata effettuata una riclassifica per i valori comparativi rispetto a quanto pubblicato nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2012 per 1.761 migliaia di euro, relativi a ratei passivi su altri debiti finanziari a medio-lungo termine, dalla voce "Altre passività finanziarie correnti" alla voce "Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine".

#### Passività finanziarie a breve termine Migliaia di euro 997.612 (1.125.339)

La composizione delle passività finanziarie a breve è esposta nella tabella seguente.

[Migliaia di euro]	31/12/2013	31/12/2012
Rapporto di conto corrente infragruppo con saldo passivo	510.869	475.670
Finanziamenti a breve termine infragruppo	483.712	646.709
Altre passività finanziarie correnti	2.830	2.833
Scoperti di conto corrente	131	5
Derivati correnti con fair value passivo	70	122
<b>Passività finanziarie a breve termine</b>	<b>997.612</b>	<b>1.125.339</b>

La diminuzione del saldo delle passività finanziarie a breve termine, pari a 127.727 migliaia di euro, è principalmente riconducibile ai seguenti fattori:

- a) il decremento dei finanziamenti a breve termine infragruppo per 162.997 migliaia di euro per i rimborsi netti dei finanziamenti nel corso dell'esercizio;
- b) l'aumento dei rapporti passivi di conto corrente infragruppo per 35.199 migliaia di euro prevalentemente a causa dell'aumento dell'esposizione verso la capogruppo Atlantia.

Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari derivati in vigore, si rinvia a quanto indicato nella nota n. 7.2.

## 5.15 Passività per imposte differite nette - Migliaia di euro 244.645 (127.501)

Di seguito è esposta la consistenza delle passività per imposte differite, al netto delle attività per imposte anticipate compensabili.

[Migliaia di euro]	31/12/2013	31/12/2012
Passività per imposte differite	1.153.575	1.047.775
Attività per imposte anticipate compensabili	908.930	920.274
<b>Passività per imposte differite nette</b>	<b>244.645</b>	<b>127.501</b>

La natura delle differenze temporanee che hanno generato la fiscalità differita e i relativi movimenti nel corso dell'esercizio sono riepilogati nella tabella seguente.

[Migliaia di euro]	31/12/2012	Variazioni dell'esercizio				31/12/2013
		Accantonamenti	Rilasci	Variazione di imposte anticipate/differite su proventi e oneri rilevati nel conto economico complessivo	Variazione di stime di esercizi precedenti	
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	1.047.769	111.045	-5.245	-	-	1.153.569
Altre differenze temporanee	6	-	-	-	-	6
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>1.047.775</b>	<b>111.045</b>	<b>-5.245</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.153.575</b>
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12	560.728	2.278	-22.592	-	-	540.414
Accantonamenti a fondi rischi e oneri:						
- Fondo ripristino e sostituzione	230.104	85.008	-45.415	-	150	269.847
- Altri fondi per rischi e oneri	16.988	6.892	-5.301	-	-	18.579
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	19.045	515	-695	-	-	18.865
Valutazione di strumenti finanziari di copertura (cash flow hedge)	89.439	-	-	-31.009	-	58.430
Altre differenze temporanee	3.970	377	-1.543	-	-9	2.795
<b>Attività per imposte anticipate compensabili</b>	<b>920.274</b>	<b>95.070</b>	<b>-75.546</b>	<b>-31.009</b>	<b>141</b>	<b>908.930</b>
<b>Passività per imposte differite nette</b>	<b>127.501</b>	<b>15.975</b>	<b>70.301</b>	<b>31.009</b>	<b>-141</b>	<b>244.645</b>

Come evidenziato nella tabella, il saldo al 31 dicembre 2013 include sostanzialmente:

- le imposte differite stanziati a partire dal 2003 in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento;
- il saldo residuo delle imposte anticipate relative al riallineamento 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 deducibili degli accantonamenti ai fondi per rischi e oneri, sostanzialmente riferibili al fondo spese di ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali.

Le principali variazioni rilevate nel corso del 2013 sono relative a:

- a) accantonamento netto di imposte differite in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'esercizio relativo all'avviamento (105.800 migliaia di euro);
- b) rilascio netto (20.314 migliaia di euro) di imposte anticipate per la quota dell'esercizio, determinata in maniera costante lungo la durata della concessione, relativa al saldo globale derivante dall'applicazione dell'IFRIC 12;
- c) accantonamento netto (39.593 migliaia di euro) di imposte anticipate per la quota non dedotta di fondi per rischi e oneri prevalentemente relativi ai fondi per spese di ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali;
- d) iscrizione nel conto economico complessivo delle imposte anticipate nette sulla valutazione al fair value di strumenti finanziari derivati di copertura (31.009 migliaia di euro).

#### 5.16 Altre passività non correnti - Migliaia di euro 26.665 (26.497)

La voce accoglie risconti passivi pluriennali relativi prevalentemente a proventi di competenza di futuri esercizi per canoni anticipati, incassati per la concessione in uso di beni della Società (cavi in fibra ottica e siti attrezzati) per 16.689 migliaia di euro (16.860 migliaia di euro al 31 dicembre 2012) e per il residuo contributo ricevuto dal Commissario Straordinario della Campania a compensazione dei futuri minori introiti della Società per lo spostamento della stazione di Napoli per 6.722 migliaia di euro (6.791 migliaia di euro al 31 dicembre 2012).

#### 5.17 Passività commerciali - Migliaia di euro 1.208.552 (1.231.040)

Il dettaglio delle passività commerciali è esposto nel seguente prospetto.

[Migliaia di euro]	31/12/2013	31/12/2012
Debiti verso fornitori	623.023	635.185
Debiti per rapporti di interconnessione	508.043	486.645
Pedaggi in corso di regolazione	77.361	108.788
Ratei e risconti passivi e altre passività commerciali	125	422
<b>Passività commerciali</b>	<b>1.208.552</b>	<b>1.231.040</b>

Si evidenzia che tra le passività commerciali risultano esposti debiti verso società del Gruppo Atlantia per complessivi 321.862 migliaia di euro, relativi per 304.453 migliaia di euro a debiti per investimenti, lavori di manutenzione e altri rapporti commerciali e per 17.409 migliaia di euro a rapporti passivi di interconnessione.

Per quanto riguarda le passività commerciali, il valore di bilancio ne approssima il fair value, in quanto l'effetto dell'attualizzazione non risulta significativo.

## 5.18 Altre passività correnti - Migliaia di euro 220.920 (269.888)

La voce è composta da debiti e da altre passività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria. La composizione del saldo al 31 dicembre 2013 è illustrata nella seguente tabella.

[Migliaia di euro]	31/12/2013	31/12/2012
Debiti per canoni	71.591	81.279
Debiti per espropri	34.143	58.306
Debiti verso il personale	23.962	24.074
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	22.178	6.504
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	17.048	23.565
Debiti verso amministrazioni pubbliche	7.584	12.379
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	1.443	1.243
Altre passività correnti	42.971	62.538
<b>Altre passività correnti</b>	<b>220.920</b>	<b>269.888</b>

Il saldo al 31 dicembre 2013 si decrementa di 48.968 migliaia di euro rispetto al valore di dicembre 2012 prevalentemente in relazione a debiti per espropri, per 24.163 migliaia di euro, correlati alla diminuzione degli investimenti, e ai debiti per canoni, per 9.688 migliaia di euro, a seguito della modifica delle scadenze di versamento dei canoni di subconcessione.

## 6. Informazioni sulle voci di conto economico

Si riportano di seguito le note relative ai saldi economici di bilancio. I valori tra parentesi sono relativi al 2012 e le componenti negative di reddito sono indicate con il segno “-” nei titoli e nelle tabelle.

### 6.1 Ricavi da pedaggio - Migliaia di euro 2.815.900 (2.782.404)

I ricavi da pedaggio presentano un incremento di 33.496 migliaia di euro (+1,2%) rispetto al 2012. Tale variazione è originata essenzialmente da:

- gli incrementi tariffari del 2013 (+3,47% a decorrere dal 1° gennaio e +0,07% con decorrenza 12 aprile), il cui effetto positivo è stimabile complessivamente in 84,7 milioni di euro;
- la contrazione del traffico di 1,7%. Comprendendo anche l'effetto “Mix” il decremento dei ricavi da pedaggio è stimabile in 43,1 milioni di euro;
- i minori introiti relativi alle maggiorazioni tariffarie connesse alle integrazioni del canone, dovuti alla suddetta contrazione del traffico per 6,5 milioni di euro;
- il provento per l'annullamento, a partire dal 2012, delle tessere Viacard con anzianità superiore ai 10 anni, per 5,1 milioni di euro nel 2012.

Per ulteriori dettagli relativi ai punti a) e b), si rinvia ai paragrafi “Tariffe” e “Traffico” della relazione sulla gestione.

Si precisa che tra i ricavi da pedaggio sono comprese le maggiorazioni tariffarie di competenza dell'ANAS pari a 324.146 migliaia di euro (330.617 migliaia di euro al 31 dicembre 2012). Per maggiori dettagli si rinvia alla nota n. 6.8.

In relazione a quanto previsto dalla Delibera CIPE del 20/12/1996, in calce alle presenti note illustrative sono allegate le tabelle relative ai dati mensili sui volumi di traffico per le varie tratte in concessione.

## 6.2 Ricavi per servizi di costruzione - Migliaia di euro 375.989 (704.860)

Il dettaglio dei ricavi per servizi di costruzione è riportato nella tabella seguente.

[Migliaia di euro]	2013	2012	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione opere con benefici economici aggiuntivi	353.441	674.968	-321.527
Ricavi per servizi di costruzione contributi su opere senza benefici economici aggiuntivi	22.548	29.892	-7.344
<b>Ricavi per servizi di costruzione</b>	<b>375.989</b>	<b>704.860</b>	<b>-328.871</b>

La voce accoglie il valore dei servizi di costruzione eseguiti nell'esercizio in opere con benefici economici aggiuntivi, che evidenzia una diminuzione di 328.871 migliaia di euro rispetto al 2012, originata prevalentemente dai minori investimenti relativi principalmente all'ultimazione dei lavori autostradali di alcuni interventi aperti al traffico nel corso del 2012 (A9 Lainate-Como e le tratte dell'A14 Rimini Nord-Cattolica, Fano-Senigallia e Ancona Sud-Porto Sant'Elpidio), nonché alle sofferenze finanziarie delle imprese costruttrici, che si sono ripercosse sull'avanzamento dei lavori. Per ulteriori dettagli, si rinvia al paragrafo "Potenziamento e ammodernamento della rete" della relazione sulla gestione.

Si ricorda che, coerentemente con il modello contabile adottato per effetto dell'interpretazione contabile IFRIC 12, tali ricavi, con esclusione di quelli per opere a carico dei subconcessionari, corrispondono alle spese sostenute per l'espletamento dei servizi di costruzione e iscritte tra i costi operativi e gli oneri finanziari. Inoltre, si rileva che nel 2013, risultano iscritti ulteriori servizi di costruzione, pari a complessivi 383.827 migliaia di euro, per opere senza benefici economici aggiuntivi, per i quali si è provveduto all'utilizzo di parte del "Fondo per impegni da convenzione" appositamente stanziato. Tale utilizzo è classificato a riduzione dei costi operativi dell'esercizio e commentato nella nota n. 6.10.

Per un dettaglio completo degli investimenti in attività autostradali, si rinvia alla precedente nota n. 5.2.

## 6.3 Ricavi per lavori su ordinazione - Migliaia di euro 12.873 (25.988)

I ricavi per lavori su ordinazione si decrementano di 13.115 migliaia di euro per effetto della sostanziale conclusione delle attività relative alla fase di "Design & Build" del progetto Eco-Taxe in Francia.

## 6.4 Altri ricavi operativi - Migliaia di euro 361.093 (372.051)

Gli altri ricavi operativi si riducono di 10.958 migliaia di euro (-2,9%) rispetto al 2012, prevalentemente per effetto di:

- minori ricavi per rimborsi e risarcimenti danni da terzi del corpo autostradale, per complessivi 15.495 migliaia di euro;
- minori penali attive per 4.783 migliaia di euro relative ad Aree di Servizio;
- maggiori rilasci di fondi per rischi e oneri eccedenti (1.975 migliaia di euro) e del rilascio del fondo svalutazione crediti eccedente (2.170 migliaia di euro);
- maggiori altri ricavi per il provento realizzato in relazione agli atti transattivi con le banche e con la Cooperativa Autocisternisti Fossano (8.588 migliaia di euro).

[Migliaia di euro]	2013	2012	Variazione
Ricavi da subconcessionari	227.096	225.203	1.893
Rimborsi e risarcimento danni e indennizzi	36.136	51.631	-15.495
Altri ricavi per prestazioni	34.461	35.164	-703
Altri ricavi della gestione autostradale	13.997	15.609	-1.612
Ricavi da pubblicità	6.148	6.149	-1
Rilascio fondi eccedenti	4.145	1.261	2.884
Penali attive	2.674	7.457	-4.783
Ricavi per prestazioni e vendita apparati e servizi di tecnologia	1.114	1.366	-252
Altri proventi	35.322	28.211	7.111
<b>Altri ricavi operativi</b>	<b>361.093</b>	<b>372.051</b>	<b>-10.958</b>

### 6.5 Materie prime e materiali - Migliaia di euro -56.972 (-119.620)

La voce è relativa essenzialmente a costi per acquisti di materiali, per 55.424 migliaia di euro (120.072 migliaia di euro nel 2012). Il decremento di 62.648 migliaia di euro è essenzialmente riconducibile a minori costi per espropri a seguito della riduzione degli investimenti effettuati per l'ultimazione dei lavori autostradali sulle tratte dell'A14 Rimini Nord-Cattolica, Fano-Senigallia e Ancona Sud-Porto Sant'Elpidio, aperte al traffico nel corso del 2012.

### 6.6 Costi per servizi - Migliaia di euro -1.097.576 (-1.472.074)

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]	2013	2012	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-819.388	-1.140.957	321.569
Prestazioni professionali	-159.655	-190.902	31.247
Utenze	-36.476	-36.404	-72
Trasporti e simili	-25.200	-35.616	10.416
Assicurazioni	-8.624	-8.400	-224
Pubblicità	-3.619	-8.744	5.125
Compensi a Collegio Sindacale	-243	-233	-10
Altre prestazioni	-44.371	-50.818	6.447
<b>Costi per servizi</b>	<b>-1.097.576</b>	<b>-1.472.074</b>	<b>374.498</b>

Il decremento dei costi per servizi, pari a 374.498 migliaia di euro (-25,4%), è attribuibile essenzialmente a:

- la diminuzione delle prestazioni edili (321.569 migliaia di euro) correlate alle minori attività di costruzione di opere autostradali, oltre che alla manutenzione delle stesse;
- la riduzione dei costi per prestazioni professionali (31.247 migliaia di euro) in relazione ai minori costi sostenuti nel 2013 per consulenze correlate principalmente alla fase di "Design & Build" per il progetto Eco-Taxe in Francia, in fase di completamento;
- i minori costi per trasporti (10.416 migliaia di euro) correlati essenzialmente al decremento delle spese per operazioni invernali;
- i minori costi di pubblicità (5.125 migliaia di euro) essenzialmente per la campagna pubblicitaria del 2012;
- la riduzione dei costi per prestazioni diverse essenzialmente per minori costi per canoni verso AD Moving (2.490 migliaia di euro) e per pulizie e smaltimento rifiuti (1.244 migliaia di euro).

Come già commentato si ricorda che, coerentemente con il modello contabile adottato per effetto dell'interpretazione contabile IFRIC 12, a fronte dei costi esterni, del costo del lavoro e degli oneri finanziari (questi ultimi sostenuti per la realizzazione delle opere con benefici aggiuntivi previste in convenzione), sono rilevati, nel medesimo esercizio, i ricavi per servizi di costruzione e l'utilizzo del fondo per impegni da convenzione per le opere senza benefici economici aggiuntivi.

## 6.7 Costo per il personale - Migliaia di euro -379.916 [-386.156]

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

[Migliaia di euro]	2013	2012	Variazione
Salari e stipendi	-270.894	-270.758	-136
Oneri sociali	-81.749	-80.808	-941
Accantonamento TFR (incluse le quote destinate ai fondi di previdenza complementare e all'INPS)	-16.421	-16.131	-290
Compensi ad amministratori	-2.668	-2.476	-192
Costi per piani di incentivazione	-2.697	-2.159	-538
Precupero oneri per personale distaccato	10.106	5.165	4.941
Altri costi del personale	-15.593	-18.989	3.396
<b>Costo per il personale</b>	<b>-379.916</b>	<b>-386.156</b>	<b>6.240</b>

Il costo per il personale è pari a 379.916 migliaia di euro (386.156 migliaia di euro) e si decrementa di 6.240 migliaia di euro (-1,6%).

La variazione è riconducibile prevalentemente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- a) il decremento dell'organico di 115 unità medie (-2,0%), riconducibile essenzialmente alla riduzione del comparto esazione;
- b) l'incremento del costo medio complessivo (+0,4%), dovuto ai maggiori oneri contrattuali parzialmente compensati dalla riduzione delle prestazioni variabili, dall'applicazione della nuova normativa contrattuale, da minori spese per incentivi all'esodo e da maggiori rimborsi per personale distaccato.

Il costo del lavoro include 2.697 migliaia di euro quale fair value maturato nell'esercizio in relazione ai piani di incentivazione che coinvolgono alcuni amministratori e dipendenti della Società, come più ampiamente descritto nella nota n. 5.11, cui si rinvia.

Con riferimento al trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, sottoposto a valutazione attuariale in quanto piano a benefici definiti, si evidenzia inoltre che nell'esercizio gli utili attuariali rilevati nelle altre componenti del conto economico complessivo sono risultati pari a 4.093 migliaia di euro.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio (suddiviso per livello di inquadramento e comprensiva del personale interinale), commentata nella sezione 3.4 "Risorse Umane" della Relazione sulla gestione.

[Unità]	2013	2012	Variazione
Dirigenti	114	121	-7
Quadri	339	344	-5
Impiegati	1.952	1.941	11
Corpo esattoriale	2.122	2.205	-83
Operai	1.004	1.035	-31
<b>Organico medio</b>	<b>5.531</b>	<b>5.646</b>	<b>-115</b>

## 6.8 Altri costi operativi - Migliaia di euro -471.058 (-477.020)

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella tabella seguente.

[Migliaia di euro]	2013	2012	Variazione
Canoni di concessione	-398.146	-403.689	5.543
Costi per godimento beni di terzi	-5.890	-7.919	2.029
Contributi e liberalità	-27.739	-40.340	12.601
Risarcimenti danni	-26.594	-10.512	-16.082
Imposte indirette e tasse	-7.188	-6.619	-569
Altri oneri	-5.501	-7.941	2.440
<b>Altri oneri operativi</b>	<b>-67.022</b>	<b>-65.412</b>	<b>-1.610</b>
<b>Altri costi operativi</b>	<b>-471.058</b>	<b>-477.020</b>	<b>5.962</b>

Il decremento degli altri costi operativi, pari a 5.962 migliaia di euro, è riconducibile essenzialmente a:

- il decremento dei costi per contributi e liberalità (12.601 migliaia di euro) per effetto dei minori costi sostenuti nel 2013 per attività di adeguamento di infrastrutture gestite da enti pubblici nell'ambito dei servizi di costruzione di attività autostradali;
- i minori canoni di concessione (5.543 migliaia di euro) in relazione alla variazione negativa del traffico;
- i maggiori costi per risarcimenti danni e penalità in conseguenza della realizzazione degli accordi transattivi siglati per la gestione delle Aree di Servizio essenzialmente con Autogrill (13.800 migliaia di euro).

Si ricorda inoltre che la Legge 3 agosto 2009 n. 102, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge 1° luglio 2009 n. 78, ha soppresso il sovrapprezzo sulle tariffe autostradali di cui alla Legge n. 296/2006 (Legge finanziaria per il 2007), introducendo un'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. Tale variazione normativa, efficace dal 5 agosto 2009, pur non incidendo sul risultato della Società, comporta di fatto un pari incremento dei ricavi da pedaggio e degli oneri concessori.

Gli oneri concessori dell'esercizio 2013, pari a 398.146 migliaia di euro, includono pertanto prevalentemente detta integrazione del canone per 324.146 migliaia di euro (330.617 migliaia di euro nel 2012), oltre che dai canoni di concessione per introiti da pedaggio per 59.867 migliaia di euro e dai canoni di subconcessione per 13.468 migliaia di euro (complessivamente 72.407 migliaia di euro nel 2012).

Si evidenzia che il saldo della voce "Altri costi operativi" nel bilancio pubblicato al 31 dicembre 2012 (pari a 518.788 migliaia di euro) includeva le poste relative ai fondi per accantonamenti (pari a 41.768 migliaia di euro), esposte nella voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti", per i cui dettagli si rinvia alla successiva nota n. 6.9.

## 6.9 Variazione operativa dei fondi per accantonamenti - Migliaia di euro -2.121 (-41.768)

La voce è costituita dalle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti a esclusione di quelli per benefici per dipendenti.

Il minor saldo negativo di 39.647 migliaia di euro è riconducibile a:

- l'effetto positivo della variazione del fondo ripristino e sostituzione dei beni oggetto di devoluzione al termine della concessione (46.939 migliaia di euro), essenzialmente per effetto dall'aumento del tasso di attualizzazione utilizzato al 31 dicembre 2013 rispetto al 31 dicembre 2012;
- i maggiori accantonamenti ai fondi per rischi e oneri (7.292 migliaia di euro).

## 6.10 Utilizzo del fondo impegni da convenzione - Migliaia di euro 383.827 (460.575)

La voce accoglie l'utilizzo del fondo 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. 6.2). La voce costituisce la rettifica indiretta relativa ai costi per attività di costruzione, classificati per natura tra i costi operativi e il costo del lavoro.

Per quanto attiene ai servizi di costruzione e agli investimenti complessivamente realizzati nel 2013, si rinvia a quanto già illustrato rispettivamente nelle note n. 5.2 e n. 6.2.

## 6.11 Ammortamenti - Migliaia di euro -488.556 (-458.581)

L'incremento di 29.975 migliaia di euro rispetto al 2012 si riferisce essenzialmente ai maggiori ammortamenti dei diritti concessori relativi a:

- a) opere con benefici economici aggiuntivi, per 16.880 migliaia di euro, dovuti sia ai riconoscimenti tariffari che all'entrata in esercizio a fine 2013 degli investimenti realizzati per l'ampliamento a tre corsie di alcuni lotti della tratta Rimini Nord-Pedaso della A14;
- b) opere senza benefici economici aggiuntivi, per 14.082 migliaia di euro, in relazione all'incremento del valore attuale degli investimenti previsti a finire registrato a fine 2012.

## 6.12 (Svalutazioni) Ripristini di valore - Migliaia di euro -193 (-1.674)

Il saldo di bilancio è relativo alla svalutazione dei crediti commerciali sorti in esercizi precedenti, in relazione al rischio di parziale inesigibilità degli stessi.

