

**RELAZIONE
FINANZIARIA
ANNUALE**

AL 31 DICEMBRE 2021

autostrade // *per l'italia*



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

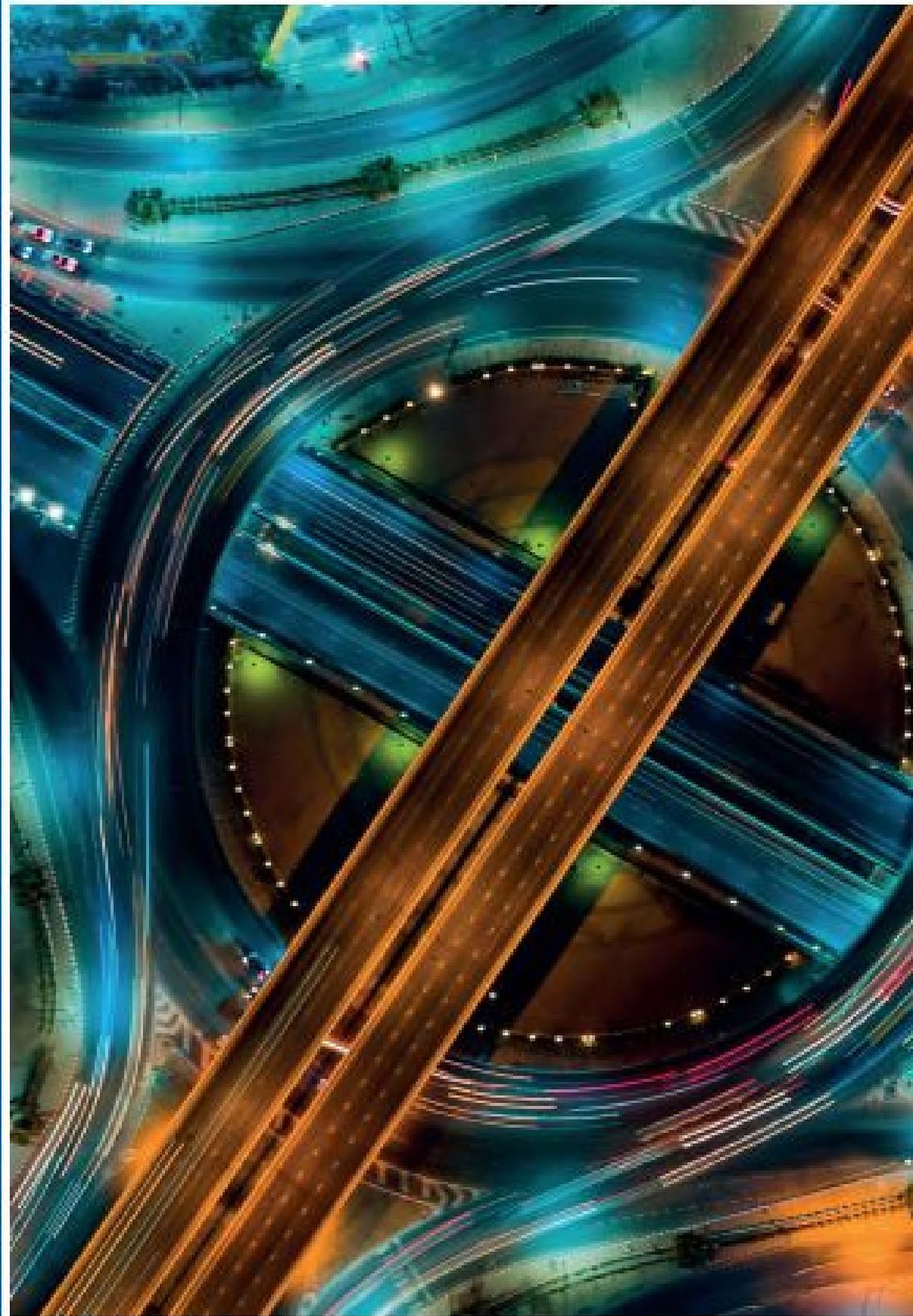
INDICE

1. Introduzione	5
1.1 Lettera del Presidente e dell'Amministratore Delegato	7
1.2 Piano Strategico di Trasformazione.....	10
1.3 Organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia	16
1.4 Le concessionarie autostradali del Gruppo.....	17
1.5 Organi sociali.....	18
2. Relazione sulla gestione	21
2.1 Business Overview	23
2.2 Eventi successivi al 31 dicembre 2021	27
2.3 Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio e incertezza	28
2.4 Andamento economico-finanziario del Gruppo.....	29
2.5 Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia S.p.A.	45
2.6 Dati per settore operativo	55
2.7 Andamento gestionale dei settori del Gruppo.....	56
2.8 Aspetti regolatori.....	68
2.9 Gestione operativa della rete di Autostrade per l'Italia	79
2.10 Risorse Umane.....	92
2.11 Corporate Governance e Assetti proprietari	102
2.12 Sostenibilità	121
2.13 Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia	125
2.14 Rapporti con parti correlate	130
2.15 Altre informazioni.....	131
2.16 Proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio all'assemblea di Autostrade per l'Italia S.p.A.	132
2.17 Note metodologiche e altre informazioni.....	133
3. Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021	147
4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021	271
5. Relazioni	405
6. Dati essenziali di bilancio delle Società controllate, collegate e a controllo congiunto ai sensi dell'art. 2429, commi 3 e 4 del Codice civile.....	429



INTRODUZIONE





(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

1.1 Lettera del Presidente e dell'Amministratore Delegato



Giuliano Mari

Presidente

Roberto Tomasi

Amministratore Delegato

A chiusura del 2021, secondo anno di attuazione del Piano di trasformazione del Gruppo Autostrade per l'Italia, molti degli impegni presi sono già stati realizzati e altri ancora si stanno concretizzando, lungo un percorso teso verso un modello integrato di gestione della mobilità, che vede al suo centro la sicurezza dell'infrastruttura e la capacità di dialogo con il cliente e con tutti gli stakeholder, promuovendo una crescita sostenibile e inclusiva, nonché lo sviluppo delle proprie risorse e dei propri talenti. L'innovazione tecnologica, denominatore comune di ogni scelta industriale, guida la transizione verso una nuova visione di gestione della mobilità integrata e sostenibile, anche al di fuori dell'infrastruttura in concessione.

Oggi la strategia e le sfide di Autostrade per l'Italia coincidono in buona parte con le stesse priorità che il sistema-Paese si accinge ad affrontare, a due anni dall'inizio della fase emergenziale. Abbiamo costruito un Gruppo che conta ormai oltre 9.000 risorse: ed è soprattutto grazie a queste persone se oggi possiamo partecipare da protagonisti alla ripartenza dell'economia, mettendo a disposizione del Paese una piattaforma unica di competenze e capacità progettuali, indispensabili per mettere a terra le risorse del nostro Piano.

Autostrade per l'Italia ha destinato risorse rilevanti all'ammmodernamento e l'ampliamento della rete, nell'ambito di un progetto di lungo periodo: investiremo oltre 20 miliardi di euro in investimenti e manutenzioni della rete al 2038¹. Nel corso del 2021, è stata inoltre data un'ulteriore forte spinta alle attività manutentive e al piano di investimenti, che ci ha portato a prevedere a livello di Gruppo oltre 1,5 miliardi di euro per la cura della rete oltre a dare corso ad importanti investimenti in grandi opere oltre 6 miliardi di progetti cantierizzati, cui aggiungere ulteriori 2 miliardi che saranno finalizzati nel corso del 2022.

Il 2021 è stato un altro anno complesso nel contesto pandemico: nonostante questo, siamo comunque riusciti a creare valore per i nostri stakeholder. Nel corso dell'anno, abbiamo progressivamente imparato a convivere e fronteggiare gli effetti del virus, anche se la pandemia ha condizionato la vita di ognuno di noi e, naturalmente, anche la mobilità autostradale. Seppur in crescita rispetto al 2020 (impattato dal lockdown), nel 2021 il traffico sulla nostra rete è risultato ancora del 10% più basso rispetto al 2019 (pre-pandemia). Abbiamo adottato in modo stabile ed

¹ Dati del Piano Economico Finanziario presentato al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

efficiente il lavoro agile e siamo riusciti a proseguire celermente nei piani di manutenzione e ammodernamento della rete, aprendo cantieri nel rispetto dei protocolli di sicurezza condivisi con le forze sindacali.

Inoltre, la firma dell'accordo negoziale da 3,4 miliardi di euro a ottobre 2021 con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (di cui 1,5 miliardi di euro per Genova e per la Liguria), oltre a nuove opere per ammodernare la rete, insieme all'approvazione da parte del CIPESS del nuovo Piano Economico Finanziario della concessionaria - redatto secondo i nuovi meccanismi dettati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti - sono passaggi dirimenti anche per la chiusura del cambio di controllo di Autostrade per l'Italia.

Il giudizio positivo dei mercati sulla solidità del nostro Gruppo è attestato dal successo delle emissioni obbligazionarie, oltre che dalle nuove linee di finanziamento accese con primarie banche internazionali per sostenere gli investimenti e il nostro percorso di crescita.

Sostenibilità e innovazione sono fattori trasversali e abilitanti per il successo del Gruppo. I nostri obiettivi sono infrastrutture più moderne e sicure, sistemi di monitoraggio sempre più raffinati, servizi più evoluti e vicini agli utenti, sinergie con il mondo delle università e della ricerca per rispondere alle nuove esigenze della mobilità.

La nuova Autostrade per l'Italia è stata disegnata anche attraverso la nascita o la ridefinizione della mission di nuove società controllate: l'Ingegneria e la progettazione saranno il principale focus di Tecne, che ha già avviato la propria operatività e ha iniziato a dare un contributo decisivo al piano di investimenti e manutenzione del Gruppo. Per aumentare le sinergie su questo fronte, abbiamo consolidato il controllo di Pavimental, la cui mission sarà sempre più focalizzata sulla realizzazione di infrastrutture complesse tramite materiali e tecniche sostenibili. Particolare attenzione è stata riservata al mondo della sostenibilità e della rivoluzione digitale a partire da Movyon, *spin-off* tecnologico del Gruppo, la quale ha già dato vita a sistemi digitali di assoluto rilievo, arrivando a FreeToX per la gestione dei servizi integrati e sostenibili della mobilità. Da ultimo la nascita di Elgea, realtà la cui mission è la produzione di energia rinnovabile e che supporterà le azioni delle diverse "anime" del Gruppo per la messa a terra di una visione industriale all'insegna della sostenibilità: Elgea gestirà infatti progetti per l'installazione di pannelli fotovoltaici lungo la rete autostradale che andranno a coprire, a regime, l'intero fabbisogno ASPI.

Di fatto il Gruppo sta lavorando alla costruzione di un grande polo integrato e tecnologicamente avanzato, teso ad affrontare e gestire la mobilità del futuro e che guarda ad infrastrutture sempre più sicure e moderne, nell'ambito di una mobilità sempre più sostenibile.

Il programma si articola nei seguenti capitoli:

- CONNECTED INFRASTRUCTURE, nucleo che mette insieme soluzioni tecnologiche per il collegamento in tempo reale dei veicoli di nuova generazione fra loro e con l'infrastruttura (V2X – *Veichle-to- eveything*).
- INTELLIGENT ROADS, insieme di sistemi finalizzati a migliorare la sicurezza della circolazione, il controllo e la qualità del deflusso, a monitorare l'infrastruttura oltre che a informare e assistere gli utenti. L'iniziativa ricopre ed estende i requisiti della Smart Road come da Decreto Ministeriale 70/2018.
- GREEN SOLUTIONS, capitolo dedicato alle innovazioni della rete necessarie per accompagnare la transizione energetica dei veicoli, attraverso l'installazione diffusa di stazioni di ricarica elettrica ad elevata intensità, distribuzione di idrogeno e Gas Naturale Liquefatto.

- URBAN MOBILITY, insieme di sistemi che consentono di integrare il sistema autostradale con la mobilità delle aree metropolitane attraverso la customizzazione del viaggio, la prenotazione e il pagamento della sosta e dei sistemi Mobility as a Service (MaaS), la intermodalità con i sistemi di Trasporto Pubblico Locale, l'ottimizzazione del controllo semaforico del traffico e altro.

La nostra visione orientata verso la sostenibilità ambientale, si riflette nell'impegno della Società per il raggiungimento dell'obiettivo di neutralità carbonica e limitare l'aumento della temperatura globale di 1,5°C entro il 2050, in linea con la COP26 di Glasgow. Per assicurare il conseguimento di questi obiettivi e realizzare un'infrastruttura sostenibile, la Società ha avviato l'installazione di una rete di stazioni di ricarica elettrica ad alta potenza che, entro il 2023 sarà disponibile in 100 aree di servizio grazie all'investimento realizzato da Free To X. Inoltre, Autostrade per l'Italia ha richiesto la certificazione sostenibile del progetto relativo al Passante di Bologna, iniziativa valutata per la prima volta non solo sotto il profilo dell'efficacia dell'investimento ma anche per il rispetto dell'ecosistema, del rischio climatico e ambientale, della durabilità e del miglioramento della qualità della vita. Sostenibilità per ASPI significa anche forte *digital value proposition*, ponendo la digitalizzazione a servizio della prevenzione, nell'ottica di sviluppare e adottare soluzioni tecnologiche volte a migliorare sia la sicurezza dei viaggiatori, sia quella del personale che quotidianamente opera sulle autostrade.

Una particolare attenzione è dedicata alle persone del Gruppo e ai nostri clienti. In tale contesto si ricorda che è in corso il piano di 2.900 assunzioni per rafforzare prevalentemente le aree STEM (*Science, Technology, Engineering and Mathematics*): in questo contesto sono già state assunte circa 1.600 persone a partire da gennaio 2020.

Come mostrano le informazioni e i dati contenuti nella Relazione Finanziaria 2021, il Gruppo Autostrade per l'Italia si configura come un solido punto di riferimento per il nostro Paese e siamo sempre più consapevoli di aver posto le basi valoriali, organizzative e strategiche per raggiungere gli obiettivi sfidanti che ci siamo dati, lavorando a servizio dei viaggiatori e di tutti i nostri stakeholder.

Giuliano Mari
Presidente

Roberto Tomasi
Amministratore Delegato

1.2 Piano Strategico di Trasformazione

Il Piano Strategico di Trasformazione di Autostrade per l'Italia lanciato a inizio 2020 contiene le linee guida industriali, di servizio e valoriali della Società per il rinnovamento del modello di gestione verso un modello di mobilità integrata, sostenibile e tecnologicamente avanzata. Autostrade per l'Italia pone al centro del suo operato la sicurezza e la resilienza dell'infrastruttura, la capacità di dialogo con il cliente e con tutti gli stakeholders chiave ed un percorso di crescita sostenibile ed inclusiva nonché lo sviluppo delle proprie risorse e dei propri talenti.

Il Piano si articola in 100 progetti avviati anche con il coinvolgimento delle altre società del Gruppo, sia in ambito delle attività tipiche della concessionaria autostradale che aprendo a nuovi spazi di business sul fronte dell'ingegneria, dell'innovazione e dei sistemi di mobilità urbani.



In questo contesto sono stati definiti i sette pilastri fondamentali del Piano Strategico di Trasformazione, che delineano gli ambiti principali in cui nascono e si sviluppano nuovi progetti:



- Affermazione e diffusione a tutti i livelli dei valori e delle procedure aziendali, affinché guidino le azioni delle persone nel percorso di cambiamento, anche organizzativo, della Società.
- Definizione e consolidamento di un approccio orientato ad un miglioramento continuo dei livelli di sicurezza della circolazione, nei cantieri e nei luoghi di lavoro.
- Garanzia di approntare massimi standard di qualità per le attività aziendali, dalla pianificazione all'esecuzione degli interventi di gestione e sviluppo dell'infrastruttura.
- Evoluzione dei sistemi informativi e applicazione dei migliori standard tecnologici per ottimizzare i processi interni, misurandone le performance.

- Miglioramento dell'esperienza del cliente e della percezione della Società.
- Mobilità sostenibile centrale per creare un'infrastruttura "green" attraverso smart road, potenziamento delle energie rinnovabili, innovazione e ricerca sui materiali.
- Innovative modalità di People Management per la crescita del capitale umano e la valorizzazione del talento anche con programmi di formazione.

In virtù di una più ampia condivisione e partecipazione, è stato inoltre istituito, già a partire dal 2020, «Next a 360°», un programma di comunicazione e divulgazione dei progetti e delle iniziative ispirate ai 7 Pilastri fondamentali mirato al rafforzamento delle relazioni con tutti gli stakeholder.



Il nuovo Piano economico finanziario prevede la realizzazione di complessivi 14,1 miliardi di euro di investimenti (comprensivi di un importo pari a 0,9 miliardi di interventi non remunerati sull'area ligure previsti nell'Accordo negoziale), oltre a 7 miliardi di manutenzioni entro il 2038 (data di termine della concessione) e ulteriori 1,3 miliardi di euro di investimenti opzionali. La trasformazione in atto rappresenta pertanto un importante fattore abilitante dell'ingente Piano di investimenti sulla rete distribuiti nelle principali regioni italiane attraversate dalla rete. Gli investimenti realizzati nell'arco di Piano potranno generare circa 10.000 nuovi posti di lavoro a livello di sistema Paese.

Al 31 dicembre 2021 risultano completate circa 40 iniziative del Piano, con un avanzamento complessivo superiore al 50%. I progetti chiusi riguardano prevalentemente:

- l'affermazione dei Valori fondanti, attraverso l'istituzione del processo di "Dialogue for Company Value", quale evoluzione del processo di responsabilizzazione delle risorse, condivisione e gestione tempestiva delle informazioni e monitoraggio delle performance aziendali; prosecuzione dei progetti di change management e re-engineering dei processi, oltre che il lancio del progetto "Dare Valore" che sviluppa la centralità delle persone; la costituzione di un nuovo modello organizzativo, funzionale agli obiettivi del Piano di Trasformazione;
- la Sicurezza a 360°, con la certificazione alla nuova norma ISO 45001:2018 del Sistema di Gestione Salute e Sicurezza, il completamento della geolocalizzazione dei mezzi del soccorso meccanico sulla rete di Autostrade per l'Italia e la realizzazione di un programma di rafforzamento dell'organizzazione e delle pratiche Health, Safety & Environment, che mira alla prevenzione degli eventi infortunistici e al miglioramento dei principali tassi di performance in ambito sicurezza anche attraverso la diffusione delle best practices; prosegue in generale il piano di sensibilizzazione su temi come la sicurezza sui luoghi di lavoro e nei cantieri. Con la definizione delle Linee Guida tra ASPI e la Polizia Stradale si sono stabilite nuove e specifiche modalità operative per gli interventi stradali, in una cornice condivisa con AISCAT;
- l'Operational Excellence, con l'implementazione del manuale di progettazione aziendale necessario sia per la gestione delle attività di progettazione e supporto tecnico sia per la condivisione degli standard e delle metodologie progettuali; centralizzati i processi in ambito procurement tali da garantire un miglioramento delle performance operative ed economiche;
- la Digitalizzazione, attraverso una prima serie di iniziative di "robotic process automation", volte a semplificare e ottimizzare il monitoraggio e la raccolta dati nell'ambito delle attività di verifica documentale finora svolte manualmente e la realizzazione di una "nuova architettura Data & Analytics" che ha portato alla digitalizzazione dei principali KPI per la misurazione delle performance aziendali a supporto di una analisi integrata, tempestiva e ancora più efficace dei dati. Inoltre, si segnalano le seguenti ulteriori e principali iniziative di digitalizzazione: (i) definizione e implementazione di nuovi processi e strumenti digitali in ambito Procurement & Contract Management e (ii) pianificazione delle attività di manutenzione e ammodernamento, al fine di assicurare un monitoraggio continuo ed una analisi real-time lungo tutta la rete; (iii) sistemi intelligenti di monitoraggio dei dati di traffico che, grazie all'ausilio di sensori e applicativi, sono in grado di stimare le turbative sulla circolazione determinate da cantieri di lavoro; completata l'evoluzione del data center che ha permesso di fruire dei nuovi trend tecnologici (big data, AI); ultimata la digitalizzazione di KPI aziendali destinati ai periodici incontri nell'ambito del processo Dialogue for Company Value per il monitoraggio delle performance aziendali e la messa in campo di decisioni strategiche;
- il Cliente al centro: tra le iniziative si evidenzia la creazione sulla homepage del sito "www.autostrade.it" di un'area di trasparenza per favorire l'accesso immediato ad informazioni sulla sicurezza della rete attraverso una mappa interattiva navigabile che consenta di visualizzare le singole opere e le informazioni sui monitoraggi in corso e sul programma lavori, oltre ad un ampliamento dell'offerta di informazioni su viabilità e sicurezza attraverso nuovi canali dedicati come Twitter. Una campagna di comunicazione nazionale denominata "ASPI Cambia" con l'obiettivo di raccontare i progetti finalizzati alla trasformazione e al cambiamento del gruppo ASPI; inoltre, per affiancare il programma di interventi in corso sulla rete ligure, ASPI ha avviato nei primi mesi dell'anno un piano di comunicazione integrato, che ha previsto anche

la nascita del format “MyWay Liguria”, servizio di info-traffico e previsioni di viabilità dedicato agli utenti che percorrono la rete ligure di Autostrade per l’Italia;

- la Valorizzazione delle Nostre Persone, con l’istituzione dell’Autostrade Corporate University per l’attuazione di programmi di alta formazione al fine di supportare la crescita delle nostre risorse anche attraverso partnership con le principali università del Paese e promuovere il coinvolgimento dei talenti femminili in un settore, quello dell’ingegneria civile, che ancora oggi in Italia laurea solo il 19% di donne.

Nell’ambito del piano di recruiting tra i più rilevanti del Paese - che porterà nel triennio 2021-2024 ad oltre 2.900 ingressi nel Gruppo principalmente tra ingegneri, tecnici e ricercatori - sono state oltre 800 le assunzioni nel periodo ottobre 2019-dicembre 2021.

In un’ottica meritocratica ed inclusiva è stato lanciato, inoltre, un nuovo sistema di Performance Review per la definizione degli obiettivi e delle aree di miglioramento di ogni lavoratore oltre a sessioni di formazione e mentoring sui comportamenti di leadership coerenti con i valori aziendali e agli obiettivi del Piano Strategico e si è avviato anche un programma di on-boarding per le nuove risorse che prevede anche l’affiancamento da parte di colleghi senior.

Inoltre, si segnalano le seguenti ulteriori iniziative del Piano avviate nel corso del 2021:

- l’implementazione di un modello di Business Continuity che, attraverso il ricorso a strumenti e processi per la prevenzione e la gestione delle business interruption e delle crisi secondo un approccio olistico e integrato, possa supportare il business nell’obiettivo di salvaguardare l’impresa a 360°, preservando la salute e la sicurezza delle persone, l’integrità degli asset, gli interessi degli stakeholder chiave, ma anche l’immagine e la reputazione aziendali e gli interessi economici e finanziario/patrimoniali del Gruppo;
- lancio della App di Free To X tramite la quale sono offerti una serie di servizi ad elevato valore aggiunto i primi dei quali sono costituiti dal cash-back del pedaggio per ritardi correlati a cantieri di ammodernamento delle opere sulla rete ASPI e da altri servizi sul viaggio dell’utente;
- campagne pubblicitarie, declinate su mezzi stampa, radio e digital, in particolar modo per Tecne e Movyon, le due società del gruppo dedicate rispettivamente alla progettazione e direzione lavori del gruppo ASPI e allo sviluppo di soluzioni digitali per il settore delle infrastrutture e dei trasporti;
- realizzazione sul sito della Società di una sezione per descrivere la nuova visione, la nuova organizzazione, gli obiettivi del Piano di Trasformazione, corredata da un restyling della sezione Persone e carriere per valorizzare il programma di assunzioni previsto dal Piano;
- l’avvio dell’implementazione di un Sistema di Gestione Integrato secondo gli schemi internazionali ISO 9001, 14001, 45001, 39001 con una visione comune e integrata;
- l’avvio del progetto di pesa dinamica in itinere che prevede l’installazione e l’attivazione di nuove postazioni dedicate alla pesatura in itinere dei veicoli in transito sulla rete ASPI per consentire così il monitoraggio della massa dei mezzi pesanti in circolazione su nostre specifiche tratte.

Nell’ambito del programma Next to 360°, e nello specifico collegate a “Next to Legality”, sono state divulgate ulteriori e numerose iniziative con l’obiettivo di definire e tracciare tutte le azioni volte al potenziamento del Sistema di Controllo Interno e al monitoraggio continuo dei rischi anche

attraverso tecnologie innovative, al fine di integrare performance e compliance, garantendo integrità, trasparenza e qualità in tutti i processi aziendali. In tale contesto, si segnala che:

- la Società, nel primo semestre 2021, ha ottenuto il rinnovo della certificazione ISO 37001 in termini di prevenzione della corruzione, ha instaurato rapporti di collaborazione con le Università (Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, Università Tor Vergata di Roma) e ha lanciato specifici programmi di awareness interni al fine di diffondere la cultura della legalità e della trasparenza; ha inoltre partecipato a tavoli di lavoro nazionali e internazionali (OCSE, G20, B20) sul tema anticorruzione;
- è stato, inoltre, completato il processo di Enterprise Risk Management volto ad individuare il risk profile di ASPI ed è stato sviluppato un Modello di risk management basato su specifici indicatori per abilitare un sistema di monitoraggio continuo dell'esposizione al rischio di ogni processo e ambito di rilevanza strategica rispetto agli obiettivi di piano;
- è stato implementato un Sistema di Gestione delle Informazioni sulla Privacy al fine di assicurare la conformità al GDPR e, più genericamente, ai requisiti sulla privacy dei dati ed ha ottenuto la relativa certificazione ISO/IEC 27701:2019, quale estensione della certificazione aziendale sulla sicurezza delle informazioni ISO/IEC 27001:2017;
- nell'ambito del processo di ottimizzazione e digitalizzazione dei processi aziendali, è stata sviluppata una soluzione sulla Piattaforma Service Now che supporti i processi di Data Protection per ASPI e le controllate;
- è stata avviata l'implementazione di un nuovo Modello Antifrode, rafforzando le capacità di prevenire, rilevare tempestivamente e minimizzare l'impatto di ogni eventuale atto fraudolento, attraverso la definizione di nuovi presidi (Controlli e Key Fraud Indicator) automatici, real-time ed intelligenti e attraverso programmi di comunicazione mirati volti ad incrementare la consapevolezza del rischio frode;
- è stato definito un framework per rappresentare il Sistema di Controllo Interno di ASPI come un processo composto da 4 elementi, Poteri, Rischi, Valori, Cultura che opportunamente monitorati (tramite controlli di primo secondo, terzi e continuous monitoring) assicurano il management circa il raggiungimento degli obiettivi aziendali nel rispetto di leggi e regolamenti garantendo l'affidabilità e integrità dei dati;
- nell'ambito del progetto di implementazione del modello di gestione e monitoraggio delle terze parti, ASPI ha sviluppato nel 2021 un progetto pilota che ha riguardato circa 1.000 fornitori sui quali, nel rispetto dell'obiettivo "know your third party"; è stata svolta una verifica reputazionale ("Integrity Due Diligence") e sono stati analizzati potenziali collegamenti ("link analysis"). L'attività di verifica reputazionale è stata svolta anche sulle terze parti coinvolte in nuove partnership commerciali e societarie con Società del Gruppo ASPI;
- infine, ASPI ha definito un modello di governance integrata Risk, Compliance & Quality, che garantisce l'implementazione del framework del Sistema di Controllo Interno in tutte le società controllate del Gruppo.

Autostrade per l'Italia, pone la sostenibilità al centro della nuova visione di Gruppo. I progetti e le iniziative del Piano di Trasformazione si inseriscono infatti in un contesto già orientato alla sostenibilità e possono essere declinati sulle tre componenti: ambientale, sociale e di governance.

La centralità dei temi di sostenibilità nella strategia del Gruppo è evidenziata anche dal formale impegno per la riduzione di CO₂, con target di riduzione delle emissioni presentati a "SBTi" (obiettivo di limitazione dell'aumento della temperatura globale entro gli 1,5°C), in linea con la COP26 di

Glasgow. Nell'ambito della strategia nella lotta al cambiamento climatico, si segnala la costituzione avvenuta a inizio 2022 di Elgea, nuova società del Gruppo che opererà nell'ambito delle energie rinnovabili lungo la rete autostradale.

Ulteriori iniziative che mirano a contribuire all'obiettivo di portata globale di riduzione delle emissioni di CO2 in atmosfera, si segnalano i progetti:

- di efficientamento energetico di circa 450 imbocchi di gallerie della rete;
- di "ripopolamento verde" che consentirà di riqualificare aree in concessione fino a 150 ettari, tramite la piantumazione di essenze vegetali, con un miglioramento del paesaggio e della qualità dell'aria;
- di parziale sostituzione della flotta di veicoli aziendali con nuovi modelli a motore elettrico/ibrido e la realizzazione di circa 50 colonne di ricarica presso le Direzioni Generali, le Direzioni di Tronco e le loro sedi periferiche.

1.3 Organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia



Note: L'organigramma presenta i rapporti di partecipazione delle principali società del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2021 che sono descritte in dettaglio nell'Allegato 1 al Bilancio consolidato. Le percentuali rappresentate indicano la percentuale di interessenza complessiva del Gruppo.

- (1) La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione.
- (2) Il 21 dicembre 2021 Autostrade per l'Italia ha effettuato un versamento in conto futuro aumento capitale di 20 milioni di euro, pertanto la percentuale di interessenza del Gruppo, riferita alla partecipazione al patrimonio netto, cambia e risulta pari a 99,80% e differisce dalla percentuale di partecipazione al capitale sociale, che rimane invariata a 99,4%.
- (3) Il 14 febbraio 2022 l'Assemblea degli Azionisti di Autostrade Tech ha deliberato la modifica della denominazione sociale della società in "Movyon S.p.A."
- (4) La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, riferita alle azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria, è pari al 58,00%.
- (5) In data 4 febbraio 2022 il Consiglio di Stato ha rigettato l'appello promosso da Autostrade Meridionali e già rigettato anche dal TAR Campania in data 21 ottobre 2020, avverso l'aggiudicazione della gara per la concessione della A3 Napoli Salerno da parte del Consorzio SIS. Tale ultima sentenza ha in sintesi ritenuto che le valutazioni svolte dalla stazione appaltante in ordine all'offerta del Consorzio aggiudicatario fossero esenti da vizi. Inoltre, con la registrazione senza osservazioni avvenuta l'8 febbraio 2022 del Decreto Interministeriale relativo alla Convenzione tra MIMS e Consorzio SIS sottoscritta il 29 luglio 2021, nei prossimi mesi - all'esito delle negoziazioni ancora in corso con il Concedente per la definizione del valore di subentro - è atteso il subentro del nuovo concessionario.

1.4 Le concessionarie autostradali del Gruppo



Autostrade per l'Italia	Società Autostrada Tirrenica	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	Tangenziale di Napoli	Autostrade Meridionali ⁽¹⁾
Km rete: 2.855	Km rete: 55	Km rete: 32	Km rete: 6	Km rete: 20	Km rete: 52
Scadenza concessione: 2038	Scadenza concessione: 2028	Scadenza concessione : 2032	Scadenza concessione: 2050	Scadenza concessione: 2037	Scadenza concessione : 2012
<p>— Rete gestita da ANAS e altre concessionarie</p>					

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

1.5 Organi sociali

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

PRESIDENTE	Giuliano MARI ⁽¹⁾
AMMINISTRATORE DELEGATO	Roberto TOMASI ⁽¹⁾
CONSIGLIERI	Carlo BERTAZZO ⁽¹⁾ Massimo BIANCHI ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾ Elisabetta DE BERNARDI DI VALSERRA ⁽²⁾⁽³⁾ Christoph HOLZER ⁽¹⁾⁽³⁾ Hongcheng LI ⁽¹⁾⁽²⁾ Roberto PISTORELLI ⁽¹⁾⁽⁴⁾ Nicola ROSSI ⁽²⁾⁽⁴⁾ Antonino TURICCHI ⁽¹⁾⁽⁴⁾
SEGRETARIO	Giulia MAYER

COLLEGIO SINDACALE IN CARICA PER IL TRIENNIO 2021 – 2022 – 2023⁽⁵⁾

PRESIDENTE	Giandomenico GENTA ⁽⁶⁾
SINDACI EFFETTIVI	Roberto COLUSSI Giulia DE MARTINO Alberto DE NIGRO Donato LIGUORI
SINDACI SUPPLENTI	Lorenzo DE ANGELIS ⁽⁶⁾ Francesco ORIOLI

SOCIETÀ DI REVISIONE PER IL PERIODO 2021 – 2029

KPMG S.p.A.

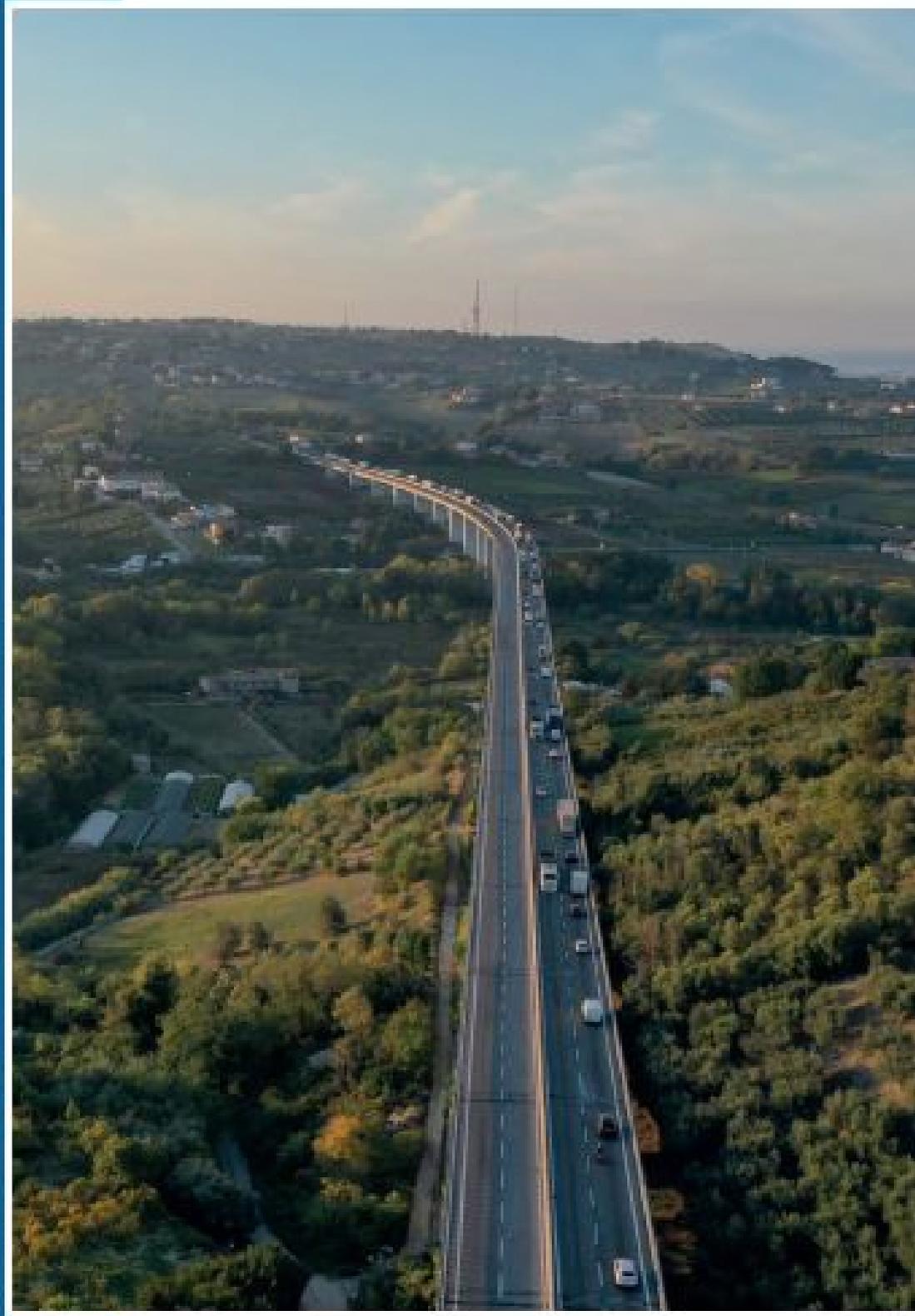
(*) Per maggiori dettagli sulla governance si rimanda al capitolo 2.11 "Corporate Governance e Assetti proprietari"

- (1) Membro del Comitato Grandi Opere
- (2) Membro del Comitato Controllo e Rischi
- (3) Membro del Comitato Risorse Umane
- (4) Membro del Comitato Sostenibilità
- (5) La nomina del Sindaco Effettivo di designazione ministeriale è avvenuta con comunicazione del Concedente del 30 aprile 2021; conseguentemente, a decorrere da tale data, è cessato il regime di *prorogatio* e ha acquisito piena efficacia la nomina del Collegio Sindacale della Società deliberata dall'Assemblea degli Azionisti del 15 aprile 2021. L'Assemblea degli Azionisti, in data 28 maggio 2021, ha preso atto dell'intervenuta nomina del Sindaco Effettivo di designazione ministeriale e dell'avveramento della condizione sospensiva alla nomina dei restanti componenti del Collegio Sindacale
- (6) In data 22 febbraio 2022 il Sindaco Supplente Lorenzo De Angelis ha assunto la carica di Presidente del Collegio Sindacale sino all'Assemblea degli Azionisti convocata per l'approvazione del bilancio a seguito delle dimissioni di Giandomenico Genta

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)



**RELAZIONE
SULLA GESTIONE**

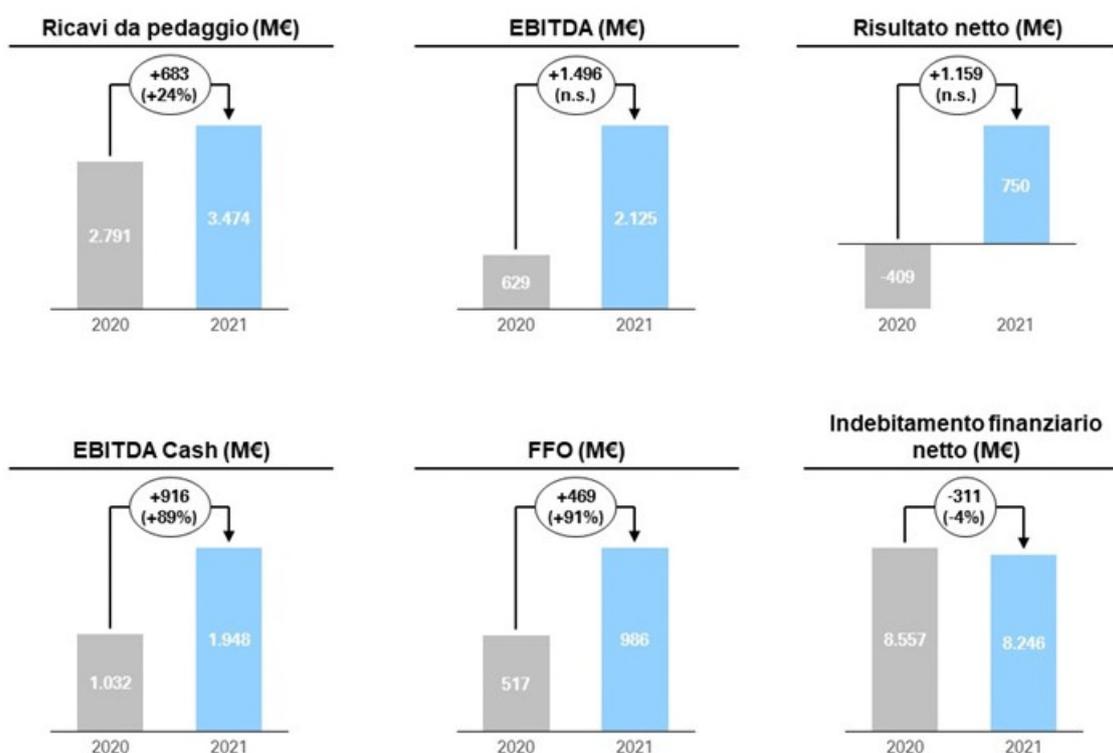


(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

2.1 Business Overview

Highlights finanziari

Principali indicatori economici e finanziari consolidati



- Ricavi da pedaggio pari a 3.474 milioni di euro, in aumento di 683 milioni di euro rispetto al 2020, grazie al miglioramento del traffico sulla rete delle concessionarie, a seguito dell'allentamento delle misure restrittive agli spostamenti adottate dalle Autorità governative. I ricavi sono tuttavia ancora inferiori rispetto ai livelli pre-pandemia (-216 milioni di euro rispetto al 2019).
- Margine operativo lordo (EBITDA¹), pari a 2.125 milioni di euro, si incrementa di 1.496 milioni di euro rispetto al 2020, per l'effetto combinato della crescita dei ricavi e dei minori accantonamenti netti di Autostrade per l'Italia. Il 2020 era impattato dai significativi

¹ Nella presente relazione sono presentati e commentati, in aggiunta ai dati risultanti dai prospetti contabili ufficiali, Indicatori Alternativi di Performance ("IAP"), tra i quali si segnalano l'EBITDA, l'EBITDA CASH, l'FFO e gli Investimenti operativi. Una descrizione di dettaglio dei principali IAP è riportata nel capitolo 2.17 "Note metodologiche e altre informazioni"

stanziamenti in relazione all'aggiornamento della stima degli oneri da sostenere per l'Accordo negoziale.

- Risultato netto consolidato pari a 750 milioni di euro a fronte di una perdita di 409 milioni di euro del 2020; si segnala che il 2021 include anche il contributo di Pavimental.
- EBITDA Cash e Cash Flow Operativo ("FFO") aumentano rispettivamente di 916 milioni di euro e 469 milioni di euro rispetto al 2020.
- Indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2021 sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente (-4%).
- Nuove emissioni obbligazionarie nel 2021 per complessivi 1 miliardo di euro con scadenza 2030.

Highlights non finanziari

- Autostrade per l'Italia è oggi un gruppo integrato focalizzato su ingegneria e realizzazione grazie a Pavimental e Tecne, mobilità sostenibile, innovazione tecnologica e servizi digitali avanzati per il mondo dei trasporti autostradali ed urbani con il lancio di Movyon (nuova denominazione sociale di Autostrade Tech da febbraio 2022), Free To X e costituzione di Elgea ad inizio 2022 per la produzione di energie rinnovabili.

QUADRO REGOLATORIO

- Sottoscritto il 14 ottobre 2021 con il MIMS e con la Regione Liguria, il Comune di Genova e l'Autorità Portuale di Genova l'accordo a chiusura del procedimento di contestazione per presunto grave inadempimento avviato nel 2018.
- In data 22 dicembre 2021 il CIPESS, cui gli atti erano stati nel frattempo trasmessi per competenza, ha reso parere favorevole rispetto al III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica tra ASPI e MIMS del 12 ottobre 2007 e al relativo Piano Economico Finanziario (PEF) 2020-2024.

SICUREZZA DELLA RETE

- Nel 2021 è stato speso, a livello di Gruppo, per gli investimenti¹ e per le manutenzioni un importo di oltre 1,8 miliardi di euro, in aumento di circa il 30% rispetto al 2020 con un ulteriore impulso all'ammodernamento della rete.
- Turnaround delle attività di sorveglianza delle infrastrutture, oggi gestite da un consorzio di società esterne di rilievo internazionale, che ha permesso di trarre oltre 19.000 ispezioni in un anno tra ponti, viadotti e gallerie.
- Avvio del programma di mappatura digitale della rete con la piattaforma ARGO, che garantisce completezza e piena visibilità di tutti i singoli componenti le opere d'arte, adottando i sistemi più

¹ Includendo gli investimenti operativi (1.066 milioni di euro) e gli interventi compresi nel piano straordinario di manutenzione (299 milioni di euro)

moderni e digitali in un'ottica innovativa per quanto attiene le attività di ispezione e manutenzione.

- Procede il piano di ispezioni ai tunnel con 90km monitorati con georadar o laser.
- Tasso di incidentalità pressoché costante rispetto al 2020, nonostante l'incremento del traffico.
- Avviata la sperimentazione di nuove postazioni dedicate alla pesatura dinamica in itinere e in entrata dei veicoli pesanti in transito sulla rete per la verifica della corretta massa.

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E RISK ASSESSMENT

- Potenziamento del Sistema di Controllo Interno e di monitoraggio continuo dei rischi anche attraverso tecnologie innovative per garantire integrità, trasparenza e qualità in tutti i processi aziendali. A titolo esemplificativo, sono state definite le seguenti piattaforme digitali:
 - Predictive Compliance Dashboard, che abilita il monitoraggio "real-time" di indicatori multicompliance su potenziali eventi rischiosi, fraudolenti e di business continuity attraverso l'utilizzo di analytics sul 100% delle transazioni di processo.
 - Bridge the GAP, che supporta in maniera integrata la definizione, il monitoraggio, il follow-up ed il reporting delle carenze e relative azioni correttive, rilevate dalle diverse funzioni di controllo della Società.
- Nel primo semestre 2021 è stata rinnovata la certificazione ISO 37001 in termini di gestione anticorruzione.
- ASPI ha instaurato rapporti di collaborazione con Università (Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, Università Tor Vergata di Roma) e ha lanciato specifici programmi di awareness interni al fine di diffondere la cultura dell'integrità e della trasparenza;

RISORSE UMANE

- Da gennaio 2020 sono state assunte circa 1600 persone nell'ambito del piano di 2.900 assunzioni focalizzate prevalentemente a rafforzare le aree STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics).
- 195.000 ore di formazione del personale nel corso del 2021 (+326% rispetto al 2020).
- Lancio del programma Diversity & Inclusion del Gruppo per sostenere le competenze come elementi universali in grado di garantire equità e inclusione.
- La percentuale di posizioni manageriali ricoperte da donne nel 2021 è aumentata del 30% rispetto all'anno precedente.

INNOVAZIONE (Free To X)

- Lo scorso 15 settembre 2021 è stato lanciato il servizio di cash-back del pedaggio per ritardi, a partire da 15 minuti, correlati a lavori di ammodernamento delle opere sulla rete ASPI attraverso la app di Free To X, dedicata al rapporto diretto con gli utenti con circa 140mila download.
- Nell'app è presente anche una sezione che fornisce informazioni sulla viabilità real time e sui servizi disponibili lungo il percorso e permette di pianificare i tempi di percorrenza del viaggio, grazie a una previsione sui ritardi generati dai lavori sulla rete di Autostrade per l'Italia.

- Aperte le prime 4 stazioni di ricarica ad alta potenza per le auto elettriche, parte del Piano che prevede la realizzazione di 100 stazioni di ricarica Free To X in altrettante aree di servizio entro la fine del 2023. Al momento sono in corso i lavori per l'infrastrutturazione di altre 14 aree di servizio, che verranno inaugurate entro marzo 2022.
- Sistema predittivo dei flussi di traffico per una pianificazione dei cantieri che riduca gli impatti sulla viabilità.

SOSTENIBILITA'

- Rafforzato il modello di mobilità sostenibile ponendo al centro l'ambiente, la sicurezza e le persone, in coerenza con l'agenda del G20 e con gli obiettivi ESG del Gruppo, confermati nel primo Report di Sostenibilità del Gruppo.
- Obiettivo di neutralità carbonica per limitare l'aumento della temperatura globale di 1,5°C entro il 2050, in linea con la COP26 di Glasgow
- Istituito a ottobre 2021 il Comitato Sostenibilità formato da quattro Consiglieri non esecutivi, in prevalenza indipendenti.
- Ottobre 2021: Aspi si impegna in un percorso di decarbonizzazione con una serie di target da certificare secondo gli standard fissati da SBTi (Science Based Target Initiative).
- Approvato in Conferenza dei Servizi il progetto relativo al Passante di Bologna, iniziativa che sarà valutata e certificata per la prima volta non solo sotto il profilo dell'efficacia dell'investimento ma anche per il rispetto dell'ecosistema, del rischio climatico e ambientale, della durabilità e del miglioramento della qualità della vita.
- Ricevuto il rating A2 da Moody's ESG Solutions.
- Fleet management con l'avvio della sostituzione degli autoveicoli aziendali con motore endotermico con modelli a motore elettri-co/ibrido e la realizzazione di circa 50 colonne di ricarica presso le Direzioni Generali, le Direzioni di Tronco e le loro sedi periferiche.

FINANZA SOSTENIBILE

- Il 5 novembre la linea di credito revolving da 750 milioni di euro sottoscritta ad aprile 2021 è stata convertita in una linea Sustainable. In tale contesto, il margine della facility potrà essere oggetto di un aggiustamento rispetto al raggiungimento di specifici obiettivi ESG quali carbon footprint, gender diversity e road safety. ASPI reinvestirà l'importo equivalente all'eventuale riduzione del margine per iniziative dedicate a migliorare ulteriormente la propria roadmap di sostenibilità e/o rivolte a beneficiari esterni (come ad esempio ONG, Fondazioni).

2.2 Eventi successivi al 31 dicembre 2021

Approvazione Progetto Esecutivo in Conferenza di Servizi del Passante di Bologna

In data 18 gennaio 2022, come riportato anche nel successivo capitolo 2.8 “Aspetti Regolatori” la Conferenza di Servizi ha approvato il Progetto relativo al Passante di Bologna per un controvalore di circa 1,7 miliardi di euro. Entro il 2022 è prevista l’approvazione del Progetto esecutivo e l’avvio delle attività relative agli espropri, alla gestione delle interferenze nonché l’avvio delle attività preparatorie delle aree.

Emissione prestito obbligazionario

In data 18 gennaio 2022 Autostrade per l’Italia ha collocato, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) recentemente aggiornato, obbligazioni per 1.000 milioni di euro in due tranches da 500 milioni di euro con durata 6 e 10 anni. I proventi delle emissioni forniscono alla Società le risorse finanziarie per il pieno supporto degli importanti piani di investimento e manutenzione e per lo sviluppo del piano di digitalizzazione della rete, oltre che per finalità societarie generali.

Costituzione Elgea

In data 24 gennaio 2022 è stata costituita la società Elgea S.p.A., interamente controllata da Autostrade per l’Italia, che si occuperà nell’ambito del Gruppo della produzione di energia da fonti rinnovabili.

2.3 Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio e incertezza

Nel 2022, la Società proseguirà nell'attuazione del Piano di trasformazione verso un modello integrato e tecnologicamente avanzato di gestione della mobilità che pone al suo centro la sostenibilità e la sicurezza dell'infrastruttura. Vogliamo essere un volano per la ripartenza dell'economia mettendo a disposizione del Paese le nostre competenze; nel 2022 prevediamo di realizzare investimenti e manutenzioni per l'ammodernamento e il potenziamento della rete per oltre 1,5 miliardi di euro.

La diffusione dei vaccini contro il COVID-19 pone le premesse per un sostanziale allentamento delle misure restrittive alla mobilità; per l'esercizio 2022, con riferimento ad Autostrade per l'Italia, è ragionevole prevedere un miglioramento dei volumi di traffico in un intervallo compreso tra l'8% e il 10% rispetto al 2021. Tuttavia i volumi di traffico del 2022 dovrebbero rimanere ancora sotto il livello pre-pandemia (in un intervallo tra -1% e -3% rispetto al 2019). Tali stime non tengono conto dei potenziali impatti connessi agli effetti dell'attuale contesto geopolitico e quindi all'aumento dei costi delle materie prime, principalmente del carburante.

Alla data di predisposizione del presente documento e quindi nei primi due mesi del 2022 il traffico sulla rete del Autostrade per l'Italia è cresciuto del 27,0% rispetto al corrispondente periodo del 2021 ma si è mantenuto ancora al di sotto dei livelli pre-pandemia (-7,2% rispetto ai primi due mesi del 2019). Si evidenzia che l'andamento rilevato in questi primi due mesi del 2022 è sostanzialmente in linea con le previsioni della Società.

Per l'anno 2022 si stima un miglioramento dei risultati operativi rispetto al 2021, in particolare, sulla base delle citate ipotesi di traffico si prevede che i ricavi netti da pedaggio di Autostrade per l'Italia S.p.A.¹, considerando anche l'applicazione degli incrementi tariffari previsti dal nuovo piano economico finanziario, si potranno attestare in un intervallo compreso tra 3,0 e 3,1 miliardi di euro. Si osserva, tuttavia, che le ipotesi alla base di detta analisi di sensitività potranno variare in funzione degli eventi e sono soggette a fattori di rischio e incertezza ad oggi non prevedibili.

Sulla base di queste assunzioni, il management prevede nel 2022 un flusso di cassa operativo (FFO) in grado di autofinanziare sostanzialmente gli investimenti operativi.

Si ricorda infine, che a seguito del perfezionamento dell'iter approvativo del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica e del relativo Piano Economico Finanziario (PEF) 2020-2024, che include tra le altre cose anche i contenuti dell'accordo negoziale e all'ottenimento dei waivers da parte degli enti finanziatori del Gruppo ASPI si perfezionerà anche il cambio di controllo di Autostrade per l'Italia.

¹ Ricavi da pedaggio inclusivi delle maggiorazioni tariffarie di competenza dell'ANAS

2.4 Andamento economico-finanziario del Gruppo

Al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economico-finanziaria, nella presente Relazione sono presentati taluni Indicatori Alternativi di Performance (di seguito anche "IAP") ritenuti significativi per la valutazione dei risultati dell'andamento operativo del Gruppo nel suo complesso e delle singole società consolidate. Si ritiene che gli IAP assicurino una migliore comparabilità nel tempo degli stessi risultati sebbene non siano sostitutivi o alternativi ai risultati presentati nei prospetti determinati applicando i principi contabili internazionali IFRS (nel seguito anche "dati ufficiali") ed esposti nelle sezioni "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021" e "Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021" della presente Relazione finanziaria annuale.

Si evidenzia, inoltre, che all'interno del presente capitolo e del capitolo "Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia", sono presentati prospetti contabili riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili internazionali IAS/IFRS inclusi nel Bilancio consolidato e nel Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 (prospetti ufficiali). Tali prospetti riclassificati presentano pertanto, oltre alle grandezze economico-finanziarie e patrimoniali disciplinate dai principi contabili internazionali IAS/IFRS, alcuni indicatori e voci derivanti da questi ultimi, ancorché non previsti dagli stessi principi e identificabili pertanto come IAP. In proposito, si rimanda al capitolo n. 2.17 "Note metodologiche e altre informazioni" per la riconduzione delle voci dei prospetti riclassificati con quelle dei corrispondenti prospetti ufficiali.

Si evidenzia infine che alcuni IAP sono presentati anche al netto di talune rettifiche operate ai fini di un confronto omogeneo nel tempo dei risultati consolidati – definite anche "Variazioni su base omogenea" - utilizzate per il commento delle variazioni del Margine operativo lordo (EBITDA), dell'Utile/(perdita) dell'esercizio, dell'Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo e dell'FFO-Cash Flow Operativo e determinate escludendo, ove presenti, gli effetti derivanti da: (i) variazioni dell'area di consolidamento, (ii) variazioni dei tassi di cambio dei saldi di società consolidate con valuta funzionale diversa dall'euro ed (iii) eventi e/o operazioni non strettamente connessi alla gestione operativa che influiscono in maniera apprezzabile sui saldi di almeno uno dei due esercizi di confronto. Nel capitolo n. 2.17 "Note metodologiche e altre informazioni" è fornita la riconciliazione tra i valori desunti dai prospetti contabili riclassificati e i corrispondenti indicatori su base omogenea oltre a specifiche note esplicative delle rettifiche apportate.

Premessa

Nella predisposizione della Relazione Finanziaria Annuale 2020, ad esito delle valutazioni formulate dal Consiglio di Amministrazione, lo stesso valutò che, ancorché vi fossero elementi di incertezza circa l'evoluzione delle attività della Società e del Gruppo, tali incertezze fossero superabili e, pertanto, ritenne appropriato predisporre il suddetto bilancio consolidato nella prospettiva della continuazione dell'attività.

In particolare, come analiticamente descritto nella Premessa della Relazione Finanziaria Annuale 2020, cui si rinvia, in sede di predisposizione della stessa risultavano in essere taluni elementi di rischio e incertezza, sinteticamente rappresentati da:

- a) i rapporti e i contenziosi in essere tra Autostrade per l'Italia e il Concedente;
- b) l'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto Milleproroghe 2020, e segnatamente dell'art. 35 ivi contenuto che, fra l'altro, modificava la disciplina in caso di "revoca, di

- decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio”;
- c) la revisione al ribasso da parte delle agenzie internazionali Moody’s, Fitch e Standard & Poor’s - a seguito dell’entrata in vigore dell’art. 35 del Decreto Milleproroghe sopra citato - del rating creditizio di Autostrade per l’Italia, portato al di sotto del livello “investment grade” (“downgrading”); al riguardo, il declassamento sotto il livello investment grade esponeva al rischio – tutt’ora esistente - che Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, Cassa Depositi e Prestiti richiedessero protezioni aggiuntive, e, ove tali protezioni non fossero ritenute soddisfacenti, procedessero alla richiesta di rimborso anticipato dei relativi finanziamenti (1,5 miliardi di euro di cui 1,2 miliardi garantiti da Atlantia). L’eventuale inottemperanza a una richiesta di rimborso anticipato formulata da BEI e CDP, sempreché legittima, potrebbe comportare analoghe richieste di rimborso da parte di altri creditori della Società, ivi inclusi gli obbligazionisti;
 - d) il peggioramento operativo della Società e delle sue controllate, in relazione alla pandemia da Covid-19 ed ai conseguenti provvedimenti di limitazione agli spostamenti delle persone ed all’attività di impresa, adottati dalle competenti autorità del Paese.

In relazione ai punti a) e b) precedenti (rapporti con il Concedente e Decreto Milleproroghe), si segnala che in data 14 ottobre 2021 è stato sottoscritto l’Accordo negoziale tra il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili e ASPI a chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento avviato dal Concedente con nota del 16 agosto 2018 a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera, come descritto anche nel capitolo 2.8 “Aspetti regolatori, cui si rimanda. Successivamente, il CIPESS nella seduta del 22 dicembre 2021 ha reso parere favorevole rispetto al III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica tra ASPI e Ministero e al relativo Piano Economico Finanziario (PEF) 2020-2024, che include anche i contenuti dell’accordo negoziale. Ai fini del perfezionamento dell’iter approvativo dello Schema di Accordo complessivo – che comprende il III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica, il PEF e l’Accordo Negoziabile – si è in attesa, tra le altre cose, della registrazione da parte della Corte dei conti della Delibera del CIPESS e dei decreti approvativi dello Schema di Accordo.

Inoltre, come descritto anche nel capitolo 2.8 “Aspetti regolatori”, in data 12 giugno 2021 la controllante Atlantia ha sottoscritto con Holding Reti Autostradali S.p.A. – veicolo societario partecipato dal consorzio costituito da CDP Equity S.p.A., The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp e nel seguito anche “HRA” – l’accordo per la cessione dell’intera partecipazione detenuta in Autostrade per l’Italia. Il perfezionamento dell’operazione di cessione è sospensivamente condizionato all’avveramento di talune condizioni sospensive, tra cui si segnalano (i) il perfezionamento dell’iter approvativo del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione e dell’Accordo negoziale e (ii) l’ottenimento dei waivers da parte degli enti finanziatori del Gruppo ASPI, inclusi i bondholders, anche in relazione alla liberazione delle garanzie prestate da Atlantia che assistono alcuni prestiti obbligazionari ed alcuni finanziamenti erogati ad ASPI. A tal proposito si segnala che alla data di predisposizione del presente documento, Banca Europea degli Investimenti ha recentemente comunicato la proposta per il suo consent alla cessione della quota detenuta da Atlantia in ASPI a beneficio di Holding Reti Autostradali. Si evidenzia, invece, che gli altri finanziatori della Società, inclusi i bondholders, hanno prestato il loro consenso alla modifica delle clausole di Cambio di Controllo e alla rimozione della Garanzia di Atlantia, ove applicabile.

In relazione al punto c) precedente (downgrading), si segnala che alla data di predisposizione del presente bilancio consolidato, né Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l’applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali.

Sempre con riferimento alla situazione finanziaria, si evidenzia che le operazioni finanziarie poste in essere nel 2021 e nel 2022 (ovvero le nuove emissioni obbligazionarie da parte di Autostrade per l'Italia di gennaio 2021 e di gennaio 2022 nonché la sottoscrizione della linea di credito di natura revolving del valore complessivo di 750 milioni di euro), unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente consentono di rafforzare la struttura finanziaria di ASPI e di fare fronte ai fabbisogni operativi e a quelli derivanti dal piano di potenziamento e ammodernamento della rete autostradale in concessione.

In considerazione dell'approvazione da parte dell'Assemblea degli azionisti di Atlantia della proposta del Consiglio di Amministrazione per la cessione a Holding Reti Autostradali dell'intera quota detenuta in Autostrade per l'Italia, in data 4 giugno 2021 Fitch ha posto il rating della società in Rating Watch Positive. Inoltre, in data 22 giugno 2021 Standard & Poor's ha rivisto al rialzo il merito di credito di Autostrade per l'Italia portandolo a "BB" con "outlook Positive" (da "BB-" con "outlook developing"). Infine, in data 22 ottobre 2021 Moody's ha rivisto al rialzo il merito di credito di Autostrade per l'Italia portandolo a "Ba2" con "review for upgrade" (da Ba3 con "outlook positive").

Con riferimento al precedente punto d) (pandemia da Covid-19), si segnala che la Società ha previsto all'interno del PEF, il cui iter di approvazione è in corso di definizione, il ristoro delle perdite stimate relative al periodo di lockdown marzo-giugno 2020. A tal proposito, l'ART ha definito una metodologia di determinazione della quota recuperabile a tariffa degli effetti del Covid; il corrispondente importo è stato inserito nel PEF. L'entità del recupero degli effetti economici progressivi al 31 dicembre 2021, attribuibili all'evento pandemico, sarà calcolato nel corso del primo semestre 2022, asseverati da una società di revisione e riconosciuti, nell'anno di rilevazione della perdita, mediante utilizzo della componente specifica per oneri integrativi in occasione dell'aggiornamento periodico dei PEF.

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

Con riferimento all'evoluzione dello scenario regolatorio di Autostrade per l'Italia sopra riportato e come ampiamente descritto anche nella nota n. 6.2 della sezione "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021", cui si rimanda, si segnala che si è reso necessario operare talune rettifiche dei valori di bilancio già alla data del 1° gennaio 2021 al fine di riflettere nei prospetti contabili gli effetti connessi allo Schema di accordo, come riepilogato nella tabella seguente:

Milioni di euro		31/12/2020	Adozione nuovo sistema tariffario (ART)	Remunerazione e a tariffa del piano straordinario di manutenzione da 1,2 €/mld	Assunzione a carico della Società di un importo pari a 1,2 miliardi di euro per investimenti non remunerati	01/01/2021
		A	B	C	D	A+B+C+D
Stato patrimoniale	Attività non finanziarie	16.895	-2.540	439	-489	14.305
	<i>di cui</i>					
	Diritti concessori immateriali con benefici economici aggiuntivi	3.168	4.614	439	-489	7.732
	Diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi	7.154	-7.154			-
	Capitale circolante	-1.193	-	-	-	-1.193
	Passività non finanziarie	-5.748	2.540	761	-711	-3.158
	<i>di cui</i>					
	Fondi per impegni da convenzioni (quota corrente e non corrente)	-2.540	2.540			-
	Fondi per ripristino e sostituzione infrastruttura autostradale (quota corrente e non corrente)	-1.743		761		-982
	Fondi rischi e oneri per chiusura transazione MIMS	-1.690			-711	-2.401
Capitale investito netto	9.954	-	1.200	-1.200	9.954	
Conto economico	Proventi/(Oneri) da prima applicazione schema di accordo		-	1.200	-1.200	-

In particolare, si segnala che:

- l'introduzione di un nuovo meccanismo tariffario, a seguito dell'adozione da parte dell'ART in data 19 giugno 2019 della Delibera n. 71/2019, ha comportato i seguenti effetti patrimoniali: chiusura del saldo del fondo impegni alla data del 1° gennaio 2021 (2.540 milioni di euro) a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi e successiva riclassifica del saldo residuo dei diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi (4.614 milioni di euro, considerando anche la chiusura del fondo impegni) nei diritti concessori con benefici economici aggiuntivi;
- la remunerazione a tariffa di costruzione, nell'ambito del PEF, del piano straordinario di manutenzione da 1,2 miliardi di euro – al pari degli altri investimenti – ha comportato una riduzione del fondo ripristino e sostituzione accantonato nei precedenti esercizi per gli interventi ancora da effettuare (761 milioni di euro) e un incremento dei diritti concessori immateriali con benefici economici aggiuntivi per 439 milioni di euro, rappresentativi dei lavori già eseguiti all'1 gennaio 2021;
- l'assunzione a carico della Società, nell'ambito dell'Accordo negoziale, di un importo pari a 1,2 miliardi di euro per investimenti non remunerati sulle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 – 2024 ha comportato, al contrario di quanto previsto al precedente punto b, una riduzione dei diritti concessori immateriali per 489 milioni di euro, a fronte di investimenti già effettuati in precedenza, e un incremento degli altri fondi per rischi e oneri per un ammontare pari a 711 milioni di euro rappresentativo del piano di investimenti residuo alla data dell'1 gennaio 2021.

In ragione di quanto rappresentato ai punti b e c, le rettifiche rilevate non hanno comportato effetti significativi sul conto economico del Gruppo e della Società alla data dell'1 gennaio 2021.

Per fini esclusivamente espositivi nel capitolo 2.17 “Note metodologiche e altre informazioni” è riportato il confronto di taluni indicatori alternativi di performance con i corrispondenti valori proforma di Autostrade per l’Italia dell’esercizio 2020.

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2021 si differenzia da quello del 31 dicembre 2020 per l’acquisizione del 79,4% del capitale sociale di Pavimental S.p.A. da parte di Autostrade per l’Italia per un controvalore complessivo pari a 15 milioni di euro. A seguito di tale operazione la Società detiene un’interessenza partecipativa complessiva pari a 99,4%. Inoltre, a fine marzo 2021, Movyon ha perfezionato per 3 milioni di euro l’acquisizione del 90% del capitale sociale di Infomobility S.r.l. società specializzata in infomobilità, hardware e software legati al mondo dell’automotive. Si segnala, infine, nel mese di gennaio 2021, la costituzione della società Free To X S.r.l., interamente controllata da Autostrade per l’Italia, la cui mission prevalente sarà sviluppare servizi di mobilità integrata e sostenibile, quali l’installazione e la gestione delle colonnine elettriche di ricarica su tutta la rete autostradale in gestione e la fornitura all’utenza dei sistemi di tariffa dinamica in caso di ritardi dovuti alla presenza di cantieri.

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

Gestione economica consolidata

Il **“Totale ricavi operativi”** del 2021 è pari a 3.872 milioni di euro e si incrementa di 842 milioni di euro rispetto al 2020 (3.030 milioni di euro).

I **“Ricavi da pedaggio”** sono pari a 3.474 milioni di euro, in aumento di 683 milioni di euro rispetto al 2020 (2.791 milioni di euro) grazie alla crescita del traffico sulla rete (+23%). Si rammenta che entrambi gli esercizi a confronto includono gli effetti riconducibili alla pandemia da Covid-19 e che l'andamento positivo del traffico sulla rete registrato nel 2021, rispetto al 2020, è anche dovuto alle minori limitazioni agli spostamenti disposte dalle Autorità governative nel corso dell'anno.

Si segnala inoltre che la voce include 87 milioni di euro per sconti ed esenzioni il cui impatto economico è nullo per effetto dello stanziamento al fondo rischi ed oneri rilevato negli esercizi precedenti in relazione agli oneri da sostenere per gli impegni assunti nell'Accordo negoziale.

Si segnala che i ricavi da pedaggio del 2021 includono, per 357 milioni di euro (298 milioni di euro nel periodo di confronto), le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce “oneri concessori”. L'incremento pari a 59 milioni di euro è riconducibile ai maggiori chilometri percorsi. Al netto di dette maggiorazioni tariffarie, i ricavi da pedaggio si incrementano di 624 milioni di euro rispetto al 2020.

Gli **“Altri ricavi operativi”** ammontano a 398 milioni di euro (239 milioni di euro nel 2020), in aumento di 159 milioni di euro. Escludendo il contributo derivante dal consolidamento di Pavimental (96 milioni di euro), la variazione è legata principalmente agli effetti sulle royalties delle aree di servizio derivanti dal differente impatto, negli esercizi a confronto, delle iniziative di Autostrade per l'Italia nel 2020 a sostegno delle attività economiche dei gestori in seguito all'emergenza Covid-19.

I **“Costi operativi netti”** ammontano a 1.747 milioni di euro (2.401 milioni di euro nel 2021).

I **“Costi di manutenzione”** sono pari a 462 milioni di euro e, diversamente dal 2020 (867 milioni di euro), non includono gli interventi compresi nel piano straordinario di manutenzioni di ASPI (443 milioni di euro nel 2021) rappresentati nel flusso investimenti operativi. Includendo gli effetti di tale piano nel 2021 ed escludendo dalla variazione gli oneri del viadotto Genova San Giorgio (88 milioni di euro nel 2021 e 148 milioni di euro nel 2020, il cui impatto sull'EBITDA è compensato dall'utilizzo della corrispondente quota di fondo ripristino e sostituzione contabilizzato nella voce “Variazione operativa dei fondi”), le manutenzioni registrano un incremento di 98 milioni di euro riconducibile ai maggiori interventi relativi alla prosecuzione dei programmi operativi. Si evidenzia che gli oneri connessi al piano straordinario di manutenzione nel 2020 erano pari a 349 milioni di euro.

Gli **“Altri costi esterni gestionali”** sono pari a 351 milioni di euro e si incrementano di 53 milioni di euro rispetto al 2020 (298 milioni di euro), in relazione principalmente alla variazione del perimetro di consolidamento a seguito dell'acquisizione di Pavimental.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO (*)⁽¹⁾

Millioni di euro	2021	2020	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	3.474	2.791	683	24
Altri ricavi operativi	398	239	159	67
Totale ricavi operativi	3.872	3.030	842	28
Costi di manutenzione	-462	-867	405	-47
Altri costi esterni gestionali	-351	-298	-53	18
Oneri concessori	-438	-362	-76	21
Costo del lavoro netto	-586	-471	-115	24
Variazione operativa dei fondi	90	-403	493	n.s.
Totale costi operativi netti	-1.747	-2.401	654	-27
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.125	629	1.496	n.s.
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi	-563	-672	109	-16
Margine operativo (EBIT)	1.562	-43	1.605	n.s.
Proventi/(Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi	-4	-18	14	-78
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari	-325	-479	154	-32
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali	-	10	-10	-100
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-3	-8	5	-63
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.230	-538	1.768	n.s.
(Oneri)/Proventi fiscali	-480	128	-608	n.s.
Risultato delle attività operative in funzionamento	750	-410	1.160	n.s.
Proventi/ (Oneri) netti di attività operative cessate	-	1	-1	-100
Utile/(Perdita) dell'esercizio	750	-409	1.159	n.s.
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi	27	-2	29	n.s.
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	723	-407	1.130	n.s.

	2021	2020	Variazione
Utile/(perdita) base per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	1,16	-0,66	1,82
di cui:			
- da attività operative in funzionamento	1,16	-0,66	1,82
- da attività operative cessate	-	-	-
Utile/(perdita) diluita per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	1,16	-0,66	1,82
di cui:			
- da attività operative in funzionamento	1,16	-0,66	1,82
- da attività operative cessate	-	-	-

(*) Per la riconduzione al prospetto di conto economico consolidato ufficiale si rimanda al paragrafo 2.17 "Note metodologiche e altre informazioni".