## 6.13 Proventi (Oneri) finanziari - Migliaia di euro -344.976 (-522.506)

Proventi finanziari - Migliaia di euro 421.179 (305.773)

Oneri finanziari - Migliaia di euro -766.164 (-828.305)

Utili (Perdite) su cambi - Migliaia di euro 9 (26)

[Migliaia di euro]	2013	2012	Variazione
<b>Dividendi da imprese partecipate</b>	<b>309.890</b>	<b>96.560</b>	<b>213.330</b>
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	46.124	25.936	20.188
Proventi da operazioni di finanza derivata	8.822	10.559	-1.737
Proventi finanziari portati a incremento delle attività finanziarie	6.538	6.171	367
Plusvalenze da cessione di partecipazioni	-	122.940	-122.940
Altri proventi finanziari	49.805	43.607	6.198
<b>Altri proventi finanziari</b>	<b>111.289</b>	<b>209.213</b>	<b>-97.924</b>
<b>Proventi finanziari (A)</b>	<b>421.179</b>	<b>305.773</b>	<b>115.406</b>
<b>Oneri da attualizzazione finanziaria di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione</b>	<b>-82.141</b>	<b>-132.251</b>	<b>50.110</b>
Interessi e altri oneri su finanziamenti a medio-lungo termine	-590.072	-564.413	-25.659
Oneri da operazioni di finanza derivata	-74.319	-112.987	38.668
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	-453	-1.688	1.235
Altri oneri finanziari	-17.167	-14.220	-2.947
<b>Altri oneri finanziari al netto dei contributi</b>	<b>-682.011</b>	<b>-693.308</b>	<b>11.297</b>
<b>Svalutazione di attività finanziarie</b>	<b>-2.012</b>	<b>-2.746</b>	<b>734</b>
<b>Oneri finanziari (B)</b>	<b>-766.164</b>	<b>-828.305</b>	<b>62.141</b>
Utili (Perdite) netti da valutazione su cambi	-	1	-1
Utili (Perdite) netti realizzati su cambi	9	25	-16
<b>Utili (Perdite) su cambi (C)</b>	<b>9</b>	<b>26</b>	<b>-17</b>
<b>Proventi (Oneri) finanziari (A+B+C)</b>	<b>-344.976</b>	<b>-522.506</b>	<b>177.530</b>

Gli oneri finanziari, al netto dei proventi e degli utili e perdite su cambi, sono pari a 344.976 migliaia di euro e si decrementano di 177.530 migliaia di euro [-34,0%] rispetto al precedente esercizio essenzialmente per i maggiori dividendi (per 213.330 migliaia di euro) distribuiti nell'esercizio 2013 da società partecipate (complessivamente pari a 309.890 migliaia di euro e relativi per 220.000 migliaia di euro ad Autostrade Sud America fusa per incorporazione a giugno 2013 in Autostrade dell'Atlantico), in parte compensati dall'assenza delle plusvalenze realizzate nel 2012 a seguito delle cessioni delle partecipazioni in IGLI (60.971 migliaia di euro) e in Autostrada Torino-Savona (61.941 migliaia di euro). Escludendo tali fenomeni gli oneri finanziari netti si riducono di 87.112 migliaia di euro per:

- a) l'assenza di oneri finanziari non ricorrenti a fronte dei 37.083 migliaia di euro, sostenuti nell'esercizio 2012, connessi al rimborso parziale del finanziamento a medio-lungo termine che replica a livello infragruppo il corrispondente prestito obbligazionario con scadenza nel 2014;
- b) i minori oneri netti (complessivamente pari a 52.054 migliaia di euro) della liquidazione dei differenziali per i derivati connessi al valore di alcune partecipazioni (1.645 migliaia di euro di proventi realizzati nel 2013), rispetto all'onere netto realizzato e da valutazione rilevato nell'esercizio precedente (50.409 migliaia di euro). Poiché tale contratto derivato non soddisfa tutte le condizioni previste dallo IAS 39 per la definizione della copertura contabile (hedge accounting), i relativi differenziali sono rilevati nel conto economico;
- c) i minori oneri di attualizzazione, connessi all'effetto del passare del tempo, per 50.110 migliaia di euro essenzialmente a seguito della diminuzione della curva dei tassi di interesse utilizzata al 31 dicembre 2012 rispetto a quella adottata al 31 dicembre 2011 per l'attualizzazione dei fondi per impegni da convenzione e per ripristino e sostituzione di infrastrutture autostradali;
- d) i maggiori oneri connessi al servizio del debito (52.840 migliaia di euro), anche a seguito dell'aumento dell'indebitamento finanziario netto medio. Si evidenzia peraltro che a tale incremento concorre, per circa 42,0 milioni di euro, il differenziale fra il costo della provvista sostenuto per assicurare in anticipo le risorse finanziarie alla Società e il rendimento degli investimenti di liquidità. Tenuto conto della scadenza a giugno 2014 del finanziamento da Atlantia di nominali 2.094.200 migliaia di euro, è stato infatti assicurato il prefinanziamento dei mezzi necessari al rimborso integrale del debito.

Si evidenzia infine che le svalutazioni di attività finanziarie accolgono nel 2013 le rettifiche di valore delle partecipazioni in Società Infrastrutture Toscane (1.182 migliaia di euro) e in Bologna & Fiera Parking (830 migliaia di euro).

## 6.14 (Oneri) Proventi fiscali - Migliaia di euro -298.335 [-221.930]

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali dell'esercizio 2013 a confronto con quelli relativi al precedente esercizio.

(Migliaia di euro)	2013	2012	Variazione
IRES	-146.136	-134.648	-11.488
IRAP	-66.446	-65.300	-1.146
<b>Imposte correnti</b>	<b>-212.582</b>	<b>-199.948</b>	<b>-12.634</b>
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	1.505	23.058	-21.553
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	-1.123	-240	-883
<b>Differenze su imposte correnti di esercizi precedenti</b>	<b>382</b>	<b>22.818</b>	<b>-22.436</b>
Accantonamenti	95.070	100.518	-5.448
Rilasci	-75.546	-42.824	-32.722
Variazione di stime di esercizi precedenti	141	875	-734
<b>Imposte anticipate</b>	<b>19.665</b>	<b>58.569</b>	<b>-38.904</b>
Accantonamenti	-111.045	-111.045	-
Rilasci	5.245	7.676	-2.431
<b>Imposte differite</b>	<b>-105.800</b>	<b>-103.369</b>	<b>-2.431</b>
<b>(Oneri) Proventi fiscali</b>	<b>-298.335</b>	<b>-221.930</b>	<b>-76.405</b>

Le imposte correnti sono state determinate in base alle aliquote fiscali in vigore, tenendo conto delle quote di costi non deducibili nell'esercizio.

Escludendo l'effetto dell'iscrizione del provento per l'istanza di rimborso da deduzione IRAP da IRES per 22.737 migliaia di euro avvenuta nel 2012, l'aumento residuo di 53.668 migliaia di euro è prevalentemente correlato al maggiore risultato imponibile, tenuto conto dei maggiori dividendi, solo parzialmente tassabili nel 2013 (213.330 migliaia di euro) e delle plusvalenze non tassabili nel 2012 (119.842 migliaia di euro).

Nella tabella seguente è evidenziata la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'IRES.

[Migliaia di euro]	2013			2012		
	Imponibile	Effetto fiscale		Imponibile	Effetto fiscale	
		Importi	Incidenza %		Importi	Incidenza %
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>	<b>1.108.145</b>			<b>866.517</b>		
Oneri (proventi) fiscali teorici		304.740	27,50%		238.292	27,50%
<b>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:</b>	<b>286.670</b>	<b>78.833</b>	<b>7,11%</b>	<b>288.167</b>	<b>79.246</b>	<b>9,15%</b>
Accantonamenti a fondo ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	171.737	47.228		265.519	73.018	
Altre differenze	114.933	31.605		22.648	6.228	
<b>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:</b>	<b>-351.520</b>	<b>-96.668</b>	<b>-8,72%</b>	<b>-351.520</b>	<b>-96.668</b>	<b>-11,16%</b>
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	-351.520	-96.668		-351.520	-96.668	
<b>Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti</b>	<b>-210.805</b>	<b>-57.971</b>	<b>-5,23%</b>	<b>-76.850</b>	<b>-21.134</b>	<b>-2,44%</b>
<b>Differenze permanenti:</b>	<b>-301.084</b>	<b>-82.798</b>	<b>-7,47%</b>	<b>-236.685</b>	<b>-65.088</b>	<b>-7,51%</b>
Dividendi non imponibili	-294.396	-80.959		-91.732	-25.226	
Altre differenze permanenti (plusvalenze esenti, deduzione IRAP da IRES, ecc.)	-6.688	-1.839		-144.953	-39.862	
<b>Imponibile fiscale IRES</b>	<b>531.406</b>			<b>489.629</b>		
<b>IRES di competenza dell'esercizio</b>		<b>146.136</b>	<b>13,19%</b>		<b>134.648</b>	<b>15,54%</b>
<b>IRAP di competenza dell'esercizio</b>		<b>66.446</b>	<b>6,00%</b>		<b>65.300</b>	<b>7,54%</b>
<b>Imposte correnti</b>		<b>212.582</b>	<b>19,18%</b>		<b>199.948</b>	<b>23,07%</b>

## 6.15 Utile per azione

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base per azione per i due esercizi oggetto di comparazione. Si evidenzia che, in assenza di opzioni e di obbligazioni convertibili, l'utile diluito per azione coincide con l'utile base per azione.

	2013	2012
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000
<b>Numero medio ponderato di azioni in circolazione</b>	<b>622.027.000</b>	<b>622.027.000</b>
Utile dell'esercizio (migliaia di euro)	809.810	644.587
<b>Utile per azione (euro)</b>	<b>1,30</b>	<b>1,04</b>
Risultato delle attività operative in funzionamento (migliaia di euro)	809.810	644.587
<b>Utile base per azione da attività in funzionamento (euro)</b>	<b>1,30</b>	<b>1,04</b>
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate (migliaia di euro)	-	-
<b>Utile base per azione da attività operative cessate (euro)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## 7. Altre informazioni finanziarie

### 7.1 Informazioni sul rendiconto finanziario

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2013 evidenzia un aumento delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti di 532.413 migliaia di euro rispetto all'incremento di 1.973.360 migliaia di euro registrato nel 2012.

Il flusso di cassa generato da attività di esercizio è pari a 1.504.982 migliaia di euro, con un aumento di 762.665 migliaia di euro rispetto al flusso generato nell'esercizio 2012 (742.317 migliaia di euro) per i maggiori dividendi percepiti da società controllate, per il maggior risultato della gestione ordinaria e per il diverso apporto nei due anni a confronto del capitale d'esercizio. In particolare, l'apporto di cassa del capitale d'esercizio del 2013 è determinato principalmente da:

- a) il decremento delle attività per imposte correnti nette per 66.571 migliaia di euro prevalentemente per la compensazione del credito tributario derivante dall'anno precedente con gli acconti dovuti per l'esercizio 2013;
- b) la riduzione netta delle attività commerciali per 55.200 migliaia di euro;
- c) il decremento delle altre passività correnti per 48.968 migliaia di euro, correlato al minor debito per espropri in relazione agli investimenti, per canoni verso l'ANAS e verso le amministrazioni pubbliche e delle passività commerciali per 22.488 migliaia di euro.

L'assorbimento di cassa dell'esercizio 2012 era dovuto essenzialmente al decremento delle passività commerciali (184.609 migliaia di euro) correlato principalmente ai minori investimenti realizzati in opere autostradali e l'eccedenza dei versamenti delle imposte sul reddito rispetto a quanto stanziato nell'esercizio (192.896 migliaia di euro).

Il flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento è pari a 850.561 migliaia di euro, con un decremento di 788.325 migliaia di euro rispetto al flusso assorbito nel 2012 (1.638.886 migliaia di euro) prevalentemente per effetto di:

- a) minori investimenti in partecipazioni (788.014 migliaia di euro), essenzialmente per l'acquisto nel 2012 dalla società SIAS e da Mediobanca delle relative quote di partecipazione in Autostrade Sud America (669.802 migliaia di euro) e per i versamenti per futuri aumenti di capitale in Autostrade dell'Atlantico (129.109 migliaia di euro);
- b) minori investimenti autostradali, al netto dei contributi per 401.190 migliaia di euro, relativi principalmente all'ultimazione dei lavori autostradali di alcuni interventi aperti al traffico nel corso del 2012 (A9 Lainate-Como e le tratte dell'A14 Rimini Nord-Cattolica, Fano-Senigallia e Ancona Sud-Porto Sant'Elpidio), nonché alle sofferenze finanziarie delle imprese costruttrici, che si sono ripercosse sull'avanzamento dei lavori;
- c) minori realizzi, da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni (-311.435 migliaia di euro), per effetto principalmente degli introiti derivanti dalla cessione, nel 2012, delle partecipazioni in IGLI e Autostrada Torino-Savona;
- d) la dinamica delle attività finanziarie correnti e non correnti (-83.539 migliaia di euro) correlata prevalentemente all'incremento dei finanziamenti erogati ad Autostrade Meridionali (per complessivi 30.000 migliaia di euro), all'aumento delle attività per contributi su opere (23.287 migliaia di euro) in relazione ai contributi maturati sia sul potenziamento della A1 nella tratta Firenze-Bologna che sullo svincolo di Rubicone dell'A14 e alla rilevazione dei dividendi deliberati e non ancora liquidati da società controllate (24.000 migliaia di euro).

Il flusso di cassa assorbito dall'attività finanziaria è pari a 122.008 migliaia di euro; nel 2012 il flusso di cassa generato dall'attività finanziaria ammontava invece a 2.869.929 migliaia di euro. La variazione, pari a 2.991.937 migliaia di euro, è sostanzialmente riferibile a:

- a) le accensioni, avvenute nel corso del 2012, di nuovi finanziamenti a medio-lungo termine da azionisti, parzialmente compensate dal rimborso anticipato, anch'esso effettuato nel 2012, del finanziamento infragruppo a medio-lungo termine in scadenza nel 2014 e da nuove accensioni avvenute nel corso dell'esercizio 2013, con un effetto complessivo sulle disponibilità liquide nette pari a 1.330.675 migliaia di euro;
- b) le maggiori accensioni, avvenute nel 2012 rispetto al 2013, dei finanziamenti a medio-lungo termine verso la Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.), la Cassa Depositi e Prestiti e SACE (per complessivi 750.000 migliaia di euro) e i maggiori rimborsi (per complessivi 103.632 migliaia di euro) essenzialmente relativi ai finanziamenti della Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.) e al Term Loan Facility;
- c) la dinamica dei finanziamenti infragruppo a breve termine (678.206 migliaia di euro) prevalentemente correlata, nel 2012, alle accensioni nette per 515.209 migliaia di euro e, nel 2013, ai rimborsi netti per 162.997 migliaia di euro;
- d) i maggiori dividendi erogati ad Atlantia pari a 132.037 migliaia di euro.

Si segnala che, con riferimento al prospetto del rendiconto finanziario, ai fini di una informativa comparabile con la presentazione dei dati per l'esercizio 2013, sono state effettuate due riclassifiche dei valori comparativi rispetto a quanto pubblicato nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2012, in particolare:

- a) 412 migliaia di euro, relativi a svalutazioni di crediti e rilasci di fondi eccedenti, riclassificati dalla voce "Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni" alla voce "Accantonamenti ai fondi";
- b) -6.171 migliaia di euro, relativi a proventi finanziari capitalizzati su crediti, riclassificati dalla voce "Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione" alla voce "Altri oneri (proventi) non monetari".

## 7.2 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 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 dei piani strategici di volta in volta approvati.

### Rischio di mercato

Per la Società, la strategia seguita per tale tipologia di rischio mira alla minimizzazione del rischio di tasso di interesse e alla ottimizzazione del costo del debito, così come definito nella Policy Finanziaria approvata dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia. La gestione di tali rischi è effettuata nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato.

Tipologia [Migliaia di euro]	Rischio coperto	Valuta
<b>Derivati di cash flow hedge <sup>(1)</sup></b>		
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	EUR
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	EUR
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	EUR
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	EUR
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	EUR
<b>Derivati di cash flow hedge</b>		
<b>Derivati di trading <sup>(2)</sup></b>		
Non Deliverable Forward	Tassi di cambio	CLP
Forward	Tassi di cambio	USD
Forward	Tassi di cambio	USD
<b>Derivati di trading</b>		
<b>Totale</b>		
<b>di cui</b>		
<b>- con fair value attivo</b>		
<b>- con fair value passivo</b>		

[1] Il fair value dei derivati di cash flow hedge è espresso escludendo i relativi ratei maturati alla data di bilancio.

[2] Il fair value dei derivati di trading è classificato nelle passività e attività a breve termine.

Gli obiettivi principali indicati dalla policy sono i seguenti:

- a) la gestione dei rischi finanziari, in particolare per quanto attiene all'esposizione ai rischi di variazione dei tassi di interesse, individuando la combinazione ottimale tra tasso fisso e tasso variabile;
- b) una potenziale riduzione del costo del debito del Gruppo nell'ambito dei limiti di rischio definiti dal Consiglio di Amministrazione;
- c) le operazioni in strumenti finanziari derivati, tenuto conto degli impatti economici e patrimoniali che le stesse potranno avere anche in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Al 31 dicembre 2013 le operazioni del portafoglio derivati della Società sono classificate, in applicazione dello IAS 39, essenzialmente come di cash flow hedge.

Si rinvia alla nota n. 3 per i dettagli relativi ai criteri di determinazione del fair value degli strumenti finanziari derivati.

Le attività di monitoraggio sono inoltre rivolte a valutare, su base continuativa, il merito di credito delle controparti e il livello di concentrazione dei rischi.

#### Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare una duplice manifestazione:

- a) rischio di cash flow: è collegato ad attività o passività finanziarie con flussi indicizzati a 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), classificati di "cash flow hedge". Le scadenze dei derivati di copertura e dei finanziamenti passivi sottostanti sono le medesime, con lo stesso nozionale di riferimento. A seguito dell'esito dei test di efficacia le variazioni di fair value sono state interamente rilevate nel conto economico complessivo, non evidenziandosi quote di inefficacia da imputare a conto economico. Il conto economico è accreditato (addebitato) simultaneamente al verificarsi dei flussi di interesse degli strumenti coperti;
- 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.

Con riferimento anche alla tipologia di operazioni di copertura da rischio di tasso di interesse (cash flow hedge) effettuate dalla Società, l'indebitamento al 31 dicembre 2013 risulta espresso al 93% a tasso fisso.

Nella tabella seguente è riportato un dettaglio dei contratti derivati in essere al 31 dicembre 2013 (con raffronto al 31 dicembre 2012) e delle passività finanziarie coperte.

31/12/2013		31/12/2012		Descrizione	Passività finanziaria coperta Importo nominale	Durata
Fair value attivo/(passivo)	Nozionale di riferimento	Fair value attivo/(passivo)	Nozionale di riferimento			
-184.542	750.000	-245.326	750.000	Finanziamento Atlantia	750.000	2004-2022
-12.936	400.000	-30.015	560.000	Term Loan Facility	400.000	2004-2015
-20.378	500.000	-48.056	500.000	Cassa Depositi e Prestiti	500.000	2011-2034
3.099	100.000	-917	100.000	Cassa Depositi e Prestiti e SACE	100.000	2012-2024
2.288	100.000	-915	100.000	Cassa Depositi e Prestiti e SACE	100.000	2013-2024
<b>-212.469</b>	<b>1.850.000</b>	<b>-325.229</b>	<b>2.010.000</b>			
-	-	-90	67.160			
-70	24.268	-32	18.338			
70	-24.268	32	-18.338			
-	-	<b>-90</b>	<b>67.160</b>			
<b>-212.469</b>	<b>1.850.000</b>	<b>-325.319</b>	<b>2.077.160</b>			
5.457		32				
<b>-217.926</b>		<b>-325.351</b>				

## Analisi di sensitività

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul conto economico 2013 e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2013 nel caso di variazioni dei tassi di interesse verso cui la Società risulta esposta.

In particolare l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione degli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dello 0,10% (10 bps) all'inizio dell'anno, e per gli impatti nel conto economico complessivo derivanti dalla variazione del fair value, uno spostamento di 10 bps della curva alla data di valutazione. In base all'analisi sopra descritta, risulta che in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa e sfavorevole variazione di 10 bps dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 2.104 migliaia di euro e nelle altre componenti del conto economico complessivo pari a 9.610 migliaia di euro, al lordo dell'effetto fiscale.

## Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta l'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. La Società ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, dell'ampia diversificazione delle fonti di finanziamento e della disponibilità di linee di credito committed e uncommitted.

Al 31 dicembre 2013 la Società dispone di una riserva di liquidità stimata in 6.303.456 migliaia di euro, composta da:

- a) 3.014.412 migliaia di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente 120 giorni;
- b) 239.044 migliaia di euro riconducibili a depositi vincolati destinati alla copertura di parte dei fabbisogni per lo svolgimento di specifici lavori, come indicato nella nota n. 5.4;
- c) 3.050.000 migliaia di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate, con una durata media residua pari a circa 9 anni e un periodo di utilizzo medio ponderato di circa 3 anni, il cui dettaglio è riportato nella tabella seguente.

Linee di credito (Migliaia di euro)	Scadenza del periodo di utilizzo	Scadenza finale	31/12/2013		
			Disponibili	di cui utilizzate	di cui non utilizzate
Committed Revolving Credit Facility	31/05/2015	30/06/2015	1.000.000	-	1.000.000
Linea Committed a medio-lungo termine BEI - tranche A	31/11/2012	30/12/2036	1.000.000	1.000.000	-
Linea Committed a medio-lungo termine BEI - tranche B	31/12/2014	31/12/2036	300.000	-	300.000
Linea Committed a medio-lungo termine BEI 2013	31/03/2016	20/09/2033	200.000	-	200.000
Linea Committed a medio-lungo termine BEI 2013	20/09/2015	20/09/2035	250.000	-	250.000
Linea Committed a medio-lungo termine CDP/BEI	01/08/2013	19/12/2034	500.000	500.000	-
Linea Committed a medio-lungo termine CDP/SACE	23/09/2016	23/12/2024	1.000.000	200.000	800.000
Linea Committed a medio-lungo termine CDP	21/11/2016	20/12/2027	500.000	-	500.000
<b>Linee di credito</b>			<b>4.750.000</b>	<b>1.700.000</b>	<b>3.050.000</b>

Le tabelle seguenti rappresentano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2013 e il dato comparativo al 31 dicembre 2012, a esclusione dei ratei passivi maturati a tali date.

[Migliaia di euro]	31/12/2013					
	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
<b>Passività finanziarie non derivate <sup>(1)</sup></b>						
<b>Finanziamenti infragruppo</b>						
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2014	-2.091.452	-2.206.742	-2.206.742	-	-	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2022	-741.293	-846.256	-11.319	-11.319	-34.018	-789.600
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2024	-985.429	-1.676.830	-61.530	-61.530	-184.590	-1.369.180
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2009-2016	-1.526.024	-1.763.385	-87.795	-87.795	-1.587.795	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2009-2038	-149.176	-356.142	-8.273	-8.273	-24.842	-314.754
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2010-2017	-1.000.000	-1.143.760	-35.940	-35.940	-1.071.880	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2010-2025	-500.000	-774.380	-22.865	-22.865	-68.595	-660.055
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2012-2019	-1.000.000	-1.294.134	-49.134	-49.000	-147.000	-1.049.000
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2012-2032	-750.000	-67.914	-1.733	-1.733	-5.198	-59.250
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2012-2032 Zero coupon bond	-35.000	-97.006	-2.548	-2.548	-7.643	-84.267
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2012-2020	-48.600	-995.070	-35.106	-35.010	-105.030	-819.924
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2012-2018	-981.474	-1.235.920	-39.320	-39.320	-117.960	-1.039.320
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2013-2033	-75.000	-137.098	-3.103	-3.103	-9.317	-121.575
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2013-2021	-750.000	-942.914	-24.098	-24.098	-72.359	-822.359
<b>Totale finanziamenti infragruppo (A)</b>	<b>-10.633.448</b>	<b>-13.537.551</b>	<b>-2.589.506</b>	<b>-382.534</b>	<b>-3.436.227</b>	<b>-7.129.284</b>
<b>Debiti verso istituti di credito</b>						
Term Loan Facility	-398.007	-403.257	-242.640	-160.617	-	-
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	-1.579.223	-2.334.353	-119.489	-119.472	-428.206	-1.667.186
Cassa Depositi e Prestiti e SACE	-694.527	-884.570	-40.380	-39.940	-117.103	-687.147
Finanziamenti in conto contributi <sup>(2)</sup>	-212.301	-	-	-	-	-
<b>Totale debiti verso istituti di credito (B)</b>	<b>-2.884.058</b>	<b>-3.622.180</b>	<b>-402.509</b>	<b>-320.029</b>	<b>-545.309</b>	<b>-2.354.333</b>
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>						
ANAS	-26.811	-	-	-	-	-
<b>Totale debiti verso altri finanziatori (C)</b>	<b>-26.811</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)</b>	<b>-13.544.317</b>	<b>-17.159.731</b>	<b>-2.992.015</b>	<b>-702.563</b>	<b>-3.981.536</b>	<b>-9.483.617</b>
<b>Derivati <sup>(3)</sup></b>						
Interest Rate Swap	-212.469	-485.639	-59.673	-51.082	-142.702	-232.182
<b>Totale derivati</b>	<b>-212.469</b>	<b>-485.639</b>	<b>-59.673</b>	<b>-51.082</b>	<b>-142.702</b>	<b>-232.182</b>

[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] Il rimborso di tali finanziamenti infruttiferi è a carico dell'ANAS in base a quanto previsto dalle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997.

[3] La voce include i derivati a copertura dei rischi di tasso di interesse associati ai finanziamenti in essere al 31 dicembre 2013. I flussi futuri relativi ai differenziali swap sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.