(1) Si segnala che, ai fini di una migliore rappresentazione, il prospetto di conto economico riclassificato consolidato presenta la voce "Costi di Manutenzione", precedentemente inclusa nella voce "Costi esterni gestionali", rispetto a quello pubblicato nella Relazione Finanziaria Annuale 2020.

Gli **“Oneri concessori”** ammontano a 438 milioni di euro in aumento di 76 milioni di euro rispetto al 2020 (362 milioni di euro) quale conseguenza dell’andamento positivo del traffico sulla rete.

Il **“Costo del lavoro netto”** è pari a 586 milioni di euro in aumento di 115 milioni di euro rispetto al 2020 (471 milioni di euro). Tale variazione è determinata essenzialmente dal consolidamento nel 2021 di Pavimental, dai maggiori costi per incentivi all’esodo legati al piano straordinario uscite attivato nel corso del 2021 in Autostrade per l’Italia e dalla specificità del 2020 (attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria “CIGO” ed altri effetti correlati all’emergenza Covid-19, minor fair value rilevato per la valutazione dei piani di incentivazione al management).

La **“Variazione operativa dei fondi”** registra un utilizzo netto pari a 90 milioni di euro (accantonamento netto pari a 403 milioni di euro nel 2020) riconducibile essenzialmente a:

- a) la variazione operativa del fondo ripristino e sostituzione dell’infrastruttura autostradale che evidenzia un utilizzo netto per 101 milioni di euro in relazione agli oneri alle attività di ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio (88 milioni di euro);
- b) lo stanziamento a fondo rischi e oneri dell’esercizio (11 milioni di euro) per la copertura dei rischi di contenziosi in essere.

Si segnala, inoltre, che nel 2020 la voce “Variazione operativa dei fondi” includeva anche lo stanziamento a fondo rischi di Autostrade per l’Italia, pari a 190 milioni di euro connesso all’aggiornamento della stima degli oneri da sostenere in relazione agli impegni assunti con il Governo e con il MIMS volti alla chiusura delle contestazioni avanzate.

Il **“Margine operativo lordo”** (EBITDA), pari a 2.125 milioni di euro, si incrementa di 1.496 milioni di euro rispetto al 2020 (629 milioni di euro). Su base omogenea, l’EBITDA si incrementa di 1.155 milioni. L’Ebitda cash, calcolato escludendo la voce “variazione operativa dei fondi” positiva per 90 milioni di euro nel 2021 (negativa per 403 milioni di euro nel 2020) e l’effetto non monetario di sconti ed esenzioni pari a 87 milioni di euro nel 2021, è pari a 1.948 milioni di euro nel 2021 e presenta un incremento di 916 milioni di euro rispetto all’Ebitda cash dell’esercizio 2020 (1.032 milioni di euro nel 2020).

Gli **“Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi”** sono pari a 563 milioni di euro e si decrementano di 109 milioni di euro rispetto all’esercizio 2020 (672 milioni di euro), essenzialmente per effetto dell’adozione del meccanismo tariffario ART in Autostrade per l’Italia a partire dal 2021, che ha comportato la chiusura del saldo del fondo impegni alla data del 1° gennaio 2021 (2.540 milioni di euro) a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali, come già commentato in premessa.

Il **“Margine operativo”** (EBIT) è positivo per 1.562 milioni di euro e presenta un incremento di 1.605 milioni di euro rispetto al 2020 (negativo per 43 milioni di euro).

Gli **“Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione”** sono pari a 4 milioni di euro in diminuzione di 14 milioni di euro rispetto al 2020 (18 milioni di euro), essenzialmente per effetto della variazione dei tassi di attualizzazione nei due esercizi a confronto.

Gli **“Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari”** sono pari a 325 milioni di euro e si decrementano di 154 milioni di euro rispetto al 2020 (479 milioni di euro) essenzialmente per la variazione del fair value degli strumenti finanziari derivati (positiva nel 2021, negativa nell’esercizio di confronto). Si segnala, inoltre, che nel 2021 sono stati rilevati oneri finanziari pari a 8 milioni di euro in relazione all’ottenimento dei waivers da parte degli enti finanziatori del Gruppo ASPI per il loro consenso alla modifica delle clausole di Cambio di Controllo e alla rimozione della Garanzia Atlantia, ove applicabile.

La **“Quota dell’utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto”** accoglie una perdita di 3 milioni di euro (8 milioni di euro nel 2020) tenuto conto dei risultati pro-quota delle società collegate.

Gli **“(Oneri)/Proventi fiscali”** registrano oneri per 480 milioni di euro nel 2021 (proventi pari a 128 milioni di euro nel 2020), in linea con il risultato ante imposte. Si evidenzia che la voce include nel 2021 anche il beneficio fiscale (15 milioni di euro complessivo) conseguente al riconoscimento fiscale di maggiori valori iscritti nel bilancio civilistico (rivalutazione cespiti) delle controllate Tangenziale di Napoli e Autostrade Tech (nel seguito anche Movyon) ai sensi del DL 104/2020. Si evidenzia che nel 2020 riportava proventi fiscali in virtù di un reddito imponibile negativo.

La voce **“Utile/(Perdita) dell’esercizio”** è positiva per 750 milioni di euro e si confronta con la perdita di 409 milioni di euro dell’esercizio 2020; su base omogenea, la voce presenta un utile dell’esercizio pari a 759 milioni di euro e si incrementa di 948 milioni di euro rispetto alla perdita del 2020.

La voce **“Utile/(Perdita) dell’esercizio di pertinenza del Gruppo”** è positiva per 723 milioni di euro e si confronta con una perdita dell’esercizio di 407 milioni di euro del 2020; su base omogenea la voce si incrementa di 924 milioni di euro rispetto alla perdita dell’esercizio 2020.

L’**“Utile/(Perdita) dell’esercizio di pertinenza di Terzi”** è positivo per 27 milioni di euro e si incrementa per 29 milioni di euro rispetto alla perdita di pertinenza di Terzi dell’esercizio del 2020 (2 milioni di euro).

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Milioni di euro		2021	2020
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	750	-409
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		52	-
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-12	-
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	40	-
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		-7	-3
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		1	1
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	-6	-2
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		22	35
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		-5	-8
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	17	27
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	51	25
<i>di cui relative ad attività operative cessate</i>		-	-
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	801	-384
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		774	-382
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		27	-2

Nel 2021 la voce **“Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell’ esercizio”** è positiva per 51 milioni di euro (positiva per 25 milioni di euro nel 2020) in relazione al fair value positivo dei nuovi derivati di cash flow hedge, al netto del relativo effetto fiscale, e alla riclassifica a conto economico della riserva di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, al netto del relativo effetto fiscale, classificati come di non hedge accounting a partire dal 2019.

Struttura patrimoniale–finanziaria consolidata

Al 31 dicembre 2021 le “**Attività non finanziarie**” sono pari a 15.768 milioni di euro e si decrementano di 1.956 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2020 (17.724 milioni di euro). Si evidenzia che sulla variazione incide la riduzione dei diritti concessori immateriali come commentata nel seguito.

Le “**Attività immateriali**” sono pari a 15.385 milioni di euro (17.432 milioni di euro al 31 dicembre 2020) e accolgono essenzialmente i diritti concessori immateriali del Gruppo, per complessivi 9.185 milioni di euro (11.280 milioni di euro al 31 dicembre 2020), e l'avviamento (6.111 milioni di euro) rilevato a seguito del conferimento in Autostrade per l'Italia del compendio autostradale da parte della ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (ora Atlantia) nell'ambito del progetto di riorganizzazione societaria che ha interessato il Gruppo nel 2003.

Il decremento delle attività immateriali, pari a 2.047 milioni di euro, è prevalentemente originato dai seguenti fattori combinati:

- a) la chiusura del saldo del fondo impegni alla data del 1° gennaio 2021 (2.540 milioni di euro) a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi e contestuale riclassifica del saldo residuo nei diritti concessori immateriali con benefici economici aggiuntivi in relazione all'adozione del nuovo sistema tariffario ART in Autostrade per l'Italia a partire dal 2021;
- b) gli ammortamenti dell'esercizio (526 milioni di euro);
- c) gli investimenti realizzati in opere con benefici economici aggiuntivi (931 milioni di euro). Si segnala che gli investimenti del 2021 includono anche gli interventi connessi al piano straordinario di manutenzione pari a 443 milioni di euro, incluso nei diritti concessori immateriali a seguito della sua inclusione nella tariffa nel nuovo PEF, al pari degli altri investimenti;
- d) gli investimenti in altre attività immateriali pari a 89 milioni di euro riconducibili essenzialmente all'attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione del Gruppo focalizzate sull'innovazione tecnologica per la gestione e sicurezza delle infrastrutture e sui servizi digitali avanzati per la mobilità.

Le “**Partecipazioni**” sono pari a 78 milioni di euro e aumentano di 5 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2020 (73 milioni di euro), sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente.

Le “**Attività per imposte anticipate non compensabili**” ammontano a 134 milioni di euro, in linea rispetto al saldo al 31 dicembre 2020 (131 milioni di euro).

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA (*) (1)

Milioni di euro	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Attività materiali	171	88	83
Attività immateriali	15.385	17.432	-2.047
Partecipazioni	78	73	5
Attività per imposte anticipate non compensabili	134	131	3
Attività non finanziarie (A)	15.768	17.724	-1.956
Attività commerciali	808	545	263
Passività commerciali	-1.583	-1.320	-263
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito	-141	60	-201
Attività/(Passività) nette non finanziarie destinate alle vendite o connesse ad attività operative cessate	-	6	-6
Altre attività/(passività) nette	-274	-126	-148
Capitale circolante netto (B)	-1.190	-835	-355
Capitale investito lordo (C=A+B)	14.578	16.889	-2.311
Fondo per impegni da convenzioni	-	-2.540	2.540
Fondi per accantonamenti	-3.338	-3.890	552
Passività per imposte differite al netto delle attività per imposte anticipate compensabili	-316	-37	-279
Altre passività non finanziarie	-30	-23	-7
Passività non finanziarie (D)	-3.684	-6.490	2.806
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	10.894	10.399	495
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	2.277	1.488	789
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	371	354	17
Patrimonio netto (F)	2.648	1.842	806
Indebitamento finanziario netto (G)	8.246	8.557	-311
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (H=F+G)	10.894	10.399	495

(*) Per la riconduzione al prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata ufficiale si rimanda al paragrafo 2.17 "Note metodologiche e altre informazioni".

(1) Si segnala che talune voci dello stato patrimoniale riclassificato consolidato sono state espresse in maniera diversa rispetto a quanto pubblicato nella Relazione Finanziaria Annuale 2020. In particolare, per una maggiore comprensione la voce fondi correnti per accantonamenti è stata inserita all'interno delle passività non finanziarie ed è stata eliminata la distinzione tra quota corrente e quota non corrente.

Il **"Capitale circolante netto"** presenta un saldo complessivo negativo pari a 1.190 milioni di euro, in incremento per 355 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2020 (negativo per 835 milioni di euro). Escludendo l'effetto netto delle variazioni del perimetro di Gruppo derivante prevalentemente da Pavimental (positivo e pari a 86 milioni di euro), la variazione è pari a 441 milioni di euro ed è riconducibile principalmente ai seguenti effetti:

- l'incremento delle passività per imposte nette sul reddito per 204 milioni di euro riconducibile prevalentemente alle imposte sul reddito dell'esercizio;
- l'incremento delle passività nette correnti per 95 milioni di euro riconducibile all'aumento dei debiti verso il Concedente per incremento oneri concessori sul traffico e allo storno dei crediti IVA da recuperare (53 milioni di euro) in relazione alle attività di demolizione, costruzione e direzione lavori del viadotto Genova San Giorgio;

- c) l'incremento dei debiti commerciali per 71 milioni di euro principalmente riconducibile all'aumento dei debiti verso interconnesse e pedaggi in corso di regolazione ascrivibile ai maggiori volumi di traffico registrati nel corso del quarto trimestre 2021 rispetto al quarto trimestre 2020.

Le **“Passività non finanziarie”** sono pari a 3.684 milioni di euro e si decrementano di 2.806 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2020 (6.490 milioni di euro). La variazione è determinata essenzialmente dai seguenti effetti combinati:

- a) la chiusura del saldo fondo impegni (2.540 milioni di euro) al 1° gennaio 2021 a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi, come già commentato in precedenza;
- b) la riduzione dei fondi per accantonamenti per 552 milioni di euro principalmente per gli utilizzi dell'esercizio del fondo stanziato in esercizi precedenti in relazione alla definizione dell'accordo negoziale con il MIMS e con il Governo (475 milioni di euro). In particolare, si segnalano investimenti non remunerati realizzati nel corso dell'esercizio per 299 milioni di euro, sconti all'utenza per 87 milioni di euro e oneri connessi alla ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio per 89 milioni di euro;
- c) l'incremento delle passività per imposte differite nette (al netto delle imposte anticipate compensabili) per 279 milioni di euro, connesso essenzialmente alla riduzione delle attività per imposte anticipate per i rilasci netti connessi agli utilizzi dei fondi rischi e oneri.

Il **“Capitale investito netto”** è pertanto pari a 10.894 milioni di euro, con un incremento di 495 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2020 (10.399 milioni di euro).

Il **“Patrimonio netto”** ammonta a 2.648 milioni di euro (1.842 milioni di euro al 31 dicembre 2020).

Il **“Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo”** (2.277 milioni di euro) presenta un incremento di 789 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2020 (1.488 milioni di euro) originato sostanzialmente dal risultato economico complessivo di pertinenza del Gruppo (positivo per 774 milioni di euro).

Il **“Patrimonio netto di pertinenza di Terzi”** è pari a 371 milioni di euro, sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2020 (354 milioni di euro)

L'**“Indebitamento finanziario netto”** al 31 dicembre 2021 è pari a 8.246 milioni di euro, in diminuzione di 311 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (8.557 milioni di euro).

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

Milioni di euro	2021	2020
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
FFO - Cash Flow Operativo	986	517
Variazione del capitale circolante netto e altre variazioni	419	-164
Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)	1.405	353
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE		
Investimenti in attività in concessione	-939	-516
Investimenti in attività materiali	-38	-22
Investimenti in altre attività immateriali	-89	-37
Investimenti operativi	-1.066	-575
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)	8	1
Investimenti in partecipazioni	-1	-
Investimenti in società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto apportato	-185	-
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate	3	1
Posizione finanziaria netta di società consolidate trasferita nell'ambito di operazioni societarie	-	-2
Variazione netta delle altre attività non correnti	2	-
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie (B)	-1.239	-575
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO		
Dividendi di liberati dal Gruppo a soci terzi	-11	-
Flusso finanziario netto per capitale proprio (C)	-11	-
Flusso finanziario netto generato/(assorbito) nell'esercizio (A+B+C)	155	-222
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	52	-
Proventi/(Oneri) finanziari portati ad incremento di attività/passività finanziarie	-5	-3
Altre variazioni	109	60
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (D)	156	57
(Incremento)/Decremento dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio (A+B+C+D)	311	-165
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio	-8.557	-8.392
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio	-8.246	-8.557

(*) Per la riconduzione al prospetto di rendiconto finanziario consolidato ufficiale si rimanda al paragrafo 2.17 "Note metodologiche e altre informazioni".

Il "flusso finanziario netto generato nell'esercizio" 2021 è pari a 311 milioni di euro (e si confronta con un assorbimento finanziario di 165 milioni di euro dell'esercizio precedente). In particolare, il flusso finanziario netto da attività di esercizio, positivo per 1.405 milioni di euro, ha consentito di finanziare interamente i fabbisogni di cassa connessi agli investimenti (1.239 milioni di euro), connesso essenzialmente agli investimenti operativi (1.066 milioni di euro). L'indebitamento finanziario netto registra poi un'ulteriore diminuzione pari a 156 milioni di euro, connessa essenzialmente all'aumento del fair value positivo degli strumenti finanziari derivati di copertura (52 milioni di euro) e alla riduzione del fair value negativo di quelli classificati di non hedge accounting, il cui impatto è inserito nella voce "altre variazioni di attività e passività finanziarie".

Nell'ambito del flusso finanziario netto da attività di esercizio, si segnala che:

- a) L'FFO-Cash flow operativo è pari a 986 milioni di euro e presenta un incremento pari a 469 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente (517 milioni di euro), in relazione essenzialmente all'incremento dei ricavi da pedaggio;
- b) Sulla voce variazione del capitale circolante netto e altre variazioni, che ha comportato una riduzione dell'indebitamento finanziario netto pari a 419 milioni di euro, incidono essenzialmente le variazioni dei crediti e debiti commerciali commentate in precedenza.

La composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2021 è riportata nel seguito:

Milioni di euro	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Indebitamento finanziario netto			
Passività finanziarie (A)	11.045	11.337	-292
Prestiti obbligazionari	8.137	8.198	-61
<i>di cui quota a breve</i>		605	1.074
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.117	2.196	-79
<i>di cui quota a breve</i>		1.540	2.009
Derivati con fair value negativo	288	488	-200
Scoperti di conto corrente	49	-	49
Finanziamenti a breve termine	252	249	3
Altre passività finanziarie	202	206	-4
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (B)	-1.899	-1.954	55
Attività finanziarie (C)	-900	-826	-74
Dritti concessori finanziari	-419	-411	-8
Attività finanziarie per contributi	-179	-179	-
Depositi vincolati	-174	-174	-
Derivati non correnti con fair value positivo	-73	-20	-53
Altre attività finanziarie	-55	-42	-13
Indebitamento finanziario netto (D=A+B+C)	8.246	8.557	-311

Con riferimento ai prestiti obbligazionari si segnalano le seguenti operazioni avvenute nell'esercizio 2021:

- a) l'emissione, nel mese di gennaio, di un prestito di importo nominale pari a 1.000 milioni di euro e cedola del 2%, con scadenza nel 2030;
- b) il rimborso avvenuto in data 26 febbraio 2021 del bond di importo nominale residuo pari a 594 milioni di euro e cedola del 2,875% garantito da Atlantia;
- c) il rimborso avvenuto in data 4 novembre 2021 del prestito di importo nominale residuo pari a 480 milioni di euro e cedola del 1,125%.

Per quanto riguarda i finanziamenti a medio-lungo termine, si segnala la riclassifica a medio-lungo termine del finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti di importo nominale pari a 400 milioni di euro, incluso tra le quote correnti al 31 dicembre 2020 esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1. Si evidenzia, infatti, il rispetto dei valori soglia relativi ai parametri finanziari definiti contrattualmente con riferimento al 31 dicembre 2021.

Con riferimento ai derivati con fair value negativo, si segnala una riduzione pari a 200 milioni di euro connessa essenzialmente alla riduzione nell'esercizio del fair value negativo (71 milioni di euro) e alla liquidazione di taluni strumenti (91 milioni di euro).

Inoltre, sempre nell'ambito degli strumenti finanziari derivati, si segnala che nel corso del 2021 sono state stipulate nuove operazioni di copertura nella forma di Interest Rate Swap Forward Starting per

un nozionale totale di 3.000 milioni di euro, una durata media ponderata pari a nove anni e quattro mesi e un delay medio pari a un anno e cinque mesi. Il tasso medio ponderato è pari a 0,16%. Tali operazioni risultano iscritte tra le attività finanziarie per un ammontare pari a 52 milioni di euro al 31 dicembre 2021.

Si segnala che l'indebitamento finanziario netto corrente include tra i diritti concessori finanziari correnti il diritto di subentro (419 milioni di euro al 31 dicembre 2021) di Autostrade Meridionali, che il concessionario subentrante dovrà riconoscere alla società a fronte degli investimenti realizzati negli ultimi anni di gestione della concessione e non ammortizzati, come previsto dal contratto di concessione. Con riferimento sempre ad Autostrade Meridionali, si segnala che nel mese di luglio 2020 il finanziamento erogato da Intesa San Paolo - per un importo massimo pari a 300 milioni di euro e utilizzato al 31 dicembre 2021 per 245 milioni di euro - è stato prorogato fino al 31 dicembre 2024. Tale finanziamento, dal punto di vista contabile, è classificato nell'indebitamento finanziario netto corrente in virtù della sua correlazione – tra l'altro anche contrattuale – con la previsione di incasso del credito finanziario per il diritto di subentro.

Al 31 dicembre 2021 l'indebitamento finanziario di Gruppo è espresso per l'8% in valute diverse dall'euro (sterlina e yen). Tenuto conto delle operazioni di Cross Currency Swap connesse ai prestiti obbligazionari in sterlina e yen, la percentuale di indebitamento in valuta esposta al rischio di cambio nei confronti dell'euro risulta nulla.

La durata media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero complessivo al 31 dicembre 2021 è pari a circa cinque anni e tre mesi. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 95% a tasso fisso.

Nel corso 2021 il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3,2%.

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo dispone di linee di finanziamento per un importo pari a 2.105 milioni di euro con una vita media residua ponderata pari a circa quattro anni un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa due anni. Nell'ambito di queste linee prosegue il dialogo volto a verificare la valutazione di non sussistenza di elementi ostativi all'erogabilità della linea di credito Revolving con Cassa Depositi e Prestiti.

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

Gestione economica

I **“Ricavi operativi”** del 2021 sono pari a 3.406 milioni di euro e si incrementano di 660 milioni di euro rispetto al 2020 (2.746 milioni di euro).

I **“Ricavi da pedaggio”** sono pari a 3.203 milioni di euro, in aumento di 634 milioni di euro rispetto al 2020 (2.569 milioni di euro) grazie alla crescita del traffico sulla rete pari a +23,1% (+20,9% considerando anche l'effetto derivante dal mix di traffico). Si rammenta che entrambi gli esercizi a confronto includono gli effetti riconducibili alla pandemia da Covid-19 e che l'andamento positivo del traffico sulla rete registrato nel 2021, rispetto al 2020, è anche dovuto alle minori limitazioni agli spostamenti disposte dalle Autorità governative nel corso dell'anno. Si segnala inoltre che la voce include 87 milioni di euro per sconti ed esenzioni il cui impatto economico è nullo per effetto dello stanziamento al fondo rischi ed oneri rilevato negli esercizi precedenti in relazione agli oneri da sostenere per gli impegni assunti nell'Accordo negoziale. Si evidenzia, infine, che i ricavi da pedaggio del 2021 includono, per 341 milioni di euro (285 milioni di euro nel 2020), le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce “oneri concessori”¹. L'incremento pari a 56 milioni di euro è riconducibile ai maggiori chilometri percorsi. Al netto di dette maggiorazioni tariffarie, i ricavi da pedaggio si incrementano di 578 milioni di euro rispetto al 2020.

Gli **“Altri ricavi operativi”** ammontano a 203 milioni di euro (177 milioni di euro nel 2020). La variazione, pari a 26 milioni di euro, è legata principalmente agli effetti sulle royalties delle aree di servizio derivanti dal differente impatto, negli esercizi a confronto, delle iniziative della Società nel 2020 a sostegno delle attività economiche dei gestori in seguito all'emergenza Covid-19.

I **“Costi operativi netti”** ammontano a 1.473 milioni di euro, in riduzione di 730 milioni di euro rispetto al 2020 (2.203 milioni di euro).

I **“Costi di manutenzione”** sono pari a 414 milioni di euro e, diversamente dal 2020 (829 milioni di euro), non includono gli interventi compresi nel piano straordinario di manutenzioni (443 milioni di euro nel 2021) rappresentati nel flusso degli investimenti operativi. Includendo gli effetti di tale piano nel 2021 ed escludendo dalla variazione gli oneri del viadotto Genova San Giorgio (88 milioni di euro nel 2021, 148 milioni di euro nel 2020, il cui impatto sull'EBITDA è compensato dall'utilizzo della corrispondente quota di fondo ripristino e sostituzione contabilizzato nella voce “Variazione operativa dei fondi”), le manutenzioni registrano un

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

incremento di 88 milioni di euro riconducibile ai maggiori interventi relativi alla prosecuzione dei programmi operativi.

Con riferimento ai citati costi per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio sostenuti nel 2021, si segnala che l'ammontare include la contabilizzazione a conto economico dei relativi crediti IVA (53 milioni di euro) in relazione alle attività di ricostruzione del viadotto stesso già eseguite in esercizi precedenti, a seguito della risposta negativa dell'Agenzia delle Entrate alla richiesta di recupero presentata dalla Società. Tale importo non ha comportato effetti né sul risultato di esercizio, perché compensato dall'utilizzo di fondi già stanziati, né sui flussi finanziari dell'anno essendo l'importo, per la quasi totalità, già versato al Commissario Straordinario in relazione alla ricostruzione del viadotto. Si evidenzia che gli oneri connessi al piano straordinario di manutenzione nel 2020 erano pari a 349 milioni di euro.

Gli **"Altri costi esterni gestionali"** sono pari a 280 milioni di euro e si incrementano di 12 milioni di euro rispetto al 2020 (268 milioni di euro) principalmente per la prosecuzione delle iniziative legate al Piano Strategico di Trasformazione e per i maggiori costi di gestione del transito, in relazione al maggior traffico.

Gli **"Oneri concessori"** ammontano a 416 milioni di euro (345 milioni di euro nel 2020) in aumento di 71 milioni di euro in conseguenza dell'andamento positivo del traffico sulla rete.

Il **"Costo del lavoro netto"** è pari a 412 milioni di euro in aumento di 50 milioni di euro rispetto al 2020 (362 milioni di euro). Tale variazione è determinata da:

- a) dall'incremento del costo medio complessivo principalmente dovuto a maggiori costi per incentivi all'esodo legati al piano straordinario di uscite attivato nel 2021, a minori costi nel 2020 legati all'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO" e ad altri effetti correlati all'emergenza Covid-19;
- b) dall'incremento della forza media (+56 unità medie), riconducibile principalmente agli inserimenti per potenziamento di alcune strutture organizzative legati al Piano di Trasformazione, in parte compensato dal sopra citato piano straordinario di uscite e dal rallentamento del turn over prevalentemente nel comparto esazione.

La **"Variazione operativa dei fondi"** registra un utilizzo netto pari a 49 milioni di euro (accantonamento netto per 399 milioni di euro nel 2020) riconducibile a:

- a) la variazione operativa del fondo ripristino e sostituzione dell'infrastruttura autostradale che evidenzia un utilizzo netto pari a 58 milioni di euro che include anche gli oneri connessi alle attività di ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio (88 milioni di euro) in parte compensati dal piano di interventi di manutenzione;
- b) un accantonamento netto del fondo rischi e oneri (9 milioni di euro) per la copertura dei rischi di contenziosi in essere.

Si segnala, inoltre, che nel 2020 la voce "Variazione operativa dei fondi" includeva anche lo stanziamento a fondo rischi e oneri, pari a 190 milioni di euro, quale aggiornamento della stima degli oneri da sostenere in relazione agli impegni assunti con il con il Governo e con il MIMS.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO ^(*)(1)

Milioni di euro	2021	2020	VARIAZIONE	
			ASSOLUTA	%
Ricavi da pedaggio	3.203	2.569	634	25
Altri ricavi operativi	203	177	26	15
Totale ricavi operativi	3.406	2.746	660	24
Costi di manutenzione	-414	-829	415	-50
Altri costi esterni gestionali	-280	-268	-12	4
Oneri concessori	-416	-345	-71	21
Costo del lavoro netto	-412	-362	-50	14
Variazione operativa dei fondi	49	-399	448	n.s.
Totale costi operativi netti	-1.473	-2.203	730	-33
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.933	543	1.390	n.s.
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi	-503	-604	101	-17
Margine operativo (EBIT)	1.430	-61	1.491	n.s.
Dividendi da società partecipate	17	-	17	n.s.
Proventi/(Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi	-3	-15	12	-80
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari	-303	-460	157	-34
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali	-	9	-9	n.s.
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.141	-527	1.668	n.s.
(Oneri)/Proventi fiscali	-459	129	-588	n.s.
Risultato delle attività operative in funzionamento	682	-398	1.080	n.s.
Utile/(Perdita) dell'esercizio	682	-398	1.080	n.s.
(euro)	2021	2020	VARIAZIONE	
Utile base per azione	1,10	-0,64	1,74	
di cui:				
- da attività operative in funzionamento	1,10	-0,64	1,74	
Utile diluito per azione	1,10	-0,64	1,74	
di cui:				
- da attività operative in funzionamento	1,10	-0,64	1,74	

(*) Per la riconduzione al prospetto di conto economico ufficiale si rimanda al paragrafo "2.17 Note metodologiche e altre informazioni".

(1) Si segnala che, ai fini di una migliore rappresentazione, il prospetto di conto economico riclassificato presenta la voce "Costi di Manutenzione", precedentemente inclusa nella voce "Costi esterni gestionali", rispetto a quello pubblicato nella Relazione Finanziaria Annuale 2020.

Il **“Margine operativo lordo (EBITDA)”**, positivo per 1.933 milioni di euro, si incrementa di 1.390 milioni di euro rispetto al 2020 (543 milioni di euro) come conseguenza dei fenomeni precedentemente descritti. L'Ebitda cash, calcolato escludendo la voce “Variazione operativa dei fondi” positiva per 49 milioni di euro nel 2021 (negativa per 399 milioni di euro nel 2020) e l'effetto non monetario di sconti ed esenzioni pari a 87 milioni di euro nel 2021, è pari a 1.797 milioni di euro nel 2021 e presenta un incremento di 855 milioni di euro rispetto all'Ebitda cash del 2020 (942 milioni di euro).

Gli **“Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi”** sono pari a 503 milioni di euro, in riduzione di 101 milioni di euro rispetto al 2020 (604 milioni di euro nel 2020) in relazione all'adozione del meccanismo tariffario ART a partire dal 2021, che ha comportato la chiusura del saldo del fondo impegni alla data del 1° gennaio 2021 (2.540 milioni di euro) a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali, come già commentato nella premessa dell'andamento economico – finanziario del Gruppo.

Il **“Margine operativo (EBIT)”** è positivo per 1.430 milioni di euro, in aumento di 1.491 milioni di euro rispetto al 2020 (negativo per 61 milioni di euro).

I **“Dividendi da società partecipate”** sono pari a 17 milioni di euro, riferibili principalmente alle controllate Traforo del Monte Bianco (10 milioni di euro) e Autostrade Tech (4 milioni di euro), mentre nel 2020 la voce presentava un saldo nullo non essendo stato deliberato alcun dividendo dalle società partecipate.

La voce **“Proventi/(Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi”** riporta oneri pari a 3 milioni di euro (15 milioni di euro nel 2020) evidenziando una variazione di 12 milioni di euro essenzialmente per la variazione dei tassi di attualizzazione di riferimento nei due esercizi a confronto.

Gli **“Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari”** sono pari a 303 milioni di euro e si decrementano di 157 milioni di euro rispetto al 2020 (460 milioni di euro), essenzialmente per la variazione del fair value degli strumenti finanziari derivati (positiva nel 2021, negativa nell'esercizio di confronto). Si segnala, inoltre, che nel 2021 sono stati rilevati oneri finanziari pari a 8 milioni di euro in relazione all'ottenimento dei waivers da parte degli enti finanziatori del Gruppo ASPI per il loro consenso alla modifica delle clausole di Cambio di Controllo e alla rimozione della Garanzia Atlantia, ove applicabile.

Il **“Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento”** è positivo per 1.141 milioni di euro, in aumento di 1.668 milioni di euro rispetto al 2020 (negativo per 527 milioni di euro).

La voce **“(Oneri)/Proventi fiscali”** registra oneri per 459 milioni di euro (proventi per 129 milioni di euro nel 2020). La variazione negativa, pari a 588 milioni di euro, è essenzialmente attribuibile allo stanziamento delle imposte di esercizio in relazione al maggior reddito imponibile. Si evidenzia che l'esercizio 2020 riportava proventi fiscali in virtù di un reddito imponibile negativo.

L'**“Utile/(Perdita) dell'esercizio”** è pari a 682 milioni di euro (perdita per 398 milioni di euro nel 2020).

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Milioni di euro		2021	2020
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	682	-398
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		52	-
Effetto fiscale su utili/(perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-12	-
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	40	-
(Perdite)/Utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		-5	-2
Effetto fiscale su (perdite)/utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		1	-
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	-4	-2
Altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		22	35
Effetto fiscale su altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-5	-8
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	17	27
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	53	25
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	735	-373

Nel 2021 la voce "Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio" è positiva per 53 milioni di euro (25 milioni di euro nel 2020) in relazione al fair value positivo dei nuovi derivati di cash flow hedge, al netto del relativo effetto fiscale, e alla riclassifica a conto economico della riserva di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, al netto del relativo effetto fiscale, classificati come di non hedge accounting a partire dal 2019.

Il "Risultato economico complessivo dell'esercizio" risulta pari a 735 milioni di euro (negativo per 373 milioni di euro nel 2020).

Struttura patrimoniale-finanziaria

Al 31 dicembre 2021 le “**Attività non finanziarie**” sono pari a 14.859 milioni di euro e si decrementano di 2.036 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (16.895 milioni di euro). Si evidenzia che sulla variazione incide la riduzione dei diritti concessori immateriali come commentata nel seguito.

La voce principale è costituita dalle “**Attività immateriali**”, pari a 14.450 milioni di euro (16.569 milioni di euro al 31 dicembre 2020).

Il decremento della voce rispetto al 31 dicembre 2020, pari a 2.119 milioni di euro, è dovuto principalmente ai seguenti effetti combinati:

- a) la chiusura del saldo del fondo impegni alla data del 1° gennaio 2021 (2.540 milioni di euro) a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi e contestuale riclassifica del saldo residuo nei diritti concessori immateriali con benefici economici aggiuntivi in relazione all’adozione del nuovo sistema tariffario;
- b) gli ammortamenti dell’esercizio (476 milioni di euro);
- c) gli investimenti, pari a 948 milioni di euro, relativi alle opere con benefici economici aggiuntivi (870 milioni di euro) e in altre attività immateriali (78 milioni di euro) riconducibili essenzialmente all’attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione focalizzate sull’innovazione tecnologica per la gestione e sicurezza delle infrastrutture e sui servizi digitali avanzati per la mobilità. Si segnala che gli investimenti in diritti concessori immateriali del 2021 comprendono anche gli interventi connessi al piano straordinario di manutenzione, pari a 443 milioni di euro, in quanto oggetto di riconoscimento tariffario nel nuovo PEF al pari degli altri investimenti.

Al 31 dicembre 2021 la voce “**Partecipazioni**” risulta pari a 317 milioni di euro e si incrementa di 70 milioni di euro (247 milioni di euro al 31 dicembre 2020). La variazione è principalmente riferibile a:

- a) l’acquisizione del 79,4% del capitale sociale di Pavimental (59,4% da Atlantia e 20% da Aeroporti di Roma) per complessivi 15 milioni di euro e un successivo versamento, nel mese di dicembre 2021, di 20 milioni di euro a titolo di futuro aumento di capitale. La partecipazione attualmente detenuta in Pavimental è complessivamente pari al 99,4%;
- b) la costituzione di “Free To X S.r.l.” il cui capitale sociale, pari a un milione di euro, è interamente detenuto dalla Società, a cui si aggiunge nel corso del 2021 il successivo versamento di 25 milioni di euro a titolo di futuro aumento di capitale;
- c) il versamento di 5 milioni di euro in favore di Tecne per aumenti di capitale sociale.

Al 31 dicembre 2021 il “**Capitale circolante netto**” presenta un valore complessivo negativo pari a 1.193 milioni di euro (negativo per 790 milioni di euro al 31 dicembre 2020). La variazione, pari a 403 milioni di euro, è riconducibile principalmente a:

- a) l’incremento delle passività commerciali pari a 251 milioni di euro, principalmente dovuto all’effetto dell’aumento dei debiti verso società interconnesse e pedaggi in corso di regolazione, ascrivibile ai maggiori volumi di traffico registrati nel corso del quarto trimestre 2021 rispetto al quarto trimestre 2020, e all’incremento dei debiti verso

fornitori, principalmente originati dalle dinamiche relative alle attività di manutenzione e investimento nel periodo di riferimento;

- b) l'incremento, pari a 185 milioni di euro, della voce "Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito" in relazione alle imposte dell'esercizio;
- c) l'incremento delle attività commerciali pari a 148 milioni di euro essenzialmente riconducibile all'effetto combinato dell'aumento dei crediti per pedaggi autostradali nell'ultimo trimestre, in virtù del positivo andamento del traffico, e dall'incremento dei crediti verso i subconcessionari delle aree di servizio autostradali;
- d) l'incremento del saldo netto della voce "Altre attività/(passività) nette", per 109 milioni di euro, connesso anche allo storno dei crediti IVA da recuperare (53 milioni di euro) in relazione alle attività di demolizione, costruzione e direzione lavori del viadotto Genova San Giorgio già commentato in precedenza.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA (*) (1)

Milioni di euro	31/12/2021	31/12/2020	VARIAZIONE
Attività materiali	92	79	13
Attività immateriali	14.450	16.569	-2.119
Partecipazioni	317	247	70
Attività non finanziarie (A)	14.859	16.895	-2.036
Attività commerciali	621	473	148
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito	-132	53	-185
Partecipazioni possedute per la vendita o attività operative cessate	-	6	-6
Passività commerciali	-1.544	-1.293	-251
Altre attività/(passività) nette	-138	-29	-109
Capitale circolante netto (B)	-1.193	-790	-403
Capitale investito lordo (C=A+B)	13.666	16.105	-2.439
Fondo per impegni da convenzione	-	-2.540	2.540
Fondi per accantonamenti	-3.060	-3.571	511
Passività per imposte differite nette	-315	-17	-298
Altre passività non finanziarie	-25	-23	-2
Passività non finanziarie (D)	-3.400	-6.151	2.751
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	10.266	9.954	312
Capitale emesso	622	622	-
Riserve e utili portati a nuovo	525	871	-346
Utile / (Perdita) dell'esercizio	682	-398	1.080
Patrimonio netto (F)	1.829	1.095	734
Indebitamento finanziario netto (G) (1)	8.437	8.859	-422
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (H=F+G)	10.266	9.954	312

(1) Per la riconduzione al prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria ufficiale si rimanda al paragrafo "2.17 Note metodologiche e altre informazioni".

(1) Si segnala che talune voci dello stato patrimoniale riclassificato sono state espresse in maniera diversa rispetto a quanto pubblicato nella Relazione Finanziaria Annuale 2020. In particolare, per una maggiore comprensione la voce fondi correnti per accantonamenti è stata inserita all'interno delle passività non finanziarie ed è stata eliminata la distinzione tra quota corrente e quota non corrente.

Le "Passività non finanziarie" ammontano a 3.400 milioni di euro in riduzione di 2.751 milioni di euro (6.151 milioni di euro al 31 dicembre 2020). Sulla variazione incidono i seguenti effetti:

- a) la chiusura del saldo del fondo per impegni da convenzione (2.540 milioni di euro) a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi, come già commentato in precedenza;
- b) la riduzione dei fondi per accantonamenti (511 milioni di euro) principalmente per gli utilizzi dell'esercizio del fondo stanziato in esercizi precedenti in riferimento alla definizione dell'accordo negoziale con il MIMS e con il Governo (475 milioni di euro). In particolare, si segnalano investimenti non remunerati realizzati nel corso dell'esercizio per 299 milioni di euro, sconti all'utenza per 87 milioni di euro e oneri connessi alla ricostruzione del viadotto San Giorgio per 89 milioni di euro.
- c) l'incremento delle passività per imposte differite nette per 298 milioni di euro in relazione alla riduzione delle attività per imposte anticipate per i rilasci netti connessi agli utilizzi dei fondi rischi e oneri.

Il "Capitale Investito Netto" è pertanto pari a 10.266 milioni di euro, con un incremento pari a 312 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2020 (9.954 milioni di euro).

Il "Patrimonio netto" ammonta a 1.829 milioni di euro e si incrementa di 734 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (1.095 milioni di euro) per l'effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO (*)

Milioni di euro	2021	2020
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO		
FFO - Cash Flow Operativo	907	452
Variazione del capitale circolante netto e altre variazioni	392	-145
Flusso finanziario netto da attività di esercizio [a]	1.299	307
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) INVESTIMENTI IN ATTIVITA' NON FINANZIARIE		
Investimenti in attività in concessione	-870	-509
Investimenti in attività materiali	-23	-20
Investimenti in altre attività immateriali	-78	-31
Investimenti operativi	-971	-560
Investimenti in partecipazioni	-65	-5
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni	1	-
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie [b]	-1.035	-565
Flusso finanziario netto generato/(assorbito) nell'esercizio [a+b]	264	-258
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	52	-
Proventi/(Oneri) finanziari portati ad incremento di passività/attività finanziarie	-3	-
Altre variazioni	109	59
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto [c]	158	59
Incremento/(Decremento) dell'indebitamento finanziario netto d'esercizio [a+b+c]	422	-199
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio	-8.859	-8.660
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio	-8.437	-8.859

(*) Per la riconduzione al prospetto di rendiconto finanziario ufficiale si rimanda al paragrafo "2.17 Note metodologiche e altre informazioni".

L'“**indebitamento finanziario netto**” al 31 dicembre 2021 è pari a 8.437 milioni di euro, in diminuzione di 422 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (8.859 milioni di euro).

Il “**flusso finanziario netto generato nell'esercizio**” 2021 è pari a 264 milioni di euro (e si confronta con un assorbimento finanziario di 258 milioni di euro dell'esercizio precedente). In particolare, il flusso finanziario netto da attività di esercizio, positivo per 1.299 milioni di euro, ha consentito di finanziare interamente i fabbisogni di cassa connessi agli investimenti operativi (971 milioni di euro) e gli investimenti in partecipazioni (65 milioni di euro, riferiti essenzialmente all'acquisizione di Pavimental e agli aumenti di capitale). L'indebitamento finanziario netto registra poi un'ulteriore diminuzione pari a 158 milioni di euro, connessa essenzialmente all'incremento del fair value positivo degli strumenti finanziari derivati di copertura (52 milioni di euro) e alla riduzione del fair value negativo di quelli classificati di non hedge accounting, il cui impatto è inserito nella voce “Altre variazioni di attività e passività finanziarie”.

Nell'ambito del flusso finanziario netto da attività di esercizio, si segnala che:

- L'FFO-Cash flow operativo è pari a 907 milioni di euro e presenta un incremento pari a 455 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente (452 milioni di euro), in relazione essenzialmente all'incremento dei ricavi da pedaggio;
- Sulla voce variazione del capitale circolante netto e altre variazioni, che ha contribuito alla riduzione nel 2021 dell'indebitamento finanziario netto pari a 422 milioni di euro, incidono principalmente le variazioni dei crediti e debiti commerciali commentate in precedenza.

La composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2021 è riportata nel seguito:

Milioni di euro	31/12/2021	31/12/2020	VARIAZIONE
Indebitamento finanziario netto			
Passività finanziarie (A)	10.718	11.089	-371
Prestiti obbligazionari	8.137	8.198	-61
<i>di cui quota a breve termine</i>		605	1.074
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.057	2.167	-110
<i>di cui quota a breve termine</i>		1.514	2.005
Derivati con fair value negativo	288	487	-199
Finanziamenti a breve termine	-	5	-5
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	40	27	13
Altre passività finanziarie	196	205	-9
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (B)	-1.594	-1.602	8
Attività finanziarie (C)	-687	-628	-59
Attività finanziarie per contributi su opere	-174	-174	-
Depositi vincolati	-173	-174	1
Derivati con fair value positivo	-72	-	-72
Altre attività finanziarie	-268	-280	12
Totale indebitamento finanziario netto (D=A+B+C)	8.437	8.859	-422

Con riferimento ai prestiti obbligazionari si segnalano le seguenti operazioni avvenute nell'esercizio 2021:

- a) l'emissione, nel mese di gennaio, di un prestito di importo nominale pari a 1.000 milioni di euro e cedola del 2%, con scadenza nel 2030;
- b) il rimborso avvenuto in data 26 febbraio 2021 del bond di importo nominale residuo pari a 594 milioni di euro e cedola del 2,875% garantito da Atlantia;
- c) il rimborso avvenuto in data 4 novembre 2021 del prestito di importo nominale residuo pari a 480 milioni di euro e cedola del 1,125%.

Per quanto riguarda i finanziamenti a medio-lungo termine, si segnala la riclassifica a medio-lungo termine del finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti di importo nominale pari a 400 milioni di euro, incluso tra le quote correnti al 31 dicembre 2020 esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1. Si evidenzia, infatti, il rispetto dei valori soglia relativi ai parametri finanziari definiti contrattualmente con riferimento al 31 dicembre 2021.

Con riferimento ai derivati con fair value negativo, si segnala una riduzione pari a 199 milioni di euro connessa essenzialmente alla riduzione nell'esercizio del fair value negativo (71 milioni di euro) e alla liquidazione di taluni strumenti (91 milioni di euro).

Inoltre, sempre nell'ambito degli strumenti finanziari derivati, si segnala che nel corso del 2021 sono state stipulate nuove operazioni di copertura nella forma di Interest Rate Swap Forward Starting per un nozionale totale di 3.000 milioni di euro, una durata media ponderata pari a nove anni e quattro mesi e un delay medio pari a un anno e cinque mesi. Il tasso medio ponderato è pari a 0,16%. Tali operazioni risultano iscritte tra le attività finanziarie per un ammontare pari a 52 milioni di euro al 31 dicembre 2021.

Al 31 dicembre 2021 l'indebitamento finanziario della Società è espresso per l'8% in valute diverse dall'euro (sterlina e yen). Tenuto conto delle operazioni di Cross Currency Swap connesse ai prestiti obbligazionari in sterlina e yen, la percentuale di indebitamento in valuta esposta al rischio di cambio nei confronti dell'euro risulta nulla.

La durata media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero complessivo al 31 dicembre 2021 è pari a circa cinque anni e quattro mesi. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 98% a tasso fisso.

Nel corso del 2021 il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3,3%.

Al 31 dicembre 2021 la Società dispone di linee di finanziamento per un importo pari a 2.050 milioni di euro con una vita media residua ponderata pari a circa quattro anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa un anno e otto mesi. Nell'ambito di queste linee prosegue il dialogo volto a verificare la valutazione di non sussistenza di elementi ostativi all'erogabilità della linea di credito Revolving con Cassa Depositi e Prestiti.

2.6 Dati per settore operativo

A partire dal 2021 e a seguito delle variazioni al perimetro di consolidamento già citate in precedenza, sono stati individuati i seguenti settori operativi al fine di valutare meglio l'andamento delle attività tenendo conto del business e della struttura organizzativa delle aree di business:

- a) **Attività autostradali:** include le attività delle società concessionarie autostradali;
- b) **Ingegneria e costruzione:** include le attività di progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture;
- c) **Tecnologia e innovazione:** include le attività connesse (i) alla creazione di nuove piattaforme per la tariffazione dinamica, (ii) all'installazione delle infrastrutture digitali per le smart road e per le aree di servizio intelligenti (iii) allo sviluppo del sistema innovativo di monitoraggio delle infrastrutture e (iv) ai servizi di mobilità sostenibile;
- d) **Altri servizi:** include prevalentemente le attività di service di Essediese, Ad Moving e Giove Clear verso le altre società del Gruppo.

Per il dettaglio sulle società che compongono i singoli settori si rimanda alla tabella riepilogativa riportata in calce al presente capitolo 2.6 "Dati per settore operativo".

Prospetto dati economico-finanziari per settore operativo

MILIONI DI EURO	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI			INGEGNERIA E COSTRUZIONE			INNOVAZIONE E TECNOLOGIA			ALTRI SERVIZI			ELISIONI E RETTIFICHE DI CONSOLIDATO		TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA	
	2021	2020	Variazione	2021	2020	Variazione	2021	2020	Variazione	2021	2020	Variazione	2021	2020	2021	2020
	DATI REPORTED															
Ricavi operativi	3.683	2.974	709	687	3	684	143	92	51	44	45	-1	-685	-84	3.872	3.030
EBITDA	2.089	614	1.475	26	-2	28	14	14	-	2	4	-2	-6	-1	2.125	629
FFO-Cash Flow Operativo	957	504	453	23	-2	25	12	11	1	-	4	-4	-6	-	986	517
Investimenti operativi	1.002	568	434	13	3	10	12	3	9	-	1	-1	39	-	1.066	575
Organico medio	5.932	5.881	51	2.054	45	2.009	192	108	84	600	587	13	-	-	8.778	6.621

2.7 Andamento gestionale dei settori del Gruppo

Si riporta di seguito un commento all'andamento economico e gestionale dei principali settori operativi del Gruppo ASPI.

2.7.1 Attività autostradali

I ricavi operativi nel 2021 sono pari a 3.683 milioni di euro e si incrementano di 709 milioni di euro rispetto al periodo di confronto (2.974 milioni di euro) essenzialmente per i maggiori ricavi da pedaggio. Come già commentato nel precedente paragrafo 2.2 "Andamento economico finanziario del Gruppo", sebbene gli anni a confronto includano entrambi gli effetti riconducibili alla pandemia da Covid-19, nel 2021 i volumi di traffico sulla rete registrano un +23,0% rispetto al 2020 anche grazie a un allentamento delle limitazioni alla mobilità collegato all'avanzare della campagna vaccinale nel Paese nel corso del 2021. Tuttavia, i livelli di traffico sono ancora inferiori rispetto ai livelli pre-crisi del 2019 (-10,3% rispetto al 2019).

L'EBITDA 2021 è pari a 2.089 milioni di euro e si incrementa di 1.475 milioni di euro rispetto al 2020 (614 milioni di euro). Sulla variazione incidono, oltre citato incremento dei ricavi operativi, anche i minori accantonamenti netti rilevati nel 2021, il 2020 infatti includeva l'aggiornamento della stima degli oneri da sostenere in relazione agli impegni assunti con l'accordo negoziale con il Governo e con il MIMS.

L'FFO del 2021 è pari a 957 milioni di euro e si incrementa di 453 milioni di euro rispetto al 2020, in relazione essenzialmente all'incremento dei ricavi da pedaggio.

Traffico

La mobilità del 2021 ha risentito ancora degli effetti della pandemia seppur in maniera minore rispetto al 2020 anche grazie all'avanzare della campagna vaccinale nel Paese mentre l'esercizio 2020 era stato severamente impattato dal lockdown a primavera. L'andamento del traffico del 2021 è rimasto condizionato dall'evoluzione della situazione sanitaria, e ha mostrato una ripresa più marcata durante il periodo estivo ed un successivo rallentamento nell'ultima parte dell'anno, in coincidenza con la nuova fase di espansione dei contagi.

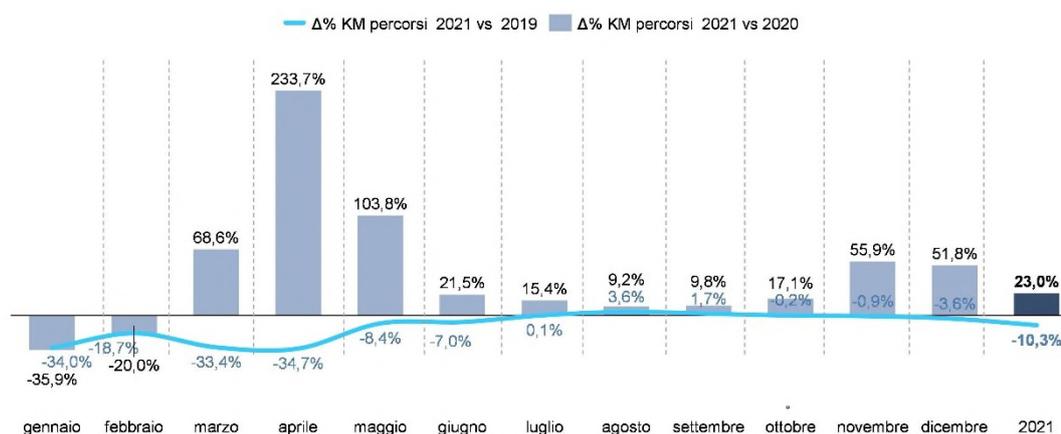
Complessivamente, nel 2021 il traffico sulla rete del Gruppo è cresciuto del 23,0% rispetto all'anno precedente ma si è mantenuto ancora al di sotto dei livelli pre-pandemia (-10,3% rispetto al 2019).

Per i veicoli leggeri ("2 assi") l'incremento rispetto al 2020 è stato del 25,5% ovvero -12,5% rispetto al 2019 mentre i volumi di traffico pesante (veicoli a "3 o più assi") registrano una crescita dell'11,0% sul 2020, con un pieno recupero dei livelli di mobilità antecedenti la crisi pandemica (+3,9% sul 2019).

TRAFFICO SULLA RETE DEL GRUPPO NEL 2021

Tratte autostradali	Veicoli* Km (milioni) ¹			Variazione %		VTMG 2021 *
	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+ assi	Veicoli totali	vs anno 2020 ⁽²⁾	vs anno 2019	
A1 Milano-Napoli	14.070,8	3.215,9	17.286,6	23,7	-7,5	58.943
A4 Milano-Brescia	2.788,7	466,4	3.255,1	23,6	-13,6	95.382
A7 Serravalle-Genova	437,0	84,5	521,4	24,6	-12,6	28.572
A8/A9 Milano-Laghi	1.930,1	148,3	2.078,4	22,4	-18,5	73.284
A8/26 Diramazione	403,1	32,7	435,8	20,2	-15,1	49.747
A10 Genova-Savona	596,9	99,8	696,7	28,9	-9,0	41.952
A11 Firenze-Mare	1.253,2	116,3	1.369,5	22,6	-12,6	45.924
A12 Genova-Sestri	666,4	58,3	724,7	26,9	-11,6	40.768
A12 Roma-Civitavecchia	554,8	42,6	597,4	19,2	-9,5	25.026
A13 Bologna-Padova	1.425,3	345,4	1.770,8	18,9	-14,8	38.110
A14 Bologna-Taranto	7.907,8	1.663,4	9.571,2	22,3	-9,4	33.558
A16 Napoli-Canosa	1.087,4	163,0	1.250,4	26,5	-10,1	19.882
A23 Udine-Tarvisio	372,4	156,4	528,8	32,4	-11,3	14.315
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	1.446,1	299,2	1.745,3	27,0	-15,7	19.525
A27 Venezia-Belluno	623,6	62,1	685,7	14,3	-13,5	22.854
A30 Caserta-Salemo	700,4	132,9	833,3	18,9	-6,1	41.283
Nodo di Mestre	32,0	6,3	38,3	16,2	-18,8	-
TOTALE AUTOSTRADE PER L'ITALIA	36.295,8	7.093,5	43.389,3	23,1	-10,3	41.643
Autostrade Meridionali	1.516,1	31,0	1.547,1	25,6	-9,1	82.145
Tangenziale di Napoli	763,0	13,2	776,2	12,2	-15,8	105.272
Società Autostrada Tirrenica	268,7	25,7	294,4	24,0	-2,7	17.765
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	75,3	20,5	95,7	14,6	-17,0	8.197
Traforo del Monte Bianco	5,1	3,5	8,6	13,5	-24,9	4.044
TOTALE CONCESSIONARIE DEL GRUPPO	38.923,9	7.187,3	46.111,3	23,0	-10,3	41.976

ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO SULLA RETE DEL GRUPPO NEL 2021



Variazione% chilometri percorsi 2021 vs 2020

Totale	-35,9%	-20,0%	68,6%	233,7%	103,8%	21,5%	15,4%	9,2%	9,8%	17,1%	55,9%	51,8%	23,0%
2 assi	-41,3%	-24,2%	85,9%	367,1%	131,6%	22,9%	17,3%	9,4%	10,7%	20,8%	72,4%	63,8%	25,5%
3+ assi	-4,0%	1,4%	30,7%	61,0%	24,4%	13,9%	3,4%	6,9%	4,3%	-0,8%	5,8%	7,7%	11,0%

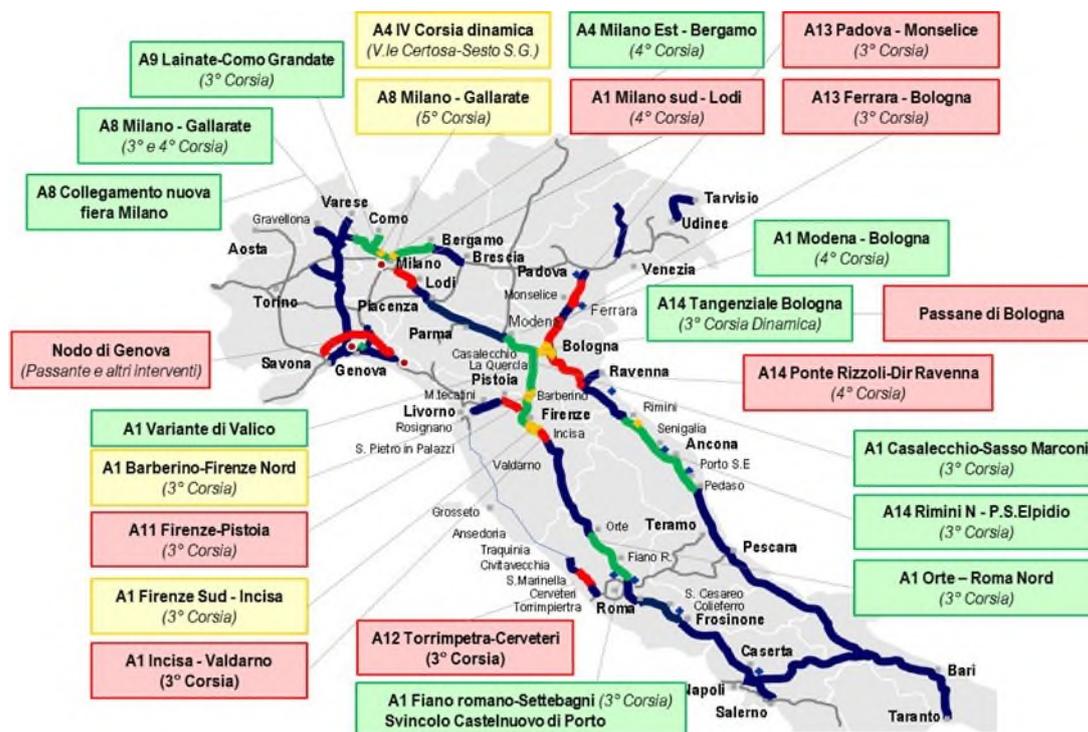
Investimenti operativi

GLI IMPEGNI DI INVESTIMENTO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Il rilevante programma di investimenti che Autostrade per l'Italia sta realizzando è finalizzato al miglioramento e ammodernamento della rete e al prolungamento della vita utile delle opere, con interventi su gallerie, ponti e viadotti, opere d'arte minori, barriere spartitraffico/laterali e impianti tecnologici oltre a 0,9 miliardi di interventi non remunerati sull'area ligure previsti nell'Accordo negoziale sottoscritto tra il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili e ASPI a chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento.

Il piano economico finanziario prevede tra il 2021 e il 2038 un impegno complessivo di circa 14,1 miliardi di euro – comprensivi dei sopra citati interventi non remunerati sull'area ligure - con un'ulteriore quota opzionale di 1,3 miliardi di euro che ASPI è disponibile ad eseguire ed inserire nel prossimo aggiornamento del PEF.

La seguente rappresentazione mostra la localizzazione geografica dei principali interventi in Grandi Opere realizzati/in corso/da realizzare.



INVESTIMENTI OPERATIVI DEL 2021

Nel 2021, nonostante le difficoltà legate alla pandemia nel rispetto dei protocolli di sicurezza, sono proseguiti gli investimenti operativi sulle autostrade del Gruppo che ammontano complessivamente a 1.002 milioni di euro.

<i>(milioni di €)</i>	2021	2020
Grandi Opere del Piano 1997	157	119
Altri Investimenti del Piano 1997 ⁽¹⁾	131	114
Gronda di Genova	-	15
Altri Grandi Opere del IV Atto 2002	98	104
Piano Risanamento Acustico (ex delibera CIPE)	1	13
Nuovi interventi Piano Finanziario 2020 ⁽²⁾	-	103
Interventi inclusi nel Piano Straordinario di Manutenzione ⁽³⁾	443	-
Autostrade per l'Italia investimenti in concessione ⁽⁴⁾	830	468
Autostrade per l'Italia oneri capitalizzati	40	41
Altre concessionarie (compresi oneri capitalizzati)	30	7
Totale investimenti su infrastrutture in concessione	900	516
Investimenti in beni materiali	23	21
Investimenti in altri beni immateriali	79	31
Totale Investimenti operativi	1.002	568

(1) Include opere Passante di Bologna

(2) Include "Ampliamenti terze/quarte corsie ex art.15 C.U. decongestionamento sezioni nevralgiche della rete", e "Nuovi interventi rientranti nel piano di adeguamento/ammodernamento rete del prolungamento della vita utile delle opere d'arte".

(3) Come rappresentato in precedenza gli Interventi del piano straordinario di manutenzione sono inclusi tra gli investimenti operativi a partire dal 2021. Nel 2020, invece, tali interventi sono inclusi tra i costi di manutenzione.

(4) Per il 2021 il valore non include gli interventi relativi al piano di investimenti non remunerati a carico di ASPi da 1,2 €/mld e inclusi nell'accordo negoziale, complessivamente pari a 299 milioni di euro e relativi al capitolo "Nuovi interventi di Piano Finanziario 2020 (275 milioni di euro) e Gronda di Genova (24 milioni di euro). Tali ammontari, infatti, sono esclusi dagli investimenti operativi a partire dal 2021 perché inclusi nelle componenti negative dell'FFO nell'ambito degli utilizzi operativi dei fondi a seguito delle rettifiche riflesse a partire dall'esercizio 2021 per il mutamento del contesto regolatorio, come descritto nel precedente capitolo 2.4 "Andamento economico-finanziario del Gruppo". Al contrario nel 2020 e nella tabella tali interventi sono inclusi tra gli investimenti operativi per un ammontare pari a 489 milioni di euro

Nel corso del 2021 Autostrade per l'Italia ha proseguito i lavori relativi a:

- interventi previsti nella Convenzione 1997, con particolare riferimento al potenziamento della terza corsia della A1 nel tratto compreso tra Barberino e Firenze Nord e nel tratto compreso tra Firenze Sud ed Incisa. Tra le attività completate, la più significativa nell'ambito del potenziamento dell'autostrada A1 nel tratto Firenze Sud – Incisa, è stata, a luglio 2021, l'apertura al traffico di 4,5 km di terza corsia, nel tratto compreso tra la Stazione Firenze Sud e l'area di servizio Chianti;
- interventi previsti nel IV Atto Aggiuntivo del 2002, con particolare riferimento alla realizzazione del secondo lotto di ampliamento alla quinta corsia della A8 Milano- Lainate, alla realizzazione delle opere sul territorio relative all'ampliamento alla terza corsia della A14 Rimini-Porto S. Elpidio, agli interventi del Piano Sicurezza Gallerie (interventi di 2a fase), e alle opere propedeutiche della Gronda di Genova;
- altri investimenti in Grandi Opere, prevalentemente connessi alla realizzazione della quarta corsia dinamica della A4 in area milanese, nel tratto compreso tra gli svincoli di Viale Certosa e Sesto San Giovanni;
- altri investimenti sulla rete in esercizio, con particolare riferimento alla prosecuzione degli interventi per il miglioramento continuo degli standard di qualità e sicurezza della rete, ad interventi su stazioni, fabbricati di servizio e aree di servizio, e ad interventi evolutivi sugli impianti e sulle tecnologie.

Nel corso del 2021 è infine entrata a regime la realizzazione del piano di Ammodernamento ed Adeguamento della rete avviato a partire dal 2019 con una spesa di 273 milioni di euro. Tale capitolo di spesa è rappresentato tra le componenti negative dell'FFO, perché incluso tra gli investimenti non remunerati fino alla concorrenza dell'importo complessivo pari a 1,2 miliardi di euro.

LE OPERE MAGGIORI

Le opere maggiori per strategicità e complessità, che ASPI intende avviare nei prossimi anni, sono la Gronda di Genova e il Nodo di Bologna (cosiddetto "Passante").

PROGETTO DEL NODO DI GENOVA



PROGETTO DEL PASSANTE DI BOLOGNA



Relativamente all'adeguamento del nodo stradale e autostradale di Genova - progetto che prevede un investimento complessivo di €4,3 miliardi di euro - ad oggi sono state già realizzate gran parte delle attività propedeutiche all'avvio dei lavori (indagini, espropri, spostamento di sottoservizi interferenti, etc.), con una spesa progressiva che ammonta a circa 200 milioni di euro, e avviate procedure di gara per oltre 600 milioni di euro (in attesa della formale approvazione dei progetti esecutivi, da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, per poter procedere all'affidamento dei lavori).

Nell'ambito delle attività previste per la realizzazione della Gronda di Genova, su esplicita richiesta dei Commissari straordinari all'emergenza di Genova e alla ricostruzione del Ponte sul Polcevera, ASPI ha continuato le attività avviate nel corso del 2020 previste nel progetto del Lotto 1A, urgenti in quanto interferenti con i lavori di ricostruzione del Ponte.

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

Per quanto riguarda il potenziamento del Nodo di Bologna, è stato definito con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili il nuovo scenario progettuale, anche a seguito del confronto con gli Enti territoriali competenti. L'opera consentirà di decongestionare un'arteria fondamentale per lo sviluppo di tutto il Paese, oltre che per l'area urbana attraversata.

Il progetto definitivo prevede un investimento complessivo di €1,7 miliardi di euro risolverà infatti i nodi della mobilità del tratto di Bologna puntando sull'allargamento dell'autostrada e della tangenziale nelle sedi già esistenti lungo un tratto di 13 km attraverso un progetto altamente innovativo anche sotto il profilo ambientale. Lo stesso è stato approvato in maniera definitiva dalla Conferenza dei Servizi tenutasi in data 18 gennaio 2022.

Si è quindi entrati nella piena operatività che prevede la definizione del progetto esecutivo con il recepimento delle prescrizioni ricevute da parte del MIMS, l'avvio delle attività propedeutiche nell'estate del 2022; l'avvio dei cantieri principali potrà avvenire all'inizio del 2023.

Interventi programmati di potenziamento e ammodernamento della rete in concessione (*)

	Km oggetto di intervento	Valore intervento (a) (b)	Km aperti al traffico	Avanzam. al 2021 (b)
	(km)	(Milioni di euro)	(km)	(Milioni di euro)
Autostrade per l'Italia: Interventi Convenzione 1997	231,8	7.439	203,5	6.706
Potenziamento dell'autostrada A1 tra Bologna e Incisa	120,0	6.905	91,7	6.219
Investimenti residui in terze e quarte corsie	111,8	534	111,8	486
Altri Investimenti Convenzione Unica 1997	n.a.	4.640	n.a.	2.944
Autostrade per l'Italia: Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	275,3	8.444	233,4	4.125
Interventi sul Nodo di Genova (Gronda, Nodo San Benigno, etc.)	39,7	4.320	n.a.	224
Ampliamento A14 Rimini - Porto S. Elpidio (incl. Opere sul territorio)	154,7	2.465	154,7	2.325
Altri ampliamenti terza/quarta corsia	77,1	1.139	74,9	1.065
Piano Sicurezza Gallerie	n.a.	344	n.a.	344
Altri interventi (Svincoli, Collegamento Nuova Fiera Milano, etc.)	3,8	176	3,8	167
Interventi di risanamento acustico ulteriori rispetto a quelli riportati negli Altri Investimenti (Nuovi interventi di Convenzione Unica 2007)	n.a.	900	n.a.	224
Altre terze/quarte corsie originariamente individuate dall'art.15 della Convenzione Unica 2007	154,0	2.403	-	69
Nuovi interventi di adeguamento ed ammodernamento della rete	n.a.	2.668	n.a.	366
Interventi di adeguamento in termini di arredo tecnologico (incl. "smart roads")	n.a.	98	n.a.	21
Adeguamento normativo opere d'arte e interventi su corpo autostradale	n.a.	445	n.a.	109
Riqualifica barriere di sicurezza ante DM 223/92	n.a.	1.211	n.a.	31
Riqualifica barriere di sicurezza su cavalcavia enti terzi e rami di svincolo	n.a.	40	n.a.	1
Interventi su Gallerie (Miglioramento visibilità ed interventi strutturali)	n.a.	874	n.a.	204
Interventi di miglioramento alla viabilità di Genova		930	n.a.	-
Tunnel Subportuale	n.a.	700	n.a.	-
Svincolo e collegamento con la viabilità in località Fontanabuona	n.a.	230	n.a.	-
Totale Interventi Aspi	661,1	27.425	436,9	14.434

(*) I valori riportati nella tabella includono anche gli interventi ricompresi nel piano di investimenti non remunerati.

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera come da importi inseriti nel Piano Economico Finanziario, allegato all'Atto Aggiuntivo alla Convenzione, in corso di approvazione da parte del MIMS.

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

(1) Sulla Barberino-Firenze Nord i lavori sono in corso; sulla tratta Firenze Sud-Incisa è stato approvato il Progetto Esecutivo del lotto 2B + 1 Sud ad agosto 2018 e sono attualmente in corso le procedure di affidamento, mentre sono in corso i lavori del lotto 1 Nord. In data 30/07/2021 sono stati aperti al traffico 4,5 km di terza corsia (Fi S-AdS Chianti)

(2) Comprende la realizzazione della Tangenziale di Modena, opera sul territorio richiesta dagli Enti Locali, per cui si è in attesa dell'approvazione del Progetto Esecutivo del valore di circa 59 €/mIn inviato il 3 aprile 2020 al Concedente.

(3) Investimento complessivo pari a 247 €/MIn di cui 59 €/MIn inseriti nel Piano Grandi Opere del '97 e 788 €/MIn individuati tra gli Altri Investimenti della Convenzione 1997.