[Migliaia di euro]	31/12/2012					
	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
<b>Passività finanziarie non derivate <sup>(1)</sup></b>						
<b>Finanziamenti infragruppo</b>						
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2014	-2.085.504	-2.319.285	-112.543	-2.206.742	-	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2022	-740.333	-857.905	-11.326	-11.357	-34.163	-801.059
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2024	-984.462	-1.738.360	-61.530	-61.530	-184.590	-1.430.710
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2009-2016	-1.536.431	-1.851.180	-87.795	-87.795	-1.675.590	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2009-2038	-149.176	-364.416	-8.273	-8.273	-24.865	-323.005
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2010-2017	-1.000.000	-1.179.700	-35.940	-35.940	-1.107.820	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2010-2025	-500.000	-797.245	-22.865	-22.865	-68.595	-682.920
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2012-2019	-1.000.000	-1.343.000	-48.866	-49.134	-147.000	-1.098.000
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2012-2032	-35.000	-69.641	-1.728	-1.733	-5.197	-60.983
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2012-2032 Zero coupon bond	-48.600	-99.552	-2.548	-2.548	-7.642	-86.814
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2012-2020	-750.000	-1.012.623	-17.553	-35.106	-105.030	-854.934
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2012-2018	-978.156	-1.275.348	-39.320	-39.320	-117.960	-1.078.748
<b>Totale finanziamenti infragruppo (A)</b>	<b>-9.807.662</b>	<b>-12.908.255</b>	<b>-450.287</b>	<b>-2.562.343</b>	<b>-3.478.452</b>	<b>-6.417.173</b>
<b>Debiti verso istituti di credito</b>						
Term Loan Facility	-555.567	-566.851	-163.753	-242.490	-160.608	-
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	-1.619.346	-2.446.282	-111.929	-119.489	-390.424	-1.824.440
Cassa Depositi e Prestiti e SACE	-594.060	-769.345	-14.243	-37.441	-109.426	-608.235
Finanziamenti in conto contributi <sup>(2)</sup>	-261.710	-	-	-	-	-
<b>Totale debiti verso istituti di credito (B)</b>	<b>-3.030.683</b>	<b>-3.782.478</b>	<b>-289.925</b>	<b>-399.420</b>	<b>-660.458</b>	<b>-2.432.675</b>
<b>Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B)</b>	<b>-12.838.345</b>	<b>-16.690.733</b>	<b>-740.212</b>	<b>-2.961.763</b>	<b>-4.138.910</b>	<b>-8.849.848</b>
<b>Derivati <sup>(3)</sup></b>						
Interest Rate Swap	-325.229	-532.911	-63.351	-58.221	-142.219	-269.120
<b>Totale derivati</b>	<b>-325.229</b>	<b>-532.911</b>	<b>-63.351</b>	<b>-58.221</b>	<b>-142.219</b>	<b>-269.120</b>

[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] Il rimborso di tali finanziamenti infruttiferi è a carico dell'ANAS in base a quanto previsto dalle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997.

[3] La voce include i derivati a copertura dei rischi di tasso di interesse associati ai finanziamenti in essere al 31 dicembre 2012. I flussi futuri relativi ai differenziali swap sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.

Gli importi nelle tabelle precedenti 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.

Pagina intenzionalmente lasciata bianca

La tabella seguente presenta la distribuzione dei cash flow attesi associati ai derivati di copertura dei flussi finanziari, nonché il periodo in cui si prevede che tali flussi influenzeranno il conto economico.

[Migliaia di euro]	31/12/2013			
	Valore bilancio	Flussi attesi <sup>(1)</sup>	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni
<b>Interest rate swap</b>				
Derivati con fair value attivo	5.387	5.291	-2.830	-2.443
Derivati con fair value passivo	-217.856	-242.936	-57.761	-45.997
<b>Totale derivati di cash flow hedge</b>	<b>-212.469</b>			
Ratei passivi da cash flow hedge	-25.176			
Ratei attivi da cash flow hedge	-			
<b>Totale attività (passività) per contratti derivati di cash flow hedge</b>	<b>-237.645</b>	<b>-237.645</b>	<b>-60.591</b>	<b>-48.440</b>
		<b>Flussi attesi <sup>(1)</sup></b>	<b>Entro l'esercizio</b>	<b>Da 1 anno a 2 anni</b>
<b>Interest rate swap</b>				
Oneri da cash flow hedge		-217.856	-40.260	-44.926
Proventi da cash flow hedge		5.387	-2.795	-2.422
<b>Totale proventi (oneri) da cash flow hedge</b>		<b>-212.469</b>	<b>-43.055</b>	<b>-47.348</b>

(1) I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

### Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalla controparte.

Tale rischio può discendere sia da fattori di natura strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale (contestazioni sulla natura/quantità del servizio, sull'interpretazione di clausole contrattuali, sulle fatture a supporto, ecc.), sia da fattori di natura tipicamente finanziaria, ossia il cosiddetto credit standing della controparte.

I crediti commerciali sono costituiti essenzialmente da crediti per prestazioni di servizi e sono riconducibili ad attività connesse al core business.

In questa fattispecie rientrano principalmente:

- a) crediti per canoni di concessione e royalty connesse alla gestione delle Aree di Servizio;
- b) crediti per convenzioni di attraversamento dell'autostrada o per posizionamento di impianti;
- c) crediti per cessione di beni/servizi;
- d) crediti derivanti da affitti di unità immobiliari.

Nei crediti commerciali non rientrano invece quelli derivanti da fatturazione posticipata dei pedaggi, a seguito della stipula del contratto di surroga di questa particolare fattispecie di credito alla controllata Telepass.

Si evidenzia inoltre che 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 la capogruppo Atlantia e primari istituti di credito.

Le singole posizioni di credito che presentino delle criticità, in caso di oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale, possono essere oggetto di svalutazione individuale. 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. 5.6, mentre per le altre attività finanziarie si rinvia alla nota n. 5.4.

31/12/2013			31/12/2012				
Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	Valore bilancio	Flussi attesi <sup>(1)</sup>	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
-981	11.545	-	-	-	-	-	-
-86.492	-52.686	-325.229	-350.079	-65.946	-60.780	-123.250	-100.103
		<b>-325.229</b>					
		-24.850					
		-					
<b>-87.473</b>	<b>-41.141</b>	<b>-350.079</b>	<b>-350.079</b>	<b>-65.946</b>	<b>-60.780</b>	<b>-123.250</b>	<b>-100.103</b>
Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni		Flussi attesi <sup>(1)</sup>	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
-83.281	-49.389		-325.229	-67.226	-59.922	-116.890	-81.191
-912	11.516		-	-	-	-	-
<b>-84.193</b>	<b>-37.873</b>		<b>-325.229</b>	<b>-67.226</b>	<b>-59.922</b>	<b>-116.890</b>	<b>-81.191</b>

## 8. Altre informazioni

### 8.1 Garanzie

La Società garantisce il totale dei prestiti obbligazionari emessi da Atlantia, per un importo complessivo di 12.886.051 migliaia di euro, pari al 120% del loro valore nominale, a fronte dei quali la Società ha ricevuto finanziamenti infragruppo di pari importo e durata.

Inoltre, la Società ha in essere alcune garanzie personali e reali rilasciate a terzi. Tra queste, si evidenziano per rilevanza:

- a) le fidejussioni rilasciate nell'interesse di alcune società controllate operanti nell'ambito delle infrastrutture autostradali, per complessivi 4.299 migliaia di euro;
- b) la garanzia solidale con Società Autostrada Tirrenica in favore del Concedente (8.690 migliaia di euro) a fronte della fideiussione rilasciata dalla stessa società (tramite distacco della linea di Autostrade per l'Italia);
- c) il pegno in favore di istituti di credito, a garanzia di finanziamenti ottenuti, delle azioni della partecipazione in Bologna & Fiera Parking (4.225 migliaia di euro) e della partecipazione al 2% del capitale in Strada dei Parchi (1.355 migliaia di euro) oggetto, come contrattualmente previsto con la controparte acquirente, di un'opzione di acquisto.

Si segnala infine che Atlantia ha rilasciato fidejussioni per conto di Autostrade per l'Italia per 39.300 migliaia di euro (in parte svincolate a gennaio 2014), nell'interesse di Ecomouv D&B nell'ambito del progetto Eco-Taxi in favore del Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE).

### 8.2 Riserve

Al 31 dicembre 2013 la Società ha riserve iscritte dagli appaltatori su attività di investimento per circa 2.258 milioni di euro, con incremento di 606 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2012 (circa 1.652 milioni di euro); tale incremento è ascrivibile, essenzialmente, a pretese di ulteriori corrispettivi su lavori relativi alle opere della "Variante di valico" e di "Ampliamento a tre corsie" della A14 - Adriatica; le stesse riserve sono relative per circa 1.230 milioni di euro a interventi previsti dalla Convenzione del 1997 (1.000 milioni di euro al 31 dicembre 2012) e per i quali non è possibile il recupero in tariffa dei maggiori oneri.

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 a incremento dei diritti concessori.

Risultano inoltre iscritte riserve su lavori relativi ad attività non di investimento (lavori conto terzi e manutenzioni) per circa 39 milioni di euro, il cui presunto onere futuro è coperto dal fondo contenziosi già iscritto in bilancio.

### 8.3 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 della Capogruppo Atlantia per le operazioni con parti correlate, in applicazione del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche.

Si evidenzia, infine, 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.

#### Rapporti con le società controllanti

La Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Atlantia, come previsto anche dal Codice di Autodisciplina della Capogruppo. Nella nota n. 9 del bilancio è esposto il prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato da Atlantia.

In merito ai rapporti di natura commerciale, si segnala che la Società svolge attività di service amministrativo, finanziario e fiscale per Atlantia.

Con riferimento ai rapporti di natura finanziaria si evidenzia che, al 31 dicembre 2013, i finanziamenti a medio-lungo termine accordati da Atlantia alla Società ammontano complessivamente a nominali 10.651.976 migliaia di euro, con un incremento rispetto al 31 dicembre 2012 di 825.000 migliaia di euro attribuibile alle nuove seguenti erogazioni:

- a) finanziamento di importo nominale di 75.000 migliaia di euro, concesso in data 17 maggio 2013 con tasso pari al 4,14% e con scadenza nel 2033;
- b) finanziamento di importo nominale di 750.000 migliaia di euro, concesso in data 29 ottobre 2013 con tasso pari al 3,21% e con scadenza nel 2021.

I citati finanziamenti sono regolati alle stesse condizioni dei prestiti contratti dalla stessa Atlantia nei confronti degli obbligazionisti, maggiorate di uno "spread" per tener conto degli oneri gestionali. Il finanziamento 2004-2022 a tasso variabile è oggetto di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse tramite la definizione di specifici contratti finanziari derivati, stipulati sempre con Atlantia, che al 31 dicembre 2013 hanno un fair value negativo per 184.542 migliaia di euro.

Per effetto dell'attività di tesoreria centralizzata di Gruppo esercitata da Autostrade per l'Italia, Atlantia intrattiene con la Società un conto corrente di corrispondenza, il cui saldo a debito al 31 dicembre 2013 è pari a 407.122 migliaia di euro.

Con riferimento alla partecipazione al consolidamento fiscale, si evidenzia che al 31 dicembre 2013 la Società rileva crediti di natura tributaria verso Atlantia per complessivi 13.724 migliaia di euro. Tra i rapporti di natura tributaria, sono inoltre iscritti crediti verso Sintonia (che ha incorporato la società Schemaventotto) per 16.831 migliaia di euro, relativi a rimborsi attesi di imposte sul reddito (IRES) corrisposte nei periodi in cui tali società hanno predisposto il Consolidato Fiscale Nazionale.

Infine si evidenzia che al 31 dicembre 2013 la Società ha in essere alcune garanzie personali emesse in favore di Atlantia, come indicato nella nota n. 8.1, cui si rinvia.

#### Rapporti con le società controllate e collegate

Autostrade per l'Italia svolge attività di service per alcune delle proprie società controllate e collegate. 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 2013, tali contratti hanno riguardato in prevalenza le seguenti linee di servizio:

- a) attività amministrativo-contabili e fiscali, pianificazione operativa e controllo di gestione;
- b) organizzazione, gestione e sviluppo del personale;
- c) segreteria del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale;
- d) affari societari, consulenza e assistenza legale, ivi inclusa la gestione del contenzioso;
- e) acquisto di beni e servizi e gestione amministrativo-contabile dei contratti;
- f) risk management per la mappatura delle aree a rischio, ivi inclusa l'attività di analisi ai sensi del D. Lgs. 231/01;
- g) internal auditing e attività di monitoraggio, verifica e adeguamento del modello organizzativo di gestione e di controllo ai sensi del D. Lgs. 231/01.

Autostrade per l'Italia gestisce inoltre per conto delle proprie controllate 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 autostradali 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.

Si evidenziano i rapporti attivi di natura commerciale intrattenuti con le società controllate Ecomouv, Ecomouv D&B, Autostrade Tech e Tech Solutions Integrators relativi alla fase di "Design & Build" del progetto Eco-Taxi Poids Lourds in fase di completamento.

Con riferimento ai rapporti commerciali per beni e servizi prestati da società controllate, si segnalano per rilevanza quelli derivanti da:

- a) gli investimenti nell'infrastruttura autostradale e l'attività di manutenzione affidati a Spea Ingegneria Europea (come da convenzione vigente) per quanto riguarda i servizi di progettazione, direzione lavori e controllo e monitoraggio delle opere d'arte e a Pavimental (come previsto nel Codice degli Appalti) 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. In virtù di tale contratto, Telepass instaura il rapporto con il cliente garantendo ad Autostrade per l'Italia l'incasso dei pedaggi autostradali oggetto delle transazioni; a fronte di tale servizio Autostrade per l'Italia riconosce alla controllata un corrispettivo forfettario commisurato all'importo complessivo del pedaggio transatto;
- c) i servizi forniti da Autostrade Tech (a seguito dell'affitto a essa del ramo d'azienda) inerenti alla ricerca, allo sviluppo, alla produzione, alla commercializzazione e alla gestione di impianti, sistemi e servizi a contenuto tecnologico;
- d) le prestazioni da parte di EsseDiEsse per servizi contabili, recupero pedaggi, di amministrazione del personale e servizi generali e immobiliari;
- e) l'affitto dei mezzi pubblicitari dislocati lungo la rete autostradale alla società AD Moving.

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenzia, nell'ambito delle attività di tesoreria centralizzata, l'esistenza di conti correnti di corrispondenza intrattenuti con le società del Gruppo e regolati a condizioni in linea con quelle di mercato.

Al 31 dicembre 2013 risultano in essere inoltre finanziamenti:

- a) a medio-lungo termine concessi a:
  - 1) Ecomouv per 80.364 migliaia di euro, con scadenza a dicembre 2024;
  - 2) Tangenziale di Napoli per 49.630 migliaia di euro, con profilo di ammortamento e scadenza a marzo 2021;
- b) a breve termine concessi a:
  - 1) Autostrade Meridionali per un importo complessivo di 245.000 migliaia di euro, con scadenza a dicembre 2014;
  - 2) Società Autostrada Tirrenica per 110.000 migliaia di euro, con scadenza a giugno 2014.

Al 31 dicembre 2013 la Società, in qualità di Banca di Gruppo, dispone della liquidità investita per tramite dei finanziamenti a breve termine dalle società controllate:

- a) Autostrade dell'Atlantico (335.000 migliaia di euro);
- b) Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (58.500 migliaia di euro);
- c) Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco (50.000 migliaia di euro);
- d) Ecomouv D&B (38.712 migliaia di euro);
- e) Newpass (1.500 migliaia di euro).

### Rapporti con le altre parti correlate

La Società intrattiene rapporti di natura commerciale con Autogrill e con United Colors Communications, con cui condivide la controllante ultima, Edizione S.r.l.

Al 31 dicembre 2013 risultano in essere con Autogrill 128 affidamenti di servizi di ristoro sulle Aree di Servizio lungo la rete autostradale della Società, di cui 4 in ATI con altri operatori. Nell'esercizio 2013 i proventi della Società per rapporti con Autogrill ammontano a 68.812 migliaia di euro, dei quali 63.783 migliaia di euro per royalty relative alla gestione delle Aree di Servizio, che derivano da rapporti contrattuali stipulati nel corso del tempo, per la gran parte a esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie.

Con riferimento ai rapporti intrattenuti con United Colors Communications, gli stessi sono correlati agli oneri sostenuti per la campagna pubblicitaria relativa alla fusione per incorporazione di Gemina in Atlantia, pari a 518 migliaia di euro.

Nelle seguenti tabelle sono riepilogati i saldi economici dell'esercizio 2013 e patrimoniali al 31 dicembre 2013 dei rapporti verso le parti correlate.

## RAPPORTI COMMERCIALI E DI ALTRA NATURA (NON FINANZIARI) CON LE PARTI CORRELATE

Denominazione (Migliaia di euro)	31/12/2013		2013			31/12/2012			2012	
	Crediti	Debiti	Ricavi <sup>(1)</sup>	Costi	Investimenti	Crediti	Debiti	Ricavi <sup>(1)</sup>	Costi	Investimenti
<b>Imprese controllanti</b>										
Atlantia										
- tributari	13.724	-	-	-	-	75.745	-	-	-	-
- commerciali	1.616	518	1.531	1.902	-	365	558	1.548	1.738	-
Sintonia										
- tributari	16.831	-	4	50	-	16.239	-	-	8	-
<b>Totale imprese controllanti</b>	<b>32.171</b>	<b>518</b>	<b>1.535</b>	<b>1.952</b>	<b>-</b>	<b>92.349</b>	<b>558</b>	<b>1.548</b>	<b>1.746</b>	<b>-</b>
<b>Imprese controllate</b>										
AD Moving	3.162	1.584	6.439	3.055	16	3.139	1.933	6.411	3.318	132
Autostrade Brasil	233	100	234	-	-	284	58	181	-	-
Autostrade dell'Atlantico	-	-	80	70	-	-	-	53	-	-
Autostrade Holding do Sur	18	176	-	-	-	18	176	-	51	-
Autostrade Indian Infrastructure Ltd	-	-	-	195	-	-	-	-	-	-
Autostrade Meridionali	657	12.030	1.233	5	-	773	8.440	1.047	5	-
Autostrade Tech	8.343	5.289	7.085	7.559	2.989	8.821	7.325	7.006	15.792	2.775
Ecomouv	4.011	315	934	-	-	3.041	146	829	-	-
Ecomouv D&B	6.516	1.100	13.280	-	-	9.617	1.837	25.594	-	-
Electronic Transaction Consultants Co	660	112	660	-	-	-	-	-	-	-
EsseDiEsse Società di Servizi	6.096	3.574	6.898	22.380	-	3.304	2.256	5.849	23.190	-
Giove Clear	429	1.009	845	5.636	-	208	1.467	422	4.945	-
Infoblu	731	865	1.023	865	-	860	815	1.021	815	-
Newpass	164	5	140	57	5	126	-	211	57	-
Pavimental	1.022	217.213	1.222	115.936	209.653	5.268	147.950	2.172	106.869	384.711
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	393	2.927	542	14	-	366	3.026	515	387	-
Società Italiana pA per il Traforo del Monte Bianco	435	53	955	119	-	509	26	957	125	-
Spea Ingegneria Europea	24.172	59.566	1.488	11.256	69.435	30.268	67.111	1.795	12.815	89.832
Tangenziale di Napoli	623	9.463	732	432	-	570	10.264	746	429	-
Tech Solution Integrators	4.145	468	1.888	-	-	2.133	202	2.133	52	-
Telepass	9.574	4.795	10.274	8.887	-	5.415	5.910	9.117	8.642	-
Telepass France	-	-	-	-	-	-	160	-	-	-
<b>Totale imprese controllate</b>	<b>71.384</b>	<b>320.644</b>	<b>55.952</b>	<b>176.466</b>	<b>282.098</b>	<b>74.720</b>	<b>259.102</b>	<b>66.059</b>	<b>177.492</b>	<b>477.450</b>
<b>Imprese collegate</b>										
Bologna & Fiera Parking	1.025	-	-	-	-	1.025	-	15	-	-
Società Autostrada Tirrenica	846	4.671	1.336	56	-	872	4.828	1.352	57	-
Società Infrastrutture Toscane	8	-	96	-	-	-	-	89	-	-
<b>Totale imprese collegate</b>	<b>1.879</b>	<b>4.671</b>	<b>1.432</b>	<b>56</b>	<b>-</b>	<b>1.897</b>	<b>4.828</b>	<b>1.456</b>	<b>57</b>	<b>-</b>
<b>Imprese consociate</b>										
Autogrill	36.147	662	68.812	14.317	21	35.566	1.370	68.944	1.641	-
Edizione	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-
Aeroporti di Roma	5	-	5	-	-	-	-	-	-	-
TowerCo	2.264	-	4.443	10	-	4.296	-	4.338	-	-
United Colors Communications	-	518	-	518	-	-	5.373	-	5.373	-
Verde Sport	-	-	-	20	-	-	-	-	-	-
<b>Totale imprese consociate</b>	<b>38.416</b>	<b>1.180</b>	<b>73.275</b>	<b>14.865</b>	<b>21</b>	<b>39.862</b>	<b>6.743</b>	<b>73.282</b>	<b>7.014</b>	<b>-</b>
Fondi pensione (CAPIDI e ASTRI)	-	4.597	-	11.545	-	-	4.645	-	11.253	-
<b>Totale fondi pensione</b>	<b>-</b>	<b>4.597</b>	<b>-</b>	<b>11.545</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.645</b>	<b>-</b>	<b>11.253</b>	<b>-</b>
<b>Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia<sup>(2)</sup></b>										
<b>Totale dirigenti con responsabilità strategiche</b>	<b>-</b>	<b>468</b>	<b>-</b>	<b>3.875</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>313</b>	<b>-</b>	<b>3.208</b>	<b>-</b>
<b>Totale</b>	<b>143.850</b>	<b>332.078</b>	<b>132.194</b>	<b>208.759</b>	<b>282.119</b>	<b>208.828</b>	<b>276.189</b>	<b>142.345</b>	<b>200.770</b>	<b>477.450</b>

(1) Il saldo dei ricavi include i rimborsi relativi al costo del personale, esposti a riduzione dei costi operativi nello schema di conto economico.

(2) Con la denominazione Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia<sup>(2)</sup> si intendono gli Amministratori, i Sindaci e gli altri Dirigenti con responsabilità strategiche della Società. Si evidenzia che i costi indicati per ciascun esercizio includono l'ammontare, registrato per competenza, per emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi (incluso il fair value dei piani di compensi basati su azioni della Capogruppo Atlantia). Inoltre, si segnala che, oltre ai dati indicati in tabella, il bilancio include anche gli oneri contributivi del 2013 a favore di Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche per 394.999 migliaia di euro (316.403 migliaia di euro nel 2012) e le relative passività al 31 dicembre 2013 pari a 118.327 migliaia di euro (114.631 migliaia di euro al 31 dicembre 2012).

## RAPPORTI FINANZIARI CON LE PARTI CORRELATE

Denominazione (Migliaia di euro)	31/12/2013		2013		31/12/2012		2012	
	Attività	Passività <sup>(1)</sup>	Proventi <sup>(2)</sup>	Oneri	Attività	Passività <sup>(1)</sup>	Proventi <sup>(2)</sup>	Oneri
<b>Imprese controllanti</b>								
Atlantia	49	11.507.771	26.682	526.977	53	10.673.122	26.655	501.215
<b>Totale imprese controllanti</b>	<b>49</b>	<b>11.507.771</b>	<b>26.682</b>	<b>526.977</b>	<b>53</b>	<b>10.673.122</b>	<b>26.655</b>	<b>501.215</b>
<b>Imprese controllate</b>								
AD Moving	798	-	10	-	1.143	-	4	4
Autostrade dell'Atlantico	-	342.355	696	3.990	32	42.929	32	931
Autostrade Meridionali	256.151	-	10.006	-	228.802	-	8.129	261
Autostrade Sud America	-	-	220.000	2.129	-	478.705	25	1.418
Autostrade Tech	4.856	-	8.049	12	22	13.307	1	15
Ecomouv	81.281	3.763	6.687	-	62.727	6.746	5.577	-
Ecomouv D&B	-	39.154	-	427	120	32.277	1	124
EsseDiEsse Società di Servizi	-	10.482	869	10	-	8.081	1.187	17
Giove Clear	-	878	495	2	243	-	367	-
Infoblu	-	1.768	315	3	-	2.617	368	12
Newpass	-	1.504	-	3	-	-	-	-
Pavimental	148.627	-	1.537	-	48.114	1	1.646	-
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	-	71.652	-	1.174	-	66.267	16	1.241
Società Italiana pA per il Traforo del Monte Bianco	-	84.742	7.917	1.112	-	72.418	7.141	532
Spea Ingegneria Europea	24.000	688	24.001	2	-	253	30.004	6
Tangenziale di Napoli	49.630	7.543	7.116	2	62.066	-	6.360	-
Tech Solution Integrators	-	4.124	-	42	-	10.685	-	33
Telepass	265.040	2	44.131	7.239	207.894	-	40.797	7.448
Telepass France	-	-	-	-	-	-	1	-
<b>Totale imprese controllate</b>	<b>830.383</b>	<b>568.655</b>	<b>331.829</b>	<b>16.147</b>	<b>611.163</b>	<b>734.286</b>	<b>101.656</b>	<b>12.042</b>
<b>Imprese collegate</b>								
Società Autostrada Tirrenica	110.000	13.458	5.355	50	110.000	24.560	5.384	163
Società Infrastrutture Toscane	-	6.950	-	-	-	7.134	-	1
<b>Totale imprese collegate</b>	<b>110.000</b>	<b>20.408</b>	<b>5.355</b>	<b>50</b>	<b>110.000</b>	<b>31.694</b>	<b>5.384</b>	<b>164</b>
<b>Imprese consociate</b>								
Autogrill	639	-	1.381	-	-	-	1.774	-
TowerCo	-	10.152	-	26	-	9.898	-	36
<b>Totale imprese consociate</b>	<b>639</b>	<b>10.152</b>	<b>1.381</b>	<b>26</b>	<b>-</b>	<b>9.898</b>	<b>1.774</b>	<b>36</b>
<b>Totale</b>	<b>941.071</b>	<b>12.106.986</b>	<b>365.247</b>	<b>543.200</b>	<b>721.216</b>	<b>11.449.000</b>	<b>135.469</b>	<b>513.457</b>

(1) I debiti finanziari includono i debiti per decimi da versare.