(4) Include opere del Nodo di Bologna

Interventi in Grandi Opere delle Società Concessionarie

	Km oggetto di intervento (km)	Valore intervento (a) (b) (Milioni di euro)	Km aperti al traffico (km)	Avanzam. al 2021 (b) (Milioni di euro)
Società Concessionarie del Gruppo Aspi⁽¹⁾				
A5 RAV - Tratta Morgex- Entreves	12,4	430	12,4	422
A3 Autostrade Meridionali, 3 ^a corsia Napoli-Pompei Est/Scafati ⁽²⁾	20,0	552	20,0	550
A12 Società Autostrada Tirrenica ⁽³⁾	18,6	222	18,6	222
Totale interventi in Grandi Opere Società Concessionarie	51,0	1.204	51,0	1.194

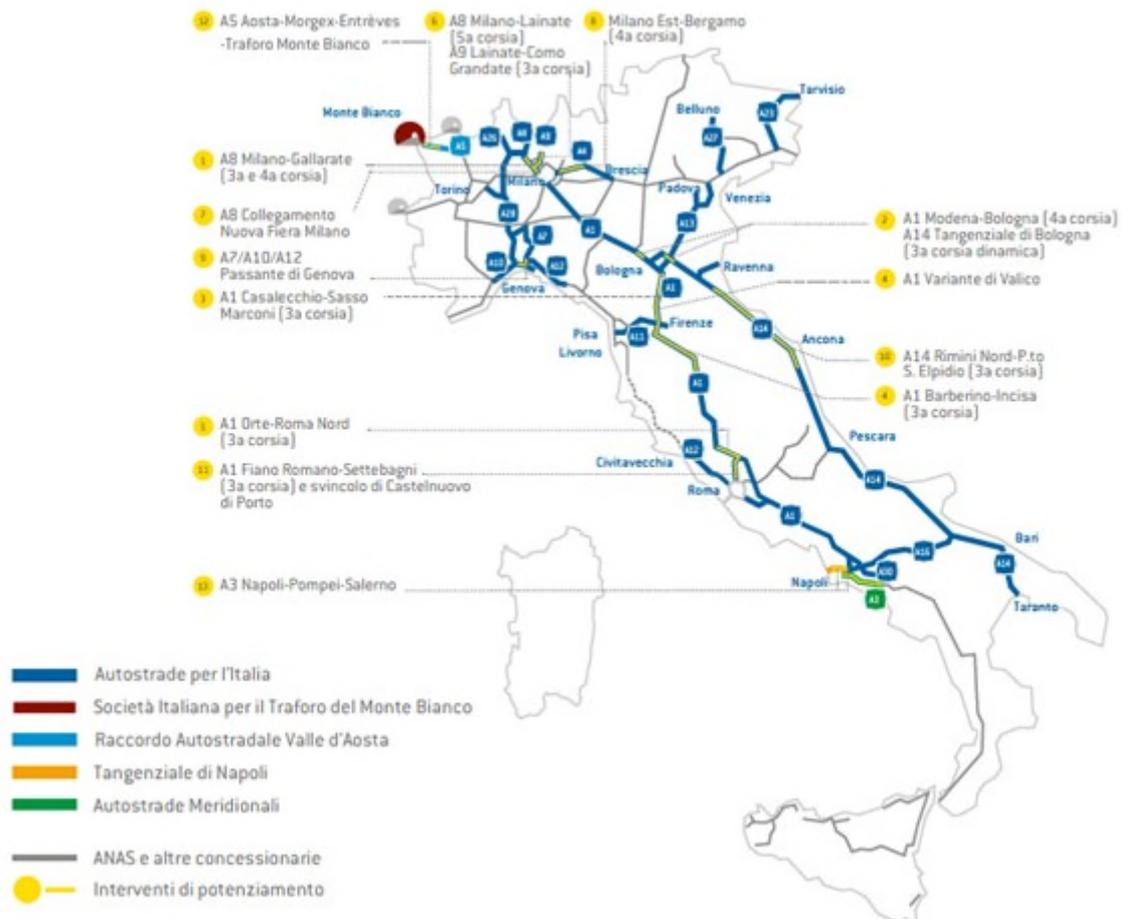
(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2021, comprendendo lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale) somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione.

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

(1) In tabella sono rappresentati esclusivamente gli investimenti in grandi opere (es. ampliamento terza corsia SAM, realizzazione tratto aut.le Tarquinia-Civitavecchia SAT)

(2) Il 31 dicembre 2012 è scaduta la concessione di Autostrade Meridionali e a far data dal 1° gennaio 2013, dietro richiesta del Concedente, la Società prosegue nella gestione ordinaria della Concessione nelle more del subentro del nuovo Concessionario, previo riconoscimento dei relativi oneri a valore di subentro.

(3) Nel mese di gennaio 2022 la SAT ha presentato un Atto Aggiuntivo alla CU 2009 che ridefinisce il perimetro concessorio, coerentemente con quanto disposto dal Decreto Milleproroghe 2020 che rideterminava nel 2028 la scadenza della concessione ed escludeva il completamento del corridoio autostradale tirrenico. Solo a valle dell'approvazione dell'Atto Aggiuntivo, la società ritirerà tutti i ricorsi avverso tale Decreto.



2.7.2 Ingegneria e costruzione

Il settore accoglie il contributo delle società che si occupano di progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture. In particolare, come evidenziato nella premessa al paragrafo 2.2 “Andamento economico-finanziario del Gruppo” le società Pavimental e Pavimental Polska sono state acquisite nel corso del 2021, mentre Tecne ha iniziato la sua operatività a partire da dicembre 2020. Di conseguenza, si segnala la non rilevanza dei dati comparativi. I ricavi operativi 2021, pari a 687 milioni di euro, accolgono principalmente gli interventi di manutenzione e ammodernamento rete eseguiti nei confronti di Autostrade per l'Italia.

L'EBITDA 2021 è pari a 26 milioni di euro mentre l'FFO risulta essere 23 milioni di euro.

2.7.3 Innovazione e tecnologia

I ricavi operativi 2021, pari a 143 milioni di euro, presentano un aumento di 51 milioni di euro rispetto all'esercizio di confronto in relazione principalmente a nuove commesse internazionali stipulate da Movyon e alle maggiori attività nei confronti del Gruppo Autostrade per l'Italia. A fronte dei maggiori ricavi, risultano in incremento anche i costi diretti per la produzione di servizi, attività di sviluppo e forniture connesse al business della società.

L'EBITDA del 2021, pari a 14 milioni di euro, è in linea con l'esercizio di confronto e riflette anche il contributo di Infomobility consolidata a partire dal secondo trimestre 2021.

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

Dati operativi delle società del Gruppo

Milioni di euro	RICAVI OPERATIVI ⁽¹⁾		
	2021	2020	Variazione Assoluta
ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE			
Autostrade per l'Italia	3.406	2.746	660
Autostrade Meridionali	84	68	16
Tangenziale di Napoli	67	54	13
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	58	52	6
Società Autostrada Tirrenica	44	32	12
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	27	24	3
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-3	-2	-1
TOTALE ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE	3.683	2.974	709
INGEGNERIA E COSTRUZIONE			
Pavimental	584	-	584
Pavimental Polska	12	-	12
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	89	3	86
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	2	-	2
TOTALE INGEGNERIA E COSTRUZIONE	687	3	684
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA			
Movyon ⁽²⁾	134	93	41
Free to X	6	-	6
Infomobility	5	-	5
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-2	-1	-1
TOTALE INNOVAZIONE E TECNOLOGIA	143	92	51
ALTRI SERVIZI			
Essediesse	26	27	-1
Giove Clear	14	14	-
Ad Moving	3	3	-
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	1	1	-
TOTALE ALTRI SERVIZI	44	45	-1
<i>Elisioni e rettifiche di consolidato</i>	-685	-84	-601
TOTALE GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA	3.872	3.030	842

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

(2) Il 23 febbraio 2022 si è perfezionata l'iscrizione della deliberazione dell'Assemblea degli Azionisti della (già) Autostrade Tech S.p.A. relativa alla modifica della denominazione sociale.

EBITDA ⁽¹⁾			INVESTIMENTI OPERATIVI ⁽²⁾		
2021	2020	Variazione	2021	2020	Variazione
Assoluta			Assoluta		
1.933	544	1.389	971	560	411
30	11	19	9	2	7
21	12	9	5	2	3
69	24	45	8	-	8
25	15	10	2	2	-
11	8	3	7	2	5
-	-	-	-	-	-
2.089	614	1.475	1.002	568	434
23	-	23	9	-	9
2	-	2	-	-	-
1	-2	3	4	3	1
-	-	-	-	-	-
26	-2	28	13	3	10
15	14	1	8	3	5
-2	-	-2	4	-	4
1	-	1	-	-	-
-	-	-	-	-	-
14	14	-	12	3	9
-	2	-2	-	-	-
1	1	-	-	-	-
1	1	-	-	1	-1
-	-	-	-	-	-
2	4	-2	-	1	-1
-6	-1	-5	39	-	39
2.125	629	1.496	1.066	575	491

2.8 Aspetti regolatori

Il Gruppo gestisce, attraverso sei distinte società, sei concessioni per la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di autostrade a pedaggio per un totale di circa 3.000 Km (circa il 50% della rete nazionale) con 218 stazioni di servizio (dati al 31 dicembre 2021).

Società concessionaria	Tratta autostradale	Chilometri in esercizio	Scadenza
Autostrade per l'Italia	A1 Milano – Napoli	803,5	
	A4 Milano – Brescia	93,5	
	A7 Genova – Serravalle	50,0	
	A8/9 Milano – Iaghi	77,7	
	A8/A26 raccordo	24,0	
	A10 Genova – Savona	45,5	
	A11 Firenze – Pisa Nord	81,7	
	A12 Genova – Sestri Levante	48,7	
	A12 Roma – Civitavecchia	65,4	
	A13 Bologna – Padova	127,3	
	A14 Bologna – Taranto	781,4	
	A16 Napoli – Canosa	172,3	
	A23 Udine – Tarvisio	101,2	
	A26 Genova – Gravelona Toce	244,9	
	A27 Mestre – Belluno	82,2	
	A30 Caserta – Salerno	55,3	
	TOTALE	2.854,6	2038
Autostrade Meridionali ⁽¹⁾	A3 Napoli – Salerno	51,6	2012
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	A5 Aosta – Monte Bianco	32,3	2032
Tangenziale di Napoli	Tangenziale di Napoli	20,2	2037
Società Autostrada Tirrenica ⁽²⁾	A12 Livorno – Civitavecchia	54,8	2028
Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco	Trafo del Monte Bianco	5,8	2050

(1) In conformità a quanto stabilito in convenzione, Autostrade Meridionali prosegue dal 1° gennaio 2013 nella gestione dell'autostrada, secondo i termini e le modalità previste dalla stessa Convenzione, in attesa del subentro del nuovo Concessionario.

(2) L'art. 35 c.1 ter del DL n. 162 del 2019, nell'abrogare l'art.9 della legge n. 531/82 ha stabilito che la SAT, in forza della convenzione unica stipulata in data 11 marzo 2009, provvede esclusivamente alla gestione delle sole tratte autostradali relative al collegamento autostradale A12 Livorno-Grosseto-Civitavecchia, aperte al traffico alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto fino al 31 ottobre 2028. Il MIMS e la Società procederanno pertanto alla stipula di un atto aggiuntivo di revisione della Convenzione unica che tenga conto di tale disposizione.

Il rapporto concessorio è regolato da una Convenzione Unica stipulata tra l'allora Concedente ANAS (oggi Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) e ogni singolo concessionario.

In particolare, i concessionari da una parte hanno l'obbligo di provvedere alla gestione tecnica delle infrastrutture in concessione, assicurare il mantenimento della funzionalità delle infrastrutture attraverso la manutenzione e la riparazione delle stesse, provvedere all'esecuzione di interventi di adeguamento della rete, procedendo all'affidamento dei lavori, sottoporre all'approvazione del Concedente i progetti degli interventi di potenziamento, di adeguamento e di manutenzione straordinaria e corrispondere allo Stato i canoni di concessione e subconcessione; dall'altra parte sono titolari del diritto di percepire i proventi derivanti dalla gestione della concessione – e dunque di incassare i pedaggi – applicando e aggiornando le relative tariffe secondo i meccanismi previsti nella stesse Convenzioni.

Con riferimento ai regimi regolatori applicati dalle concessionarie del Gruppo, le Convenzioni attualmente in vigore si possono ricondurre a due differenti schemi, ad eccezione della Società per il

Trafo del Monte Bianco: il sistema a “riequilibrio” e “ricognitivo” o a “convalida” (quest’ultimo afferente alla sola Autostrade per l’Italia); entrambi sono basati sui principi di orientamento ai costi, consentendo il recupero, tramite incrementi tariffari, dei costi di costruzione, manutenzione e gestione, insieme a un’adeguata remunerazione del capitale investito.

Riguardo alla Società per il Traforo del Monte Bianco, si evidenzia che la stessa prevede un sistema concessorio con incrementi tariffari basati sulla media dei tassi di inflazione registrati in Francia e Italia.

Conformemente a quanto stabilito sia dalla normativa europea (Direttiva Europea n. 23/2014) sia da quella nazionale (D.lgs. n. 50/2016), le concessioni sono affidate mediante procedura ad evidenza pubblica ed hanno una durata limitata che è stimata in funzione dei lavori o dei servizi richiesti dal concessionario.

Pertanto, il concessionario allo spirare del relativo termine di durata ha l’obbligo di trasferire al Concedente tutte le opere autostradali realizzate (cosiddetti “beni devolvibili”) in buono stato di manutenzione a titolo gratuito, a meno che non sia previsto il pagamento di un cosiddetto valore di subentro, calcolato in base a quanto disposto dalla Convenzione stessa.

Come accennato, ai sensi delle convenzioni attualmente vigenti, i regimi regolatori sono applicati dalle concessionarie sulla base dei meccanismi e delle modalità previsti dalle stesse singole Convenzioni di concessione e le relative richieste tariffarie sono trasmesse al Concedente, unitamente ai relativi giustificativi, per l’approvazione.

Con l’entrata in vigore del DL n. 109/2018 il quadro normativo di riferimento è mutato, in quanto tale provvedimento ha esteso la funzione di regolazione economica - originariamente svolta dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) soltanto con riferimento alle nuove concessioni - anche a quelle per le quali il periodo regolatorio quinquennale risultava scaduto al momento dell’entrata in vigore del DL stesso ed il procedimento di approvazione del Piano Economico Finanziario (PEF) ancora non risultava concluso: tra queste società, l’ART ha annoverato anche Autostrade per l’Italia e le altre concessionarie del Gruppo.

In particolare, per quanto qui interessa, l’ART ai sensi del vigente art. 37 comma 2 lett. g) del D.L. n. 201/2011 così come modificato dal DL n. 109/2018, è oggi *“competente a stabilire i sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell’indicatore di produttività X a cadenza quinquennale”*.

A seguito di tale mutato contesto normativo, l’ART ha avviato un procedimento volto a stabilire un sistema tariffario di pedaggio secondo *“una metodologia tariffaria omogenea basata sul metodo del price cap”*, per ciascuna delle concessioni per le quali il periodo regolatorio quinquennale è scaduto ed il relativo iter di aggiornamento non si è ancora perfezionato prima dell’entrata in vigore del suddetto Decreto 109/2018.

Concluso il procedimento di consultazione avviato con la delibera n. 16, l’ART ha pubblicato con riferimento a ciascun concessionario una delibera volta a stabilire il rispettivo “sistema tariffario”.

Tutte le concessionarie del Gruppo, ad eccezione della Società per il Traforo del Monte Bianco che ha un diverso regime convenzionale, pur presentando ricorso avverso le citate delibere ART, come meglio specificato anche nel seguito, hanno inoltrato al Concedente (con riserva delle suddette contestazioni) una proposta di aggiornamento di PEF che riflette l’applicazione del nuovo regime tariffario ART; in particolare, per Autostrade per l’Italia, che ha effettuato l’invio in data 5 novembre 2021, l’Atto Aggiuntivo e il PEF sono stati oggetto di parere favorevole da parte del CIPESS in data 22 dicembre 2021, con minime prescrizioni e raccomandazioni, tutte riportate in una versione aggiornata dei predetti documenti e inviata al Concedente il 4 febbraio 2022 per la prosecuzione dell’iter formale di approvazione.

2.8.1 Sistemi tariffari e Capitale investito netto regolatorio di ASPI

Con riferimento ad Autostrade per l'Italia, in data 19 giugno 2019 l'ART ha emesso la Delibera n. 71/2019 che, come già indicato, ha introdotto un nuovo meccanismo regolatorio di determinazione tariffaria, con definizione di una serie di criteri volti a stabilire la natura e l'ammontare dei costi remunerabili.

La metodologia di determinazione tariffaria è stata quindi profondamente trasformata, con passaggio da un sistema di tipo "ricognitivo" o a "convalida" (che prevedeva la remunerazione tramite il 70% dell'inflazione reale oltre alla determinazione dei parametri di remunerazione degli investimenti "X" e "K") ad un sistema di "riequilibrio", a price cap, con determinazione di un parametro "X" di efficienza stabilito periodicamente dall'ART e con tre specifiche componenti:

- (i) quella di "gestione", a remunerazione dei costi operativi e degli investimenti in beni non reversibili ritenuti ammissibili dal Concedente;
- (ii) quella di "costruzione", che remunera gli investimenti in beni reversibili riconosciuti dal Concedente;
- (iii) quella "integrativa", che remunera oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato e ad altri soggetti.

Riguardo la componente tariffaria di costruzione, e più specificatamente al Capitale Investito Netto (CIN) regolatorio soggetto a remunerazione, si riepilogano di seguito alcuni elementi di dettaglio:

- è stata data rilevanza al Sistema tariffario previsto dalla convenzione vigente alla data di pubblicazione della delibera, con la suddivisione del (CIN) regolatorio tra "opere realizzate o in corso di realizzazione" - a cui si applica il cosiddetto "meccanismo di salvaguardia", che garantisce la remunerazione degli stessi al tasso interno di rendimento (TIR) calcolato in base al Sistema tariffario previgente - e "opere da realizzare", remunerate al WACC indicato nella delibera;
- è stata riconosciuta l'ammissibilità alla remunerazione, nel CIN regolatorio, dell'avviamento al netto degli ammortamenti calcolati in base alla scadenza della Concessione, iscritto da ASPI in relazione all'operazione straordinaria intercorsa nel 2003;
- per la determinazione del CIN regolatorio iniziale, sono inoltre stati inclusi tra gli asset reversibili ammessi alla remunerazione i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione (diritti concessori contabilizzati in bilancio in base all'IFRIC 12), di ampliamento, di adeguamento e di miglioria dell'infrastruttura autostradale, al netto dell'eventuale valore attuale dei servizi di costruzione da rendere in futuro, rettificati per coincidere con il CIN determinato secondo i principi ITA GAAP;
- il CIN regolatorio comprende le poste figurative derivanti dal sistema tariffario previgente ed è rettificato di tutti gli investimenti sostenuti negli anni passati che il Concedente non ha riconosciuto, operando tagli su importi di progetto su perizie di variante;
- gli asset reversibili che concorrono alla determinazione del CIN regolatorio, si riferiscono a investimenti/realizzazioni nettati degli ammortamenti, purché riconosciuti dal Concedente; sono compresi in tale categoria anche gli interventi relativi al Piano Straordinario delle Manutenzioni; non sono invece inclusi gli investimenti a intero carico della concessionaria

concordati con il Governo e le Autorità Liguri, riepilogati nel citato accordo negoziale sottoscritto il 14 ottobre 2021.

Il CIN regolatorio di Autostrade per l'Italia alla data del 31 dicembre 2021, desunto dal Piano Economico Finanziario presentato al Concedente il 5 novembre 2021 è pari a 13.525 milioni di euro. Con riferimento al piano di investimenti di Autostrade per l'Italia incluso nel PEF, il cui iter di approvazione è in corso di definizione, si segnala un impegno complessivo di 27,4 miliardi di euro, dei quali circa 14,1 miliardi relativi al periodo compreso tra il 2020 e il 2038 articolato come nel seguito:

<i>(miliardi di €)</i>	Valore PEF (*)	da eseguire 2020-38 (**)
Grandi Opere del Piano 1997	7,4	1,0
Altri Investimenti del Piano 1997		
Altri Investimenti Grandi Opere (***)	2,0	1,5
Altri investimenti sulla rete in esercizio	2,6	0,5
Grandi opere del IV Atto 2002	4,2	0,4
Gronda di Genova	4,3	4,1
Piano Risanamento Acustico (ex delibera CIPE)	0,9	0,7
Nuovi interventi Piano Finanziario 2020:		
Ampliamenti terze/quarte corsie ex art.15 C.U. decongestionamento sezioni nevralgiche della rete	2,4	2,3
Nuovi interventi di adeguamento/ammodernamento rete Ammodernamento rete e prolungamento vita utile opere d'arte	2,7	2,7
Interventi sulla viabilità di Genova da accordo negoziale	0,9	0,9
Totale Nuovo Piano Finanziario	27,4	14,1

(*) Piano Finanziario inviato al Concedente, è in corso di finalizzazione l'iter di approvazione dell'Atto aggiuntivo e relativi allegati, incluso il PEF.

(**) periodo previsionale, da nuovo PEF

(***) include opere Passante di Bologna

2.8.2 Eventi significativi in ambito regolatorio

Di seguito si riporta una descrizione dei principali eventi regolatori di rilievo per le società concessionarie del Gruppo, intercorsi sino alla data di approvazione del presente bilancio consolidato.

Crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova

In data 14 agosto 2018 si è verificato, per cause non ancora accertate alla data di approvazione della presente relazione finanziaria, il crollo di una sezione del viadotto Polcevera sulla A10 Genova-Ventimiglia che ha comportato la morte di 43 persone. Nel seguito sono illustrate alcune implicazioni derivanti dall'evento, in ambito legale e concessorio.

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

Con riferimento al procedimento di contestazione di presunto grave inadempimento a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera, avviato dal Concedente con nota del 16 agosto 2018, e nell'ambito delle numerosissime interlocuzioni intervenute tra ASPI e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) volte alla sua definizione, si è svolto un intenso scambio di corrispondenza tra le parti, finalizzato alla sottoscrizione tanto dell'Accordo per la definizione consensuale del procedimento stesso, che dell'Atto Aggiuntivo e dei suoi allegati, compreso il Piano Economico Finanziario.

In particolare, con nota del 15 luglio 2021, ASPI ha nuovamente trasmesso al Concedente lo schema del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica unitamente al PEF e agli altri allegati, con nota del 21 luglio 2021, il Concedente ha comunicato di aver trasmesso la documentazione ricevuta all'Avvocatura Generale dello Stato per l'acquisizione del parere afferente l'ipotesi per la definizione consensuale della contestazione di grave inadempimento.

A seguito di ciò si sono svolte ulteriori interlocuzioni con i rappresentanti del Governo e con le Autorità locali liguri (Regione, Comune di Genova e Autorità Portuale), all'esito delle quali è stata raggiunta un'intesa volta a redistribuire parte delle misure previste nell'Accordo negoziale individuato nel 2020, concentrandole maggiormente nell'area ligure al fine di individuare il miglior interesse pubblico al loro utilizzo.

Il 14 ottobre 2021 il Concedente ha comunicato che *“in considerazione del rilevante interesse sociale assunto dalla proposta, e acquisito l'assenso delle Autorità politiche, si è proceduto ad aggiornare il testo dell'Accordo del 23 settembre 2020 per recepire la rimodulazione della destinazione dell'importo in questione nei termini indicati da codesta società”*. In pari data, l'accordo negoziale è stato sottoscritto tra il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili e ASPI a chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento.

Ai fini del perfezionamento di tale accordo, si è in attesa di una serie di atti formali quali:

- (i) la registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto approvativo dello stesso;
- (ii) l'approvazione dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007 – comprensivo di tutti gli allegati, ivi compreso in primis il Piano Economico Finanziario – ed alla registrazione della Corte dei Conti del relativo decreto approvativo MIMS-MEF
- (iii) il perfezionamento dell'operazione di cambio di controllo di ASPI nei termini definiti ad esito delle negoziazioni tra Atlantia S.p.A. e HRA.

Successivamente ASPI, con nota del 5 novembre 2021 ha comunicato di aver provveduto ad aggiornare, nei termini indicati dallo stesso Concedente, lo schema del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007 unitamente agli allegati (tra i quali il Piano Economico-Finanziario) trasmettendoli al Concedente.

In data 19 dicembre 2021 il MIMS ha comunicato ad ASPI le determinazioni dell'ART sul III Atto Aggiuntivo e relativi allegati, precisando che l'ART *“ha formulato osservazioni sullo schema di III Atto Aggiuntivo, sui relativi allegati, ivi incluso il Piano Economico Finanziario e sulle modalità di determinazione di tassi di remunerazione»* ed ha chiesto alla Società *«la disponibilità a recepire i suggerimenti espressi nonché di fornire ogni opportuno elemento di chiarimento in merito»*.

ASPI, in data 20 dicembre 2021 ha riscontrato la nota MIMS del 19 dicembre u.s., comunicando le proprie considerazioni in merito al recepimento delle osservazioni dell'Autorità nell'Atto Aggiuntivo e nei relativi Allegati e fornendo i chiarimenti richiesti.

Successivamente, il CIPESS, cui gli atti erano stati nel frattempo trasmessi per competenza, nella seduta del 22 dicembre 2021, ha reso parere favorevole rispetto al III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica tra ASPI e MIMS e al relativo Piano Economico Finanziario 2020-2024.

Con lettera del 20 gennaio 2022, il MIMS ricevuta dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri (Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica) la Delibera CIPESS del 22 dicembre 2021 ha comunicato ad ASPI che la Delibera CIPESS «è, in corso di invio alla Corte dei Conti per il controllo di legittimità» e ha richiesto alla Società di «voler formalizzare la disponibilità di adeguare l'Atto convenzionale nei punti risultanti dalla Delibera CIPESS in questione».

Il 4 febbraio 2022 ASPI ha trasmesso al Concedente lo schema di III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007 e l'allegato C, modificati in conformità alla citata Delibera CIPESS.

In merito al tema del cambio di controllo di ASPI ed al relativo iter autorizzativo, con nota del 15 giugno 2021, Atlantia S.p.A. ha comunicato ad ASPI di avere sottoscritto con Holding Reti Autostradali (società costituita da CDP Equity S.p.A., The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp, soggetti che hanno presentato in Consorzio l'offerta di acquisto vincolante) il contratto di cessione dell'intera partecipazione (pari all'88,06% del capitale sociale) posseduta in Autostrade per l'Italia S.p.A.. Nella citata nota viene rappresentato che il perfezionamento della cessione è sottoposto ad una serie di condizioni sospensive.

In particolare, Atlantia S.p.A. ha comunicato ad ASPI che la cessione è - *inter alia* – condizionata al rilascio da parte del Concedente delle «autorizzazioni alla Cessione richieste in relazione alle concessioni in capo ad ASPI e alle altre società del gruppo ASPI».

Con lettera del 4 agosto 2021, ASPI ha inviato al Concedente formale richiesta di autorizzazione, ai sensi dell'art. 10 bis commi 6 e 8 della Convenzione Unica, relativa al «mutamento soggettivo» conseguente alla sottoscrizione tra Atlantia S.p.A. e Holding Reti Autostradali del contratto di cessione dell'intera partecipazione di Atlantia in ASPI e il 17 novembre 2021 il Concedente, ha trasmesso il Decreto di approvazione dell'«operazione di modifica soggettiva comportante il trasferimento della partecipazione azionaria pari all'88,06% da Atlantia S.p.a. ad Holding Reti Autostradali S.p.a.». Il Decreto, come successivamente precisato con nota del Concedente del 31 gennaio 2022, subordina l'efficacia dell'approvazione dell'operazione alle seguenti condizioni:

- la preventiva acquisizione da parte del rappresentante di Holding Reti Autostradali S.p.A. di un impegno formale su alcuni aspetti riguardanti tra le altre cose: (i) la conferma degli obblighi derivanti dalla Convenzione Unica 2007 e di quelli previsionali contenuti nello schema di III Atto Aggiuntivo attualmente in corso di approvazione, con riferimento all'attuazione del programma d'investimenti e di manutenzione ordinaria; (ii) il rispetto della condizione di cui all'art. 10 bis, comma 6, lett. a), della Convenzione, che prevede l'incremento del patrimonio netto nella misura almeno pari a 10 milioni di euro per ogni punto % di partecipazione nel capitale sociale del concessionario; (iii) il mantenimento del requisito di solidità patrimoniale previsto dall'allegato O alla Convenzione vigente e il rispetto delle modifiche al riguardo introdotte dal III Atto Aggiuntivo;
- il perfezionamento dell'iter approvativo del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione e dell'Accordo negoziale con il quale è stata definita la risoluzione della procedura di contestazione di presunto grave inadempimento formalizzata dal Concedente in data 16 agosto 2018.

Autorità di Regolazione dei Trasporti – metodologia per la quantificazione dei ristori delle concessionarie autostradali a seguito delle perdite subite per effetto della emergenza sanitaria Covid-19

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

L’ART ha evidenziato la necessità da parte delle concessionarie di formalizzare, in occasione di ciascun aggiornamento periodico dei Piani Economico Finanziari (PEF), gli impatti progressivi riguardanti l’intero periodo dello Stato di emergenza (il cui termine è previsto il 31 marzo 2022) sulla base di quanto indicato nella metodologia di quantificazione fornita da ART stessa.

In tal senso, ASPI ha incluso all’interno del PEF, attualmente in corso di approvazione, la remunerazione di una prima stima degli effetti relativi al periodo di lockdown marzo-giugno 2020. Inoltre, è previsto che l’entità del recupero degli effetti economici progressivi al 31 dicembre 2021, attribuibili all’evento pandemico, nonché la quota ancora da recuperare da parte della concessionaria - determinata secondo i criteri dettati dalle note metodologiche ART - saranno calcolati nel corso del primo semestre del 2022, asseverati da una società di revisione e riconosciuti nell’anno di rilevazione della perdita, mediante utilizzo della componente specifica per oneri integrativi in occasione dell’aggiornamento periodico del PEF.

Gli impatti progressivi relativi all’attuale scadenza dello stato emergenziale e quelli ulteriori derivanti dall’eventuale protrarsi dello stesso, saranno quantificati e regolati secondo quanto stabilito dalla procedura delineata sulla scorta delle indicazioni fornite nelle richiamate note dell’ART 4 maggio e 15 luglio 2021.

Adeguamenti tariffari 2022

ASPI con lettera del 15 ottobre 2021 ha formulato al MIMS la proposta di incremento tariffario con decorrenza dal 1° gennaio 2022, comprendente anche quanto richiesto per l’anno 2021. La suddetta proposta infatti prevedeva, in conformità alla delibera ART n. 71 del 2019, - rispetto alla quale rimangono confermate le contestazioni mosse da ASPI fino alla intervenuta efficacia dello stipulando Atto Aggiuntivo - un incremento tariffario del 3,12%, corrispondente alla somma: (i) dell’incremento relativo all’anno 2022, pari all’1,40%; e (ii) dell’incremento non riconosciuto per l’anno 2021, pari all’1,70% (iii) del c.d. “*effetto composto incremento 2022*” - pari allo 0,02% - dovuto alla mancata applicazione dell’incremento 2021. Il Ministero unitamente alla valutazione della richiesta tariffaria dovrà stabilire lo sconto da applicare all’utenza determinando di conseguenza la variazione tariffaria effettiva. A tal proposito la Società utilizzerà a copertura dello sconto concesso all’utenza quota parte del fondo stanziato in esercizi precedenti.

Come noto, l’articolo 13, comma 3, del D.L. n. 162 del 30 dicembre 2019, come da ultimo modificato dall’articolo 2, comma 1, del D.L. n. 121 del 10 settembre 2021, convertito, con modificazioni, dalla L. n. 156 del 9 novembre 2021, ha previsto che: “*per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l’adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottatedall’Autorità di regolazione dei trasporti*”.

Il 31 dicembre 2021 il MIMS ha comunicato che “*anche per il 2022 vengono confermate le tariffe vigenti sulle autostrade gestite dalle società per le quali è in corso l’aggiornamento/revisione del*

rapporto concessorio. Ogni variazione sarà applicata esclusivamente alla definizione dei nuovi contratti che dovranno recepire il regime tariffario previsto dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti”.

Analogo comportamento è stato adottato dal MIMS anche con RAV, TANA e SAT, che non hanno ricevuto alcuna formale comunicazione. Alla luce di quanto sopra le Società stanno valutando le azioni da assumere.

Esclusivamente per SAM, con nota del 31 dicembre 2021, il MIMS ha trasmesso il decreto MIMS/MEF, emesso in pari data, con il quale stabilisce che l’aggiornamento applicabile dal 1° gennaio 2022 è pari a zero. Tale provvedimento è motivato in ragione della mancata presentazione, da parte di SAM, del PEF transitorio - ossia il PEF riferito al periodo ricompreso tra la scadenza della concessione e la data di effettivo trasferimento dell’autostrada al nuovo concessionario - elaborato sulla base della Delibera CIPE 38/2019. Ciò nonostante il Consiglio di Stato, in data 10 novembre 2021, abbia pronunciato una sentenza con la quale ha annullato le note con cui il Concedente aveva chiesto a SAM di formulare un PEF di riequilibrio conformandosi alla suddetta delibera CIPE n. 38/2019. SAM ha presentato ricorso avverso il provvedimento del Concedente con il quale è stato comunicato l’aggiornamento tariffario per il 2022 pari a zero.

Per la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (SITMB) che ha un diverso regime convenzionale basato su un accordo bilaterale Italia-Francia, è stato applicato l’incremento pari allo 2,87%, ovvero alla somma tra l’1,92%, corrispondente alla inflazione media registrata in Italia e in Francia nel periodo 1 settembre 2019 agosto – 31 agosto 2020 e l’ulteriore incremento straordinario dello 0,95% derivante dal principio del parallelismo degli aumenti da accordarsi ai trafori del Frejus e del Monte Bianco richiesto dal Frejus e applicabile anche al TMB, per il quale dovrà essere definita la destinazione dei maggiori introiti.

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

Con riferimento all’accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna, sottoscritto in data 15 aprile 2016 da Autostrade per l’Italia, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Regione Emilia - Romagna, dalla Città metropolitana di Bologna e dal Comune di Bologna, a seguito di una prima conferenza di servizi svoltasi a giugno 2020, si è tenuta in data 29 luglio 2021 una nuova seduta di Conferenza di Servizi dalla quale sono emerse nuove prescrizioni al progetto.

ASPI ha condotto un’analisi tecnica di tali prescrizioni che è stata inviata al Concedente. Il Concedente ha condiviso tale analisi tecnica e, a seguito di ciò, ha convocato la terza seduta di Conferenza dei Servizi per il giorno 18 gennaio 2022. Nella seduta del 18 gennaio 2022, sono emerse ulteriori prescrizioni che saranno valutate d’intesa con il Concedente e recepite nell’ambito del progetto esecutivo, salvo diverso avviso del Concedente stesso. A conclusione dei lavori il presidente, valutate le risultanze della Conferenza e tenuto conto delle posizioni favorevoli espresse in sede di riunione o acquisite agli atti, ha dichiarato concluso positivamente il procedimento.

Inoltre, a seguito di ulteriori richieste di integrazione del progetto presentate dal Comune di Bologna e ritenute dal MIMS come “ipotizzabili in fase 2”, il Comune di Bologna, nel corso della stessa seduta della Conferenza di Servizi, ha richiesto che fosse sottoscritto, prima dell’avvio dei lavori, un secondo accordo trilaterale (tra MIMS, ASPI e Comune di Bologna), in aggiunta a quelli in essere tra il Ministero, ASPI e gli altri enti, ed indipendente dagli stessi, finalizzato a regolare ammissibilità, tempi e modi per la progettazione e la realizzazione delle opere della “Fase 2”. Tale richiesta ha incontrato l’adesione del MIMS e di ASPI che ha confermato la disponibilità alla sottoscrizione di tale Accordo ulteriore per valutare le possibili soluzioni progettuali e per la successiva eventuale attuazione degli

interventi successivamente selezionati, con la relativa copertura economico finanziaria, in conformità alle determinazioni del Concedente.

Autostrade Meridionali

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

Nell'ambito del giudizio promosso da Autostrade Meridionali ("nel seguito anche SAM") davanti al TAR Campania, per l'annullamento, previa sospensione, del provvedimento di aggiudicazione in favore del Consorzio SIS della procedura di gara per la nuova concessione della A3 Napoli - Pompei - Salerno, in data 21 ottobre 2020 è stata pubblicata la sentenza con cui il TAR Campania ha rigettato il ricorso presentato da Autostrade Meridionali e, per l'effetto dichiarato improcedibile il ricorso presentato da SIS. In data 4 febbraio 2022 il Consiglio di Stato ha rigettato l'appello promosso da Autostrade Meridionali, avverso l'aggiudicazione della gara per la concessione della A3 Napoli Salerno da parte del Consorzio SIS. Tale ultima sentenza ha in sintesi ritenuto che le valutazioni svolte dalla stazione appaltante in ordine all'offerta del Consorzio aggiudicatario fossero esenti da vizi. Inoltre, con la registrazione senza osservazioni avvenuta l'8 febbraio 2022 del Decreto Interministeriale relativo alla Convenzione tra MIMS e Consorzio SIS sottoscritta il 29 luglio 2021, nei prossimi mesi - all'esito delle negoziazioni ancora in corso con il Concedente per la definizione del valore di subentro - è atteso il subentro del nuovo concessionario.