(2) I proventi finanziari includono i dividendi percepiti dalle società partecipate.

## 8.4 Eventi significativi in ambito legale e concessorio

### Incrementi tariffari con decorrenza 1° gennaio 2014

In base a quanto stabilito dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze l'adeguamento tariffario di competenza di Autostrade per l'Italia per il 2014 applicato a partire dal 1° gennaio è pari al 4,43%. Tale incremento è il risultato delle seguenti componenti:

- a) l'1,54% è relativo al 70% dell'inflazione registrata nel periodo 1° luglio 2012-30 giugno 2013;
- b) il 2,69% si riferisce agli investimenti addizionali remunerati attraverso il fattore "X";
- c) lo 0,20% è relativo ai nuovi investimenti remunerati attraverso il fattore "K".

### Aggiornamento quinquennale del piano finanziario

In data 24 dicembre 2013, il Concedente e Autostrade per l'Italia hanno sottoscritto un 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 approvato con decreto interministeriale del 30 dicembre 2013 ed è in corso di registrazione da parte della Corte dei Conti.

### Autorità di regolazione dei trasporti

Con D.P.R. del 9 agosto 2013 sono stati nominati i componenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita con il D.L. n. 201/2011, convertito con modificazioni dalla Legge n. 214/2011, e s.m.

Il 16 ottobre 2013, con delibera n. 1/2013, la medesima Autorità ha adottato il proprio Regolamento di organizzazione e funzionamento.

### Affidamento lavori a terzi

In conformità a quanto disposto dal D.L. n. 1/2012 (convertito con modificazioni dalla L. 27/2012) e s.m., per la realizzazione delle opere previste nelle convenzioni già assentite alla data del 30 giugno 2002, ovvero rinnovate e prorogate ai sensi della legislazione vigente alla data del 30 giugno 2002, la percentuale minima dei lavori che i concessionari di lavori pubblici sono tenuti ad appaltare a terzi è stata elevata, a decorrere dal 1° gennaio 2014, nella misura del 60%.

### Contenziosi promossi da affidatari del servizio ristoro e oil

Nel mese di novembre 2013 Autogrill ha presentato tre ricorsi, avanti il TAR Lazio, il TAR Emilia Romagna e il TAR Lombardia, per l'annullamento, previa sospensiva, delle sollecitazioni a manifestare interesse e delle lettere di invito emesse dall'Advisor (Roland Berger) per l'affidamento dei servizi ristoro in alcune Aree di Servizio. In sintesi, Autogrill ha contestato la gravosità delle condizioni poste a base delle gare. Due istanze di sospensiva di Autogrill sono state respinte dai TAR e una è stata rinunciata dalla ricorrente.

Inoltre, con riferimento alle procedure nel frattempo espletate dall'Advisor in relazione alle quali Autogrill è risultata prima in graduatoria, la stessa ha presentato, nel gennaio 2014, tre ricorsi, avanti il TAR Toscana, il TAR Piemonte e il TAR Liguria, per l'annullamento di alcune clausole convenzionali relative alla disciplina economica del rapporto di subconcessione. Sempre con riferimento alle suddette procedure espletate dall'Advisor, nelle quali Autogrill è risultata prima in graduatoria, la stessa ha notificato motivi aggiunti ai sopra citati ricorsi promossi nel novembre 2013, contenenti analoga richiesta di annullamento di clausole convenzionali relative alla disciplina economica del rapporto di subconcessione.

Due affidatari del servizio ristoro (My Chef e Chef Express) hanno contestato ad Autostrade per l'Italia asseriti inadempimenti agli obblighi contrattuali relativamente ad alcune Aree di Servizio, chiedendo il risarcimento dei danni conseguenti. In estrema sintesi si tratta di sei atti di citazione avanti il Tribunale Civile di Roma relativi ad altrettante Aree di Servizio, in relazione alle quali, a fronte di presunti inadempimenti di Autostrade per l'Italia e a seguito di ritardi nella realizzazione degli investimenti previsti in capo agli affidatari, che gli stessi affermano non essere a essi imputabili, sono contenute richieste di risarcimenti di danni e di riduzione delle royalty.

Un affidatario del servizio oil (Tamoil) ha chiesto la risoluzione delle convenzioni in essere, asserendo una eccessiva onerosità delle stesse e chiedendo il risarcimento dei danni conseguenti a presunti inadempimenti di Autostrade per l'Italia in relazione ad alcune Aree di Servizio. Relativamente al suddetto affidatario, Autostrade per l'Italia, a fronte del mancato pagamento dei corrispettivi dovuti, ha escusso le garanzie bancarie e ha notificato decreti ingiuntivi per il credito vantato. L'affidatario ha provveduto a proporre opposizione avverso tutti i decreti ingiuntivi emessi a suo carico. Sono pendenti i relativi giudizi avanti il Tribunale di Roma.

### Richiesta di risarcimento da parte del Ministero dell'Ambiente

Nell'ambito di un procedimento penale pendente avanti il Tribunale di Firenze, sezione distaccata di Pontassieve, avviato nel 2007 - per fatti risalenti al 2005 - a carico di due dirigenti di Autostrade per l'Italia e di altre 18 persone appartenenti a società di costruzione affidatarie, per presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico, il Ministero dell'Ambiente, con atto depositato il 26 marzo 2013 e notificato ad Autostrade per l'Italia il 10 aprile 2013, si è costituito parte civile, con una richiesta di risarcimento danni "per equivalente patrimoniale" di importo non inferiore a 810 milioni di euro, in solido con tutti gli imputati.

La contestazione della Procura è incentrata sulla qualificazione dei materiali provenienti dagli scavi delle gallerie come "rifiuto" - costituito da terreno asportato durante l'avanzamento dello scavo della galleria, miscelato ad altri rifiuti dell'attività di costruzione e demolizione contenenti sostanze pericolose - deducendosi, per l'effetto, l'illegittimità della condotta dei dirigenti di Autostrade per l'Italia e degli appaltatori cui era stata affidata l'opera, che avrebbero invece utilizzato tali materiali per la costruzione dei rilevati autostradali e la realizzazione dei rimodellamenti ambientali previsti dai progetti e approvati nelle sedi competenti.

Sulla scorta anche dei pareri resi da consulenti di Autostrade per l'Italia si rileva quanto segue:

- a) Autostrade per l'Italia, nella supervisione dell'esecuzione dei lavori, e in particolare nel trattamento dei materiali di risulta degli scavi, ha sempre agito attraverso un costante confronto con le Istituzioni e con gli Enti territoriali preposti al controllo, secondo quanto previsto dal Disciplinare Unico dell'8 agosto 2008 per la gestione delle terre e rocce da scavo, contenente specifiche modalità per la formazione e gestione di questi materiali;
- b) la metodologia utilizzata per i lavori in questione risulta confermata dal decreto ministeriale n. 161/2012 che chiarisce le condizioni perché le terre e rocce da scavo possano essere riutilizzate come sottoprodotti, confermando quanto condiviso in data 8 agosto 2008 con il Ministero dell'Ambiente mediante il Disciplinare di cui sopra. Il suddetto decreto definisce anche i limiti di materiali inquinanti contenuti ai fini del riutilizzo per infrastrutture autostradali, limiti che sono rispettati dai materiali in questione, come asseverato da una perizia tecnica fornita dal Dipartimento di Ingegneria dell'Università degli Studi - Roma 3;
- c) occorre inoltre evidenziare che la abnorme domanda risarcitoria "per equivalente patrimoniale", presentata nel corso del procedimento penale (in luogo della preventiva attivazione di tutte le necessarie misure di recupero ambientale eventuale), non appare conforme alla normativa italiana e alla Direttiva Europea 2004/35/CE. A tale proposito la Commissione Europea ha infatti avviato una procedura di infrazione contro l'Italia, fin dal 2007 (n. 2007/4679) e che ha portato all'inserimento nella Legge 6 agosto 2013 (c.d. "Legge Europea 2013") di alcune modifiche al Codice dell'Ambiente, tra le quali (nell'art. 25 della citata Legge Europea) l'eliminazione della previsione di risarcimento "per equivalente patrimoniale" di cui all'art. 311 del Codice dell'Ambiente, ferma restando la risarcibilità del danno ambientale in forma specifica attraverso specifiche misure di riparazione;
- d) comunque, nella remota ipotesi in cui fosse affermata, a seguito del giudizio, qualche responsabilità dei due dirigenti della Società, si ritiene che l'onere degli eventuali interventi di recupero sarebbe contenuto.

Pertanto Autostrade per l'Italia, anche sulla base di concordi pareri rilasciati dai propri consulenti, ritiene infondata la richiesta risarcitoria e di conseguenza, in considerazione del rischio remoto, non è stato effettuato alcun accantonamento nel bilancio 2013. All'udienza del 25 giugno 2013 Autostrade per l'Italia si è costituita in giudizio quale responsabile civile. L'udienza è stata dapprima rinviata al 27 settembre 2013, anche per la definizione delle eccezioni sollevate dalle difese, e successivamente, stante l'avvenuta soppressione della sezione distaccata di Pontassieve ai sensi del D.Lgs. 155/2012 e il conseguente accentramento di tutti i processi presso gli uffici del Tribunale di Firenze, prima al 4 ottobre 2013 e poi al 9 dicembre 2013. A tale ultima udienza, il giudice, con ordinanza di pari data ha, tra l'altro, (i) espunto la relazione tecnica che supportava la costituzione di parte civile e la richiesta economica da parte del Ministero in quanto priva di sottoscrizione, (ii) confermato che la qualifica di Polizia Giudiziaria non riguarda l'attività dei tecnici ARPAT nell'espletamento delle funzioni inerenti alla legislazione a tutela della corretta gestione dei rifiuti e (iii) stabilito che i verbali di campionamento eseguiti da personale ARPAT privi dell'avviso alla persona indagata sono nulli e inutilizzabili.

Nei prossimi mesi sono state calendarizzate varie udienze, le prime a partire dal 14 aprile e 5 maggio 2014.

### Incidente del 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga - autostrada A16 Napoli-Canosa

In data 28 luglio 2013 si è verificato un incidente autostradale sull'autostrada A16 Napoli-Canosa, al km 32+700 in direzione Napoli lungo il viadotto Acqualonga che ha visto coinvolto un bus adibito a trasporto di persone e alcune auto. All'esito di tale incidente sono decedute 40 persone. In relazione a tale sinistro la Procura della Repubblica di Avellino, che sta svolgendo le indagini preliminari, ha notificato ad Autostrade per l'Italia decreto di sequestro del cordolo in cemento sul quale erano montate le barriere new jersey a protezione del relativo margine destro nel tratto compreso dal Km 32+600 al Km 34+400 della

carreggiata ovest dell'autostrada A16, nonché le barriere di protezione laterale ivi insistenti e precipitate nell'area sottostante al viadotto interessato. Nell'ambito delle indagini in corso, risultano indagati tre dirigenti e due dipendenti di Autostrade per l'Italia per i reati di omicidio colposo plurimo e omissione di atti d'ufficio. La Procura della Repubblica di Avellino ha successivamente disposto il sequestro dell'intero viadotto "Acqualonga" nella parte relativa alla carreggiata ovest, solo parzialmente oggetto del precedente sequestro, e ha ampliato il mandato ai propri consulenti tecnici, affinché potessero in essere verifiche sul livello di sicurezza del bordo laterale del viadotto Acqualonga carreggiata est e dei bordi laterali di tutti i viadotti ricompresi nel tratto autostradale Baiano-Avellino Ovest, al fine di verificare eventuali condizioni di degrado e quindi di pregiudizio per la pubblica sicurezza. Le attività così conferite sono state espletate il 5 settembre 2013. Successivamente, con decreto del 7 novembre 2013, la Procura di Avellino ha disposto il dissequestro del suddetto viadotto ordinandone la restituzione ad Autostrade per l'Italia prescrivendo a quest'ultima, ai fini del dissequestro definitivo del viadotto medesimo, alcune prescrizioni da adottare nell'esecuzione dei lavori di ripristino dello stato dei luoghi. All'esito delle verifiche condotte dal collegio peritale, tese ad accertare la conformità dei lavori di ripristino alle prescrizioni impartite, si procederà all'apertura al traffico della carreggiata. Le operazioni peritali disposte dalla Procura della Repubblica di Avellino sono tutt'ora in corso.

#### Società Infrastrutture Toscane S.p.A.

Società Infrastrutture Toscane ("SIT") ha sottoscritto nel 2006 con la Regione Toscana una convenzione per la costruzione e gestione in project financing della bretella autostradale Prato-Signa. Autostrade per l'Italia è azionista di SIT con una partecipazione pari al 46% del capitale sociale.

La Giunta Regionale della Regione Toscana a fine 2011 ha decretato la decadenza per eccessiva onerosità della concessione e i relativi provvedimenti sono stati impugnati dalla SIT avanti il TAR Toscana.

A seguito dell'avvio del procedimento arbitrale previsto in convenzione, in data 19 febbraio 2014 è stato depositato il lodo. Il Collegio ha ritenuto legittima la decadenza dalla concessione disposta dalla Regione Toscana per eccessiva onerosità e ha condannato la Regione a corrispondere a SIT, in conseguenza della decadenza, circa complessivi 30,64 milioni di euro (di cui 9,85 milioni di euro quale corrispettivo per il valore della progettazione), mentre SIT è stata condannata a restituire il contributo pubblico di circa 32,16 milioni di euro, con compensazione delle rispettive voci di debito e di credito. Il Collegio ha dichiarato il dovere di SIT di versare la differenza del dovuto, solo all'esito dell'eventuale infruttuosa escussione della garanzia prestata da Assicurazioni Generali per l'iniziativa.

Infatti, nell'ambito della escussione da parte della Regione Toscana della garanzia prestata da Assicurazioni Generali, è stato da quest'ultima instaurato avanti il Tribunale di Firenze un giudizio di opposizione a decreto ingiuntivo per la sospensione della provvisoria esecutorietà dello stesso, ottenuto dalla Regione per il pagamento di una somma pari al contributo pubblico all'epoca concesso. A seguito della avvenuta sospensione del decreto ingiuntivo, con vari atti di citazione per chiamata in causa del terzo, notificati nel mese di febbraio 2013, i soci costruttori di SIT e la Regione Toscana hanno chiamato in causa SIT, mentre la stessa Regione Toscana ha chiamato in causa anche tutti i rimanenti soci di SIT, inclusa Autostrade per l'Italia. All'udienza del 30 ottobre 2013, il giudizio è stato interrotto per l'intervenuta ammissione di Impresa S.p.A. alla procedura di Amministrazione Straordinaria. La prossima udienza si terrà in data 9 aprile 2014.

Autostrade per l'Italia è infine parte convenuta in vari giudizi in materia di espropriazioni, appalti, proprietà intellettuali e risarcimento danni derivanti da circolazione autostradale.

Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione dei contenziosi in essere possano emergere oneri significativi a carico della Società, oltre a quanto già stanziato nei fondi per accantonamenti al 31 dicembre 2013.

#### Ecomouv

Il 20 ottobre 2011 Autostrade per l'Italia, attraverso la società di progetto Ecomouv S.a.s. (di cui detiene il 70% del capitale), ha sottoscritto con il Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile, dei Trasporti e dell'Edilizia Popolare (MEEDE) il contratto di partenariato per la realizzazione e la gestione di un sistema di pedaggiamento satellitare obbligatorio per i mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate in transito su circa 15.000 chilometri della rete stradale nazionale (c.d. progetto Eco-TaxePoidsLourds).

Il contratto prevede investimenti per circa 650 milioni di euro e introiti complessivi pari a 2,8 miliardi di euro nel corso dei 13 anni e tre mesi di durata della concessione. Nel dettaglio è prevista una prima fase di progettazione e allestimento del servizio della durata di 21 mesi dalla firma del contratto e quindi una seconda fase di gestione e manutenzione del servizio di esazione della tassa della durata di 11 anni e mezzo.

Il 19 luglio 2013 il Ministro dei Trasporti ha autorizzato l'avvio delle attività di registrazione dei contribuenti che intendono pagare la tassa attraverso un abbonamento con le società appositamente abilitate dallo Stato con decreto (per gli altri contribuenti, che pagheranno direttamente la tassa attraverso i servizi di Ecomouv, le attività di registrazione sono state aperte il 14 ottobre 2013).

Il 29 luglio 2013 è stato dato avvio alla fase di sperimentazione nazionale ad adesione volontaria, con il coinvolgimento di oltre 10.000 veicoli e oltre 15 milioni di transazioni verificate, che ha permesso di constatare il corretto funzionamento del cuore tecnico del dispositivo (esazione e liquidazione della tassa), come riconosciuto pubblicamente dallo Stato francese.

Il 5 settembre 2013 il Ministro dei Trasporti ha tuttavia annunciato lo slittamento dell'applicazione della tassa, che era prevista il 1° ottobre 2013, per la correzione di alcuni aspetti periferici del dispositivo (ma sostanzialmente, anche e soprattutto a causa del basso numero di contratti registrati nel periodo 19 luglio-31 agosto, circa 20 mila, che non avrebbe potuto permettere l'avvio operativo) e l'ha fissata per il 1° gennaio 2014.

A partire dal 16 settembre è stata avviata la verifica finale sulle correzioni nel frattempo apportate da Ecomouv ed è stato completato il quadro normativo per la messa in esercizio della tassa (con pubblicazione del decreto relativo alla messa in vigore della tassa in data 5 ottobre 2013).

Dal 15 ottobre 2013, lo Stato ha autorizzato l'avvio della registrazione anche per gli utenti non abbonati e l'apertura della rete di distribuzione. Al 31 dicembre 2013, nell'ambito della fase di progettazione e allestimento del servizio, Ecomouv ha completato investimenti per 627,8 milioni di euro, riferiti principalmente alle attività di sviluppo del sistema di esazione, del sistema centrale e del sistema di controllo.

Le attività di verifica del Dispositivo da parte dello Stato francese - Vérification d'Aptitude au Bon Fonctionnement (VABF) - si sono concluse l'8 novembre 2013 e il 22 novembre 2013 lo Stato ha riconosciuto che il dispositivo è conforme alle prescrizioni tecniche e alle disposizioni legali e regolamentari applicabili, salvo che per l'omologazione delle catene di esazione e controllo.

Tali omologazioni, non necessarie ad avviso di Ecomouv ai fini della VABF, sono intervenute nel corso del mese di dicembre 2013.

Il 29 ottobre 2013 il Primo Ministro francese ha annunciato la sospensione dell'entrata in vigore dell'Eco-Taxe, a seguito di un violento movimento di protesta in Bretagna, per poter prendere in conto misure di aggiustamento del perimetro di applicazione richieste con forza dalle organizzazioni professionali dei trasportatori, agricoltori e politici della regione Bretonne.

La sospensione dell'entrata in vigore dell'ecotassa ha determinato gravi perturbazioni sull'esecuzione del contratto. Due Commissioni parlamentari sono state insediate in merito all'Eco-Taxe nel corso di dicembre 2013, una delle quali, la Mission d'Information presso l'Assemblea Nazionale, con lo scopo precipuo di verificare le condizioni di riavvio per la messa in esercizio della tassa. Ancora il 22 ottobre 2013, una settimana appena prima dell'annuncio di sospensione, il Ministero dei Trasporti aveva comunicato ai vari attori del sistema Eco-Taxe (Ecomouv, società abilitate al telepedaggio, organizzazioni professionali trasportatori) che l'accettazione del Dispositivo ("Mise à Disposition") sarebbe avvenuta entro fine novembre 2013 e la tassa sarebbe entrata in vigore il 1° gennaio 2014.

Per gli eventi successivi alla chiusura dell'esercizio, incluse le valutazioni conseguenti alla ricezione della lettera del Ministro dei Trasporti del 20 marzo 2014, si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla gestione, sezione "Eventi successivi al 31 dicembre 2013".

## 8.5 Eventi successivi al 31 dicembre 2013

### Revisione outlook sui rating del Gruppo da parte di Moody's

In data 18 febbraio 2014 Moody's, in seguito alla modifica dell'outlook sul rating 'Baa2' della Repubblica Italiana - passato il 14 febbraio 2014 da negativo a stabile - ha rialzato l'outlook sul rating di Atlantia e Autostrade per l'Italia a stabile, confermando il rating 'Baa1'.

L'agenzia rileva che la modifica dell'outlook è dovuta all'analogia decisione adottata sul debito sovrano ed è supportata dal solido profilo di business, nonostante la debolezza del traffico sulla rete autostradale italiana, oltre che dall'ampia riserva di liquidità del Gruppo.

### Iniziativa di modulazione tariffaria

Il 24 febbraio 2014 è stato sottoscritto un "Protocollo di intesa" tra le concessionarie interessate - tra le quali Autostrade per l'Italia - l'Associazione di settore AISCAT e il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, con cui è stata adottata un'iniziativa di modulazione tariffaria a favore delle persone fisiche che effettuano determinate percorrenze fisse, con veicoli di classe A, dotati di Telepass abbinato a persona fisica, per oltre 20 volte in un mese di calendario, con il limite di due volte al giorno. Tale iniziativa - non cumulabile con altre di modulazione/agevolazione tariffaria eventualmente già in essere - comporta per gli utenti di cui sopra una riduzione del pedaggio, a partire dal 21° transito, in misura progressiva da un minimo dell'1% del pedaggio complessivo relativo a 21 transiti, fino al 20% del pedaggio complessivo relativo a 40 transiti. Per i transiti a partire dal 41° fino al 46° sarà applicata una riduzione del pedaggio comunque pari al 20%, mentre tutti i transiti successivi al 46° non avranno riduzione tariffaria.

Nel suddetto Protocollo è previsto che nei primi 4 mesi di verifica tecnica (dal 1° febbraio al 31 maggio 2014) le concessionarie si facciano carico dei minori ricavi conseguiti per effetto dello sconto, mentre per il periodo successivo (ossia dal 1° giugno 2014 e fino al 31 dicembre 2015, salvo sospensione anticipata dell'iniziativa) è riconosciuto alle Concessionarie il diritto al recupero dei minori ricavi attraverso le soluzioni individuate nel medesimo protocollo.

## 9. Prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 bis c.c.

Nella tabella seguente sono esposti i principali dati dell'ultimo bilancio d'esercizio approvato dalla controllante Atlantia, che esercita attività di direzione e coordinamento della Società.

Tale bilancio è disponibile presso la sede della Società, oltreché sul sito [www.atlantia.it](http://www.atlantia.it).

### ATLANTIA S.P.A. - DATI ESSENZIALI DEL BILANCIO DI ESERCIZIO 2012

	[Migliaia di euro]
<b>Situazione patrimoniale-finanziaria</b>	
Attività non correnti	16.113.095
Attività correnti	739.289
<b>Totale attività</b>	<b>16.852.384</b>
<hr/>	
Patrimonio netto	6.536.538
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>661.828</i>
Passività non correnti	9.948.426
Passività correnti	367.420
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>	<b>16.852.384</b>
<hr/>	
<b>Conto economico</b>	
Ricavi operativi	801
Costi operativi	-10.524
Risultato operativo	-9.723
<b>Risultato dell'esercizio</b>	<b>532.612</b>

## ALLEGATI AL BILANCIO D'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, collegate e a controllo congiunto (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

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Corrispettivi nel 2013 (migliaia di euro)
Revisione contabile	Revisore della Capogruppo	163
Servizi di attestazione	Revisore della Capogruppo <sup>(1)</sup>	22
Altri servizi	Revisore della Capogruppo <sup>(2)</sup>	17
Altri servizi	Rete del revisore della Capogruppo <sup>(3)</sup>	29
<b>Totale</b>		<b>231</b>

[1] Parere sulla distribuzione di acconti sui dividendi.

[2] Sottoscrizioni modelli Unico e 770 e agreed upon procedures su dati e informazioni contabili.

[3] Verifiche inerenti alla tassazione sul reddito da lavoro dipendente e agli obblighi del sostituto di imposta.

## Allegato 2

### Dati di traffico (ex Delibera CIPE 20/12/1996)

I dati relativi ai chilometri percorsi sulla rete di Autostrade per l'Italia, riportati nel capitolo "Traffico" della "Relazione sulla gestione", 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. Essi pertanto includono anche il traffico non pagante e quindi: 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, ecc.).

I valori dei chilometri percorsi "paganti", riportati nelle tabelle seguenti, sono riferiti al traffico dell'esercizio assoggettato al pagamento del sovrapprezzo chilometrico ex art. 15 della Legge n. 531/1982, modificato dalla Legge n. 407/1990, e 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.

A tal proposito si rileva che, ai sensi della già citata Legge n. 102/2009, il sovrapprezzo sulle tariffe autostradali è stato soppresso e, nel contempo, è stata introdotta un'integrazione del canone di concessione, calcolata sulla percorrenza chilometrica di ciascun veicolo che ha fruito dell'infrastruttura autostradale. L'importo corrispondente al maggior canone da corrispondere ad ANAS è recuperato dal concessionario attraverso l'equivalente incremento della tariffa di competenza. Tale variazione normativa, efficace dal 5 agosto 2009, pur non incidendo sui risultati della Società, ha comportato di fatto un pari incremento dei ricavi da pedaggio e degli oneri concessori a partire dalla stessa data.

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI) - 2013  
 AUTOSTRADE PER L'ITALIA: INTERA RETE

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	1.919.424	378.561	240.481	45.197	42.340	7.334
Febbraio	1.683.921	328.127	231.911	43.452	41.034	7.111
Marzo	2.108.858	413.690	279.294	53.282	47.002	8.259
Aprile	2.246.034	450.158	290.302	56.352	47.365	8.497
Maggio	2.282.052	466.904	315.594	62.513	54.235	10.380
Giugno	2.510.110	533.597	304.214	60.734	52.600	10.298
Luglio	2.906.588	634.187	330.212	65.181	62.195	12.597
Agosto	3.190.750	716.610	266.343	56.322	46.319	10.399
Settembre	2.513.364	526.461	306.414	60.196	52.091	10.257
Ottobre	2.226.772	434.107	309.723	59.490	52.049	9.367
Novembre	2.036.116	390.713	268.997	50.374	44.951	7.862
Dicembre	2.133.044	419.387	248.170	47.399	40.788	7.128
<b>Anno</b>	<b>27.757.033</b>	<b>5.692.502</b>	<b>3.391.655</b>	<b>660.492</b>	<b>582.970</b>	<b>109.490</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI/TRATTA: MILANO-BOLOGNA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	254.919	-	34.104	-	7.365	-
Febbraio	229.520	-	33.026	-	7.152	-
Marzo	301.566	-	40.924	-	8.129	-
Aprile	320.085	-	42.004	-	8.148	-
Maggio	332.165	-	45.709	-	9.423	-
Giugno	373.486	-	43.474	-	9.022	-
Luglio	427.209	-	46.474	-	10.973	-
Agosto	449.924	-	36.357	-	7.838	-
Settembre	365.740	-	45.184	-	9.003	-
Ottobre	316.945	-	44.584	-	8.949	-
Novembre	290.678	-	39.122	-	7.734	-
Dicembre	283.698	-	34.755	-	6.715	-
<b>Anno</b>	<b>3.945.935</b>	<b>-</b>	<b>485.715</b>	<b>-</b>	<b>100.451</b>	<b>-</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI/TRATTA: BOLOGNA-FIRENZE

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	112	75.299	15	11.244	2	2.279
Febbraio	97	61.400	13	10.629	1	2.201
Marzo	116	84.143	15	13.695	2	2.590
Aprile	116	90.649	15	14.649	2	2.683
Maggio	121	93.514	17	15.891	2	3.179
Giugno	117	101.461	17	15.096	2	3.058
Luglio	122	115.564	17	15.613	2	3.582
Agosto	94	135.640	12	13.101	1	2.668
Settembre	113	103.981	16	15.658	2	3.035
Ottobre	120	88.366	16	15.487	2	2.858
Novembre	112	79.752	14	13.038	1	2.374
Dicembre	113	84.894	13	11.940	1	2.164
<b>Anno</b>	<b>1.352</b>	<b>1.114.664</b>	<b>180</b>	<b>166.041</b>	<b>19</b>	<b>32.669</b>

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
28.835	6.302	288.828	63.398	2.519.908	500.792	3.020.700	
28.339	6.128	278.356	61.907	2.263.561	446.726	2.710.287	
32.197	6.882	303.650	66.987	2.771.000	549.100	3.320.100	
30.733	6.754	289.144	64.544	2.903.578	586.305	3.489.883	
33.819	7.405	321.391	70.482	3.007.091	617.684	3.624.775	
31.383	6.936	303.490	66.104	3.201.797	677.669	3.879.466	
34.384	7.458	338.412	74.054	3.671.791	793.478	4.465.269	
22.291	4.980	230.714	54.188	3.756.417	842.499	4.598.915	
32.294	6.932	314.268	69.976	3.218.431	673.823	3.892.254	
34.752	7.385	336.080	73.867	2.959.377	584.215	3.543.592	
31.069	6.610	306.662	67.438	2.687.795	522.997	3.210.792	
27.908	5.880	267.599	58.858	2.717.509	538.651	3.256.160	
<b>368.004</b>	<b>79.653</b>	<b>3.578.594</b>	<b>791.803</b>	<b>35.678.255</b>	<b>7.333.939</b>	<b>43.012.194</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
5.872	-	55.334	-	357.595	-	357.595	
5.718	-	53.165	-	328.581	-	328.581	
6.465	-	58.323	-	415.406	-	415.406	
5.973	-	55.288	-	431.498	-	431.498	
6.788	-	61.016	-	455.100	-	455.100	
6.180	-	57.207	-	489.368	-	489.368	
6.667	-	63.951	-	555.274	-	555.274	
4.156	-	42.556	-	540.831	-	540.831	
6.346	-	59.342	-	485.615	-	485.615	
6.919	-	63.491	-	440.888	-	440.888	
6.185	-	57.776	-	401.494	-	401.494	
5.536	-	50.159	-	380.862	-	380.862	
<b>72.804</b>	<b>-</b>	<b>677.608</b>	<b>-</b>	<b>5.282.513</b>	<b>-</b>	<b>5.282.513</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
1	2.145	7	19.709	137	110.676	110.813	
1	2.096	6	19.241	119	95.566	95.685	
1	2.361	7	20.993	140	123.782	123.923	
1	2.276	6	19.811	140	130.068	130.208	
1	2.538	7	22.282	148	137.404	137.552	
1	2.432	7	20.668	143	142.715	142.858	
1	2.456	8	22.873	149	160.087	160.236	
1	1.584	5	15.296	114	168.288	168.403	
1	2.293	7	20.592	137	145.558	145.695	
1	2.485	7	22.531	146	131.727	131.873	
1	2.269	7	20.924	135	118.357	118.492	
1	2.047	6	18.369	134	119.414	119.548	
<b>12</b>	<b>26.982</b>	<b>80</b>	<b>243.288</b>	<b>1.642</b>	<b>1.583.644</b>	<b>1.585.286</b>	

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI/TRATTA: FIRENZE-ROMA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	241.676	-	30.728	-	5.211	-
Febbraio	199.198	-	29.166	-	5.023	-
Marzo	260.003	-	36.258	-	5.775	-
Aprile	279.868	-	38.536	-	5.859	-
Maggio	274.323	-	41.301	-	6.632	-
Giugno	287.860	-	38.764	-	6.247	-
Luglio	324.273	-	40.700	-	7.089	-
Agosto	401.842	-	33.882	-	5.441	-
Settembre	299.035	-	39.225	-	6.128	-
Ottobre	270.859	-	40.215	-	6.247	-
Novembre	248.647	-	34.615	-	5.463	-
Dicembre	276.837	-	32.297	-	5.078	-
<b>Anno</b>	<b>3.364.420</b>	<b>-</b>	<b>435.686</b>	<b>-</b>	<b>70.193</b>	<b>-</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI/TRATTA: FIANO-SAN CESAREO

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	13.665	10.965	2.036	1.485	454	261
Febbraio	10.053	8.755	1.917	1.425	439	246
Marzo	13.995	11.405	2.376	1.718	501	280
Aprile	16.053	12.632	2.515	1.800	498	282
Maggio	14.846	12.071	2.649	1.945	550	317
Giugno	16.570	12.932	2.481	1.799	518	300
Luglio	20.119	15.178	2.667	1.942	587	338
Agosto	31.044	19.115	2.362	1.591	462	263
Settembre	18.345	13.740	2.565	1.795	524	294
Ottobre	15.298	12.077	2.628	1.864	533	298
Novembre	13.603	11.095	2.313	1.654	480	272
Dicembre	16.449	12.789	2.198	1.569	458	255
<b>Anno</b>	<b>200.041</b>	<b>152.753</b>	<b>28.708</b>	<b>20.588</b>	<b>6.002</b>	<b>3.406</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI/TRATTA: ROMA-NAPOLI

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	255.040	-	28.446	-	4.065	-
Febbraio	214.798	-	27.039	-	3.844	-
Marzo	268.031	-	32.267	-	4.378	-
Aprile	288.574	-	33.647	-	4.444	-
Maggio	281.280	-	36.279	-	4.861	-
Giugno	301.134	-	34.145	-	4.661	-
Luglio	343.684	-	36.450	-	5.256	-
Agosto	398.109	-	30.230	-	4.247	-
Settembre	313.157	-	33.963	-	4.699	-
Ottobre	283.702	-	35.681	-	4.758	-
Novembre	260.803	-	31.126	-	4.209	-
Dicembre	296.012	-	29.458	-	3.961	-
<b>Anno</b>	<b>3.504.323</b>	<b>-</b>	<b>388.732</b>	<b>-</b>	<b>53.383</b>	<b>-</b>

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
4.758	-	45.795	-	328.167	-	328.167	
4.670	-	44.008	-	282.065	-	282.065	
5.306	-	48.250	-	355.592	-	355.592	
5.047	-	45.289	-	374.600	-	374.600	
5.533	-	51.184	-	378.973	-	378.973	
5.180	-	47.554	-	385.605	-	385.605	
5.597	-	51.832	-	429.491	-	429.491	
3.630	-	35.398	-	480.193	-	480.193	
5.240	-	47.176	-	396.804	-	396.804	
5.718	-	51.448	-	374.488	-	374.488	
5.233	-	48.545	-	342.503	-	342.503	
4.761	-	43.273	-	362.246	-	362.246	
<b>60.675</b>	<b>-</b>	<b>559.753</b>	<b>-</b>	<b>4.490.726</b>	<b>-</b>	<b>4.490.726</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
347	182	4.371	2.106	20.873	15.000	35.873	
338	180	4.195	2.026	16.942	12.632	29.574	
387	203	4.648	2.245	21.907	15.852	37.758	
374	196	4.359	2.110	23.799	17.019	40.818	
408	216	4.956	2.384	23.409	16.933	40.342	
384	202	4.601	2.207	24.554	17.440	41.993	
422	222	4.929	2.371	28.724	20.052	48.776	
278	144	3.357	1.603	37.503	22.716	60.219	
401	208	4.590	2.185	26.426	18.223	44.649	
426	222	4.905	2.326	23.789	16.786	40.575	
393	203	4.598	2.189	21.388	15.413	36.800	
351	182	4.107	1.957	23.564	16.751	40.315	
<b>4.508</b>	<b>2.361</b>	<b>53.617</b>	<b>25.707</b>	<b>292.877</b>	<b>204.815</b>	<b>497.692</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
3.057	-	30.129	-	320.737	-	320.737	
2.943	-	29.054	-	277.678	-	277.678	
3.371	-	31.867	-	339.914	-	339.914	
3.338	-	30.361	-	360.364	-	360.364	
3.599	-	33.967	-	359.987	-	359.987	
3.335	-	31.782	-	375.058	-	375.058	
3.618	-	34.548	-	423.556	-	423.556	
2.430	-	25.420	-	460.437	-	460.437	
3.457	-	32.821	-	388.097	-	388.097	
3.593	-	33.488	-	361.222	-	361.222	
3.235	-	30.923	-	330.296	-	330.296	
3.007	-	28.118	-	360.556	-	360.556	
<b>38.984</b>	<b>-</b>	<b>372.477</b>	<b>-</b>	<b>4.357.899</b>	<b>-</b>	<b>4.357.899</b>	

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A4 TORINO-TRIESTE/TRATTA: MILANO-BRESCIA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	208.383	-	30.825	-	4.793	-
Febbraio	194.345	-	29.884	-	4.676	-
Marzo	228.687	-	34.288	-	5.279	-
Aprile	234.009	-	34.566	-	5.191	-
Maggio	241.379	-	37.150	-	5.852	-
Giugno	248.294	-	35.576	-	5.728	-
Luglio	272.857	-	39.229	-	6.923	-
Agosto	234.481	-	26.632	-	4.379	-
Settembre	249.510	-	36.336	-	5.801	-
Ottobre	244.848	-	38.538	-	5.870	-
Novembre	225.867	-	33.907	-	5.078	-
Dicembre	224.887	-	30.601	-	4.439	-
<b>Anno</b>	<b>2.807.546</b>	<b>-</b>	<b>407.533</b>	<b>-</b>	<b>64.010</b>	<b>-</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A7 MILANO-GENOVA/TRATTA: SERRAVALLE-GENOVA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	-	31.448	-	3.352	-	560
Febbraio	-	28.272	-	3.161	-	524
Marzo	-	34.873	-	3.733	-	593
Aprile	-	37.847	-	3.761	-	599
Maggio	-	39.415	-	4.297	-	697
Giugno	-	44.249	-	4.057	-	695
Luglio	-	49.101	-	4.368	-	810
Agosto	-	45.119	-	3.391	-	623
Settembre	-	42.298	-	4.005	-	681
Ottobre	-	38.344	-	4.239	-	687
Novembre	-	34.833	-	3.670	-	589
Dicembre	-	34.439	-	3.382	-	524
<b>Anno</b>	<b>-</b>	<b>460.239</b>	<b>-</b>	<b>45.417</b>	<b>-</b>	<b>7.582</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A8/A9 MILANO-LAGHI

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	138.184	8.285	13.570	622	1.483	62
Febbraio	128.229	7.575	13.178	622	1.476	64
Marzo	151.411	9.371	15.542	817	1.788	87
Aprile	153.245	10.065	15.605	883	1.772	97
Maggio	165.829	11.265	17.494	1.058	2.215	150
Giugno	164.148	11.285	16.470	970	2.209	166
Luglio	179.468	13.631	17.822	1.063	2.901	267
Agosto	138.508	11.790	11.863	857	1.946	218
Settembre	165.535	11.502	16.667	994	2.155	155
Ottobre	166.239	10.900	17.563	976	2.047	111
Novembre	150.758	9.405	14.957	751	1.678	72
Dicembre	148.237	9.345	13.651	705	1.453	62
<b>Anno</b>	<b>1.849.792</b>	<b>124.420</b>	<b>184.381</b>	<b>10.318</b>	<b>23.123</b>	<b>1.512</b>

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
2.214	-	26.189	-	272.403	-	272.403	
2.163	-	25.482	-	256.550	-	256.550	
2.459	-	27.489	-	298.203	-	298.203	
2.399	-	26.763	-	302.929	-	302.929	
2.648	-	29.228	-	316.257	-	316.257	
2.442	-	27.594	-	319.634	-	319.634	
2.823	-	31.252	-	353.084	-	353.084	
1.618	-	18.174	-	285.283	-	285.283	
2.594	-	28.605	-	322.846	-	322.846	
2.772	-	31.051	-	323.079	-	323.079	
2.528	-	27.940	-	295.320	-	295.320	
2.111	-	23.419	-	285.457	-	285.457	
<b>28.771</b>	<b>-</b>	<b>323.185</b>	<b>-</b>	<b>3.631.045</b>	<b>-</b>	<b>3.631.045</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
-	520	-	4.537	-	40.417	40.417	
-	491	-	4.385	-	36.834	36.834	
-	540	-	4.696	-	44.435	44.435	
-	536	-	4.678	-	47.421	47.421	
-	617	-	5.184	-	50.211	50.211	
-	526	-	4.790	-	54.317	54.317	
-	616	-	5.495	-	60.389	60.389	
-	385	-	3.822	-	53.342	53.342	
-	565	-	4.998	-	52.547	52.547	
-	578	-	5.331	-	49.179	49.179	
-	497	-	4.703	-	44.292	44.292	
-	462	-	4.353	-	43.161	43.161	
<b>-</b>	<b>6.333</b>	<b>-</b>	<b>56.972</b>	<b>-</b>	<b>576.543</b>	<b>576.543</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
936	74	7.386	547	161.559	9.590	171.150	
904	72	7.109	528	150.896	8.861	159.757	
998	85	7.680	571	177.419	10.932	188.351	
985	83	7.509	565	179.115	11.694	190.810	
1.057	90	8.100	561	194.695	13.124	207.819	
998	86	7.782	561	191.606	13.068	204.674	
1.092	95	8.713	624	209.997	15.680	225.677	
681	63	5.283	403	158.281	13.331	171.612	
1.032	84	7.844	564	193.233	13.299	206.532	
1.126	91	8.623	622	195.597	12.700	208.297	
1.018	79	7.750	570	176.161	10.878	187.039	
817	66	6.491	466	170.650	10.644	181.293	
<b>11.644</b>	<b>969</b>	<b>90.269</b>	<b>6.582</b>	<b>2.159.210</b>	<b>143.801</b>	<b>2.303.011</b>	

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A8/A26-AUTOSTRADA A8/A26

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	20.218	7.554	2.088	785	299	110
Febbraio	18.526	6.735	2.045	764	292	108
Marzo	22.699	8.400	2.475	937	340	126
Aprile	23.171	8.847	2.426	960	321	124
Maggio	24.735	9.058	2.779	1.082	384	146
Giugno	27.075	10.207	2.701	1.079	385	145
Luglio	29.929	11.542	2.916	1.145	459	177
Agosto	25.769	10.830	1.809	745	256	99
Settembre	25.768	9.918	2.628	1.038	376	146
Ottobre	24.453	9.114	2.716	1.050	368	142
Novembre	22.397	8.237	2.362	902	318	123
Dicembre	22.378	8.498	2.124	814	268	105
<b>Anno</b>	<b>287.117</b>	<b>108.938</b>	<b>29.069</b>	<b>11.300</b>	<b>4.065</b>	<b>1.551</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A10 GENOVA-VENTIMIGLIA/TRATTA: GENOVA-SAVONA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	-	45.855	-	4.498	-	563
Febbraio	-	41.532	-	4.367	-	544
Marzo	-	50.764	-	5.325	-	636
Aprile	-	54.971	-	5.675	-	664
Maggio	-	57.840	-	6.257	-	773
Giugno	-	66.951	-	6.112	-	781
Luglio	-	79.635	-	6.555	-	916
Agosto	-	83.335	-	5.578	-	793
Settembre	-	63.044	-	5.693	-	749
Ottobre	-	52.242	-	5.681	-	679
Novembre	-	47.150	-	4.809	-	561
Dicembre	-	48.949	-	4.543	-	517
<b>Anno</b>	<b>-</b>	<b>692.268</b>	<b>-</b>	<b>65.093</b>	<b>-</b>	<b>8.177</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A11 FIRENZE-PISA NORD

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	83.743	62	9.466	10	1.185	1
Febbraio	76.095	52	9.051	9	1.145	1
Marzo	90.779	65	10.928	11	1.331	1
Aprile	97.495	67	11.522	11	1.365	2
Maggio	100.523	70	12.765	12	1.562	2
Giugno	106.751	69	11.752	12	1.444	1
Luglio	125.423	72	13.106	12	1.718	2
Agosto	116.248	59	10.000	9	1.239	1
Settembre	105.131	67	12.024	11	1.490	2
Ottobre	98.176	72	12.312	12	1.476	2
Novembre	91.247	66	10.334	10	1.242	1
Dicembre	89.943	66	9.589	9	1.115	1
<b>Anno</b>	<b>1.181.555</b>	<b>787</b>	<b>132.849</b>	<b>130</b>	<b>16.310</b>	<b>17</b>

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
113	44	1.045	452	23.764	8.943	32.707	
114	45	1.032	452	22.009	8.105	30.114	
134	54	1.126	495	26.775	10.011	36.786	
131	56	1.077	489	27.126	10.476	37.602	
148	61	1.205	534	29.250	10.881	40.131	
147	59	1.137	513	31.444	12.004	43.448	
166	66	1.326	589	34.796	13.520	48.315	
91	35	742	339	28.668	12.049	40.717	
146	60	1.221	532	30.138	11.693	41.831	
156	67	1.285	569	28.977	10.941	39.918	
132	55	1.129	490	26.337	9.807	36.144	
110	45	975	423	25.855	9.885	35.741	
<b>1.589</b>	<b>647</b>	<b>13.299</b>	<b>5.877</b>	<b>335.140</b>	<b>128.314</b>	<b>463.453</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
-	528	-	5.397	-	56.841	56.841	
-	502	-	5.396	-	52.341	52.341	
-	543	-	5.791	-	63.060	63.060	
-	559	-	5.696	-	67.565	67.565	
-	598	-	5.944	-	71.412	71.412	
-	545	-	5.472	-	79.861	79.861	
-	596	-	6.056	-	93.758	93.758	
-	385	-	4.134	-	94.224	94.224	
-	542	-	5.556	-	75.583	75.583	
-	601	-	6.202	-	65.405	65.405	
-	518	-	5.687	-	58.726	58.726	
-	471	-	4.902	-	59.382	59.382	
-	<b>6.388</b>	-	<b>66.232</b>	-	<b>838.159</b>	<b>838.159</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
624	1	5.918	5	100.935	80	101.015	
591	1	5.674	5	92.557	67	92.625	
656	1	6.058	5	109.752	84	109.836	
658	1	5.870	5	116.910	85	116.995	
705	1	6.495	6	122.050	91	122.141	
645	1	5.762	5	126.353	88	126.441	
746	1	6.880	6	147.874	93	147.967	
475	0	4.708	5	132.670	74	132.744	
677	1	6.271	5	125.593	86	125.679	
720	1	6.639	6	119.322	91	119.413	
607	1	6.004	5	109.434	84	109.518	
551	1	5.346	5	106.544	82	106.626	
<b>7.654</b>	<b>8</b>	<b>71.627</b>	<b>64</b>	<b>1.409.994</b>	<b>1.006</b>	<b>1.411.001</b>	

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A12 GENOVA-ROSIGNANO MARITTIMO/TRATTA: GENOVA-SESTRI LEVANTE

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	-	47.985	-	5.017	-	521
Febbraio	-	43.426	-	4.836	-	518
Marzo	-	52.765	-	5.730	-	579
Aprile	-	56.916	-	6.023	-	603
Maggio	-	59.278	-	6.625	-	713
Giugno	-	65.264	-	6.328	-	722
Luglio	-	73.508	-	6.792	-	849
Agosto	-	75.492	-	5.742	-	686
Settembre	-	61.669	-	6.016	-	673
Ottobre	-	55.273	-	6.158	-	651
Novembre	-	50.599	-	5.315	-	559
Dicembre	-	51.323	-	4.939	-	492
<b>Anno</b>	-	<b>693.499</b>	-	<b>69.522</b>	-	<b>7.566</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A12 ROMA-CIVITAVECCHIA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	34.086	-	2.817	-	404	-
Febbraio	30.892	-	2.714	-	396	-
Marzo	37.736	-	3.319	-	463	-
Aprile	42.920	-	3.949	-	485	-
Maggio	43.764	-	4.490	-	544	-
Giugno	53.641	-	4.739	-	554	-
Luglio	65.309	-	4.985	-	617	-
Agosto	65.639	-	4.321	-	544	-
Settembre	48.012	-	4.117	-	518	-
Ottobre	39.956	-	4.163	-	500	-
Novembre	36.045	-	3.321	-	443	-
Dicembre	37.349	-	2.935	-	428	-
<b>Anno</b>	<b>535.346</b>	-	<b>45.870</b>	-	<b>5.897</b>	-

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A13 BOLOGNA-PADOVA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	100.359	-	14.593	-	2.614	-
Febbraio	90.898	-	14.175	-	2.536	-
Marzo	112.993	-	17.281	-	2.980	-
Aprile	115.398	-	17.862	-	3.029	-
Maggio	119.702	-	19.443	-	3.397	-
Giugno	126.083	-	18.745	-	3.310	-
Luglio	137.251	-	19.995	-	3.815	-
Agosto	137.411	-	16.332	-	2.858	-
Settembre	130.103	-	19.244	-	3.353	-
Ottobre	119.265	-	19.399	-	3.309	-
Novembre	108.231	-	16.687	-	2.870	-
Dicembre	105.756	-	14.976	-	2.670	-
<b>Anno</b>	<b>1.403.451</b>	-	<b>208.733</b>	-	<b>36.741</b>	-