Contenzioso afferente la mancata formalizzazione del piano economico finanziario e Delibera CIPE 38/2019

In relazione al contenzioso avviato da SAM nei confronti del MIMS per ottenere l'adozione di un Piano Economico Finanziario di riequilibrio del rapporto concessorio, il 10 novembre 2021 il Consiglio di Stato si è pronunciato riformando parzialmente la sentenza di primo grado. In particolare, il Consiglio di Stato:

- ha affermato che la delibera CIPE n. 38/2019 ha la natura di mero atto di direttiva rivolta dal CIPE al Ministero concedente e che l'amministrazione concedente non ha il potere di determinare unilateralmente le condizioni di remunerazione del capitale investito, né di modificare unilateralmente la disciplina della Convenzione Unica e che pertanto, nelle more del subentro del nuovo concessionario, sussiste l'obbligo delle parti di negoziare le condizioni di remunerazione del capitale investito da applicare ai fini della revisione del PEF o dell'approvazione di un piano di riequilibrio.
- in parziale riforma della sentenza di primo grado, ha rigettato il ricorso di SAM nella parte in cui era rivolto all'annullamento della delibera CIPE n. 38/2019, in ragione della sua natura di direttiva, non cogente per il concessionario;
- ha ribadito, confermando sul punto la sentenza del giudice di primo grado, l'annullamento delle note con cui il Concedente aveva rivolto a SAM la richiesta di formulare un PEF di riequilibrio conformandosi alla delibera CIPE n. 38/2019.

A fronte di tale sentenza, la società si è attivata con le opportune iniziative, in adesione ai principi di diritto affermati in tale pronuncia. In particolare, sono state avviate interlocuzioni con il Concedente, tuttora in corso, per la definizione della remunerazione da applicare per il periodo di ultrattività della concessione successiva al 31 dicembre 2012 e quindi del diritto di subentro. A tal proposito si segnala che, come previsto nella convenzione unica sottoscritta nel 2009, ad Autostrade Meridionali spetta la liquidazione del "diritto di subentro"- per la definizione del quale è attualmente pendente un contenzioso avanti al TAR Campania come specificato di seguito - per gli investimenti infrastrutturali

realizzati e non ammortizzati, autorizzati dal concedente, fino alla data di subentro del nuovo concessionario, iscritti in bilancio nell'ambito delle attività finanziarie. La liquidazione di tale ammontare, da pagare da parte del concessionario subentrante (come peraltro previsto nel disciplinare di gara precedentemente citato) deve intervenire contestualmente al suddetto subentro.

Società Autostrada Tirrenica: evoluzione contesto regolatorio

Come noto, l'art. 35 comma 1 ter del DL n. 162/2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 8/2020, ha stabilito che SAT provveda alla sola gestione delle tratte relative al collegamento autostradale A12 Livorno-Grosseto-Civitavecchia aperte al traffico alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto stesso, e che le tratte diverse da queste siano invece assegnate - all'esito del procedimento di revisione della concessione SAT - all'ANAS che provvede altresì alla realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, anche attraverso l'adeguamento della strada statale n. 1 – Aurelia. Tenuto conto di ciò, il DL n. 121/2021 (cd. "Decreto Infrastrutture") convertito nella Legge n. 156/2021, all'art 2 commi 2 ter e 2 quater ha stabilito che per ridurre i tempi di realizzazione di tale ultimo intervento, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di SAT è autorizzato l'acquisto da parte dell'ANAS dei progetti elaborati da SAT stessa, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. A tal riguardo è stato previsto un contributo a carico dello Stato di euro 36,5 milioni di euro soggetto alla verifica dei progetti da parte della stessa ANAS.

Inoltre, la Legge di Bilancio (legge n. 234 del 30.12.2021) prevede la predisposizione del piano economico-finanziario da parte di SAT entro trenta giorni dalla sua entrata in vigore, autorizzando la spesa complessiva fino a un massimo di 200 milioni di euro a titolo di contributo pubblico per assicurare l'equilibrio del piano economico-finanziario della concessione rilasciata a SAT precisando che l'erogazione del contributo è subordinata al perfezionamento della procedura di approvazione degli atti convenzionali.

Sulla base di tale nuovo quadro normativo, SAT, con nota del 28 gennaio 2022, ha trasmesso al Concedente la proposta di atto aggiuntivo alla Convenzione Unica e di piano economico finanziario in equilibrio con scadenza della concessione al 31 ottobre 2028, con i relativi allegati.

Tangenziale di Napoli: aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario

In data 12 gennaio 2022 Tangenziale di Napoli, su indicazione del Concedente, ha trasmesso al MIMS ed all'ART la proposta di II Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica per il quinquennio 2019-2023 unitamente ai relativi allegati ed al Piano Economico Finanziario (nella versione già trasmessa in data 18 giugno 2021). A tal proposito l'ART ha emesso in data 9 febbraio 2022 il parere n.1/2022 al Concedente e la Società è in attesa di ricevere dal MIMS le relative osservazioni e l'indicazione delle azioni da intraprendere ai fini del perfezionamento e della sottoscrizione del II Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica. Il nuovo piano prevede tra le altre cose:

- introduzione nella componente tariffaria di costruzione dei costi relativi a "manutenzioni non ricorrenti";
- il recupero degli effetti Covid-19 consuntivati nel periodo marzo-giugno 2020 è riportato nella componente tariffaria per "oneri integrativi". Tenuto conto che la quantificazione degli effetti economici sarà effettuata sulla base dei dati consuntivati al termine della situazione emergenziale, i valori esposti nella proposta di PEF assumono valenza esclusivamente

previsionale, e saranno soggetti a conguaglio in base alle note emanate dall'Autorità di regolazione dei trasporti nel corso del 2021.

Modalità di affidamento degli appalti da parte di ASPI al mercato ed a società del Gruppo a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n. 218/2021

Con la sentenza n. 218/2021 la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 177 del D.Lgs. n. 50/2016 nonché dell'art. 1, comma 1, lettera iii), della legge n. 11/2016 (*"Legge delega per l'attuazione delle direttive comunitarie sugli appalti pubblici"*).

Secondo la Consulta, in particolare, la previsione dell'obbligo a carico dei titolari di concessioni già in essere, non assegnate con la formula della finanza di progetto o con procedure a evidenza pubblica, di affidare una quota pari all'80% (60% per i concessionari autostradali) dei contratti di appalto relativi alle concessioni mediante procedura ad evidenza pubblica costituisce *"una misura irragionevole e sproporzionata rispetto al pur legittimo fine perseguito, in quanto tale lesiva della libertà di iniziativa economica"*.

Fermo quanto sopra, di seguito si riportano le conseguenze derivanti dalla citata sentenza in ordine alle modalità di affidamento dei contratti di appalto da parte di ASPI a società del Gruppo.

Si evidenzia che, con la dichiarazione di incostituzionalità del predetto art. 177, non vi è più alcun obbligo legislativo di esternalizzazione in capo ai concessionari, ivi compresi i concessionari autostradali. Essi potranno, pertanto, decidere liberamente in ordine all'esecuzione delle attività oggetto delle concessioni, affidandole a terzi ovvero gestendole direttamente o attraverso società controllate.

2.9 Gestione operativa della rete di Autostrade per l'Italia

Gestione operativa della rete

L'importo complessivamente speso dal Gruppo nel 2021 per le manutenzioni, la sicurezza e la viabilità della rete in concessione (esclusi gli interventi su aree di servizio e il costo del personale dedicato all'attività di manutenzione) è pari a 1.330 milioni di euro (1.270 milioni di euro riferito alla sola Autostrade per l'Italia) e risulta così suddiviso:

- costi di manutenzione per 462¹ milioni di euro;
- investimenti per la sicurezza e la viabilità per 868 milioni di euro (incluse le manutenzioni capitalizzate), quota parte dell'ammontare complessivo degli investimenti operativi già commentati in precedenza.

Sicurezza e manutenzione

Nel 2021 sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle concessionarie controllate sono stati registrati complessivamente 13.099 incidenti (+30,7% rispetto al 2020), ma +6,8% tenendo conto anche dei chilometri percorsi nella formula di calcolo. Il tasso di incidentalità globale sale a 28,5 rispetto al 26,7 del 2020 e il tasso di mortalità sulla rete è pari a 0,22 rispetto allo 0,21 del 2020.

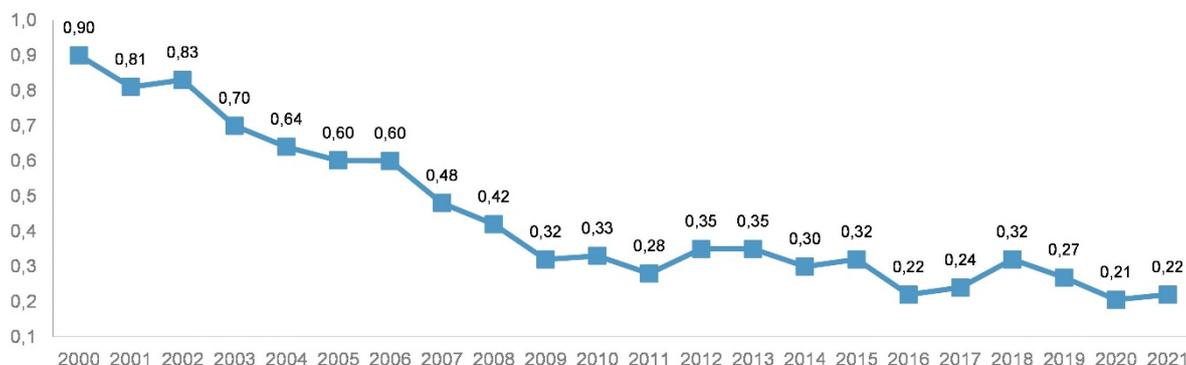
TASSI DI INCIDENTALITÀ SULLA RETE DI AUTOSTRADIE PER L'ITALIA E DELLE SOCIETÀ CONCESSIONARIE CONTROLLATE ITALIANE

	2000 ¹	2020	2021
Tasso di incidentalità globale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	60,6	26,7	28,5
Tasso di incidentalità in carreggiata	-	23,8	25,0
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	15,8	5,9	6,8
Tasso di incidentalità mortale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	0,71	0,18	0,21
Tasso di mortalità (n. decessi/100 mln Km percorsi)	0,90	0,21	0,22

(Dati 2021 provvisori)

¹ I costi di manutenzione sopra rappresentati non includono gli interventi relativi al Piano Straordinario Manutenzioni 443 milioni di euro, oggetto di capitalizzazione nei diritti concessori, e includono 88 milioni per oneri correlati alla ricostruzione del viadotto Polcevera. Si fa inoltre, presente, che il valore consolidato delle manutenzioni è pari a 462 milioni di euro per effetto delle scritture di elisioni intercompany.

TASSO DI MORTALITÀ DEL GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA



(Dati 2021 provvisori)

L'indice che misura il numero di incidenti nei punti con Incidentalità Superiore alla Media (PISM Index)¹ nel 2021 ha registrato un valore di 28,26 ²(33,6 nel 2019;18,93 nel 2020³), con una riduzione del 53,2% rispetto al 2013, anno di introduzione dell'indicatore. Nel corso del 2020 sono stati attivati circa 146 interventi specifici che si aggiungono ai circa 2.500 realizzati dal 2002, anno dal quale l'incidentalità in detti punti è stata complessivamente ridotta di circa l'93%.

Ai risultati evidenziati hanno contribuito l'impiego del sistema di rilevamento della velocità media, oltre che il miglioramento continuo degli standard di qualità della rete e le misure infrastrutturali e gestionali specifiche come l'applicazione del nuovo "Disciplinare per l'installazione, conduzione e rimozione dei cantieri di lavoro sulla rete di Autostrade per l'Italia" e le campagne informative volte a sensibilizzare gli utenti sulla sicurezza.

Monitoraggio della rete

Per mantenere l'infrastruttura, le opere e gli impianti autostradali in condizioni di piena efficienza e preservare in tal modo i migliori standard di sicurezza e qualità del servizio, sono proseguite, da parte delle Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia, le ordinarie attività di monitoraggio e manutenzione.

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

Infatti, già nell'ultimo trimestre 2019, ASPI ha deciso di procedere all'esternalizzazione delle attività di sorveglianza delle opere d'arte maggiori della rete, attraverso l'indizione di una gara europea aggiudicata a febbraio 2021 dal raggruppamento temporaneo d'impresa composto da Proger Spa,

⁽¹⁾ PISM Index: numero di incidenti nei PISM (Punti con Incidentalità Superiore alla Media) per miliardi di km percorsi.

⁽²⁾ Dati 2021 provvisori in attesa del consolidamento.

⁽³⁾ Il risultato risente dei ridotti volumi di traffico connessi alla pandemia Covid-19.

Bureau Veritas Nexta s.r.l., Tecno Piemonte spa, Tecno Lab s.r.l., della durata di 3 anni prorogabile di ulteriori 2, dei seguenti asset:

- Ponti, viadotti e sottovia con luce maggiore o uguale a 10m;
- Cavalcavia;
- Gallerie;
- Opere d'arte maggiori Enti terzi (si tratta di opere di proprietà di altro Ente, tuttavia interferenti con la rete ASPI);
- Opere d'arte minori (luce < 10 m);
- Strutture di sostegno impianti in galleria ponti e viadotti.

Nel corso del 2021, in esito a procedure di affidamento ad evidenza pubblica, ASPI ha esteso a primarie società esterne le attività ispettive anche di altri asset "minori":

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

Per assicurare un ulteriore controllo sulla correttezza ed efficacia del processo di sorveglianza dei ponti, dei viadotti e degli altri asset della rete, le verifiche di II livello sono state affidate a società esterne specializzate. Tali verifiche, condotte con metodologia campionaria ed attraverso l'acquisizione delle opportune evidenze, riguardano sia le attività di ispezione svolte dalle società esterne affidatarie del sistema di sorveglianza sia quelle realizzate direttamente dal personale interno alla Società, che svolge i controlli di I livello.

Le verifiche di II livello vengono eseguite attraverso le seguenti modalità:

- controlli di desk-review: orientati a verificare la completezza e la coerenza del contenuto delle schede d'ispezione in conformità con i Manuali di Ispezione, la normativa di riferimento, le Procedure aziendali e gli adempimenti contrattuali e di capitolato;
- controlli on-site: orientati a verificare la coerenza tra le schede d'ispezione e lo stato di fatto degli asset in conformità con i Manuali di Ispezione, la normativa di riferimento, le Procedure aziendali e gli adempimenti contrattuali e di capitolato.

Tali attività si inseriscono nell'ambito del più ampio Sistema di Controllo Interno di ASPI, articolato in tre livelli:

- I livello di verifiche svolte internamente e affidate agli Owner dell'attività e ai Responsabili di Linea;
- II livello, di cui si è specificatamente detto sopra;
- III livello contraddistinto dall'attività di assurance e di consulenza propria della Direzione Internal Audit della Società.

Relativamente alle attività ispettive di ponti, viadotti e cavalcavia ASPI, nel corso dell'anno 2021, ha aggiornato il proprio modello di Sorveglianza in accordo alla revisione del Manuale della Sorveglianza e del Catalogo difetti dei ponti e viadotti, emesso nel dicembre 2020 per rafforzare il perseguimento di due primari obiettivi:

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

Il suddetto manuale recepisce le indicazioni delle *“Linee guida per la classificazione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti”* emanate ad aprile 2020 dal Consiglio dei lavori pubblici (CSLLPP) e approvate con DM n.578 del 17.12.2020, circa le attività di sorveglianza nonché gli strumenti per la gestione degli esiti della sorveglianza, fornendo altresì i requisiti e le indicazioni operative in merito a:

- tipi di ispezione e relative frequenze;
- modalità esecutive delle ispezioni;
- qualifica del personale addetto all’esecuzione delle ispezioni;
- modalità di documentazione degli esiti dell’attività di ispezione;
- revisione strutturata del modello decisionale circa il giudizio di difettosità della singola parte strutturale dell’opera;
- alimentazione della base dati informatica di supporto alla gestione della sorveglianza delle opere d’arte;
- definizione di un indice rappresentativo dello stato di degrado complessivo dell’opera ottenuto mediante l’analisi della difettosità di ogni sua singola componente e che rappresenta un giudizio sintetico sullo stato della stessa.

Durante il 2021 è stata altresì completata, nella piattaforma di Enterprise Asset Management IBM Maximo (Progetto ARGO), la messa a punto del modello di inventario dei ponti e viadotti della rete e della gestione dei processi di ispezione. L’ispezione ordinaria avanzata (annuale) di tutti i ponti e viadotti della rete è stata quindi completata nel nuovo sistema.

Nella piattaforma ARGO le ispezioni sono condotte con un’applicazione mobile in grado di digitalizzare l’intero processo di ispezione che assicura la completa tracciabilità delle attività. Per ogni opera è quindi disponibile un modello 3D che identifica ogni elemento morfologico (ovvero sulla singola trave, trasverso, elevazione, ecc.) e associa eventuali difetti, fornendo così una fotografia puntuale dello stato dell’opera.

I contenuti delle schede ispettive e le regole vincolanti di ciascun tipo di ispezione sono coerenti con le indicazioni delle Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

La piattaforma è inoltre integrata con la banca dati AINOP (istituita presso il MIMS con legge n. 130/2018), utilizzata dall’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) per consultare tutte le informazioni sulle opere necessarie per l’attività ispettiva finalizzata alla verifica della corretta organizzazione dei processi di manutenzione da parte dei gestori, nonché per l’attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture.

Relativamente alle attività di Sorveglianza delle gallerie il documento guida è costituito dal *“Manuale Ispezioni Gallerie”* emesso dalla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali del MIMS in data 25 maggio 2020, che descrive in dettaglio le attività da svolgere al fine di acquisire un approfondito grado di conoscenza dello stato di conservazione delle gallerie.

A partire dal 2020 ASPI ha allineato il proprio modello di Sorveglianza a tale documento, avviando un’ingente compagnia ispettiva su tutte le gallerie della rete, caratterizzata da ispezioni a contatto

sulle superfici del rivestimento rese nude dai sistemi presenti di smaltimento delle acque (cosiddette onduline). Tutte le difettosità per le quali è prevista l'attivazione a breve/medio termine di interventi di risoluzione sono state sanate con interventi di sistemazione immediata, volti a mettere in sicurezza la galleria e, sulla base delle priorità determinate dalla sorveglianza, si è proceduto con le ispezioni approfondite di assessment.

Nel 2021 sono proseguite le attività legate allo svolgimento dell'importante piano di Assessment sulle gallerie della rete, secondo metodologie condivise e approvate dal MIMS. Sulla base del confronto tecnico avviato con il coordinamento del MIMS, ASPI sta procedendo alla pianificazione, basata sull'approccio risk-based, delle attività di assessment delle gallerie e degli interventi da essa derivanti, traguadando sin da ora i principi delle emanande Linee Guida per la "Gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle Gallerie esistenti", da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Con riferimento ai ponti e viadotti è stato avviato un ampio Piano di Assessment di durata pluriennale, anche in coerenza con quanto previsto dalle Linee Guida per la "Classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti", adottate ex D.M. 578/2020 del MIMS per un periodo di sperimentazione di 24 mesi su infrastrutture stradali e autostradali gestite da ANAS o da concessionari autostradali.

Stante l'elevata numerosità delle opere d'arte della rete, il piano di assessment è stato avviato prioritariamente per le opere con luce maggiore di 10 m, ed è prevista l'estensione e il completamento di tali attività anche per gli asset cavalcavia e opere d'arte minori (con $6m < \text{luce} < 10m$) già a partire dal 2022. Nello specifico, secondo le diverse fasi di approfondimento citate nelle suddette Linee Guida, ASPI ha dapprima attivato le valutazioni preventive di sicurezza su circa 900 opere caratterizzate da un grado di difettosità che necessitava un approfondimento di quanto riscontrato nell'ambito delle attività di sorveglianza di legge.

Sulla base degli esiti delle attività di cui sopra, sarà possibile individuare per ogni opera gli eventuali interventi siano essi di carattere conservativo o di ammodernamento rete, che dovranno essere condivisi con il Concedente MIMS secondo i contenuti e le logiche previste nel PEF.

In conformità a quanto richiesto dalla circolare ministeriale n. 24600 del 14.10.19¹, ASPI, d'intesa con il MIMS, ha proseguito nell'anno 2021 ad attivare una serie di collaborazioni con le più autorevoli Istituzioni Universitarie per garantire un controllo altamente qualificato e indipendente in ordine alle procedure operative adottate ai fini dell'accertamento dello stato delle infrastrutture e alla definizione dei relativi programmi di manutenzione afferenti alla gestione di tutti gli asset della rete autostradale.

¹ Nota n. 24600 del 14.10.2019 "Gestione dei rapporti concessori. Attuazione delle procedure di manutenzione e gestione" emessa a cura di DGVCA/MIT (attuale MIMS).

Pavimentazioni

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

	2000	2019	2020	2021
Metri quadrati (x 1.000)	11.256	7.037	10.103	8.138
di cui metri quadrati drenanti (x 1.000)	2.319	4.668	6.947	5.410
Metri cubi totali (x 1.000)	586	425	567	480
Copertura complessiva della rete Autostrade per l'Italia con asfalto drenante	18,9%	83,5%	83,3%	83,1%

Iniziative a favore della Sicurezza

Nel corso del 2021, Autostrade per l'Italia ha realizzato, come di consueto, numerose iniziative e campagne a favore della sicurezza. In particolare:

- il piano per la gestione dell'esodo estivo tramite il potenziamento dell'informazione, la rimozione di tutti i cantieri e una maggiore fluidità ai caselli;
- la campagna di comunicazione "L'unione fa la sicurezza", è stata lanciata durante il periodo di esodo estivo, in partnership con la Polizia di Stato per sensibilizzare gli automobilisti sui comportamenti di guida corretti.
- Autostrade per Genova, la sezione del sito web dedicata alla rete ligure, è stata arricchita e riorganizzata per fornire agli utenti informazioni dettagliate sulla pianificazione dei cantieri, aggiornate ogni settimana con mappe suddivise per autostrada che ne mostrano la collocazione;
- per comunicare agli utenti lo stato di manutenzione programmata sui viadotti della rete di Autostrade, è stata pubblicata sul sito web una sezione interattiva in cui navigare la mappa delle opere per visualizzare i controlli, aggiornati con cadenza trimestrale, e di programmi di intervento previsti;
- è stata installata una nuova segnaletica relativa alla descrizione dei cantieri e alle tipologie di interventi manutentivi;
- le previsioni di traffico sono state rese fruibili sul sito web di Autostrade per l'Italia, in una sezione dedicata, e nelle aree di servizio presso i punti informativi Hi-Point e sull'App My Way di Autostrade per l'Italia;
- è stato realizzato come ogni anno il piano antineve, congiuntamente alla Polizia Stradale, volto ad enfatizzare l'impegno di Autostrade per l'Italia in termini di uomini e mezzi messi in campo per la gestione delle emergenze, oltre a fornire una serie di consigli utili quando si viaggia in autostrada in presenza di neve. Si segnala che è attiva un'area web dedicata alle operazioni invernali, con un vademecum contenente i consigli di sicurezza per la guida invernale e i dettagli sull'obbligo di dotazioni invernali a bordo;
- applicazione del "Disciplinare per l'installazione, conduzione e rimozione dei cantieri di lavoro sulla rete di Autostrade per l'Italia."

Viabilità

Il Total Delay ⁽⁵⁾ complessivo sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia nel 2021 è stato pari a circa 9,2 milioni di ore, contro i 5,4 milioni di ore del 2020.

Con riferimento al Total Delay Work, sottoindice del Total Delay che misura le turbative riferite a cantieri di lavoro in autostrada, nel 2021 si registra un valore di circa 1.736.679 ⁽⁶⁾ ore con un aumento del 21% rispetto al 2020 (1.434.730 ore). Tali incrementi sono da attribuirsi principalmente al maggior traffico registrato nel 2021 rispetto all'anno precedente fortemente condizionato dalle limitazioni alla circolazione introdotte a causa dell'emergenza sanitaria. Autostrade per l'Italia programma i propri cantieri secondo criteri volti a limitare disagi alla circolazione, tra cui le principali sono:

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

Relativamente all'informazione si segnala:

- sulla rete di Autostrade per l'Italia il numero dei pannelli a messaggio variabile dedicati alla trasmissione di informazioni di viabilità ammonta a 1.939;
- nel corso del 2021 è proseguito l'accordo con l'emittente radio RTL102.5, che si affianca alla tradizionale collaborazione con il canale Rai Isoradio, per eseguire in radio e in radiovisione i 27 collegamenti giornalieri in diretta con gli operatori del gruppo MyWay e Canali di viabilità di Autostrade per l'Italia, a cui si aggiungono ulteriori 70 collegamenti diffusi tramite la Radio DAB Rtl 102.5 News Autostrade per l'Italia.
- Su tutte le emittenti radio (Rai Isoradio 103.3, Rtl120.5 Fm, Rtl 102.5 Dab) sono inoltre previsti interventi straordinari nel caso di turbative ad alto impatto;

⁽⁵⁾ Total Delay: sommatoria dei differenziali tra il tempo medio di percorrenza rilevato su ogni tratta dell'intera rete nel periodo in esame e il tempo medio di percorrenza a una velocità media caratteristica della tratta, moltiplicati per il numero dei transiti. A partire dal 1° gennaio 2017 è stato introdotto un nuovo algoritmo per il calcolo del Total Delay, in grado di restituire una stima ancora più accurata del "tempo perso" lungo la rete di Autostrade per l'Italia ed una suddivisione nei rispettivi sottoindici (Accident, Traffic e Work) più precisa, specie nel caso di eventi concomitanti lungo la stessa tratta elementare, introducendo criteri di confronto temporale oltre che spaziale. L'algoritmo è stato certificato ai sensi della norma ISO 9001:2015.

⁽⁶⁾ Il TDW nell'anno 2021 è pari a 1.730.079 ore. Di queste 930.294 ore (pari circa il 53,8% del totale) sono attribuite alle competenze della Direzione I Tronco di Genova e relative principalmente al programma di ispezioni e manutenzione delle gallerie

- le chiamate pervenute al Call Center Viabilità sono state complessivamente 321.574.559, con una percentuale di risposta pari al 99,9%;
- al 31 dicembre 2021 i collegamenti in diretta MyWay su SkyTG24 sono state circa 700; oltre 10.000 i collegamenti sul canale 502 SkyMeteo24, dove MyWay è in onda tutti i giorni dalle ore 7.10 alle 21.40, a cui vanno aggiunti circa 2.400 collegamenti realizzati sui canali 7 e 29 del digitale terrestre (La7 e La7d) e circa 2.300 collegamenti al canale 5 del digitale terrestre (Canale5).

Esazione e sistemi di pagamento

Nel 2021 le operazioni di pagamento sulla rete di Autostrade per l'italia sono aumentate del 19,3% rispetto al 2020, come riportato anche nella tabella seguente, in relazione principalmente all'aumento del traffico sulla rete



Operazioni di pagamento per modalità sulla rete di Autostrade per l'italia

Modalità di pagamento	Numero operazioni 2021	%	Numero operazioni 2020	%	Variazione 2021/2020 (%)
CONTANTI IN PORTA MANUALE	42.341.426	6,2%	35.297.048	6,2%	20,0%
Cassa automatica (contanti)	85.921.554	12,6%	75.568.822	13,3%	13,7%
VIAcard C/C	14.714.445	2,2%	15.947.230	2,8%	-7,7%
Telepass ⁽¹⁾	438.068.314	64,4%	370.484.667	65,0%	18,2%
Tessera a scalare	5.867.596	0,9%	5.395.646	0,9%	8,7%
Carte di credito	52.899.301	7,8%	36.572.114	6,4%	44,6%
FASTpay	28.479.552	4,2%	22.096.303	3,9%	28,9%
TOTALE PAGAMENTI AUTOMATIZZATI	625.950.762	92,0%	526.064.782	92,2%	19,0%
Altro (RMPP ⁽²⁾ , scioperi, violazioni, transiti su piste automatiche self-service VIAcard a pedaggio "zero" nelle stazioni di ASPI dell'area ligure)	12.136.240	1,8%	8.931.404	1,6%	35,9%
TOTALE GENERALE	680.428.428	100,0%	570.293.234	100,00%	19,3%

(1) Per l'anno 2021, all'interno della modalità Telepass, sono incluse 1.187.336 operazioni di pagamento in modalità SIT-SET.

(2) Rapporti mancato pagamento pedaggio.

Operazioni di pagamento per modalità sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie controllate*

Modalità di pagamento	Numero operazioni 2021	%	Numero operazioni 2020	%	Variazione 2021/2020 (%)
CONTANTI IN PORTA MANUALE	62.788.470	7,6%	51.487.666	7,5%	21,9%
Cassa automatica (contanti)	117.776.905	14,2%	102.666.266	14,9%	14,7%
VIACard C/C	16.757.530	2,0%	17.809.530	2,6%	-5,9%
Telepass ⁽¹⁾	519.579.045	62,7%	437.243.449	63,3%	18,8%
Tessera a scalare	6.870.684	0,8%	6.276.602	0,9%	9,5%
Carte di credito	60.155.804	7,3%	41.046.702	5,9%	46,6%
FASTpay	30.568.873	3,7%	23.685.197	3,4%	29,1%
TOTALE PAGAMENTI AUTOMATIZZATI	751.708.841	90,8%	628.727.746	91,1%	19,6%
Altro (RMPP ⁽²⁾ , scioperi, violazioni, transiti su piste automatiche self-service VIACard a pedaggio "zero" nelle stazioni di ASPI dell'area figure)	13.788.690	1,7%	10.082.226	1,5%	36,8%
TOTALE GENERALE	828.286.001	100,0%	690.297.638	100,0%	20,0%

(*) Escluso Traforo del Monte Bianco.

(1) Per l'anno 2020, all'interno della modalità Telepass, sono incluse 1.235.552 operazioni di pagamento in modalità SIT-SET.

(2) Rapporti mancato pagamento pedaggio.

Aree di servizio

Sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle società concessionarie controllate sono presenti 218 aree di servizio, di cui 204 si trovano sulla rete di Autostrade per l'Italia, oltre il parcheggio di Villa Costanza sull'A1 a Firenze Scandicci dove è attivo anche un servizio di ristoro e dove si può lasciare l'auto in sosta senza uscire dall'Autostrada, salire in una Tramvia e raggiungere il centro di Firenze in pochi minuti.

Già dal 2020 Autostrade per l'Italia, attraverso Free To X, controllata al 100%, ha dato avvio al progetto di implementazione dell'infrastruttura di ricarica elettrica ad alta potenza - ai sensi del D. Lgs. 257/2016 di recepimento della cd. Direttiva DAFI - presso le aree di servizio di Secchia Ovest e Flaminia Est, San Zenone Ovest lungo l'autostrada A1 Milano - Napoli e Conero Ovest lungo l'autostrada A14 Bologna - Taranto. Inoltre sono stati avviati gli ulteriori cantieri previsti da Piano per l'infrastrutturazione delle Stazioni di ricarica HPC e le attività propedeutiche all'infrastrutturazione di impianti LNG e Idrogeno sulla rete ASPI.

Nel 2021, è proseguito il programma di interventi di riqualificazione delle Aree di Servizio di Autostrade per l'Italia concordato con il Concedente nel 2017. Il piano interessa 60 Aree di Servizio con interventi sia di profonda riqualificazione (c.d. interventi strutturali), sia orientati al comfort e fruibilità degli spazi di sosta per la clientela (c.d. interventi qualitativi).

Al 31 dicembre 2021, si registra il completamento di 24 interventi di carattere qualitativo e 13 interventi di carattere strutturale. Inoltre, 4 interventi strutturali sono attualmente in corso o ricompresi nell'ambito di più ampie opere di sviluppo della rete, mentre sono di prossimo avvio gli

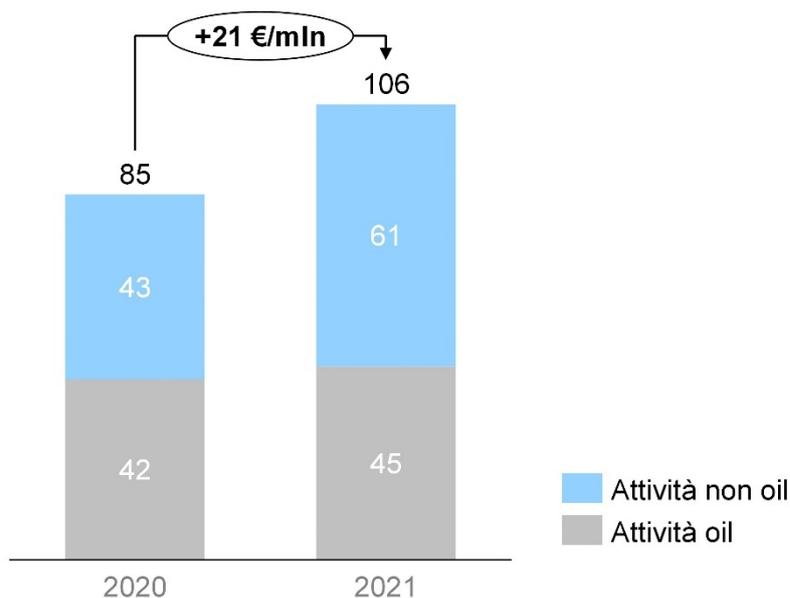
ulteriori 3 interventi qualitativi previsti. E' in corso lo sviluppo del progetto o l'iter approvativo presso gli enti di ulteriori 16 interventi di carattere strutturale.



Nel 2021, le royalty correnti percepite dagli affidatari dei servizi assegnati in sub-concessione nelle aree di servizio sulla rete di Autostrade per l'Italia ammontano complessivamente a 105 milioni di euro, in incremento di 21milioni di euro rispetto a quelle dell'anno precedente.

Anche nel 2021 Autostrade per l'Italia ha adottato una serie di misure a sostegno degli affidatari dei servizi Oil e Ristoro al fine di mitigare gli effetti negativi sul business dei subconcessionari dell'emergenza sanitaria causata dal Covid-19 ed al fine di garantire lo standard qualitativo dei servizi erogati alla clientela autostradale, stante le limitazioni alla fruizione degli stessi a seguito dei provvedimenti emanati dal Governo e dagli Enti preposti. Tra queste si segnalano, in particolare, l'eliminazione dei Minimi Annuali Garantiti, l'applicazione di royalty massime (c.d. CAP) ai servizi Oil e Ristoro, l'erogazione di sconti sui corrispettivi fissi di manutenzione e di attività, il riconoscimento di contributi per le attività straordinarie di pulizia e sanificazione dei locali commerciali e dei servizi igienici.

ROYALTY CORRENTI PER SERVIZI IN SUB-CONCESSIONE - AUTOSTRADE PER L'ITALIA E CONTROLLATE (€/mln)



Innovazione ricerca e sviluppo

Le attività di innovazione, ricerca e sviluppo, svolte dal Gruppo sono finalizzate alla messa a punto di soluzioni innovative e tecnologicamente avanzate, volte ad elevare la qualità del servizio autostradale, incrementarne la resilienza, rispondere alle sfide climatiche e ridurre gli impatti, secondo le direttrici di sviluppo identificate nel Piano 2020-2024 (cui si rimanda per ulteriori dettagli) e nel rispetto degli obiettivi europei in tema di trasporto, sostenibilità, sicurezza e resilienza. In particolare esse sono volte a:

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

Tali attività, con durata in alcuni casi pluriennale, sono svolte dalle strutture aziendali interessate, generalmente in sinergia con le società del Gruppo, in collaborazione con centri di ricerca e istituti universitari nazionali ed internazionali e, in alcuni casi, con partner industriali. Nel corso del 2021 sono stati svolti numerosi progetti, alcuni dei quali co-finanziati a livello europeo.

Fra le attività concluse e/o passate in produzione nel corso del 2021 si segnalano:

- implementazione del cashback per gli utenti interessati da ritardi da cantiere nelle percorrenze autostradali;
- implementazione del sistema di Enterprise Asset Management IBM Maximo per la gestione innovativa degli asset in concessione e la valorizzazione del patrimonio dati;
- digitalizzazione dei processi di anagrafica e supervisione dei ponti e dei viadotti;
- sperimentazione di sistemi di rilevazione della classe per l'attribuzione del pedaggio;
- nuove funzionalità di monitoraggio e fornitura di servizi verso l'utenza dell'area di servizio, con lo scopo di migliorare il livello di sicurezza, offrire nuovi servizi innovativi e migliorare la fruibilità dei servizi esistenti supportando anche i gestori;
- sperimentazione dell'utilizzo della tecnologia G5, per la implementazione dei servizi C-ITS (Cooperative ITS) da fornire ai veicoli dell'utenza predisposta.