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
-	410	-	3.339	-	57.272	57.272	
-	383	-	3.242	-	52.405	52.405	
-	407	-	3.407	-	62.888	62.888	
-	403	-	3.286	-	67.231	67.231	
-	451	-	3.632	-	70.698	70.698	
-	418	-	3.317	-	76.049	76.049	
-	430	-	3.700	-	85.278	85.278	
-	260	-	2.473	-	84.653	84.653	
-	393	-	3.392	-	72.143	72.143	
-	413	-	3.764	-	66.258	66.258	
-	374	-	3.466	-	60.314	60.314	
-	322	-	2.926	-	60.004	60.004	
-	<b>4.661</b>	-	<b>39.946</b>	-	<b>815.194</b>	<b>815.194</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
338	-	2.359	-	40.004	-	40.004	
333	-	2.415	-	36.750	-	36.750	
391	-	2.509	-	44.419	-	44.419	
384	-	2.498	-	50.236	-	50.236	
417	-	2.755	-	51.970	-	51.970	
380	-	2.529	-	61.842	-	61.842	
403	-	2.859	-	74.174	-	74.174	
273	-	2.431	-	73.207	-	73.207	
362	-	2.639	-	55.647	-	55.647	
443	-	2.745	-	47.806	-	47.806	
351	-	2.491	-	42.651	-	42.651	
306	-	2.104	-	43.122	-	43.122	
<b>4.381</b>	-	<b>30.333</b>	-	<b>621.827</b>	-	<b>621.827</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
1.668	-	16.549	-	135.783	-	135.783	
1.682	-	16.100	-	125.392	-	125.392	
1.892	-	17.387	-	152.533	-	152.533	
1.856	-	17.065	-	155.209	-	155.209	
2.033	-	19.213	-	163.787	-	163.787	
1.890	-	18.167	-	168.195	-	168.195	
2.069	-	20.451	-	183.581	-	183.581	
1.490	-	14.136	-	172.226	-	172.226	
1.958	-	18.847	-	173.505	-	173.505	
2.102	-	20.157	-	164.232	-	164.232	
1.837	-	18.045	-	147.671	-	147.671	
1.711	-	15.649	-	140.763	-	140.763	
<b>22.187</b>	-	<b>211.766</b>	-	<b>1.882.878</b>	-	<b>1.882.878</b>	

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-TARANTO/DIRAMAZIONE DI RAVENNA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	8.218	-	860	-	149	-
Febbraio	7.573	-	849	-	144	-
Marzo	9.860	-	1.026	-	167	-
Aprile	11.026	-	1.097	-	180	-
Maggio	11.801	-	1.234	-	195	-
Giugno	15.711	-	1.260	-	192	-
Luglio	17.524	-	1.392	-	222	-
Agosto	15.264	-	1.067	-	160	-
Settembre	12.478	-	1.148	-	179	-
Ottobre	9.721	-	1.091	-	180	-
Novembre	9.059	-	972	-	159	-
Dicembre	8.628	-	855	-	138	-
<b>Anno</b>	<b>136.863</b>	<b>-</b>	<b>12.851</b>	<b>-</b>	<b>2.066</b>	<b>-</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-TARANTO/TRATTA: BOLOGNA-ANCONA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	239.617	-	31.060	-	6.911	-
Febbraio	205.933	-	30.005	-	6.764	-
Marzo	268.324	-	36.770	-	7.735	-
Aprile	294.107	-	39.032	-	7.949	-
Maggio	301.264	-	42.292	-	9.068	-
Giugno	371.756	-	42.627	-	8.973	-
Luglio	442.444	-	46.695	-	10.535	-
Agosto	507.618	-	39.512	-	7.843	-
Settembre	348.156	-	41.971	-	8.636	-
Ottobre	277.667	-	39.928	-	8.681	-
Novembre	254.349	-	35.124	-	7.433	-
Dicembre	261.340	-	31.997	-	6.618	-
<b>Anno</b>	<b>3.772.577</b>	<b>-</b>	<b>457.014</b>	<b>-</b>	<b>97.148</b>	<b>-</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-TARANTO/TRATTA: ANCONA-PESCARA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	89.930	-	12.136	-	2.556	-
Febbraio	76.668	-	11.753	-	2.477	-
Marzo	96.492	-	13.824	-	2.810	-
Aprile	105.902	-	14.482	-	2.785	-
Maggio	104.841	-	15.698	-	3.286	-
Giugno	119.140	-	15.855	-	3.233	-
Luglio	147.112	-	17.982	-	3.640	-
Agosto	195.631	-	16.330	-	2.846	-
Settembre	121.459	-	15.507	-	3.022	-
Ottobre	102.137	-	15.229	-	3.208	-
Novembre	91.574	-	13.134	-	2.693	-
Dicembre	101.432	-	12.884	-	2.512	-
<b>Anno</b>	<b>1.352.318</b>	<b>-</b>	<b>174.812</b>	<b>-</b>	<b>35.067</b>	<b>-</b>

Classi di pedaggio							
4		5		Totale		Totale	
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	complessivo	
113	-	1.756	-	11.095	-	11.095	
115	-	1.790	-	10.471	-	10.471	
137	-	1.964	-	13.154	-	13.154	
118	-	1.824	-	14.246	-	14.246	
130	-	2.012	-	15.373	-	15.373	
112	-	1.856	-	19.131	-	19.131	
125	-	1.997	-	21.260	-	21.260	
83	-	1.259	-	17.833	-	17.833	
109	-	1.862	-	15.776	-	15.776	
123	-	2.029	-	13.145	-	13.145	
110	-	1.911	-	12.211	-	12.211	
96	-	1.527	-	11.245	-	11.245	
<b>1.370</b>	<b>-</b>	<b>21.788</b>	<b>-</b>	<b>174.938</b>	<b>-</b>	<b>174.938</b>	

Classi di pedaggio							
4		5		Totale		Totale	
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	complessivo	
4.191	-	45.470	-	327.250	-	327.250	
4.127	-	43.649	-	290.478	-	290.478	
4.728	-	47.586	-	365.144	-	365.144	
4.430	-	45.184	-	390.703	-	390.703	
4.893	-	50.285	-	407.803	-	407.803	
4.555	-	48.277	-	476.188	-	476.188	
5.041	-	54.312	-	559.027	-	559.027	
3.325	-	36.647	-	594.946	-	594.946	
4.714	-	51.062	-	454.540	-	454.540	
5.073	-	54.651	-	386.000	-	386.000	
4.469	-	49.140	-	350.515	-	350.515	
3.969	-	41.376	-	345.300	-	345.300	
<b>53.515</b>	<b>-</b>	<b>567.640</b>	<b>-</b>	<b>4.947.894</b>	<b>-</b>	<b>4.947.894</b>	

Classi di pedaggio							
4		5		Totale		Totale	
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	complessivo	
1.641	-	16.421	-	122.685	-	122.685	
1.618	-	15.501	-	108.017	-	108.017	
1.811	-	16.905	-	131.841	-	131.841	
1.693	-	15.903	-	140.764	-	140.764	
1.861	-	17.834	-	143.520	-	143.520	
1.773	-	17.311	-	157.312	-	157.312	
1.928	-	19.290	-	189.953	-	189.953	
1.288	-	14.134	-	230.229	-	230.229	
1.781	-	18.339	-	160.108	-	160.108	
1.948	-	19.649	-	142.170	-	142.170	
1.698	-	17.512	-	126.611	-	126.611	
1.559	-	14.776	-	133.163	-	133.163	
<b>20.600</b>	<b>-</b>	<b>203.576</b>	<b>-</b>	<b>1.786.373</b>	<b>-</b>	<b>1.786.373</b>	

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-TARANTO/TRATTA: PESCARA-LANCIANO

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	8.028	18.719	1.139	2.394	249	448
Febbraio	6.553	15.674	1.100	2.326	243	437
Marzo	8.315	19.060	1.291	2.645	275	497
Aprile	9.297	20.930	1.356	2.758	272	492
Maggio	9.125	20.385	1.494	3.004	311	553
Giugno	10.634	23.153	1.511	3.028	303	544
Luglio	13.780	29.485	1.717	3.414	352	631
Agosto	19.477	41.008	1.604	3.271	284	544
Settembre	10.981	24.374	1.451	2.959	293	539
Ottobre	8.750	19.789	1.431	2.896	310	569
Novembre	7.906	17.828	1.219	2.483	268	494
Dicembre	9.376	21.601	1.242	2.545	254	460
<b>Anno</b>	<b>122.224</b>	<b>272.005</b>	<b>16.556</b>	<b>33.722</b>	<b>3.414</b>	<b>6.206</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-TARANTO/TRATTA: LANCIANO-CANOSA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	31.873	16.069	4.148	2.300	828	487
Febbraio	23.936	12.957	3.934	2.223	797	477
Marzo	31.451	16.319	4.680	2.549	903	537
Aprile	36.969	18.146	5.064	2.669	892	529
Maggio	35.053	17.631	5.434	2.908	1.035	607
Giugno	46.061	21.282	5.799	3.003	1.046	591
Luglio	66.353	28.359	6.610	3.380	1.232	684
Agosto	112.456	43.261	7.310	3.364	1.111	598
Settembre	50.068	22.632	5.673	2.889	1.014	597
Ottobre	33.686	17.011	5.278	2.799	1.011	638
Novembre	29.941	15.302	4.548	2.413	870	546
Dicembre	38.855	18.488	4.627	2.349	867	491
<b>Anno</b>	<b>536.702</b>	<b>247.458</b>	<b>63.105</b>	<b>32.846</b>	<b>11.606</b>	<b>6.783</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-TARANTO/TRATTA: CANOSA-TARANTO

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	31.538	-	3.702	-	610	-
Febbraio	26.558	-	3.550	-	559	-
Marzo	32.452	-	4.081	-	603	-
Aprile	36.597	-	4.374	-	593	-
Maggio	35.505	-	4.768	-	665	-
Giugno	42.458	-	4.772	-	635	-
Luglio	57.792	-	5.368	-	778	-
Agosto	89.813	-	5.691	-	721	-
Settembre	45.813	-	4.757	-	645	-
Ottobre	34.984	-	4.716	-	681	-
Novembre	31.644	-	4.183	-	637	-
Dicembre	36.833	-	4.176	-	693	-
<b>Anno</b>	<b>501.987</b>	<b>-</b>	<b>54.137</b>	<b>-</b>	<b>7.821</b>	<b>-</b>

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
168	325	1.685	3.140	11.269	25.025	36.294	
171	331	1.606	2.997	9.673	21.766	31.439	
188	357	1.739	3.214	11.808	25.773	37.580	
178	332	1.646	3.018	12.749	27.530	40.279	
190	350	1.833	3.352	12.953	27.643	40.596	
182	339	1.788	3.285	14.418	30.349	44.766	
202	373	1.993	3.664	18.044	37.567	55.611	
131	237	1.472	2.711	22.969	47.771	70.740	
187	353	1.880	3.451	14.793	31.676	46.469	
204	379	2.024	3.747	12.720	27.380	40.100	
177	335	1.818	3.387	11.389	24.527	35.916	
170	307	1.553	2.896	12.595	27.809	40.404	
<b>2.148</b>	<b>4.018</b>	<b>21.036</b>	<b>38.864</b>	<b>165.380</b>	<b>354.816</b>	<b>520.195</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
612	344	6.580	3.596	44.040	22.796	66.836	
620	357	6.165	3.438	35.453	19.453	54.906	
685	377	6.640	3.690	44.358	23.471	67.829	
637	350	6.080	3.438	49.643	25.132	74.775	
698	377	6.909	3.852	49.129	25.375	74.504	
668	355	6.936	3.795	60.511	29.026	89.538	
730	399	7.766	4.248	82.691	37.071	119.762	
508	264	5.826	3.188	127.210	50.676	177.886	
698	379	7.389	4.033	64.841	30.531	95.373	
735	406	7.952	4.335	48.663	25.190	73.853	
670	363	7.333	3.899	43.363	22.523	65.886	
641	322	6.967	3.281	51.957	24.931	76.888	
<b>7.903</b>	<b>4.293</b>	<b>82.544</b>	<b>44.795</b>	<b>701.859</b>	<b>336.174</b>	<b>1.038.033</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
360	-	3.590	-	39.801	-	39.801	
369	-	3.427	-	34.462	-	34.462	
412	-	3.687	-	41.236	-	41.236	
384	-	3.347	-	45.295	-	45.295	
416	-	3.837	-	45.190	-	45.190	
406	-	3.811	-	52.082	-	52.082	
436	-	4.269	-	68.643	-	68.643	
290	-	3.264	-	99.778	-	99.778	
411	-	3.873	-	55.499	-	55.499	
456	-	4.214	-	45.049	-	45.049	
410	-	4.002	-	40.877	-	40.877	
393	-	4.141	-	46.235	-	46.235	
<b>4.743</b>	<b>-</b>	<b>45.461</b>	<b>-</b>	<b>614.149</b>	<b>-</b>	<b>614.149</b>	

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A16 NAPOLI-CANOSA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	35.542	36.755	3.485	4.845	571	841
Febbraio	33.655	32.343	3.540	4.647	560	801
Marzo	41.026	39.788	4.278	5.524	642	875
Aprile	43.868	44.093	4.343	5.841	639	886
Maggio	42.169	43.336	4.481	6.293	662	957
Giugno	41.932	45.303	4.094	5.908	586	900
Luglio	47.453	52.048	4.487	6.307	666	1.002
Agosto	47.391	62.943	3.544	5.477	531	859
Settembre	43.580	46.940	4.309	6.165	678	1.000
Ottobre	42.476	43.746	4.659	6.761	717	1.131
Novembre	38.537	39.494	4.064	5.671	604	955
Dicembre	40.826	42.732	3.914	5.441	587	880
<b>Anno</b>	<b>498.454</b>	<b>529.522</b>	<b>49.198</b>	<b>68.880</b>	<b>7.443</b>	<b>11.088</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A23 UDINE-TARVISIO

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	12.845	7.604	1.514	1.146	159	111
Febbraio	10.957	6.268	1.494	1.175	158	121
Marzo	12.767	8.083	1.786	1.521	211	188
Aprile	12.625	8.431	1.927	1.695	258	245
Maggio	18.130	15.906	2.614	2.564	608	739
Giugno	20.923	18.938	2.551	2.531	642	800
Luglio	27.573	26.502	2.962	2.893	1.053	1.378
Agosto	32.470	33.434	3.015	3.240	1.059	1.408
Settembre	22.073	20.055	2.779	2.759	664	827
Ottobre	12.758	8.276	2.079	1.809	251	230
Novembre	10.996	6.725	1.679	1.364	187	147
Dicembre	13.191	8.473	1.626	1.315	168	138
<b>Anno</b>	<b>207.309</b>	<b>168.695</b>	<b>26.025</b>	<b>24.011</b>	<b>5.418</b>	<b>6.329</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A26 GENOVA VOLTRI-GRAVELLONA TOCE/TRATTA: GENOVA VOLTRI-ALESSANDRIA

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	-	43.002	-	4.716	-	768
Febbraio	-	37.981	-	4.595	-	747
Marzo	-	50.284	-	5.985	-	899
Aprile	-	59.266	-	6.514	-	922
Maggio	-	59.999	-	7.020	-	1.104
Giugno	-	79.631	-	7.108	-	1.109
Luglio	-	97.814	-	7.495	-	1.383
Agosto	-	107.567	-	6.592	-	1.208
Settembre	-	71.854	-	6.609	-	1.096
Ottobre	-	50.611	-	6.241	-	953
Novembre	-	44.693	-	5.281	-	804
Dicembre	-	46.804	-	4.919	-	718
<b>Anno</b>	<b>-</b>	<b>749.505</b>	<b>-</b>	<b>73.077</b>	<b>-</b>	<b>11.710</b>

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
279	425	2.307	4.466	42.183	47.333	89.516	
310	426	2.350	4.321	40.415	42.537	82.952	
380	496	2.647	4.617	48.973	51.299	100.272	
367	475	2.551	4.516	51.768	55.812	107.579	
356	501	2.730	5.030	50.397	56.116	106.513	
322	462	2.546	4.824	49.480	57.397	106.877	
333	515	2.869	5.570	55.808	65.443	121.251	
225	512	2.238	7.560	53.930	77.351	131.281	
330	591	2.823	7.825	51.721	62.522	114.243	
334	540	2.960	5.734	51.147	57.913	109.060	
320	512	2.610	5.051	46.134	51.684	97.818	
289	419	2.429	4.474	48.044	53.946	101.990	
<b>3.845</b>	<b>5.874</b>	<b>31.060</b>	<b>63.989</b>	<b>590.000</b>	<b>679.353</b>	<b>1.269.352</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
190	221	2.748	3.793	17.457	12.875	30.332	
192	239	2.707	3.776	15.507	11.579	27.086	
229	289	2.929	4.127	17.921	14.208	32.129	
239	298	2.883	4.037	17.933	14.706	32.639	
269	339	2.958	4.049	24.579	23.597	48.176	
258	333	2.995	4.170	27.370	26.771	54.141	
305	392	3.390	4.766	35.283	35.931	71.214	
234	312	2.369	3.392	39.146	41.786	80.932	
256	331	2.991	4.182	28.764	28.153	56.917	
268	343	3.343	4.713	18.700	15.370	34.070	
229	293	3.135	4.436	16.226	12.965	29.191	
186	234	2.565	3.571	17.736	13.731	31.467	
<b>2.855</b>	<b>3.623</b>	<b>35.016</b>	<b>49.013</b>	<b>276.622</b>	<b>251.671</b>	<b>528.294</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
-	923	-	10.981	-	60.390	60.390	
-	858	-	10.794	-	54.975	54.975	
-	1.001	-	11.703	-	69.872	69.872	
-	1.017	-	11.423	-	79.142	79.142	
-	1.069	-	12.051	-	81.243	81.243	
-	990	-	10.939	-	99.777	99.777	
-	1.090	-	12.324	-	120.107	120.107	
-	667	-	8.177	-	124.210	124.210	
-	950	-	11.107	-	91.616	91.616	
-	1.055	-	12.317	-	71.178	71.178	
-	930	-	11.191	-	62.899	62.899	
-	846	-	10.016	-	63.303	63.303	
-	<b>11.397</b>	-	<b>133.023</b>	-	<b>978.711</b>	<b>978.711</b>	

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A26 GENOVA VOLTRI-GRAVELLONA TOCE/TRATTA: ALESSANDRIA-GRAVELLONA TOCE

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	36.885	12.027	4.509	1.371	761	189
Febbraio	33.468	10.616	4.453	1.317	760	190
Marzo	41.767	13.420	5.417	1.653	884	221
Aprile	44.004	14.416	5.559	1.742	879	221
Maggio	45.766	14.729	6.214	1.971	1.030	257
Giugno	51.792	17.187	6.016	1.994	1.001	278
Luglio	60.679	20.802	6.531	2.112	1.190	331
Agosto	60.262	21.127	4.799	1.554	838	208
Settembre	50.468	17.162	5.911	1.914	984	264
Ottobre	43.819	14.952	6.025	1.892	994	246
Novembre	39.244	13.046	5.148	1.564	841	215
Dicembre	39.722	13.783	4.708	1.442	755	187
<b>Anno</b>	<b>547.876</b>	<b>183.267</b>	<b>65.292</b>	<b>20.527</b>	<b>10.916</b>	<b>2.808</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A27 MESTRE-BELLUNO

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	30.967	16.932	3.439	1.412	528	133
Febbraio	28.666	14.541	3.451	1.356	522	131
Marzo	32.204	14.950	3.921	1.439	591	150
Aprile	30.864	12.881	3.782	1.369	589	148
Maggio	31.490	12.407	4.172	1.588	654	187
Giugno	32.735	15.685	4.118	1.708	651	208
Luglio	37.173	20.946	4.666	2.090	763	248
Agosto	35.578	25.892	3.446	1.810	518	222
Settembre	34.560	17.223	4.153	1.690	640	200
Ottobre	33.388	13.335	4.399	1.623	666	174
Novembre	30.646	12.487	3.867	1.448	589	150
Dicembre	32.004	17.201	3.529	1.486	522	134
<b>Anno</b>	<b>390.276</b>	<b>194.480</b>	<b>46.943</b>	<b>19.019</b>	<b>7.232</b>	<b>2.085</b>

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI)  
 AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO

Mesi	Classi di pedaggio					
	A		B		3	
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna
Gennaio	43.595	-	5.801	-	1.144	-
Febbraio	37.302	-	5.574	-	1.069	-
Marzo	46.185	-	6.545	-	1.215	-
Aprile	49.843	-	6.638	-	1.213	-
Maggio	48.241	-	7.117	-	1.301	-
Giugno	51.809	-	6.750	-	1.259	-
Luglio	63.062	-	7.441	-	1.423	-
Agosto	75.722	-	6.225	-	1.197	-
Settembre	53.279	-	6.785	-	1.287	-
Ottobre	47.525	-	7.072	-	1.293	-
Novembre	43.829	-	6.300	-	1.155	-
Dicembre	49.177	-	6.017	-	1.088	-
<b>Anno</b>	<b>609.569</b>	<b>-</b>	<b>78.265</b>	<b>-</b>	<b>14.644</b>	<b>-</b>

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
446	110	5.120	891	47.721	14.588	62.309	
441	100	5.100	867	44.222	13.091	57.314	
501	112	5.501	972	54.069	16.379	70.448	
494	111	5.301	987	56.237	17.476	73.714	
564	123	5.707	1.078	59.281	18.157	77.438	
502	119	5.328	1.033	64.639	20.612	85.251	
552	130	6.164	1.159	75.115	24.534	99.649	
323	77	3.884	703	70.106	23.669	93.775	
504	113	5.542	1.017	63.409	20.471	83.880	
545	131	6.157	1.092	57.541	18.314	75.855	
469	115	5.472	935	51.175	15.874	67.049	
417	101	4.885	790	50.487	16.305	66.791	
<b>5.758</b>	<b>1.342</b>	<b>64.161</b>	<b>11.526</b>	<b>694.003</b>	<b>219.470</b>	<b>913.473</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
259	51	2.460	439	37.654	18.967	56.620	
257	49	2.476	437	35.373	16.515	51.888	
293	55	2.707	460	39.716	17.055	56.771	
282	63	2.656	485	38.173	14.946	53.119	
305	74	2.951	544	39.573	14.799	54.372	
299	70	2.835	525	40.637	18.195	58.832	
341	79	3.322	608	46.265	23.970	70.236	
211	53	2.095	380	41.848	28.357	70.205	
298	71	2.988	536	42.639	19.721	62.360	
330	72	3.238	579	42.020	15.783	57.803	
303	64	2.839	506	38.244	14.655	52.900	
267	54	2.433	428	38.754	19.303	58.058	
<b>3.445</b>	<b>756</b>	<b>33.001</b>	<b>5.927</b>	<b>480.896</b>	<b>222.268</b>	<b>703.164</b>	

Classi di pedaggio							Totale complessivo
4		5		Totale			
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
648	-	5.609	-	56.797	-	56.797	
663	-	5.342	-	49.950	-	49.950	
774	-	6.001	-	60.720	-	60.720	
767	-	5.682	-	64.142	-	64.142	
798	-	6.209	-	63.666	-	63.666	
724	-	5.685	-	66.228	-	66.228	
787	-	6.290	-	79.003	-	79.003	
549	-	5.314	-	89.008	-	89.008	
791	-	6.158	-	68.300	-	68.300	
760	-	6.026	-	62.677	-	62.677	
694	-	5.682	-	57.660	-	57.660	
658	-	5.299	-	62.239	-	62.239	
<b>8.614</b>	<b>-</b>	<b>69.298</b>	<b>-</b>	<b>780.390</b>	<b>-</b>	<b>780.390</b>	

## Allegato 3

### Tabella degli investimenti ai sensi dell'art. 2 della Convenzione Unica del 2007

Si riporta di seguito la tabella riepilogativa degli investimenti previsti dall'art. 2 della Convenzione Unica del 2007, specificando che i dati presentati sono esposti in base ai principi contabili nazionali e non secondo quelli internazionali (IFRS) utilizzati per la redazione del bilancio d'esercizio 2013.

#### AUTOSTRADE PER L'ITALIA - CONVENZIONE UNICA 2007- ART. 2

Dettaglio Art. 2 [Migliaia di euro - Valori ITA-GAAP]		Eseguito al 31/12/2012			
		BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale
<b>POTENZIAMENTO TRATTO BOLOGNA-FIRENZE</b>					
Aa)	Casalecchio-Sasso Marconi	63.817	18.225	2.559	84.601
Ab)+Ba2]	Sasso Marconi-La Quercia <sup>(1)</sup>	460.444	99.407	38.636	598.487
Ac)	La Quercia-Aglio <sup>(2)</sup>	1.731.216	353.998	216.430	2.301.644
Ad)	Aglio-Barberino	290.750	54.879	41.236	386.865
Ae)	Barberino- Firenze Nord	48.791	43.942	8.348	101.081
Af)	Firenze Nord-Firenze Sud	563.602	120.015	52.359	735.976
Ag)	Firenze Sud-Incisa	-	15.943	2.475	18.418
Ah)	Realizzazione degli assi di penetrazione in Firenze	-	18.052	3.020	21.072
Ai)	Interventi sul territorio	53.060	117.478	14.629	185.167
	<b>Totale</b>	<b>3.211.680</b>	<b>841.939</b>	<b>379.692</b>	<b>4.433.311</b>
<b>INVESTIMENTI RESIDUI IN TERZE E QUARTE CORSIE</b>					
Ba1)	Bologna Modena <sup>(3)</sup>	113.866	28.509	2.051	144.426
Ba1)	Bologna Modena Opere Complementari	-	769	221	990
Ba3)	Roma-Orte <sup>(3)</sup>	157.991	33.172	8.582	199.745
Ba4)	Residui investimenti terze corsie <sup>(3)</sup>	9.015	14.909	686	24.610
B)	Milano-Laghi <sup>(4)</sup>	35.186	29.547	37	64.770
B)	Tangenziale di Bologna <sup>(4)</sup>	47.754	11.639	1.383	60.776
	<b>Totale</b>	<b>363.812</b>	<b>118.545</b>	<b>12.960</b>	<b>495.317</b>
<b>NUOVI INTERVENTI DEL IV ATTO AGGIUNTIVO DEL 2002</b>					
Da1)+Dg]	A1 - Fiano-Settebagni e svincolo di Castelnuovo di Porto	99.193	24.521	2.015	125.729
Db1)	Milano-Bergamo	375.154	116.087	3.842	495.083
Db2)	Adeguamento Ponti Adda e Brembo	8.098	1.071	180	9.349
Dc1)	A9 - Lainate-Como	231.383	52.854	6.299	290.536
Dc1)	A8 - Milano Nord-Lainate	-	3.157	-	3.157
Dd1.2)	A14 - Lotto 1 Rimini Nord-Cattolica	307.842	50.645	5.975	364.462
Dd1.3)	A14 - Lotto 2 Cattolica-Fano	214.620	57.100	7.344	279.064
Dd1.4)	A14 - Lotto 3 Fano-Senigallia	221.045	73.885	2.871	297.801
Dd1.5)	A14 - Lotto 4 Senigallia-Ancona Nord e svincolo di Marina di Monte Marciano	145.156	37.172	8.319	190.647
Dd1.6)	A14 - Lotto 5 Ancona Nord-Ancona Sud	22.010	20.218	3.728	45.956
Dd1.7)	A14 - Lotto 6 A Ancona Sud-P.S. Elpidio 1° fase	106.636	23.177	8.214	138.027
Dd1.8)	A14 - Lotto 6 B Ancona Sud-P.S. Elpidio 2° fase e svincolo di Porto S. Elpidio	105.199	20.138	2.159	127.496
Dd1.9)	A14 - Lotto 7 A P.S. Elpidio-Pedaso 1° fase	-	4.240	1.182	5.422
Dd1.10)	A14 - Lotto 7 B P.S. Elpidio-Pedaso 2° fase	-	1.568	535	2.103
Dd1.11)	A14 - Lotto 0	19.290	2.349	6.935	28.574
De1)+De3)	Passante di Genova	-	47.072	261	47.333
De2)	Nodo di San Benigno	-	880	-	880
Df)	Polo Fieristico di Milano	78.550	7.492	-	86.042
Dh)	Svincolo di Guidonia	8.047	3.871	-	11.918
Di)	Svincolo di Padova Zona Industriale e collegam. A13-A4 al Km 101+093	-	1.912	-	1.912
DI)	Svincolo di Rubicone	10.449	2.104	-	12.553
Dm)	Svincolo di Villa Marzana	2.147	1.862	-	4.009
Dn)	Svincolo di Ferentino	8.843	6.665	-	15.508
Do)	Svincolo di Maddaloni	-	342	-	342
Dp)	Piano Sicurezza Gallerie	113.525	19.479	-	133.004
	<b>Totale</b>	<b>2.077.187</b>	<b>579.861</b>	<b>59.859</b>	<b>2.716.907</b>

	2013				Eseguito al 31/12/2013			
	BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale	BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale
	-	13	-	13	63.817	18.238	2.559	84.614
	15	221	-	236	460.459	99.628	38.636	598.723
	174.922	27.601	80.927	283.450	1.906.138	381.599	297.357	2.585.094
	11.365	5.810	15.929	33.104	302.115	60.689	57.165	419.969
	26.144	10.455	4.450	41.049	74.935	54.397	12.798	142.130
	21.346	7.143	9.304	37.793	584.948	127.158	61.663	773.769
	-	3.819	865	4.684	-	19.762	3.340	23.102
	-	1.339	944	2.283	-	19.391	3.964	23.355
	5	6.107	2.594	8.706	53.065	123.585	17.223	193.873
	233.797	62.508	115.013	411.318	3.445.477	904.447	494.705	4.844.629
	-	556	-	556	113.866	29.065	2.051	144.982
	-	8	45	53	-	777	266	1.043
	-	8	-	8	157.991	33.180	8.582	199.753
	-	4	-	4	9.015	14.913	686	24.614
	-	1	-	1	35.186	29.548	37	64.771
	-	-	-	-	47.754	11.639	1.383	60.776
	-	577	45	622	363.812	119.122	13.005	495.939
	-	359	-	359	99.193	24.880	2.015	126.088
	-	939	-	939	375.154	117.026	3.842	496.022
	-	25	-	25	8.098	1.096	180	9.374
	6.112	7.103	-	13.215	237.495	59.957	6.299	303.751
	-	69	-	69	-	3.226	-	3.226
	45.615	7.273	-	52.888	353.457	57.918	5.975	417.350
	106.949	9.516	126	116.591	321.569	66.616	7.470	395.655
	2.052	-2.517	-	-465	223.097	71.368	2.871	297.336
	9.732	3.754	8.106	21.592	154.888	40.926	16.425	212.239
	59.325	7.741	2.493	69.559	81.335	27.959	6.221	115.515
	2.482	626	73	3.181	109.118	23.803	8.287	141.208
	7.274	962	-	8.236	112.473	21.100	2.159	135.732
	-	-	251	251	-	4.240	1.433	5.673
	-	-	96	96	-	1.568	631	2.199
	-	14	1.322	1.336	19.290	2.363	8.257	29.910
	-	114	-	114	-	47.186	261	47.447
	-	426	21	447	-	1.306	21	1.327
	-	31	-	31	78.550	7.523	-	86.073
	230	258	-	488	8.277	4.129	-	12.406
	807	1.102	9	1.918	807	3.014	9	3.830
	-	420	-	420	10.449	2.524	-	12.973
	-	-	-	-	2.147	1.862	-	4.009
	315	791	-	1.106	9.158	7.456	-	16.614
	-	-	-	-	-	342	-	342
	1.219	820	-	2.039	114.744	20.299	-	135.043
	242.112	39.826	12.497	294.435	2.319.299	619.687	72.356	3.011.342

**Dettaglio Art.2 (Migliaia di euro - Valori ITA-GAAP)**
**Eseguito al 31/12/2012**

		BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale
<b>ALTRI INVESTIMENTI NOMINATIVI ART.2</b>					
<b>C1)</b>	<b>Potenziamento Aree di Servizio e fabbricati d'esercizio</b>				
Ca4)	AdS Reggello Ovest	1.746	1.297	-	3.043
Ca5)	AdS Prenestina Est	1.538	1.093	-	2.631
Ca6)	AdS Teano Est	1.193	1.560	-	2.753
Ca6)	AdS Teano Ovest	2.127	1.546	-	3.673
Ca7)	AdS S. Nicola Ovest	3.651	1.354	-	5.005
Ca8)	AdS S. Zenone Est	?	1.450	-	1.457
Ca8)	AdS S. Zenone Ovest	-	315	-	315
Ca9)	AdS Cantagallo Est	1.162	1.022	-	2.184
Ca9)	AdS Cantagallo Ovest	-	645	-	645
Ca10)	AdS S. Martino Est	-	122	-	122
Ca10)	AdS S. Martino Ovest	-	109	-	109
Ca11)	AdS Lucignano Ovest	-	170	-	170
Ca12)	AdS La Macchia Ovest	-	587	-	587
Cb1)	AdS Brianza Nord <sup>(5)</sup>	464	2.039	-	2.503
Cb2)	AdS Lambro Sud	1.347	1.947	-	3.294
Cb3)	AdS Valtrompia Nord	1.335	155	-	1.490
Cb4)	AdS Sebino Nord	40	346	-	386
Cb4)	AdS Sebino Sud	460	572	-	1.032
Cd1)	AdS Villorosi Est	340	161	-	501
Cd1)	AdS Villorosi Ovest	-	57	-	57
Cf1)	AdS Po Ovest	1.757	725	-	2.482
Cf2)	AdS San Pelagio Est	-	140	-	140
Cf2)	AdS San Pelagio Ovest	-	64	-	64
Cg2)	AdS Metauro Ovest	3.790	1.451	-	5.241
Cg3)	AdS Esino Est	2.867	1.312	-	4.179
Cg3)	AdS Esino Ovest	1.428	288	-	1.716
Cg4)	AdS Sillaro Est	2.773	4.633	-	7.406
Cg5)	AdS Santerno Est	-	135	-	135
Cg5)	AdS Santerno Ovest	-	121	-	121
Cg6)	AdS La Pioppa Est	3.175	1.772	-	4.947
Cg7)	AdS Murge Ovest	-	103	-	103
Cg8)	AdS Bevano Ovest	-	96	-	96
Cg9)	AdS Montefeltro Est	-	369	-	369
Cg10)	AdS Chienti Ovest	-	373	-	373
	<b>Totale</b>	<b>31.200</b>	<b>28.129</b>	<b>-</b>	<b>59.329</b>
<b>C2)</b>	<b>Stazioni, svincoli e residui investimenti sulla rete</b>				
Ca1)	Nuovo svincolo di Caprara di Campegine	10.007	2.989	-	12.996
Ca2)	Nuovo svincolo e stazione di Ceprano	5.394	2.604	-	7.998
Ca3)	Svincolo e stazione di S. Maria Capua Vetere	6.035	4.302	-	10.337
Cc1)	Adeguamento svincolo di Busalla	1.062	622	-	1.684
Ce1)	Nuovo svincolo di Capannori	13.974	4.134	-	18.108
Cg1)	Svincolo Giulianova	880	757	-	1.637
	<b>Totale</b>	<b>37.352</b>	<b>15.408</b>	<b>-</b>	<b>52.760</b>
<b>Adeguamento e potenziamento rete autostradale e sistemi locali di adduzione alla rete autostradale, miglioramento viabilità di accesso agli hub portuali e altri investimenti minori comprese 5 nuove stazioni automatizzate</b>					
Ch1)	Realizzazione del nuovo svincolo di Arezzo e interconnessione con la strada dei due mari e l' A1 e raccordi di adduzione	-	-	-	-
Ch2)	Nuova Bazzanese	-	10.350	-	10.350
Ch3)	Raccordo S. Cesario	-	312	67	379
Ch4)	Miglioramento dei sistemi locali di adduzione all'autostrada A1 svincoli di Barberino-Calenzano-Firenze Sud-Incisa con interventi su SP8-SS67-SS69-SP34-viabilità di supporto zona industriale Calenzano e Rignano	8.814	1.354	244	10.412
Ch5)	Rho-Monza (1° tratto)	-	2.183	161	2.344
Ch6)	Viabilità di accesso al distretto portuale (Voltri)	-	323	-	323

	2013			Eseguito al 31/12/2013			
	BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale	BdA (*)	SaD	Oneri fin.
-	39	-	39	1.746	1.336	-	3.082
-	43	-	43	1.538	1.136	-	2.674
1	13	-	15	1.194	1.573	-	2.768
412	144	-	556	2.539	1.690	-	4.229
-0	34	-	34	3.651	1.388	-	5.039
-	-372	-	-372	?	1.078	-	1.085
-	158	-	158	-	473	-	473
-174	4	-	-171	988	1.026	-	2.013
-	198	-	198	-	843	-	843
-	75	-	75	-	197	-	197
-	127	-	127	-	236	-	236
347	21	-	367	347	191	-	537
-	8	-	8	-	595	-	595
-	379	-	379	464	2.418	-	2.882
145	11	-	156	1.492	1.958	-	3.450
-	-	-	-	1.335	155	-	1.490
-	24	-	24	40	370	-	410
-210	-12	-	-222	250	560	-	810
19	4	-	23	359	165	-	524
-	-	-	-	-	57	-	57
-	1	-	1	1.757	726	-	2.483
-	64	-	64	-	204	-	204
-	79	-	79	-	143	-	143
577	-4	-	573	4.367	1.447	-	5.814
513	208	-	721	3.380	1.520	-	4.900
-	1	-	1	1.428	289	-	1.717
-	12	-	12	2.773	4.645	-	7.418
-	3	-	3	-	138	-	138
-	23	-	23	-	144	-	144
93	47	-	139	3.268	1.819	-	5.086
-	18	-	18	-	121	-	121
-	45	-	45	-	141	-	141
-	10	-	10	-	379	-	379
-	-	-	-	-	373	-	373
1.722	1.405	-	3.126	32.922	29.534	-	62.455
-	-	-	-	10.007	2.989	-	12.996
-	-	-	-	5.394	2.604	-	7.998
-	7	-	7	6.035	4.309	-	10.344
?	10	-	17	1.069	632	-	1.701
-	-	-	-	13.974	4.134	-	18.108
-	-2	-	-2	880	755	-	1.635
?	15	-	22	37.359	15.423	-	52.782
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	10.350	-	10.350
-	5.124	17	5.141	-	5.436	84	5.520
8.570	1.120	459	10.149	17.384	2.474	703	20.561
-	1.970	103	2.073	-	4.153	264	4.417
-	-	-	-	-	323	-	323

Dettaglio Art. 2 (Migliaia di euro - Valori ITA-GAAP)		Eseguito al 31/12/2012			
		BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale
Ch7)	Nuovo svincolo di Crespellano (ex La Muffa)	-	366	34	400
Ch8)	Viabilità locale e potenziamento accesso alla barriera di Lavagna (Viale Kasman)	-	267	-	267
Ch10)	Tangenziale di Bologna (6)	97.424	20.773	3.246	121.443
C3)	Potenziamento IV corsia A4 tra gli svincoli V.le Certosa e Sesto San Giovanni	-	1.836	75	1.911
C3)	Nuova stazione S. Maria del Piave	-	451	-	451
C3)	Nuova stazione di Foggia Zona Industriale	-	380	-	380
C3)	Nuova stazione di Bisceglie	-	-	-	-
C3)	Nuova stazione di Orvieto Nord	-	340	-	340
C3)	Nuova stazione di Borgonovo	-	174	14	188
C3)	Realizzazione del nuovo casello di Dalmine	-	-	-	-
C3)	Progetto di collegamento tra Val Fontanabuona e l'A12	-	2.392	-	2.392
C3)	Collegamento con la viabilità ordinaria in corrispondenza dello svincolo di Bologna Interporto	-	-	-	-
C3)	Completamento dello svincolo di Baveno	-	26	-	26
C3)	Completamento dello svincolo di Rapallo	-	14	-	14
C3)	Modifica dell'innesto terminale A11 Firenze-Pisa Nord sulla SS1 Aurelia in località Migliarino	-	-	-	-
<b>C3)</b>	<b>Totale</b>	<b>106.238</b>	<b>41.541</b>	<b>3.841</b>	<b>151.620</b>
<b>TOTALE ALTRI INVESTIMENTI NOMINATIVI ART.2</b>		<b>174.790</b>	<b>85.078</b>	<b>3.841</b>	<b>263.709</b>
<b>ALTRI INVESTIMENTI NON NOMINATIVI</b>					
C1)	Potenziamento Aree di Servizio e fabbricati d'esercizio				
C2)	Stazioni, svincoli e residui investimenti sulla rete				
C3)	Adeguamento e potenziamento rete autostradale e sistemi locali di adduzione alla rete autostradale e altri investimenti minori (interventi non nominativi)		1.814.398	1.666	1.816.064
C4)	Piano di interventi di risanamento acustico				
C5)	Miglioramento standard di sicurezza				
C6)	Miglioramenti tecnologici sull'impiantistica				
C7)	Altri interventi di miglioramento e di manutenzione straordinaria capitalizzati				
	<b>Totale</b>		<b>1.814.398</b>	<b>1.666</b>	<b>1.816.064</b>
E)	Nuovi investimenti remunerati ai sensi della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007	47.868	3.941	-	51.809
	<b>TOTALE GENERALE</b>		<b>9.319.099</b>	<b>458.018</b>	<b>9.777.117</b>
	Devoluzione gratuita Aree di Servizio				83.454
	Nuovi Interventi art.15 Convenzione Unica 2007				30.737
	Personale capitalizzato, variazione anticipi a fornitori e altro residuale				291.095
	<b>TOTALE INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI</b>				<b>10.182.403</b>

[1] Include la voce Ab) "Sasso Marconi-La Quercia", Ba2) "Sasso Marconi-La Quercia - Completamento lotto 4 e opere complementari" e gli interventi completati già previsti nella Convenzione 1997. Gli interventi sul territorio afferenti alla tratta e le opere complementari della voce Ba2) sono stati ricompresi nella voce Ai) "Interventi sul territorio".

[2] Gli interventi sul territorio afferenti alla tratta sono stati ricompresi nella voce Ai) "Interventi sul territorio".

[3] Inclusi gli interventi completati già previsti nella Convenzione 1997.

[4] Interventi completati già previsti nella Convenzione 1997.

[5] I lavori di completamento dell'ampliamento della AdS Brianza Nord sono stati inseriti nella 1ª Perizia di Variante dei lavori della 4ª corsia Milano-Bergamo - Lotto 1.

[6] Quota parte dell'intervento che trova copertura negli Altri Investimenti.

[\*] La Base d'Asta [BdA] include oneri di anticipata esecuzione lavori, riserve, economie da restituire all'appaltatore ex art.11 D.M. 145/2000 e compensazione per variazioni dei prezzi dei materiali secondo legge.

<b>Totale investimenti in attività gratuitamente devolvibili (ex art. 2 della Convenzione Unica del 2007)</b>	<b>865.171</b>
Rettificato da:	
Oneri finanziari capitalizzati (relativi a opere senza benefici economici aggiuntivi)	-115.747
Variazione dell'esercizio degli anticipi a fornitori per beni gratuitamente devolvibili	10.392
<b>Totale investimenti in attività autostradali (conformi ai Principi contabili internazionali)</b>	<b>759.816</b>

	2013			Eseguito al 31/12/2013				
	BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale	BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale
	-	378	17	395	-	744	51	795
	-	-	-	-	-	267	-	267
	-106	357	-	251	97.318	21.130	3.246	121.694
	5.172	798	117	6.087	5.172	2.634	192	7.998
	-	-	-	-	-	451	-	451
	-	2	-	2	-	382	-	382
	-	61	-	61	-	382	-	61
	-	-	-	-	-	340	-	340
	-	247	14	261	-	421	28	449
	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	1.003	-	1.003	-	3.395	-	3.395
	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	43	-	43	-	69	-	69
	-	612	-	612	-	626	-	626
	-	-	-	-	-	-	-	-
	13.636	11.715	727	26.078	119.874	53.256	4.568	177.698
	15.365	13.135	727	29.226	190.155	98.213	4.568	292.935
		71.515	5	71.520		1.885.913	1.671	1.887.584
		71.515	5	71.520		1.885.913	1.671	1.887.584
	48.110	2.990	-	51.100	95.978	6.931	-	102.909
		<b>729.934</b>	<b>128.287</b>	<b>858.221</b>		<b>10.049.033</b>	<b>586.305</b>	<b>10.635.338</b>
				-				83.454
				331				31.068
				6.619				297.714
				<b>865.171</b>				<b>11.047.574</b>

## Allegato 4

Prospetto delle valutazioni al 31 dicembre 2013 in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni controllate, collegate e a controllo congiunto (ex art. 3, punto 1.1 della Convenzione Unica del 2007)

Denominazione (Migliaia di euro)	Valutazione ex art 2426 c.c. comma 1, n. 4 <sup>(1)</sup>	Valore di carico	Differenza tra valutazione ex rt 2426 c.c. comma 1, n. 4 e valore di carico [a-b]
	(a)	(b)	
<b>Imprese controllate</b>			
Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	1.042.458	1.152.837	-110.379 <sup>(2)</sup>
Tangenziale di Napoli S.p.A.	163.011	54.506	108.505
Autostrade Meridionali S.p.A.	64.174	14.787	49.387
Spea Ingegneria Europea S.p.A.	50.604	6.148	44.456
Pavimental S.p.A.	40.016	47.566	-7.550 <sup>(3)</sup>
Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco	133.072	2.318	130.754
Newpass S.p.A.	1.909	1.774	135
Autostrade Tech S.p.A.	36.107	3.406	32.701
AD Moving S.p.A.	874	3.995	-3.121 <sup>(3)</sup>
EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.	1.507	501	1.006
Telepass S.p.A.	96.796	25.219	71.577
Giove Clear S.r.l.	1.698	20	1.678
Infoblu S.p.A.	4.238	3.875	363
Stalexport Autostrady S.A. <sup>(4)</sup>	74.599	72.608	1.991 <sup>(3)</sup>
Autostrade Indian Infrastructure Development Private Ltd	432	486	-54 <sup>(3)</sup>
Tech Solution Integrators S.a.s.	-9.640	2.000	-11.640 <sup>(5)</sup>
Ecomouv S.a.s.	11.929	17.237	-5.308 <sup>(5)</sup>
Ecomouv D&B S.a.s.	580	375	205
<b>Totale</b>	<b>1.714.364</b>	<b>1.409.658</b>	<b>304.706</b>

Denominazione (Migliaia di euro)	Valutazione ex art 2426 c.c. comma 1, n. 4 <sup>(1)</sup>	Valore di carico	Differenza tra valutazione ex rt 2426 c.c. comma 1, n. 4 e valore di carico (a-b)
	(a)	(b)	
<b>Imprese collegate e a controllo congiunto</b>			
Società Autostrada Tirrenica p.A.	28.267	6.343	21.924
Società Infrastrutture Toscane S.p.A.	5.718	5.718	0
Pedemontana Veneta S.p.A. (in liquidazione)	1.956	1.935	21
Arcea Lazio S.p.A.	1.684	674	1.010
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	1.581	1.982	-401 <sup>(3)</sup>
Consorzio Autostrade Italiane Energia	29	29	0
<b>Totale</b>	<b>39.235</b>	<b>16.681</b>	<b>22.554</b>

(1) La valutazione in base al metodo del patrimonio netto delle imprese controllate, collegate e a controllo congiunto è effettuata sulla base dei principi contabili internazionali (IFRS), in linea con quelli applicati da Autostrade per l'Italia.

(2) L'eccedenza del valore di carico rispetto alla valutazione in base al metodo del patrimonio netto non è ritenuta attribuibile a una perdita durevole di valore, tenuto conto dei flussi di dividendi attesi dalle partecipate detenute da Autostrade del'Atlantico.

(3) L'eccedenza del valore di carico rispetto alla valutazione in base al metodo del patrimonio netto non è ritenuta attribuibile a una perdita durevole di valore, tenuto conto delle prospettive di redditività della partecipata.

(4) Valutazione basata sui dati consolidati del reporting package predisposto ai fini del bilancio consolidato del Gruppo Atlantia.

(5) L'eccedenza del valore di carico rispetto alla valutazione in base al metodo del patrimonio netto non è ritenuta attribuibile a una perdita durevole di valore, tenuto conto delle prospettive di redditività della partecipata. Ecomouv S.a.s., infatti, è titolare del contratto di concessione per la gestione del sistema di esazione della Ecotassa (Eco-Taxe) sulla rete stradale statale francese, di cui Tech Solution Integrators S.a.s. curerà la manutenzione. Le attività di Ecomouv e di TSI inizieranno quando il sistema sarà consegnato al committente e diventerà operativo.



# 5.

## RELAZIONI

5.1 Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea degli Azionisti	182
5.2 Relazione della Società di Revisione	186

## 5.1 Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea degli Azionisti

[ai sensi dell'art. 2429, secondo comma c.c.]

All'Assemblea degli Azionisti della Società Autostrade per l'Italia S.p.A.