Fra le principali attività in corso nel 2021, si evidenziano le seguenti:

- sistemi di esazione Freeflow: per il tracciamento e la gestione dei mezzi in area autostradale;
- evoluzione dei sistemi di pista tradizionale finalizzata allo sviluppo di nuove funzionalità e servizi;

- tecnologie ed interfacciamento veicolo-infrastruttura a supporto di servizi innovativi per la smart mobility;
- sistemi di Mobility Management per il controllo del traffico: realizzazione di corsia dinamica attraverso tecniche di AID con radar ad alta precisione); rilevamento e riconoscimento targhe; rilevamento merci pericolose, analisi degli eventi di mobilità; impiego di moduli di Artificial Intelligence/Machine Learning (AI/ML) nell'ambito della incidentalità, della gestione dei flussi di traffico attesi e delle eventuali turbative, in presenza di cantieri;
- sperimentazione, all'interno di alcune gallerie principali della Variante di Valico – Direttissima, di sistemi per la rilevazione automatica e per il controllo del traffico in galleria: installazione di un sistema sperimentale di monitoraggio per la telefonia mobile;
- ampliamento digitalizzazione dei processi di gestione degli asset della rete attraverso l'adozione di tecnologie abilitanti fondamentali per lo sviluppo di approcci innovativi per la valorizzazione del patrimonio dati: realizzazione di una nuova piattaforma, basata sulla soluzione Enterprise Asset Management IBM Maximo;
- modellazione 3D navigabile delle infrastrutture e delle loro componenti, suddivise per parti d'opera e con associate informazioni sullo stato di salute geo-referenziate;
- realizzazione di una piattaforma Internet of Things (IoT) per il monitoraggio delle opere d'arte integrata con modelli tridimensionali ottenuti con rilievi tramite droni;
- innovativi sistemi di operation e assessment dell'infrastruttura: revisione ed evoluzione degli standard e delle metodologie per il presidio e il monitoraggio degli asset autostradali; approfondimento dello studio del comportamento delle strutture soggette ad anzianità, con particolare riguardo a ponti e viadotti e validazione metodologica in campo lungo l'infrastruttura su casi reali;
- conoscenza e valutazione dello stato di conservazione complessivo delle gallerie della rete utilizzando tecniche di rilievo strumentale ad alta risoluzione, integrate da un nuovo metodo di analisi esperto per mappatura, monitoraggio e classificazione dello stato delle gallerie e della sua evoluzione;
- assessment idrogeologico della rete;
- manutenzione predittiva delle pavimentazioni basata su innovativi Pavement Management System grazie a nuovi sistemi di misura e ad algoritmi di intelligenza artificiale: sperimentazione di soluzioni di risanamento innovative più adeguate agli attuali regimi di traffico ed alle esigenze ambientali del territorio;
- sistemi integrati per la valutazione della resilienza delle reti di trasporto in relazione agli eventi climatici ed ai livelli di performance e di servizio richiesti;
- Smart Energy e sostenibilità ambientale: sperimentazione del sistema di recupero dell'energia cinetica prodotta dal traffico veicolare da integrare con gli attuali sistemi di recupero da fonti rinnovabili (i.e. pannelli fotovoltaici) da installare nelle zone di decelerazione della rete autostradale, come all'ingresso delle aree di servizio o in ingresso delle piste di esazione;
- sistema di progettazione per l'installazione di sistemi fotovoltaici diffusi;
- metamateriali ed energy harvesting: analisi di fattibilità per trasformare in energia le vibrazioni causate dal rumore nel contesto autostradale per piccole applicazioni;
- sviluppo di sistemi e iniziative per favorire un approccio di Open Innovation e divulgazione in sinergia fra know-how aziendale e strumenti e competenze provenienti dall'esterno quali startup, università, istituti di ricerca, consulenti e aziende non concorrenti.

Infine, si segnala la partecipazione, a livello Europeo, ai programmi per lo sviluppo e l'applicazione di servizi ITS-Intelligent Transport Systems, in diversi progetti a finanziamento comunitario, volti ad incrementare l'efficienza del trasporto, in particolare quello delle merci, e la logistica, la sicurezza stradale, l'informativa all'utenza lungo i corridoi stradali Europei.

Nel 2021 il totale degli investimenti e dei costi sostenuti dal Gruppo per le attività di innovazione, ricerca e sviluppo ammonta a circa 30 milioni, in crescita di 11 milioni rispetto al 2020. Tale importo rappresenta la somma delle risorse complessivamente dedicate alle attività di ricerca e sviluppo inclusi i costi operativi, i costi del personale e gli investimenti.

2.10 Risorse Umane

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo Autostrade per l'Italia impiega 8.559 risorse a tempo indeterminato e 661 risorse a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 9.220 risorse (in incremento di +1.542 unità, pari al +20,1%, rispetto alle 7.678 del 31 dicembre 2020), di cui 1.647 unità derivanti dal consolidamento nel Gruppo Autostrade per l'Italia delle società Pavimental e Pavimental Polska a partire da gennaio 2021. Il numero di donne in organico al 31 dicembre 2021 è pari a 1.992 unità (1.771 al 31 dicembre 2020).

La variazione del personale a tempo indeterminato (+1.201 unità) è riconducibile prevalentemente alle seguenti società:

- Pavimental (+1.348 unità) e Pavimental Polska (+68 unità), consolidate nel gruppo a partire da gennaio 2021;
- Tecne (+115 unità), per potenziamento dell'organico in seguito all'entrata a regime dell'operatività della società;
- Movyon (+58 unità), per potenziamento di alcune strutture organizzative;
- Infomobility (+33 unità), consolidata nel gruppo a partire da fine marzo 2021;
- Autostrade per l'Italia (-382 unità), uscite per piano straordinario attivato nel corso del 2021 e rallentamento del turn over prevalentemente nel comparto esazione, parzialmente compensati da ingressi per potenziamento legati al Piano di Trasformazione;
- Essediese (-23 unità), principalmente per rallentamento del turn over.

La variazione del personale a tempo determinato (+341 unità) è riconducibile prevalentemente alle seguenti società:

- Pavimental (+218 unità) e Pavimental Polska (+13 unità), consolidate nel gruppo a partire da gennaio 2021;
- Autostrade per l'Italia (+69 unità), per maggiore utilizzo di personale esattoriale stagionale e a tempo determinato;
- Tecne (+26 unità), per potenziamento dell'organico in seguito all'entrata a regime dell'operatività della società.

L'organico medio del Gruppo Autostrade per l'Italia è passato da 6.621 unità medie dell'anno 2020 a 8.778 unità medie dell'anno 2021, evidenziando un incremento complessivo di +2.157 unità medie (+32,6%), incluso personale interinale. Tale variazione è riconducibile prevalentemente alle seguenti società:

- Pavimental (+1.340 unità medie) e Pavimental Polska (+84 unità medie), consolidate nel gruppo a partire da gennaio 2021;
- Tecne (+585 unità medie), operativa dal 1° dicembre 2020.
- Autostrade per l'Italia (+56 unità medie), per potenziamento di alcune strutture organizzative legato al Piano di Trasformazione, parzialmente compensato dal piano straordinario uscite, concentrato nel secondo semestre 2021, e dal rallentamento del turn over prevalentemente nel comparto esazione;
- Movyon (+51 unità medie), per potenziamento di alcune strutture organizzative;
- Infomobility (+33 unità medie), consolidata nel gruppo a partire da fine marzo 2021.

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

ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	142	120	22	18,3%
Quadri	456	394	62	15,7%
Impiegati	3.828	3.347	481	14,4%
Operai	2.424	1.474	950	64,5%
Corpo esattoriale	1.709	2.023	-314	-15,5%
Totale	8.559	7.358	1.201	16,3%

ORGANICO A TEMPO DETERMINATO

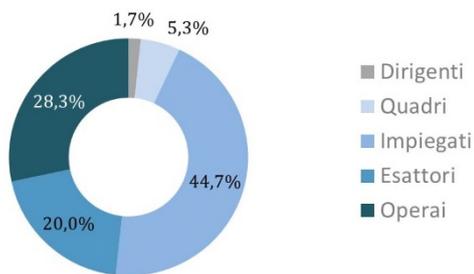
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	1	0	1	n.a.
Quadri	3	1	2	n.a.
Impiegati	99	42	57	135,7%
Operai	308	89	219	246,1%
Corpo esattoriale	250	188	62	33,0%
Totale	661	320	341	106,6%

ORGANICO MEDIO

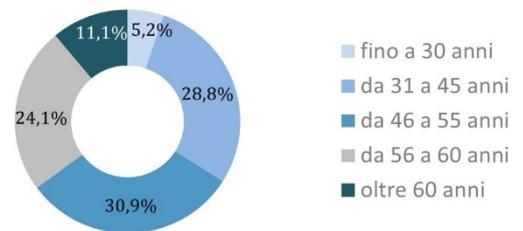
	1.1.2021	1.1.2020	Variazione	
	31.12.2021	31.12.2020	assoluta	%
Dirigenti	139	103	36	35,0%
Quadri	442	339	103	30,4%
Impiegati	3.887	2.785	1.102	39,6%
Operai	2.424	1.411	1.013	71,8%
Corpo esattoriale	1.886	1.983	-97	-4,9%
Totale	8.778	6.621	2.157	32,6%

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

RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO
PER QUALIFICA



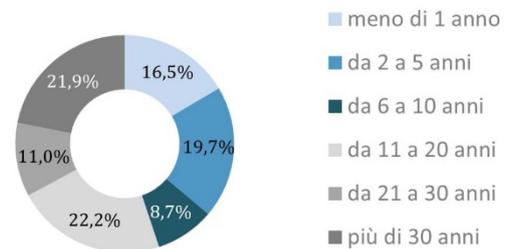
RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO
PER ETÀ



RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO
PER TITOLO DI STUDIO



RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO
PER ANZIANITÀ



HR Transformation

Come individuato nel Piano di trasformazione avviato nel 2020, tra le priorità centrali di Autostrade per l'Italia c'è il forte investimento volto ad aumentare i livelli di sicurezza e di innovazione, mettendo in campo risorse importanti sulla rete e sulla manutenzione. Nel 2021 anche il mondo delle Risorse Umane è stato coinvolto in questo Piano di Trasformazione, sulla scia dei cambiamenti portati negli ultimi anni da fattori come la digitalizzazione, lo sviluppo di sistemi ed infrastrutture di data analytics ed il cambio di ruolo della figura di HR, orientato prevalentemente al coaching delle strutture di linea. In questo contesto è nato il Piano di HR Transformation con l'obiettivo di definire la nuova mission della Direzione Human Capital, Organization and HSE. Il Piano è stato concepito e declinato sulla base di quattro capisaldi:

- revisione dei Processi HR e della Employee Journey;
- revisione dell'Organizzazione e della Governance di Gruppo;
- Data Driven Mindset con l'obiettivo di infondere una cultura di leadership ed un approccio decisionale basati sui dati;
- sviluppo degli elementi chiave fondanti ed abilitanti per la messa a terra delle altre iniziative incluse nel Piano Industriale.

In ottica di favorire l'adozione di un approccio *data-driven* che guidi ed accompagni il percorso di change management a tutti i livelli aziendali, nel corso del 2021 è stata sviluppata la Dashboard HR con l'obiettivo di supportare concretamente il management nella gestione dei fenomeni che impattano sul costo del lavoro. La Dashboard HR è uno strumento interattivo di data visualization che abilita la condivisione, il monitoraggio, l'analisi e la valutazione delle performance dei principali indicatori HR legati al costo del personale. Il tool permette un monitoraggio a livello di Società, Direzioni e Unità Organizzative, con la possibilità di effettuare drill down fino al singolo dipendente. In questo modo è possibile effettuare analisi puntuali ed identificare le leve di intervento in modo reattivo, dinamico ed efficace.

Il Piano di Trasformazione HR, oltre a promuovere la digitalizzazione e l'ottimizzazione dei processi, ha favorito l'adozione di un approccio decisionale basato sui dati e di politiche fondate sulla trasparenza, l'integrazione, l'ascolto ed il coinvolgimento attivo delle persone.

Sistemi di gestione e sviluppo delle risorse

Con l'obiettivo di supportare la realizzazione degli obiettivi ambiziosi del Piano di trasformazione, sostenere ed accrescere le competenze, asset unico e distintivo per guidare la trasformazione e garantire il presidio delle nuove frontiere tecnologiche al servizio delle reti infrastrutturali e dei nuovi sistemi integrati di mobilità, Autostrade per l'Italia nel corso del 2021 ha agito in modo coordinato su differenti aspetti della gestione, dello sviluppo e della formazione delle proprie persone. In particolare, tra le principali iniziative si evidenziano:

- la definizione del nuovo modello comportamentale e di leadership che identifica le persone del Gruppo Autostrade per l'Italia;
- la revisione complessiva del modello professionale e la strutturazione del relativo catalogo delle competenze, attraverso l'identificazione di 12 famiglie professionali, oltre 60 professioni e 200 competenze professionali di ASPI;

- l’iniziativa People4CompanyValue per la valutazione delle performance a 180° di tutti gli impiegati, quadri e dirigenti della Società (ca. 2.700 risorse coinvolte), attraverso il ri-disegno del processo e degli strumenti IT a supporto; il nuovo processo sarà esteso nel 2022 ad operai ed esattori di Autostrade per l’Italia ed al personale delle società controllate, grazie anche alla diffusione del nuovo sistema SAP SuccessFactors;
- l’iniziativa Change4CompanyValue per il potenziamento della mobilità interna, attraverso un processo per il recruiting interno i cui punti innovativi sono la certezza dei tempi di selezione, la velocità e l’introduzione di attività di re-skilling delle persone selezionate a ricoprire un nuovo ruolo in azienda;
- l’avvio di LED, Lead, Excel, Develop, innovativo programma di sviluppo e formazione dei giovani talenti (under 35) che punta a formare i nuovi manager del Gruppo attraverso un percorso definito ad hoc sul singolo partecipante e composto da differenti “stimoli” quali formazione manageriale, formazione specialistica, partecipazione a panel e dibattiti, progetti aziendali legati al Piano Strategico, con un programma di coaching individuale teso a migliorare ogni aspetto professionale ed umano dei partecipanti. Per questa prima edizione sono stati selezionati 51 talenti provenienti da tutte le società del Gruppo;
- l’attivazione di un importante piano di formazione a supporto delle nuove modalità di lavoro ibrido per diffondere i nuovi modelli di leadership e di cultura organizzativa, basati su un rinnovato assetto valoriale, e potenziare lo sviluppo di una cultura della legalità e anticorruzione. Il piano sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali, denominato "Lavorare in smart working: il lavoro agile, le competenze trasversali e gli strumenti a supporto", ha coinvolto oltre 1.700 risorse, con un impegno pro-capite di 96 ore di formazione, per garantire rafforzamento, sviluppo e crescita di competenze chiave, in grado di:
 - accelerare e facilitare la transizione tecnologica dei modelli produttivi e organizzativi;
 - adeguare le competenze del personale alle nuove sfide introdotte dal piano industriale e dalle nuove modalità di lavoro digitali;
 - diffondere i valori aziendali ed interiorizzare i comportamenti del nuovo modello di valutazione delle persone;
- l’avvio del Master di II livello in Ingegneria e Gestione Integrata delle Reti Autostradali, progettato in partnership con Politecnico di Milano, Politecnico di Torino e MIP e dedicato a 20 neolaureati in ingegneria under 30 con eccellente percorso accademico, assunti dal mese di giugno 2021 per 24 mesi nel Gruppo con la formula dell’alta formazione in apprendistato (caratterizzata da un importante piano formativo di oltre 1.400 ore di formazione accademica e aziendale, oltre allo sviluppo di un project work);
- l’avvio del Master Custom Off Road Future Leaders, un programma manageriale rivolto a 25 giovani talenti, in collaborazione con SDA Bocconi Management School nell’ambito dell’accordo biennale siglato nell’anno 2020;
- l’avvio del programma custom di alta formazione manageriale (Advanced Management Program) dedicato a circa 20 giovani dirigenti del Gruppo in collaborazione con Luiss Business School, con la quale è stato sottoscritto un accordo biennale al termine dell’anno 2020;
- l’attivazione, nell’ambito dell’accordo biennale con Scuola Superiore Sant’Anna, di corsi di Alta Formazione sui temi della legalità d’impresa e del contrasto al malaffare pubblico e privato;
- l’attivazione di un package formativo dedicato ai manager del Gruppo per rafforzare e allineare le competenze manageriali (data driven mindset, comunicazione in caso di crisi, cultura della sicurezza, ESG Sostenibilità a 360°, cultura dell’inclusione, cultura della legalità);

- l'avvio di un nuovo programma formativo di onboarding della durata di 12 mesi, dedicato ai neoassunti e caratterizzato dall'introduzione di una nuova figura di supporto denominata Buddy, un collega più senior con il compito di supportare il neoassunto nell'inserimento e nella migliore conoscenza dei processi aziendali. Inoltre nel 2021 è stata avviata la digitalizzazione del nuovo processo di onboarding attraverso l'introduzione del nuovo sistema SAP SuccessFactors;
- nell'ambito di Autostrade del Sapere, una rete di partnership strategiche con le più prestigiose università e business school per garantire l'evoluzione e lo scambio continuo di competenze, sono state attivate nuove collaborazioni in particolare con:
 - Università Federico II di Napoli, con un accordo triennale per la creazione di una Smart Infrastructure Academy e sviluppo di attività di R&S in ingegneria della progettazione e della manutenzione delle infrastrutture;
 - Università La Sapienza di Roma, per fellow sponsorship del Master in Analisi e Monitoraggio Infrastrutture, con tirocini realizzati presso le nostre business line, e attività di R&S su politiche di Diversity & Inclusion, con particolare riferimento ai nuovi modelli di flessibilità lavorativa;
 - Università Tor Vergata, per fellow sponsorship del Master di II livello in Anticorruzione.

Nel 2021 si è confermato l'impegno nello sviluppo di politiche di Welfare aziendale indirizzate a tutta la popolazione, con un'enfasi particolare ad iniziative volte ad introdurre nuove forme di flessibilità lavorativa, ristabilire socialità, vicinanza e supporto psicologico. In particolare Autostrade per l'Italia ha introdotto durante l'emergenza sanitaria il diritto alla disconnessione di 1,5 ore giornaliere per supportare la gestione dei figli in DAD. È stato inoltre siglato un accordo sullo smart working con soluzioni che incidono concretamente sul miglioramento del Work Life Balance: elasticità oraria della prestazione, diritto alla disconnessione di 4 ore per chi lavora in smart working e il concetto del *Working from Everywhere*.

Nell'ambito del più ampio programma di cambiamento culturale, è stata costituita una struttura Diversity, Equity & Inclusion dedicata ai temi dell'inclusione, con l'obiettivo di proporre, indirizzare e monitorare tutte le iniziative relative allo sviluppo di una cultura organizzativa sempre più inclusiva e orientata alla valorizzazione di tutte le diversità.

Tra le principali iniziative che hanno caratterizzato il 2021 si evidenziano:

- l'istituzione con le organizzazioni sindacali di un Comitato Bilaterale per la tutela e l'inclusione delle diversità, con l'obiettivo di monitorare l'andamento dell'occupazione femminile in azienda, garantire parità nella progressione di crescita e sviluppare iniziative volte al perseguimento di un welfare aziendale sempre più all'avanguardia, che sia in grado di fornire un concreto supporto alla bi-genitorialità;
- la definizione del Manifesto DE&I per descrivere il programma dedicato alla valorizzazione delle pluralità aziendali (genere, generazioni, disabilità), presentato alla Ministra delle Pari Opportunità e della Famiglia il 21 giugno 2021;
- l'attivazione di una serie di iniziative per aumentare l'attraction di talenti femminili, in partnership con le principali Scuole di Business e Politecnici con cui ASPI ha stretto accordi di collaborazione tecnico - scientifica e didattica, con partecipazione ai career day, ingaggio degli studenti in challenge aziendali, e supporto allo studio con erogazione di Borse di Studio a favore di studentesse STEM di laurea triennale del politecnico di Milano;

- l'attivazione di un programma di formazione e sensibilizzazione per orientare le giovani generazioni alla scelta di un percorso di laurea STEM, con particolare riferimento alle donne: più di 20 ore dedicate ad oltre 400 studenti di scuola superiore (quarto e quinto anno) ed ai loro docenti, con HR Manager, Maestri di Mestiere e Role Model di Autostrade per l'Italia;
- la definizione di una nuova policy di recruiting che impegna a considerare per ciascuna nuova posizione aperta almeno 1 donna su 3 candidati alle fasi finali della selezione;
- l'attivazione di percorsi di formazione sulla cultura dell'inclusione che hanno coinvolto circa 1.700 risorse con 15.000 ore dedicate al tema;
- l'avvio di un percorso di certificazione secondo lo standard ISO30415, la definizione di una Linea Guida di Gruppo D&I e l'integrazione dei principi di Diversity & Inclusion nella Policy Integrata dei Sistemi di Gestione della qualità, per sostenere il programma 2021-2023 e garantire un ambiente di lavoro realmente inclusivo;
- la realizzazione nelle scuole di iniziative di sensibilizzazione al rispetto, alla tutela della dignità e inviolabilità della persona, l'attivazione di uno sportello di ascolto e di prima assistenza contro ogni forma di abuso, ed il rafforzamento del sistema normativo interno con un decalogo antimolestie affiancato al codice Etico per diffondere consapevolezza e sensibilizzare alla segnalazione.

Organizzazione

Nel corso del 2021 è proseguita l'evoluzione del modello organizzativo di Autostrade per l'Italia finalizzata a facilitare e supportare il percorso di cambiamento intrapreso dalla Società e a contribuire, insieme ad altri fattori abilitanti, alla realizzazione del Piano Strategico e di Trasformazione.

In linea con questa finalità ed in continuità con quanto posto in essere l'anno precedente, le azioni organizzative intraprese nel 2021 hanno determinato:

- l'evoluzione del modello operativo della Società tramite:
 - la costituzione della Business Unit Operations, attraverso il rafforzamento delle aree di business focalizzate sulla gestione della rete in esercizio, sul presidio e lo sviluppo commerciale delle Aree di Servizio ed il consolidamento del modello di funzionamento "a matrice" tra strutture tecniche centrali e presidi territoriali rappresentati dalle Direzioni di Tronco;
 - la definizione del nuovo modello organizzativo della Business Unit Ingegneria e Realizzazione, attraverso il potenziamento delle aree di business dedicate alla realizzazione degli interventi del Piano Industriale relativi a nuovi lavori, piani nazionali ed ammodernamento della rete ed il consolidamento del modello di funzionamento "a matrice" tra strutture tecniche centrali e presidi territoriali rappresentati dalle Aree;
 - la definizione del nuovo modello organizzativo della società Tecne per lo sviluppo dei processi e delle attività di progettazione ingegneristica, direzione lavori e coordinamento della sicurezza, necessari all'attuazione degli investimenti previsti nel piano industriale di Autostrade per l'Italia;
- la costituzione della Direzione Planning, Control and Company Transformation per il rafforzamento del presidio sulle tematiche di pianificazione e controllo e sul monitoraggio delle iniziative del Piano di Trasformazione;

- il potenziamento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi attraverso la definizione del nuovo modello organizzativo della Direzione Risk, Compliance and Quality ed il fine tuning dell'assetto organizzativo della Direzione Internal Audit;
- il rafforzamento dei presidi di innovazione del business, per cogliere le opportunità sia captive che non captive attraverso la costituzione di un polo di ricerca, sviluppo e innovazione tecnologica per il Gruppo presso Movyon;
- il rafforzamento dei presidi di qualità tramite l'introduzione di un polo di Quality Assurance e di strutture focalizzate sugli aspetti di Quality Control presso le aree di business;
- il consolidamento del Gruppo Autostrade per l'Italia tramite l'ingresso di nuove società (ad es. Pavimental), l'avvio della operatività di nuove società (Free To X) e la rimodulazione del modello di coordinamento delle società controllate con la previsione di group functions che assicurino la guida dei processi e delle attività chiave per il raggiungimento degli obiettivi strategici del Gruppo.
- Inoltre, al fine di facilitare il processo di condivisione delle performance, dello stato delle iniziative, dei progetti strategici aziendali e di Gruppo e di cooperazione tra strutture organizzative, nel corso del 2021 è stato ulteriormente ottimizzato il processo di Dialogue4CompanyValue.

Salute e Sicurezza sul luogo di lavoro

Per il Gruppo Autostrade per l'Italia il fattore umano è determinante nella pianificazione, nell'esercizio e nei processi di sviluppo di lungo periodo delle proprie attività e per questa ragione l'impegno per la salute e la sicurezza dei lavoratori è considerato un investimento strategico per il futuro.

Nel 2021 sono state avviate diverse iniziative in ambito Health & Safety con l'obiettivo di migliorare continuamente, conseguendo risultati concreti, validi e significativi – in primis la riduzione degli indici infortunistici – che guidano il percorso di Autostrade per l'Italia verso la riconoscibilità quale "H&S management leader" e la realizzazione di luoghi di lavoro sicuri "a 360°", in linea con i valori della Società.

È stato istituito il Comitato Salute, Sicurezza ed Ambiente, che ha come principale mission la diffusione ed il radicamento di una solida cultura della sicurezza aziendale oltre che il costante miglioramento delle best practices in materia HSE.

Il Comitato nel 2021 ha promosso l'adozione del "Programma H&S" del Gruppo Autostrade per l'Italia, che nel 2022 verrà ufficializzato e condiviso con gli stakeholder. Il Programma H&S si basa su 7 elementi chiave (i *pillar*), e per ciascun elemento chiave illustra "il nostro impegno" e "come lo realizziamo":

- 1) Leadership & Management
- 2) Partecipazione dei lavoratori
- 3) Analisi e valutazione dei rischi
- 4) La prevenzione e la protezione
- 5) Formazione, addestramento e consapevolezza
- 6) Monitoraggi, controlli e miglioramento
- 7) Interfaccia con appaltatori e affidatari

È proseguito nel 2021 il programma di leadership in ambito salute e sicurezza, denominato Active Safety Value (ASV), progettato e avviato nel 2020, con il quale la Società ha deciso di sviluppare una

propria metodologia distintiva, opportunamente articolata in funzione della propria organizzazione e dello specifico ambito operativo, con l'obiettivo di rafforzare e radicare la cultura della sicurezza, creare una leva sulla leadership in H&S del management e sul processo di *cascading* e promuovere il cambio di mentalità delle persone del Gruppo, a favore della tutela della Salute e Sicurezza. Il programma ha previsto la formazione di Safety Coach, Safety Supporter e Trainer con il coinvolgimento di oltre 1.200 persone; inoltre, il progetto nel 2021 è stato avviato anche in Pavimental e nel 2022 è prevista l'estensione alle altre società del Gruppo.

Sempre con l'obiettivo di rafforzare la leadership in H&S, potenziare il commitment su H&S all'interno del Gruppo e ampliare le azioni di miglioramento e prevenzione, Autostrade per l'Italia ha introdotto alcuni leadership Safety tools distintivi: i Safety walk, i Safety meeting e i Safety moment.

Inoltre, il programma di formazione del Gruppo nel 2021 è stato rivolto anche ai lavoratori delle imprese appaltatrici attraverso l'*induction*, un onboarding concreto su regole e comportamenti da adottare nei lavori, in linea con la mission e vision H&S e le regole del mondo di Autostrade per l'Italia, coinvolgendo oltre 10.000 dipendenti di imprese terze.

Fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza è stato anche lo sviluppo del progetto di rafforzamento delle verifiche di I e II livello sui cantieri volto ad aumentare i controlli attraverso il supporto di società esterne, così da avere un quadro della situazione preciso e poter guidare efficacemente le azioni preventive. Nel 2021 il programma di verifiche ha interessato oltre 1.500 cantieri.

Inoltre, nel corso dell'anno è stato definito uno standard unico per l'analisi degli incidenti e dei quasi incidenti H&S del Gruppo, per assicurare un rapido ed efficace flusso di dati ed informazioni sugli eventi e diffondere sistematicamente le *lezioni apprese*. La procedura prevede la ricerca delle cause alla radice degli eventi incidentali (*Root cause analysis* con metodologia SCAT) con l'obiettivo di identificare le soluzioni più adeguate ad evitare che eventi analoghi si ripetano. L'analisi delle *cause radice* parte dal presupposto che sia molto più utile prevenire e risolvere le problematiche sottostanti in modo sistematico invece di trattare semplicemente le cause immediate e arginare il problema caso per caso.

Nel 2021, inoltre, è stata realizzata e condivisa con gli stakeholder interni la Dashboard H&S di Autostrade per l'Italia con l'obiettivo di:

- assicurare la disponibilità di dati e KPI relativi alle performance infortunistiche - fruibili con semplicità, tempestività e affidabilità - a supporto dei processi decisionali, operativi e di controllo in ambito salute e sicurezza, assicurandone la coerenza, tramite un repository unico;
- monitorare l'evoluzione delle performance e confrontarle con i Target definiti;
- monitorare l'efficacia delle iniziative intraprese in ambito salute e sicurezza per ridurre il fenomeno infortunistico e identificare aree e opportunità di miglioramento.

Relazioni industriali

Il confronto con le organizzazioni sindacali nel corso del 2021 è avvenuto principalmente nell'ottica di accompagnare il nuovo Piano di Trasformazione del Gruppo.

Con l'accordo sindacale nazionale del 15 aprile 2021 è stata consolidata una quota del premio di risultato soltanto per i dipendenti in forza al 31 dicembre 2020 ed è stato introdotto un nuovo metodo di valorizzazione, in linea con gli obiettivi del management, basato su 4 parametri: redditività, eccellenza operativa e digitalizzazione, sicurezza e qualità, sostenibilità.

Inoltre, negli accordi del 5 e del 12 maggio 2021 l'azienda e le organizzazioni sindacali hanno convenuto di ricorrere allo strumento legislativo del contratto di espansione per favorire il ricambio generazionale e conseguentemente efficientare il sistema ed accelerare i processi di digitalizzazione e trasformazione organizzativa.

In coerenza con il Piano di Trasformazione della Società, tramite l'accordo dell'11 maggio 2021 è stato attivato il "Fondo Nuove Competenze", un importante piano di formazione per diffondere i rinnovati valori di Autostrade per l'Italia e la nuova cultura organizzativa.

Nell'ambito della riorganizzazione dei servizi commerciali del Gruppo e della nascita e sviluppo della nuova società Free To X, con l'accordo del 29 luglio 2021 è stata condivisa con le organizzazioni sindacali la chiusura al pubblico di 41 Punto Blu sull'intera rete di Autostrade per l'Italia mentre i restanti 15 saranno riconvertiti verso i nuovi servizi previsti dal piano di Free To X.

Attraverso l'accordo sindacale del 30 settembre 2021 è stata avviata la sperimentazione di un nuovo modello organizzativo che prevede, per il turno notturno, la gestione condivisa di due caselli limitrofi, definendo un piano di "spresidio" progressivo delle stazioni nel corso del 2022 e del 2023.

Inoltre, nell'ottica di sviluppare un nuovo modello partecipativo con le organizzazioni sindacali sono stati costituiti:

- un comitato bilaterale per sviluppare e migliorare una serie di iniziative per la tutela e l'inclusione delle diversità, come precedentemente citato;
- un comitato bilaterale di sviluppo strategico che consentirà di assicurare un meccanismo di partecipazione e consultazione dei lavoratori, permettendo il loro coinvolgimento sui processi strategici del Gruppo, in una nuova ottica di trasparenza e miglioramento del sistema valoriale.

Rispetto all'organizzazione del lavoro sono stati raggiunti degli accordi per gestire la fase emergenziale pandemica che prevedono:

- il riconoscimento, in via sperimentale, per tutto il personale non operativo in lavoro da remoto del diritto alla disconnessione per un massimo di 1,5 ore giornaliere, da fruirsi nella fascia oraria mattutina, per assistere i figli impegnati nella didattica a distanza, come precedentemente citato;
- la sperimentazione di un modello ibrido di organizzazione del lavoro per realizzare una equilibrata alternanza tra lavoro in presenza e lavoro da remoto, che, tra gli altri obiettivi, consente di promuovere la mobilità sostenibile e minimizzare gli impatti ambientali; il modello, in coerenza con le decisioni governative di proseguire lo stato di emergenza, avrà valore fino al 31 marzo 2022.

2.11 Corporate Governance e Assetti proprietari

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

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

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

2.11.1.1 Struttura del capitale sociale

Il capitale sociale di Autostrade per l'Italia è costituito da azioni ordinarie nominative. Le azioni sono indivisibili e ogni azione dà diritto a un voto. I possessori di azioni Autostrade per l'Italia possono votare nelle Assemblee ordinarie e straordinarie della Società e, comunque, esercitare i diritti sociali e patrimoniali loro attribuiti dalla normativa vigente, nel rispetto dei limiti posti da quest'ultima e dallo Statuto della Società.

Alla data del 31 dicembre 2021, il capitale della Società ammonta a Euro 622.027.000 diviso in numero 622.027.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 1,00 ciascuna.

Di seguito è rappresentato l'azionariato di Autostrade per l'Italia alla data della presente Relazione.

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

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

Si segnala per completezza che, in data 12 giugno 2021, l'azionista Atlantia S.p.A. ("Atlantia") ha sottoscritto con Holding Reti Autostradali S.p.A. ("HRA") – società partecipata da CDP Equity S.p.A.,

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

The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp – l'accordo per la cessione dell'intera partecipazione detenuta da Atlantia S.p.A. Il perfezionamento del trasferimento delle azioni Autostrade per l'Italia detenute da Atlantia in favore di HRA interverrà all'esito dell'avveramento ovvero della rinuncia delle condizioni sospensive di cui all'accordo di compravendita.

Gli azionisti Appia Investments S.r.l. e Silk Road Fund Ltd non hanno esercitato il diritto di co-vendita loro spettante ai sensi dello Statuto Sociale di Autostrade per l'Italia entro il termine previsto dallo Statuto medesimo e, pertanto, il trasferimento in favore di HRA non interesserà le azioni Autostrade per l'Italia detenute da questi.

Alla data della presente Relazione, Autostrade per l'Italia è soggetta al controllo di diritto di Atlantia, società con azioni negoziate sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., che ha anche esercitato sulla Società attività di direzione e coordinamento ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile sino alla data del 15 ottobre 2021. In tale data, Atlantia ha comunicato, inter alia, alla Società che il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, nell'ambito della seduta consiliare del 14 ottobre 2021, in considerazione del ridisegno dell'assetto organizzativo, funzionale e manageriale che ha portato Atlantia a focalizzarsi nelle attività core di portfolio management, strategy, risk, talent, partnership, innovation and sustainability, nonché a valle della ridefinizione dei rapporti con le controllate, a cui è riservata piena autonomia gestionale, ha deliberato la cessazione dell'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento nei confronti – tra le altre – di Autostrade per l'Italia e la conseguente abrogazione del relativo Regolamento in materia di esercizio dell'attività di direzione e coordinamento adottato in data 19 gennaio 2018, come successivamente modificato con delibera del Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 15 febbraio 2019.

Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia, in data 9 novembre 2021, ad esito delle opportune valutazioni, ha preso atto della intervenuta cessazione dell'attività di direzione e coordinamento da parte di Atlantia e ha conferito mandato agli organi delegati affinché si procedesse ai conseguenti adempimenti di legge.