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2013 abbiamo svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge adottando tra l'altro i Principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

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 allo Statuto Sociale, 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;
- 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 della funzione organizzativa 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;
- abbiamo verificato che la Società è soggetta alla direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.. Inoltre, con riferimento ai rapporti tra Autostrade per l'Italia e la controllante Atlantia, si precisa, come ricordato nelle Relazioni dei precedenti esercizi, che a seguito della realizzazione nel corso del 2007 del progetto di riorganizzazione del Gruppo, Atlantia si caratterizza quale holding di partecipazioni e strategie di portafoglio in grado di supportare la crescita del settore delle infrastrutture e delle reti, ma senza un ruolo operativo diretto che, invece, è stato affidato alla controllata Autostrade per l'Italia S.p.A., quale sub-holding operativa nel settore autostradale, che esercita, pertanto, l'attività di direzione e coordinamento sulle società concessionarie e industriali dalla stessa controllate. Conseguentemente, le società controllate da Autostrade per l'Italia hanno posto in essere gli adempimenti prescritti dall'art. 2497 bis del codice civile.  
In relazione al ruolo di sub-holding per il settore autostradale, assunto da Autostrade per l'Italia S.p.A., al fine di migliorare e sviluppare le linee di azione per il raggiungimento dei risultati attesi e conformemente a quanto previsto dalla normativa sul ruolo delle holding nei gruppi societari, Autostrade per l'Italia si è dotata di diversi Comitati (costituiti dai principali responsabili delle aree di operatività aziendale e presieduti dal top management).  
In particolare, nel 2013 sono stati attivi il Comitato di Direzione, il Comitato Post Audit, il Comitato Consultivo Monitoraggio Riserve, il Comitato per la Sostenibilità, il Comitato Tutela Privacy, il Comitato Sviluppo Tecnologico e il Comitato di Collegamento per le Attività di Spea e Pavimental. A partire dall'11 febbraio 2014 è stato modificato il precedente assetto, prevedendo una diversa configurazione (Comitato di Direzione, Comitato Post Audit e Comitato Consultivo Monitoraggio Riserve);
- abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno. In particolare, il Collegio Sindacale nell'ambito degli incontri periodici avuti con i responsabili dell'Internal Audit e del Risk Management è stato compiutamente informato in merito agli interventi di internal auditing (finalizzati a verificare l'adeguatezza e l'operatività del Sistema di Controllo Interno, il rispetto della normativa di legge, delle procedure e disposizioni interne) nonché sull'attività svolta dal Risk Management 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;
- 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, l'esame di documenti aziendali e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla società di revisione;

- in relazione a quanto stabilito dall'art. 3 del D.Lgs. 6 febbraio 2004, n. 37, che ha introdotto una serie di modifiche al D.Lgs. 58/98, tra cui la previsione contenuta nel secondo comma dell'art. 151 in base alla quale il Collegio Sindacale della Società Controllante ha la possibilità di scambiare informazioni con i corrispondenti organi delle Società Controllate, il Collegio Sindacale di Autostrade per l'Italia, nell'ambito della pianificazione delle proprie attività di vigilanza, ha ritenuto opportuno attivare, ormai da diversi esercizi, dei rapporti diretti con i Collegi Sindacali delle controllate per meglio conoscere le problematiche affrontate dai Collegi Sindacali delle controllate e gli argomenti di focalizzazione dell'attività di vigilanza. In tale ambito, il Collegio ha acquisito dai Collegi Sindacali delle controllate informazioni in merito alle attività svolte anche attraverso il monitoraggio del contenuto delle verbalizzazioni delle riunioni di ciascun Collegio Sindacale;
- 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 con l'ANAS, per essere periodicamente aggiornato sul rispetto, da parte della Società, degli adempimenti previsti dalla Convenzione Unica;
- abbiamo tenuto riunioni con gli esponenti della società di revisione, ai sensi dell'art. 150, comma 2, D.Lgs. 58/98, e non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente Relazione;
- come già ricordato nella Relazione relativa al precedente esercizio, Autostrade per l'Italia ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da parte della controllante Atlantia;
- la Società, così come riferito nelle Note illustrative, non ha predisposto il bilancio consolidato in quanto ricorrono i presupposti per l'esonero previsti dal paragrafo 10 dello IAS 27, essendo interamente controllata da Atlantia. Inoltre, il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, redatto nel presupposto della continuità aziendale, è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 4 del D.Lgs. n. 38/2005 e in conformità agli International Financial Standards (IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio;
- abbiamo rilevato che, così come riferito nella Premessa del capitolo "Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia", contenuto nella Relazione sulla gestione, la Società ha redatto i prospetti di conto economico riclassificato, di conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e dell'indebitamento finanziario netto del 2013, nonché il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 31 dicembre 2013, in confronto con i corrispondenti valori dell'esercizio precedente, in base ai principi contabili internazionali IFRS, emanati dall'International Accounting Standards Board e omologati dalla Commissione Europea, in vigore al 31 dicembre 2013.  
I principi contabili e i criteri di valutazione adottati sono conformi rispetto a quelli adottati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio precedente;
- la contabilità è stata sottoposta ai controlli previsti dalla normativa da parte della società di revisione Deloitte & Touche S.p.A. 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;
- abbiamo verificato che non sono state presentate denunce di cui all'ex art. 2408 del codice civile, così come non sono stati presentati esposti di alcun genere;
- abbiamo preso atto che nel corso del 2013 l'Organismo di Vigilanza di Autostrade per l'Italia, con l'ausilio di un consulente penalista, 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, sia coerente sia con l'evoluzione normativa che con le modifiche organizzative intervenute nell'anno (l'ultimo aggiornamento del Modello è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione del 18 ottobre 2013);

- il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio non ha rilasciato pareri;
  - abbiamo esaminato il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, in merito al quale riferiamo quanto segue.
    - Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
    - Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla 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 e alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.
    - Abbiamo preso atto che nelle Note illustrative al Bilancio d'esercizio è presente la Nota intitolata "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" in cui gli Amministratori hanno riportato un'informativa in merito ad alcuni eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2013, anche in relazione alle possibili implicazioni future. In particolare, è stata data puntuale informazione in merito a:
      - Incrementi tariffari con decorrenza 1° gennaio 2014
      - Aggiornamento quinquennale del Piano Finanziario
      - Contenziosi promossi da affidatari del servizio ristoro e oil
      - Richiesta di risarcimento da parte del Ministero dell'Ambiente
      - Incidente del 28 luglio 2013 sul Viadotto Acqualonga - Autostrada A16 Napoli-Canosa
      - Società Infrastrutture Toscane S.p.A.
    - Abbiamo preso atto che nella Relazione sulla gestione, nel capitolo "Eventi successivi al 31 dicembre 2013" sono riportati alcuni eventi che gli Amministratori hanno ritenuto opportuno evidenziare. In particolare, è stata data puntuale informativa in merito a:
      - Revisione outlook sui rating di Autostrade per l'Italia.
      - Iniziativa di modulazione tariffaria.
- Inoltre, il Consiglio di Amministrazione in data 25 marzo 2014 ha approvato l'integrazione della Relazione del Consiglio di Amministrazione e della Nota integrativa relative al Bilancio 2013. In tale ambito, tra gli eventi successivi al 31 dicembre 2013 è stata data ampia informativa in merito alla vicenda Ecomouv (avvio, da parte del Governo francese, della procedura di risoluzione contrattuale). A tale riguardo gli Amministratori hanno precisato che la Società, anche sulla base di concordi pareri rilasciati dai propri consulenti, considerando destituito di ogni fondamento l'avvio della procedura di risoluzione del contratto comunicatole, a fronte dei possibili scenari, ritiene in via prudenziale, da un lato, di non rilevare la marginalità di progetto e, dall'altro, di non dover eseguire alcun accantonamento in bilancio valutando sostanzialmente recuperabili le attività nette iscritte.
- Abbiamo preso atto che nella Relazione sulla gestione è presente un capitolo intitolato "Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza" in cui gli Amministratori sottolineano come pur in un quadro macro economico italiano con problemi strutturali non ancora risolti, l'andamento del traffico nei primi 2 mesi dell'anno mostra segnali di stabilizzazione che lasciano prevedere un possibile miglioramento dei risultati operativi.
  - Considerando anche le informazioni che in questi giorni abbiamo ricevuto dalla Società di Revisione che ha fatto presente che in data 25 marzo 2014 emetterà la propria Relazione contenente il proprio giudizio sulla conformità del bilancio d'esercizio alla disciplina normativa e ai principi contabili applicati, nonché il giudizio di coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, senza rilievi e senza richiami di informativa, proponiamo all'Assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2013, così come redatto dagli Amministratori.

L'attività di vigilanza sopra descritta è stata svolta in n. 13 riunioni del Collegio e assistendo a tutte le riunioni (n. 12) del Consiglio di Amministrazione.

Nel corso dell'attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla Società di Revisione, non sono state rilevate omissioni, fatti censurabili o irregolarità o comunque fatti significativi tali da richiederne la segnalazione agli organi di controllo o menzione nella presente relazione. Condividiamo, inoltre, la proposta di destinazione dell'utile così come formulata dal Consiglio di Amministrazione.

25 marzo 2014

Alessandro Trotter (Presidente)  
Gaetana Celico (Sindaco effettivo)  
Giandomenico Genta (Sindaco effettivo)  
Antonio Mastrapasqua (Sindaco effettivo)  
Stefano Meroi (Sindaco effettivo)



Pagina intenzionalmente lasciata bianca



# 6.

## DATI ESSENZIALI DI BILANCIO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE E DELLE PRINCIPALI SOCIETÀ COLLEGATE E A CONTROLLO CONGIUNTO

AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMI 3  
E 4 DEL CODICE CIVILE

## Dati essenziali di bilancio delle società controllate e delle principali società 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 d'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. In caso di società che predispongono anche il bilancio consolidato, sono riportati i dati consolidati.

Si precisa che le società Telepass, Autostrade Meridionali e il gruppo Stalexport Autostrady predispongono il proprio 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

Dati patrimoniali (Migliaia di zloty)	Gruppo Stalexport Autostrady (dati consolidati)	
	31/12/2013	31/12/2012
Attività non correnti	1.063.618	1.116.603
Attività correnti	183.727	179.093
<b>Totale attivo</b>	<b>1.247.345</b>	<b>1.295.696</b>
Patrimonio netto	248.510	186.491
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>185.447</i>	<i>185.447</i>
Passività	998.835	1.109.205
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>1.247.345</b>	<b>1.295.696</b>
Dati economici (Migliaia di zloty)	2013	2012
Ricavi operativi	211.875	188.840
Costi operativi	-96.673	-122.781
Risultato operativo	115.202	66.059
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>58.572</b>	<b>8.602</b>

Dati patrimoniali (Migliaia di euro)	Tangenziale di Napoli S.p.A.		Pavimental S.p.A.	
	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012
Immobilizzazioni	241.209	243.161	42.102	42.316
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	2	2	5.396	2.951
Attivo circolante	33.767	39.661	327.983	281.087
Altre attività	254	228	1.267	1.134
<b>Totale attivo</b>	<b>275.230</b>	<b>283.050</b>	<b>371.352</b>	<b>324.537</b>
Patrimonio netto	168.677	163.246	38.575	38.235
<i>di cui capitale sociale</i>	108.077	108.077	10.116	10.116
Fondi per rischi e oneri e TFR	35.412	35.216	11.574	11.096
Debiti	70.516	83.971	321.203	275.201
Altre passività	625	617	-	5
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>275.230</b>	<b>283.050</b>	<b>371.352</b>	<b>324.537</b>

Dati economici (Migliaia di euro)	2013	2012	2013	2012
Valore della produzione	68.536	70.578	358.060	511.904
Costi della produzione	-54.276	-55.873	-353.414	-520.026
Risultato operativo	14.260	14.705	4.646	-8.122
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>9.620</b>	<b>10.850</b>	<b>329</b>	<b>-7.738</b>

Dati patrimoniali (Migliaia di euro)	Telepass S.p.A.		Autostrade Meridionali S.p.A.	
	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012
Attività non correnti	39.485	40.168	19.412	17.408
Attività correnti	430.000	363.665	414.908	378.875
<b>Totale attivo</b>	<b>469.485</b>	<b>403.833</b>	<b>434.320</b>	<b>396.283</b>
Patrimonio netto	102.007	95.044	109.521	106.633
<i>di cui capitale sociale</i>	26.000	26.000	9.056	9.056
Passività	367.478	308.789	324.799	289.650
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>469.485</b>	<b>403.833</b>	<b>434.320</b>	<b>396.283</b>

Dati economici (Migliaia di euro)	2013	2012	2013	2012
Ricavi operativi	141.118	136.131	107.802	123.182
Costi operativi	-70.319	-74.088	-91.342	-114.922
Risultato operativo	70.799	62.043	16.460	8.260
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>52.707</b>	<b>45.841</b>	<b>2.809</b>	<b>-246</b>

Dati patrimoniali (Migliaia di euro)	Ecomouv' S.a.s.		Tech Solution Integrators S.a.s.	
	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2011
Capitale sottoscritto non versato	9.638	17.460	-	1.000
Attivo immobilizzato	355.897	37.422	6.837	6
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	-	-	-	-
Attivo circolante	82.411	74.776	67.556	22.783
<b>Totale attivo</b>	<b>447.946</b>	<b>129.658</b>	<b>74.393</b>	<b>23.789</b>
Patrimonio netto	9.741	26.317	-2.612	1.981
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>30.000</i>	<i>30.000</i>	<i>2.000</i>	<i>2.000</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	-	-	-	-
Debiti	438.205	103.341	77.005	21.808
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>447.946</b>	<b>129.658</b>	<b>74.393</b>	<b>23.789</b>

Dati economici (Migliaia di euro)	2012	2011	2012	2011
Ricavi operativi	1.741	284	113.737	1.122
Costi operativi	-11.410	-1.701	-118.364	-1.141
Risultato operativo	-9.669	-1.417	-4.627	-19
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>-16.575</b>	<b>-3.683</b>	<b>-4.594</b>	<b>-19</b>

Dati patrimoniali (Migliaia di euro)	Spea Ingegneria Europea S.p.A.		Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	
	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012
Immobilizzazioni	6.997	5.608	501.755	436.580
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	<i>634</i>	<i>311</i>	<i>476.104</i>	<i>356.619</i>
Attivo circolante	137.670	137.185	358.607	3.910
Altre attività	799	718	-	4
<b>Totale attivo</b>	<b>145.466</b>	<b>143.511</b>	<b>860.362</b>	<b>440.494</b>
Patrimonio netto	50.360	60.889	855.857	439.805
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>5.160</i>	<i>5.160</i>	<i>1.000</i>	<i>1.000</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	22.023	19.823	-	-
Debiti	73.083	62.799	4.505	689
Altre passività	-	-	-	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>145.466</b>	<b>143.511</b>	<b>860.362</b>	<b>440.494</b>

Dati economici (Migliaia di euro)	2013	2012	2013	2012
Valore della produzione	92.965	117.360	-	-
Costi della produzione	-70.484	-79.033	-342	-290
Risultato operativo	22.481	38.327	-342	-290
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>13.471</b>	<b>27.239</b>	<b>20.047</b>	<b>31.884</b>

Dati patrimoniali (Migliaia di euro)	AD Moving S.p.A.		Infoblu S.p.A.	
	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012
Immobilizzazioni	1.227	1.373	738	954
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	-	-	-	-
Attivo circolante	4.509	4.817	7.322	6.853
Altre attività	13	9	955	788
<b>Totale attivo</b>	<b>5.749</b>	<b>6.199</b>	<b>9.015</b>	<b>8.595</b>
Patrimonio netto	931	824	5.655	5.746
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>1.000</i>	<i>1.000</i>	<i>5.160</i>	<i>5.160</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	163	147	102	90
Debiti	4.642	5.212	3.258	2.759
Altre passività	13	16	-	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>5.749</b>	<b>6.199</b>	<b>9.015</b>	<b>8.595</b>

Dati economici (Migliaia di euro)	2013	2012	2013	2012
Valore della produzione	9.057	9.443	5.221	5.209
Costi della produzione	-8.867	-8.819	-4.707	-4.543
Risultato operativo	190	624	514	666
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>107</b>	<b>430</b>	<b>329</b>	<b>444</b>

Dati patrimoniali (Migliaia di euro)	Autostrade Tech S.p.A.		Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco	
	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012
Immobilizzazioni	6.332	6.621	248.285	253.179
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	<i>1.049</i>	<i>1.039</i>	<i>165.752</i>	<i>165.752</i>
Attivo circolante	61.246	58.807	117.876	98.465
Altre attività	55	38	739	672
<b>Totale attivo</b>	<b>67.633</b>	<b>65.466</b>	<b>366.900</b>	<b>352.316</b>
Patrimonio netto	31.979	36.066	292.707	293.806
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>1.120</i>	<i>1.120</i>	<i>109.085</i>	<i>109.085</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	1.575	1.562	40.529	31.516
Debiti	33.817	27.559	33.300	26.639
Altre passività	262	279	364	355
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>67.633</b>	<b>65.466</b>	<b>366.900</b>	<b>352.316</b>

Dati economici (Migliaia di euro)	2013	2012	2013	2012
Valore della produzione	63.442	78.005	62.203	62.576
Costi della produzione	-60.017	-56.956	-41.873	-35.635
Risultato operativo	3.425	21.049	20.330	26.941
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>3.934</b>	<b>16.061</b>	<b>14.424</b>	<b>19.404</b>

Dati patrimoniali (Migliaia di euro)	Newpass S.p.A.		EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.	
	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012
Immobilizzazioni	45	83	559	585
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	-	-	-	-
Attivo circolante	2.054	2.021	16.330	13.273
Altre attività	-	1	138	124
<b>Totale attivo</b>	<b>2.099</b>	<b>2.105</b>	<b>17.027</b>	<b>13.982</b>
Patrimonio netto	1.872	1.802	1.539	1.466
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>1.747</i>	<i>1.747</i>	<i>500</i>	<i>500</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	21	17	5.302	5.109
Debiti	206	253	9.730	6.954
Altre passività	-	33	456	453
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>2.099</b>	<b>2.105</b>	<b>17.027</b>	<b>13.982</b>

Dati economici (Migliaia di euro)	2013	2012	2013	2012
Valore della produzione	456	684	27.258	28.355
Costi della produzione	-354	-468	-25.396	-26.153
Risultato operativo	102	216	1.862	2.202
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>70</b>	<b>140</b>	<b>939</b>	<b>866</b>

Dati patrimoniali (Migliaia di euro)	Ecomouv D&B S.a.s.	
	31/12/2012	31/12/2011
Capitale sottoscritto non versato	94	94
Attivo Immobilizzato	-	-
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	-	-
Attivo circolante	204.423	76.634
<b>Totale attivo</b>	<b>204.517</b>	<b>76.728</b>
Patrimonio netto	40	421
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>500</i>	<i>500</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	-	-
Debiti	204.477	76.307
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>204.517</b>	<b>76.728</b>

Dati economici (Migliaia di euro)	2013	2012
Ricavi operativi	257.381	26.614
Costi operativi	-257.886	-26.693
Risultato operativo	-505	-79
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>-380</b>	<b>-79</b>

**Autostrade Indian  
Infrastructure Ltd**

Dati patrimoniali (Migliaia di rupie)	31/03/2013	31/03/2012
Attività non correnti	9.001	12.725
Attività correnti	14.820	26.401
<b>Totale attivo</b>	<b>23.821</b>	<b>39.126</b>
Patrimonio netto	14.891	27.551
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>500</i>	<i>500</i>
Passività	8.930	11.575
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>23.821</b>	<b>39.126</b>
<b>Dati economici (Migliaia di rupie)</b>	<b>01/04/2012 31/03/2013</b>	<b>01/04/2011 31/03/2012</b>
Ricavi operativi	6.903	67.500
Costi operativi	-19.586	-60.628
Risultato operativo	-12.683	6.872
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>-12.660</b>	<b>5.497</b>

**Giove Clear S.r.l.**

Dati patrimoniali (Migliaia di euro)	31/12/2013	31/12/2012
Immobilizzazioni	313	64
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Attivo circolante	3.868	3.693
Altre attività	-	-
<b>Totale attivo</b>	<b>4.181</b>	<b>3.757</b>
Patrimonio netto	1.718	1.179
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>10</i>	<i>10</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	451	229
Debiti	2.012	2.349
Altre passività	-	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>4.181</b>	<b>3.757</b>
<b>Dati economici (Migliaia di euro)</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Valore della produzione	10.455	8.785
Costi della produzione	-8.768	-7.288
Risultato operativo	1.687	1.497
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>1.034</b>	<b>825</b>

## Società collegate e a controllo congiunto

Dati patrimoniali (Migliaia di euro)	Società Autostrada Tirrenica p.A.		Società Infrastrutture Toscane S.p.A.	
	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012
Capitale sottoscritto non versato	-	-	15.000	15.000
Immobilizzazioni	223.767	207.187	8.607	8.433
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	52	52	-	-
Attivo circolante	29.191	37.405	4.004	4.608
Altre attività	125	86	-	10
<b>Totale attivo</b>	<b>253.083</b>	<b>244.678</b>	<b>27.611</b>	<b>28.051</b>
Patrimonio netto	63.949	56.468	27.462	27.830
<i>di cui capitale sociale</i>	24.461	24.461	30.000	30.000
Fondi per rischi e oneri e TFR	7.873	7.419	-	-
Debiti	181.016	180.568	149	221
Altre passività	245	223	-	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>253.083</b>	<b>244.678</b>	<b>27.611</b>	<b>28.051</b>

Dati economici (Migliaia di euro)	2013	2012	2013	2012
Valore della produzione	43.939	35.684	-	-
Costi della produzione	-27.238	-19.141	-437	-438
Risultato operativo	16.701	16.543	-437	-438
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>7.481</b>	<b>7.467</b>	<b>-369</b>	<b>-375</b>

Dati patrimoniali (Migliaia di euro)	Bologna & Fiera Parking S.p.A.		Pedemontana Veneta S.p.A. (in liquidazione)	
	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2011
Immobilizzazioni	51.905	53.762	-	1
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	-	-	-	-
Attivo circolante	7.856	7.726	9.184	7.198
Altre attività	10	34	-	-
<b>Totale attivo</b>	<b>59.771</b>	<b>61.522</b>	<b>9.184</b>	<b>7.199</b>
Patrimonio netto	7.504	10.096	6.069	5.059
<i>di cui capitale sociale</i>	9.000	13.000	6.000	6.000
Fondi per rischi e oneri e TFR	316	316	425	-
Debiti	48.141	47.214	2.668	2.140
Altre passività	3.810	3.896	22	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>59.771</b>	<b>61.522</b>	<b>9.184</b>	<b>7.199</b>

Dati economici (Migliaia di euro)	2012	2011	2012	2011
Valore della produzione	2.418	2.559	-	-
Costi della produzione	-2.927	-2.970	-46	-173
Risultato operativo	-509	-411	-46	-173
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>-2.832</b>	<b>-2.814</b>	<b>1.306</b>	<b>-190</b>

Dati patrimoniali (Migliaia di euro)	Arcea Lazio S.p.A.		Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	
	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2011
Immobilizzazioni	-	-	70.220	76.771
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	-	-	70.195	76.740
Attivo circolante	5.481	5.608	508	1.511
Altre attività	-	13	2	10
<b>Totale attivo</b>	<b>5.481</b>	<b>5.621</b>	<b>70.730</b>	<b>78.292</b>
Patrimonio netto	5.352	5.314	70.467	74.015
<i>di cui capitale sociale</i>	1.983	1.983	53.616	27.930
Fondi per rischi e oneri e TFR	-	81	17	11
Debiti	113	130	245	4.258
Altre passività	16	96	1	8
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>5.481</b>	<b>5.621</b>	<b>70.730</b>	<b>78.292</b>
Dati economici (Migliaia di euro)	2012	2011	2012	2011
Valore della produzione	-	-	-	-
Costi della produzione	-211	-413	-909	-647
Risultato operativo	-211	-413	-909	-647
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>39</b>	<b>-394</b>	<b>-7.241</b>	<b>-550</b>



The background of the page is a photograph of a highway interchange. On the left, a large steel truss structure for an overpass is visible against a clear blue sky. Below it, a green grassy area and a road with a guardrail are seen. In the foreground, a dark car is blurred, suggesting motion. The right side of the image shows a road with a guardrail, a line of trees, and a utility pole with power lines stretching into the distance. A large teal overlay covers the central and right portions of the image, with a white number '7.' on the left and the text 'DELIBERA DELL'ASSEMBLEA' on the right.

7.

DELIBERA  
DELL'ASSEMBLEA

Pagina intenzionalmente lasciata bianca

L'Assemblea Ordinaria dei Soci di Autostrade per l'Italia S.p.A., si è riunita in Roma, via Antonio Nibby, 20 il giorno 16 aprile 2014, in seconda convocazione, per deliberare sul seguente

## Ordine del Giorno

1. Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013. Relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione legale. Destinazione dell'utile di esercizio. Deliberazioni inerenti e conseguenti.
2. Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti: deliberazioni inerenti e conseguenti.

Sul punto 1) dell'ordine del giorno ha deliberato di:

- approvare la relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione e il bilancio al 31 dicembre 2013, dal quale risulta un utile di euro 809.809.933,03;
- destinare la quota parte dell'utile dell'esercizio, pari a euro 460.230.819,03, che residua dopo l'acconto dividendi pari a euro 349.579.174,00 corrisposto nel 2013, come segue:
  - alla distribuzione di dividendi per euro 340.248.769,00 con erogazione di euro 0,547 per ciascuna delle n. 622.027.000 azioni, di valore nominale 1,00 euro cadauna, aventi tutte godimento regolare;
  - a utili portati a nuovo la residua quota di euro 119.982.050,03;
- stabilire la data del pagamento del dividendo con valuta 20 maggio 2014.

Sul punto 2) dell'ordine del giorno ha deliberato di:

- svincolare la "Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti" destinando l'importo di 446 milioni di euro alla "Riserva Straordinaria" inclusa tra le "Altre riserve e utili a nuovo" di Patrimonio netto.





## Informazioni legali e contatti

### Sede legale e Direzione Generale

Via A. Bergamini, 50  
00159 Roma

Tel. (+39) 06 4363 1  
Fax (+39) 06 4363 4090  
E-mail: [info@autostrade.it](mailto:info@autostrade.it)  
[www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)

### Rapporti con i media

Tel. (+39) 06 4363 2803  
Fax (+39) 06 4363 2392  
E-mail: [ufficiostampa@autostrade.it](mailto:ufficiostampa@autostrade.it)

### Consulenza e coordinamento editoriale

zero3zero9 (Milano)

### Progetto grafico

19novanta communication partners (Roma)

### Fotografie

Archivio fotografico Autostrade per l'Italia/Donato Di Bello (Milano)

### Stampa

Varigrafica Alto Lazio (Viterbo)

**autostrade** // *per l'italia*

[www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)