2.11.1.2 Restrizioni al trasferimento delle azioni Autostrade per l'Italia

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

- (a) che il trasferimento delle azioni (o di altri strumenti finanziari *equity-like*) detenute dagli Azionisti di minoranza sia subordinato al preventivo gradimento del Consiglio di Amministrazione della Società. Tale gradimento, ad ogni modo, può essere negato solo laddove il trasferimento sia a favore di uno dei cessionari vietati individuati in Statuto;
- (b) nell'ipotesi in cui un'Azionista di Minoranza intenda trasferire le proprie azioni (o gli altri strumenti *equity-like* detenuti), il riconoscimento di un diritto di primo acquisto a favore degli altri azionisti, ovvero sia l'obbligo per l'Azionista di Minoranza intenzionato alla vendita di offrire i titoli prima agli altri Azionisti di Autostrade per l'Italia; e
- (c) nell'ipotesi in cui l'Azionista di Maggioranza intenda trasferire le proprie azioni (o gli altri strumenti *equity-like* detenuti) e da detto trasferimento discenda un *change of control* ovvero, comunque, il cessionario diventi il nuovo Azionista di Maggioranza, il riconoscimento di un diritto di co-vendita a favore degli Azionisti di Minoranza, ovvero sia l'obbligo per l'Azionista di Maggioranza di far sì che l'acquirente acquisti anche i titoli degli Azionisti di Minoranza che si siano avvalsi di tale diritto.

Le limitazioni sopra descritte non si applicano ai trasferimenti fatti dagli Azionisti in favore di propri affiliati, eccezion fatta per i trasferimenti in favore dei cessionari vietati individuati dallo Statuto sociale.

Per le restrizioni ai trasferimenti previsti negli accordi parasociali aventi ad oggetto le azioni Autostrade per l'Italia si rinvia a quanto indicato nel successivo Paragrafo 2.11.1.3.

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

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

In data 26 luglio 2017, Atlantia S.p.A. ("**Atlantia**"), Appia Investments S.r.l. ("**Appia**") e Silk Road Fund Co., Ltd. ("**Silk Road**") hanno sottoscritto un patto parasociale avente ad oggetto le azioni di Autostrade per l'Italia (il "**Patto**").

Il Patto è stato sottoscritto, oltre che da Atlantia, Appia e Silk Road, anche da Allianz Infrastructure Spain Holdco II S.à.r.l. (inizialmente Allianz Infrastructure Luxembourg I S.à.r.l.), Allianz Pensionskasse Aktiengesellschaft, Allianz Pensionskasse Aktiengesellschaft, DIF Infrastructure IV Coöperatief U.A., DIF Infrastructure V Coöperatief U.A. ed Électricité de France S.A., esclusivamente ai fini di specifiche previsioni del Patto, in quanto soci (diretti o indiretti) di Appia.

Gli aderenti al Patto hanno apportato tutte le Azioni Autostrade per l'Italia di cui essi sono rispettivamente titolari nel capitale della Società.

Dato che, ai sensi degli Articoli 2359, comma 1, del codice civile, e 93 del TUF, Autostrade per l'Italia, con una partecipazione pari al 58,98%, esercita il controllo di diritto su Autostrade Meridionali S.p.A. ("**SAM**"), le cui azioni sono negoziate sul Mercato Telematico Azionario gestito e organizzato da Borsa Italiana S.p.A., gli impegni di cui al Patto si riferiscono ad azioni di una società controllante un'emittente azioni quotate e, come tale, sono rilevanti ai sensi dell'Articolo 122 TUF – e segnatamente, ai sensi dell'Articolo 122, commi 1 e 5, lettere a), b) e d), del TUF.

Attraverso la stipula del Patto, Atlantia, Appia e Silk Road hanno inteso stabilire i termini e le condizioni dei loro reciproci rapporti, quali soci di Autostrade per l'Italia.

Il Patto è entrato in vigore alla data di sottoscrizione (ossia in data 26 luglio 2017) ed è tacitamente rinnovabile per successivi periodi di tre anni salvo disdetta da comunicarsi, per iscritto, con un preavviso di sei mesi rispetto alla data di ciascuna scadenza.

Posto che il primo triennio di durata è scaduto senza che alcuno degli aderenti abbia esercitato la facoltà di disdetta, alla data di naturale scadenza il Patto si è automaticamente rinnovato per un ulteriore triennio, vale a dire fino al 26 luglio 2023.

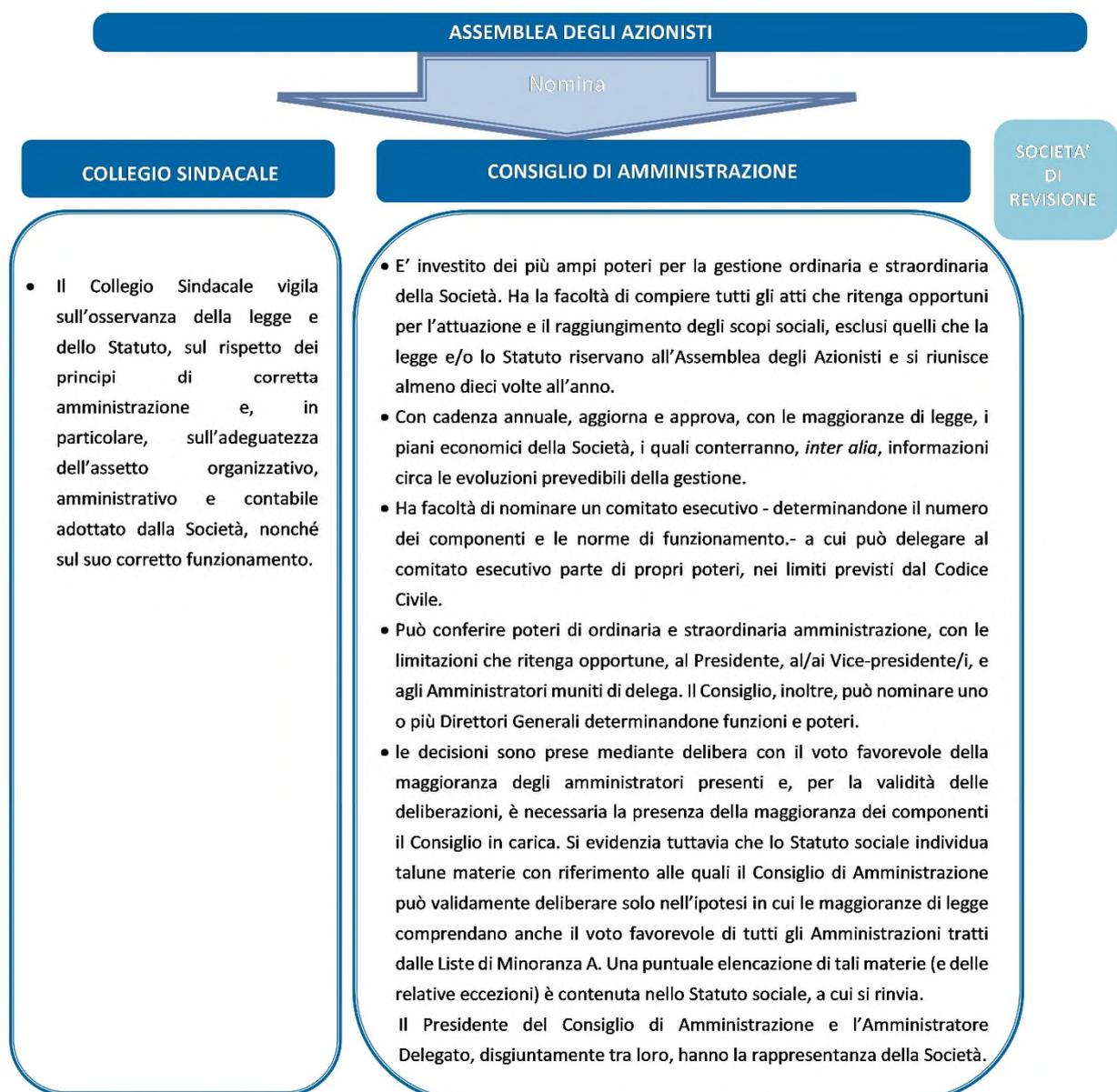
Per ulteriori informazioni in merito ai contenuti del Patto si rinvia a quanto contenuto nelle Informazioni Essenziali del Patto medesimo pubblicate ai sensi dell'Articolo 122 del TUF e dell'Articolo 130 del Regolamento CONSOB 14 maggio 1999, n. 11971, e disponibili sul sito di Autostrade Meridionali S.p.A. (www.autostrademeredionali.it) alla sezione *Governance / Quotazione Titolo / Patti Parasociali* e sul sito istituzionale della CONSOB.

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

Il sistema di *corporate governance* di Autostrade per l'Italia S.p.A. (la "**Società**" o "**Autostrade per l'Italia**") è fondato su un complesso di regole in linea con gli indirizzi definiti dagli organi regolatori e con i più elevati *standard* raccomandati dal mercato, in linea con le previsioni normative e regolamentari ad essa applicabili.

La struttura di *corporate governance* della Società è articolata secondo il modello tradizionale italiano che – fermi i compiti dell'Assemblea degli Azionisti – valorizza il ruolo del Consiglio di Amministrazione quale organo gestorio, mentre la funzione di controllo è demandata al Collegio Sindacale. Detta struttura di *corporate governance* – così come l'assetto organizzativo complessivo della Società – è coerente con l'obiettivo di Autostrade per l'Italia di massimizzare l'efficienza gestionale.

Gli organi della Società sono l'Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale. Le attribuzioni e le modalità di funzionamento degli organi sociali sono disciplinate dalla legge, dallo Statuto e dalle deliberazioni assunte dagli organi competenti, a seconda dei casi.



2.11.2.1 L'Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti è l'organo attraverso cui i soci possono partecipare attivamente alla vita societaria, esprimendo la propria volontà con le modalità e sugli argomenti a essi riservati dalla legge e dallo Statuto sociale. L'Assemblea degli Azionisti si riunisce in forma ordinaria e straordinaria.

L'Assemblea ordinaria, in particolare, deve essere convocata almeno una volta all'anno entro centoventi giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale, ovvero, in casi particolari, entro centottanta giorni.

Per le validità delle delibere delle assemblee ordinarie e straordinarie valgono le maggioranze di legge. In parziale deroga alla regola che precede, applicabile in via generale, lo Statuto sociale individua talune materie con riferimento alle quali l'Assemblea degli Azionisti può validamente deliberare solo nell'ipotesi in cui le già menzionate maggioranze di legge includano anche il voto di tutti gli Azionisti di Minoranza che detengono, alla data della relativa Assemblea, singolarmente, almeno il 5% del capitale sociale della Società. Una puntuale elencazione di tali materie (e delle relative eccezioni) è contenuta nello Statuto sociale, a cui si rinvia.

Le modalità di convocazione e funzionamento dell'Assemblea e le modalità di esercizio dei diritti previsti a favore degli azionisti sono regolati dalla legge e dallo Statuto.

2.11.2.2 Il Consiglio di Amministrazione

Composizione e durata in carica

Secondo quanto stabilito dallo Statuto sociale, il Consiglio di Amministrazione si compone di non meno di sette e non più di ventitré componenti, nominati dall'Assemblea ordinaria degli Azionisti – che ne determina il numero anche avuto riguardo al numero delle liste presentate (vedi *infra*) – per un periodo non superiore a tre esercizi. Gli Amministratori sono rieleggibili alla scadenza del mandato. Per quanto riguarda la composizione, si rimanda al capitolo 1.6 “Organi sociali” della presente relazione.

Nomina e sostituzione dei componenti del Consiglio di Amministrazione

Lo Statuto sociale prevede che la nomina dell'intero Consiglio di Amministrazione abbia luogo secondo il meccanismo del voto di lista. Le liste possono essere presentate da uno o più Azionisti che rappresentano, singolarmente o congiuntamente con altri Azionisti, almeno il 5% del capitale sociale della Società; ogni Azionista può concorrere alla presentazione di una lista.

Le liste vengono messe ai voti e ciascun Azionista, indipendentemente dal numero di Azioni possedute e dall'aver o meno presentato una lista, può votare per una sola lista.

Alla nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione si procede come segue:

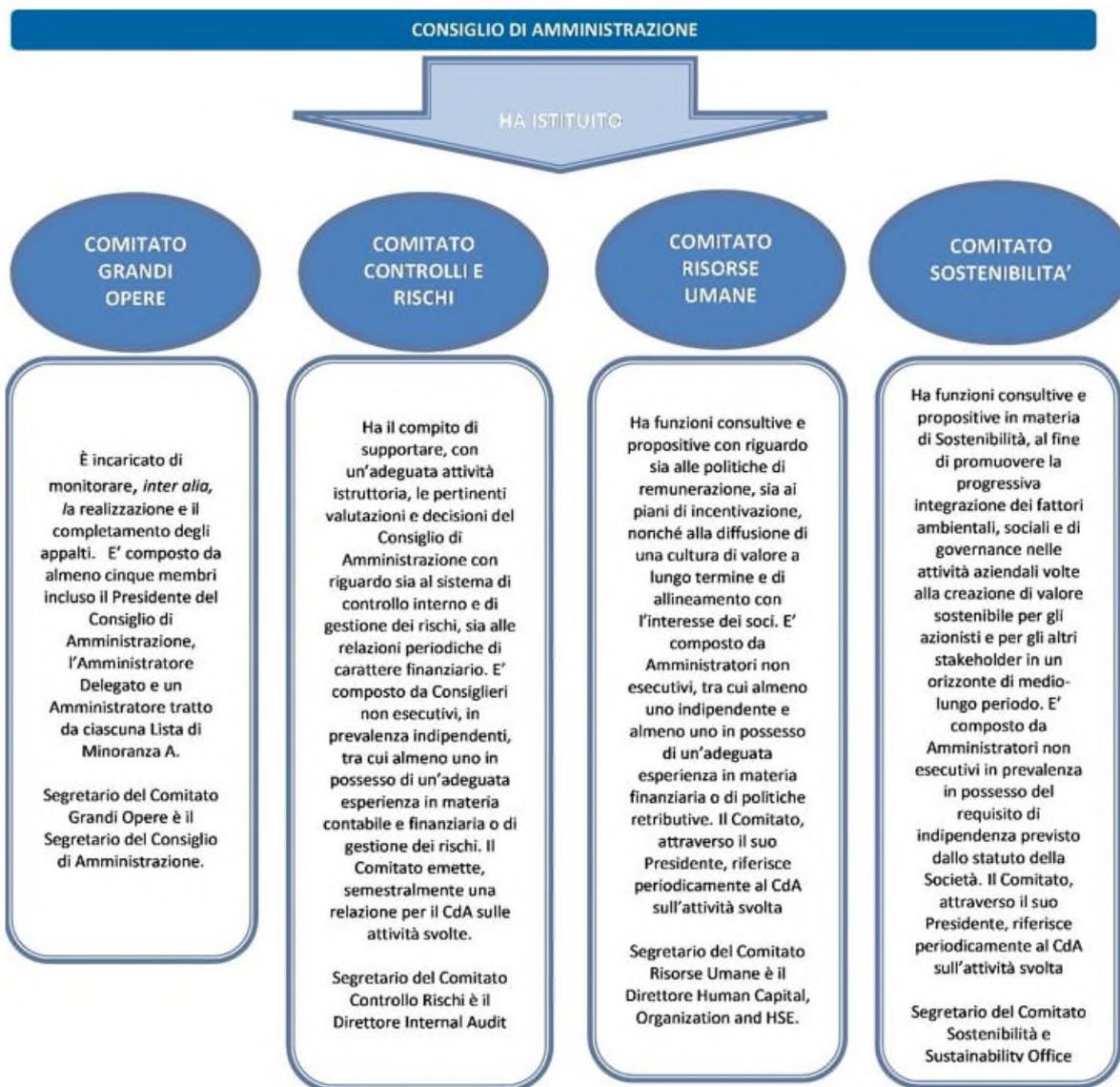
- (a) qualora sia stata presentata una sola lista, tutti i membri del Consiglio di Amministrazione risulteranno eletti dalla stessa;
- (b) qualora siano state presentate due o più liste:
 - (i) dalla Lista di Maggioranza saranno tratti – secondo l'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa – tutti gli amministratori meno il numero di amministratori che, ai sensi e secondo il criterio di cui al successivo punto (ii), devono essere tratti dalle Liste di Minoranza. Il numero di amministratori tratti dalla Lista di Maggioranza, ad ogni modo, non potrà essere inferiore al 60% (arrotondato per eccesso) del totale degli amministratori da eleggere;

- (ii) i restanti amministratori saranno tratti dalle Liste di Minoranza come segue: (A) da ciascuna Lista di Minoranza A¹ sarà tratto un amministratore, e (B) dalla Lista di Minoranza B² che otterrà in Assemblea il maggior numero di voti sarà tratto un amministratore, in ciascun caso, secondo l'ordine progressivo con il quale i candidati sono elencati nella lista stessa. Rispetto a quanto previsto al precedente punto (i), il numero degli amministratori tratti dalle Liste di Minoranza non potrà essere superiore, su base aggregata, al 40% (arrotondato per difetto) degli amministratori da eleggere;
- (c) ove non sia stata presentata alcuna lista, gli amministratori saranno eletti con delibera assunta dall'Assemblea con le maggioranze di legge, previa presentazione di candidature di soggetti aventi i requisiti richiesti. In caso di parità di voti tra due o più Liste di Minoranza B, si procederà al ballottaggio tra le medesime mediante ulteriore votazione assembleare.

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

¹ Una lista presentata da un'Azionista di Minoranza che detenga, singolarmente, una partecipazione almeno pari al 5% del capitale sociale della Società.

² Una lista presentata da un gruppo di Azionisti che detengano, in aggregato, una partecipazione almeno pari al 5% del capitale sociale della Società.



Per quanto riguarda la composizione, si rimanda al capitolo 1.5 “Organi sociali” della presente relazione.

2.11.2.3 Il Collegio Sindacale

Composizione e funzionamento

Il Collegio Sindacale è costituito da tre ovvero cinque sindaci effettivi e due supplenti, nominati dall'Assemblea, anche nel rispetto delle prescrizioni della Convenzione Unica sottoscritta dalla Società con ANAS S.p.A., alla quale in data 1° Ottobre 2012 è subentrato il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. L'Assemblea degli Azionisti, all'atto della nomina, determina il numero dei componenti il Collegio Sindacale.

I Sindaci restano in carica per tre esercizi e scadono alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio della loro carica.

Per quanto riguarda la composizione, si rimanda al capitolo 1.6 "Organi sociali" della presente relazione.

Nomina e sostituzione

La nomina del Collegio Sindacale è effettuata attraverso il meccanismo del voto per liste.

Le liste possono essere presentate (i) individualmente, dall'Azionista di Maggioranza, e (ii) individualmente o congiuntamente tra loro, da ciascun Azionista di Minoranza che detenga una partecipazione pari ad almeno il 5% del capitale sociale della Società. Ogni Azionista può concorrere a presentare una sola lista.

Le liste vengono messe ai voti e ciascun Azionista, indipendente dal numero di Azioni possedute e dall'aver o meno presentato una lista, può votare per una sola lista. Alla nomina dei componenti del Collegio Sindacale si procede come segue:

- (a) qualora sia stata presentata una sola lista, tutti i sindaci effettivi e supplenti, ad eccezione dei sindaci la cui nomina avviene in conformità a quanto prescritto dalla Convenzione Unica, risulteranno eletti dalla stessa;
- (b) qualora siano presentate più liste:
 - (i) dalla lista che avrà ottenuto la maggioranza dei voti espressi in Assemblea saranno tratti – secondo l'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa – tutti i sindaci effettivi e supplenti, ad eccezione dei (A) sindaci che debbano essere nominati o designati ai sensi della Convenzione Unica e (B) dei sindaci che debbano essere tratti dalla lista che è risultata seconda per numero di voti;
 - (ii) dalla lista che in Assemblea sarà risultata seconda per numero di voti saranno tratti – secondo l'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa – un sindaco effettivo e un sindaco supplente, fermo restando che, se due o più liste dovessero ricevere lo stesso numero di voti, la lista di cui dovranno essere tratti tali sindaco effettivo e sindaco supplente dovrà essere selezionata mediante sorteggio, estraendo le liste in base alla procedura stabilita dal Presidente dell'Assemblea così da assicurare che il sorteggio sia condotto secondo modalità trasparenti e non discriminatorie.

Il meccanismo sopra descritto, come anticipato lascia impregiudicata la designazione e la nomina di un componente il Collegio Sindacale in conformità a quanto prescritto dalla Convenzione Unica.

Al Sindaco Effettivo tratto dalla lista che ha ottenuto la maggioranza dei voti espressi in Assemblea e contraddistinto dal numero di ordine progressivo più basso sarà automaticamente attribuita la carica di Presidente del Collegio Sindacale.

In caso di sostituzione di un sindaco, subentrano i supplenti in ordine di età e i nuovi sindaci restano in carica fino alla prossima assemblea, la quale deve provvedere alla nomina dei sindaci effettivi e supplenti necessari per l'integrazione del collegio.

In caso di sostituzione del presidente, la presidenza è assunta fino alla prossima assemblea dal sindaco più anziano.

Se con i sindaci supplenti non si completa il collegio sindacale, deve essere convocata l'assemblea perché provveda all'integrazione del collegio medesimo.

2.11.3 Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi

2.11.3.1 Premessa

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

Il Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di Autostrade per l'Italia si fonda sui seguenti principi generali:

- **deleghe operative:** assegnate tenuto conto della natura, delle dimensioni e dei rischi delle singole categorie di operazioni;
- **strutture organizzative:** articolate per evitare sovrapposizioni funzionali e concentrazione in capo ad un unico soggetto di attività che presentino un grado elevato di criticità o di rischio;
- **flusso informativo:** previsto, per ciascun processo, un sistema di parametri cui lo stesso processo deve adeguarsi ed un relativo flusso periodico di informazioni volto a misurarne l'efficienza e l'efficacia;
- **analisi periodiche:** analizzate conoscenze e competenze professionali disponibili nell'organizzazione in termini di congruenza rispetto agli obiettivi assegnati;
- **processi operativi:** definiti prevedendo un adeguato supporto documentale per consentire che siano sempre verificabili in termini di congruità, coerenza e responsabilità;
- **meccanismi di sicurezza:** garantiscono un'adeguata protezione dei beni e dei dati dell'organizzazione aziendale, al fine di consentire un accesso ai dati limitato a quanto necessario per svolgere le attività assegnate;
- **monitoraggio dei rischi:** i rischi connessi al raggiungimento degli obiettivi sono individuati prevedendone periodicamente un adeguato monitoraggio e aggiornamento. Gli eventi negativi che possono minacciare la continuità operativa dell'organizzazione sono oggetto di apposita attività di valutazione e di adeguamento delle protezioni;
- **supervisione continua:** il Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è soggetto ad attività di supervisione continua per valutazioni periodiche e per il costante adeguamento.

2.8.3.2 Governance del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi

Il Modello di Governance del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi è ispirato alle best practices in materia; in tale contesto, in particolare:

- il **Consiglio di Amministrazione** esercita un ruolo di indirizzo complessivo, approva il Risk Appetite e il Piano di Audit risk-based.
- il **Comitato Controllo e Rischi**, tra gli altri, ha il compito di assistere il Consiglio di Amministrazione (i) nella definizione delle linee di indirizzo del Sistema di controllo interno e gestione dei Rischi; nella valutazione, con cadenza almeno annuale, dell'adeguatezza del medesimo rispetto alle caratteristiche dell'impresa ed al profilo di rischio assunto e della sua efficacia; (ii) nella valutazione dei risultati esposti dal Revisore Legale dei conti nell'eventuale lettera di suggerimenti e nella relazione sulle questioni fondamentali emerse in sede di revisione legale dei conti; (iii) nell'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche. Il Comitato Controllo e Rischi ha funzioni istruttorie, propositive e consultive in materia di sistema dei controlli interni e di verifica in tutte le Società Controllate.
- la **Direzione Internal Audit** ha il compito di verificare l'adeguatezza e funzionalità del Sistema di Controllo Interno e del Sistema di Gestione dei Rischi, anche attraverso la predisposizione e l'esecuzione del Piano di Audit risk – based, sottoposto ad approvazione del Consiglio di Amministrazione.
- la **Direzione Risk, Compliance & Quality** ha l'obiettivo di potenziare il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, nonché di promuovere e sviluppare la cultura dei rischi, la compliance alle norme, la gestione della Business Continuity, l'Anti-Fraud Management e la qualità.

Inoltre, in un'ottica di maggiore sviluppo e diffusione della cultura di gestione del rischio e del controllo, in Autostrade per l'Italia sono istituite, al fine di supportare il management nella definizione e implementazione di adeguati sistemi di gestione e monitoraggio su specifiche aree di rischio, le seguenti figure organizzative:

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

2.8.3.3 Framework del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi

Per rafforzare la cultura del rischio e il potenziamento del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, Autostrade per l'Italia ha definito un Framework composto da quattro elementi che, opportunamente monitorati, forniscono al Top Management una visione completa circa il raggiungimento degli obiettivi aziendali, nel rispetto di leggi e regolamenti, garantendo l'integrità e l'affidabilità dei dati.



Sistema di poteri

I poteri devono essere limitati, coerenti e pubblici, a tal proposito ASPI si è dotata di una linea guida finalizzata a fornire i principi di controllo e le regole di governance connesse all'attività di conferimento, tramite procura, al personale dei poteri di firma e rappresentanza della Società nei confronti di terzi.

Risk Management

ASPI ha istituito un processo sistematico di Enterprise Risk Management per la rilevazione e la valutazione dei rischi il cui verificarsi può compromettere il raggiungimento degli obiettivi di Piano.

Regole

Il Corpus Normativo di ASPI è composto da differenti strumenti regolatori interni organizzati secondo una gerarchia definita; a tal proposito, ASPI si è dotata di una "Norma Madre" che definisce l'architettura documentale aziendale, e di un processo di "quality gate" di linee guida, procedure, istruzioni operative, manuali.

Valori

ASPI ha individuato i valori fondanti della propria cultura aziendale che guidino l'applicazione delle regole attraverso il buon esempio, l'assenza di compromessi e l'equilibrio tra performance e compliance.

Il sistema è monitorato a livello di Management (I livello), di funzioni Risk & Compliance (II livello), di Direzione Internal Audit (III livello) e attraverso attività di *continuous monitoring* (IV livello). In particolare, nel più ampio Piano di Trasformazione Digitale di Autostrade per l'Italia è stato avviato un progetto di monitoraggio automatico e continuo di potenziali eventi rischiosi e fraudolenti. Ad oggi tale soluzione è stata sviluppata sul processo "procure to pay", dalla gestione dell'anagrafica dei fornitori fino al pagamento degli stessi.

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

2.11.3.4.1 Il sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria

Nell'ambito del Sistema di controllo interno, in relazione al processo di informativa finanziaria, il gruppo societario facente capo ad Autostrade per l'Italia ha implementato e mantiene aggiornato un Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria basato su un complesso di procedure amministrative e contabili, tali da garantirne l'attendibilità, l'accuratezza, l'affidabilità e la tempestività in accordo con le normative che ne regolano la redazione.

La progettazione, l'implementazione e il mantenimento di tale sistema, nonché la sua periodica valutazione, si ispirano alle *best practices* internazionali in materia, conformandosi all'"Internal

Control Integrated Framework” emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta un modello di riferimento, internazionalmente riconosciuto, per la realizzazione, l’analisi e la valutazione del sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

Il Sistema di controllo interno sull’informativa finanziaria del Gruppo Autostrade per l’Italia prevede norme, procedure e linee guida che assicurano l’applicazione dei principi contabili di riferimento per tutte le proprie controllate, in modo da garantire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria.

L’istituzione dei controlli avviene a valle di un processo condotto secondo un approccio *top-down risk-based* mirato ad individuare le entità organizzative, i processi, le specifiche attività in grado di generare rischi di errore, non intenzionale, o di frode che potrebbero avere effetti rilevanti sull’informativa finanziaria.

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

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

Il processo di monitoraggio del Sistema di gestione dei rischi e di controllo interno sull’informativa finanziaria viene reiterato con una cadenza semestrale in conformità alle disposizioni contenute nell’art. 154-bis, comma 5, del TUF.

FASI DEL SISTEMA DI GESTIONE DEI RISCHI E DI CONTROLLO INTERNO SULL’INFORMATIVA FINANZIARIA

1. IDENTIFICAZIONE DEI RISCHI SULL’INFORMATIVA FINANZIARIA

L’attività è basata sulla valutazione di aspetti qualitativi e quantitativi che attengono dapprima alla selezione delle società rilevanti da includere nell’ambito dell’analisi e, successivamente, alle classi di transazioni e conti significativi.

2. VALUTAZIONE DEI RISCHI SULL’INFORMATIVA FINANZIARIA

La valutazione dei rischi è condotta sia a livello di entità (c.d. *entity level* e *Information Technology General Controls - ITGC*) sia a livello di specifico processo (c.d. *process level*). Nel primo ambito, rientrano i rischi di frode, di non corretto funzionamento dei sistemi informatici o di altri errori non intenzionali, mentre nel secondo ambito ricadono i rischi direttamente connessi all’informativa finanziaria (sottostima o sovrastima delle voci di bilancio, non accuratezza del dato rappresentato, etc.).

3. IDENTIFICAZIONE DEI CONTROLLI A FRONTE DEI RISCHI INDIVIDUATI

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

4. VALUTAZIONE DEI CONTROLLI A FRONTE DEI RISCHI INDIVIDUATI

Il processo di analisi e valutazione del Sistema di controllo interno sull’informativa finanziaria prosegue con la valutazione dei controlli individuati sia in termini di adeguatezza (efficacia del disegno dei controlli) che in termini di effettiva applicazione.

La valutazione di effettiva applicazione si realizza attraverso attività specifiche di test svolte dal management e, dalla struttura competente a disposizione del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari (il “Dirigente Preposto”).

Il **Dirigente Preposto**, con cadenza almeno semestrale, porta all’attenzione del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e del Comitato Controllo e Rischi della Società i risultati delle attività svolte valutando l’adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili, nonché la loro effettiva applicazione, ai fini del rilascio delle attestazioni previste dall’art. 154-bis del TUF.

(B) Ruoli e Funzioni coinvolte

Il Sistema di controllo interno e gestione dei rischi non può prescindere da una chiara individuazione di ruoli cui siano attribuite le diverse fasi della progettazione, implementazione, monitoraggio e aggiornamento nel tempo del sistema di controllo interno e gestione dei rischi stessi.

Le componenti del Sistema di controllo interno e gestione dei rischi precedentemente descritte sono tra loro coordinate e interdipendenti e il sistema, nel suo complesso, coinvolge – con diversi ruoli e secondo logiche di collaborazione e coordinamento – gli organi amministrativi, gli organi di vigilanza e controllo, il *management* della Società e del Gruppo Atlantia.

2.11.3.4.3 Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

DIRIGENTE PREPOSTO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA			
RESPONSABILITA'	POTERI E MEZZI	REQUISITI	NOMINA
<p>Il Dirigente Preposto è responsabile del Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria. Assicura la predisposizione delle procedure amministrativo contabili rilevanti ai fini della formazione del bilancio di esercizio, del bilancio consolidato e del bilancio consolidato semestrale abbreviato, nonché di ogni altra comunicazione di carattere finanziario relativo ai dati contabili di periodo.</p> <p>Ottempera al dettato dell'art. 154-bis provvedendo a rilasciare le dichiarazioni in conformità alla normativa vigente.</p>	<p>Per lo svolgimento delle attività di propria responsabilità è supportato dalla Struttura Amministrazione e Pianificazione a cui è attribuito il compito di gestire operativamente il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria assicurando, a livello di Gruppo Autostrade per l'Italia, la progettazione, l'implementazione, il monitoraggio e l'aggiornamento, anche attraverso il coordinamento di primari esperti esterni.</p>	<p>Il Dirigente Preposto è scelto tra soggetti in possesso dei requisiti di professionalità e di un'esperienza almeno triennale in posizione di adeguata responsabilità nel settore amministrativo e finanziario, o nell'amministrazione e controllo di società di capitali quotate, e in possesso dei requisiti di onorabilità previsti dalla normativa vigente, determinandone la remunerazione e la durata dell'incarico, rinnovabile, e conferendo al medesimo adeguati poteri e mezzi per l'esercizio delle funzioni attribuitegli ai sensi di legge.</p>	<p>Ai sensi dell'art. 41 dello Statuto sociale, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 154-bis del TUF, il Consiglio di Amministrazione, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, nomina e revoca il Dirigente Preposto. In linea con tali disposizioni, in occasione della riunione consiliare del 1° agosto 2019, il Consiglio di Amministrazione ha nominato il dott. Alberto Marco Milvio, con decorrenza dal 2 settembre 2019, Dirigente Preposto fissando la durata dell'incarico fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021.</p>

2.11.3.5 Il Tax Control Framework

Con provvedimento dell'Agenzia delle entrate del 12 novembre 2019, Autostrade per l'Italia è stata ammessa al Regime di adempimento collaborativo, in ossequio alle disposizioni di cui al D.lgs. n. 128/2015. L'efficacia dell'ammissione al Regime retroagisce al periodo di imposta decorrente dal 1° gennaio 2018.

Il citato regime consente di attivare, sulle posizioni fiscali incerte e controverse un'immediata interlocuzione preventiva con l'Autorità fiscale, con l'obiettivo di addivenire a una comune valutazione dei fatti sottesi alle scelte di business che racchiudono l'incertezza fiscale, anticipando ed esauendo i controlli dell'Autorità fiscale stessa.

Al fine di aderire al suddetto regime, Autostrade per l'Italia ha implementato al proprio interno un sistema di rilevazione, gestione e controllo del rischio fiscale, sintetizzato nel *Tax Control Framework* («TCF»), in coerenza con le linee guida definite nella Strategia Fiscale approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società, con cui sono stati individuati i principi e i valori necessari per la gestione responsabile del rischio fiscale, con l'obiettivo ultimo di contemperare l'esigenza di soddisfare gli interessi legittimi di tutti gli Stakeholders, il rispetto della legge e la tutela degli interessi della collettività. Nel contesto della Corporate governance, il TCF, nel definire le modalità di sana e prudente gestione della variabile fiscale:

- (i) si inserisce nel quadro del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, in relazione al processo di informativa finanziaria per l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi aziendali e, in tale ambito, interagisce con il sistema dei controlli già in essere a fini dell'informativa finanziaria;
- (ii) si affianca al modello di organizzazione e gestione ai fini del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, adottato da Autostrade.

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

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

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

Le linee guida per la gestione del rischio fiscale mediante il TCF sono state definite in un documento denominato *Tax Compliance Model* ("TCM"), approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società, che, a sua volta, rinvia a due ulteriori documenti posti a presidio delle due diverse aree di rischio indicate in precedenza: (i) la "Mappa dei rischi fiscali", posta a presidio dei rischi connessi a processi e adempimenti, e (ii) la "Policy per la gestione del rischio interpretativo", posta a presidio dei rischi connessi all'interpretazione della disciplina fiscale.

La governance del TCF ha comportato, inoltre, l'istituzione del *Tax Risk Officer* e del *Comitato Fiscale*, presieduto dal CFO/Dirigente Preposto e composto da (i) Responsabile Risk Management (ii) Responsabile Compliance (iii) Responsabile Procedimenti Penali, (iv) Responsabile Amministrazione e Pianificazione, (v) Responsabile Fiscale e (vi) Responsabile Administration & ESG Reporting Compliance (segretario), cui sono deputate le funzioni necessarie al fine di assicurare l'effettiva implementazione del *Tax Control Framework*, quale sistema di controllo che, garantendo l'efficace presidio del rischio di non conformità alle norme fiscali, consenta di perseguire la crescita durevole del patrimonio aziendale e di tutelare la reputazione della Società nel tempo.

2.11.3.6 Il Responsabile della Direzione di Internal Audit

Il Responsabile della Direzione Internal Audit:

- a) verifica, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e nel rispetto degli standard Internazionali, l'efficacia del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, inclusa

- l'affidabilità dei sistemi informativi, compresi i sistemi di rilevazione contabile, attraverso un piano di audit, approvato annualmente dal Consiglio di Amministrazione, basato su un processo strutturato di analisi e prioritizzazione dei principali rischi con un approccio risk based;
- b) non è responsabile di alcuna area operativa e dipende gerarchicamente dal Presidente del Consiglio di Amministrazione;
 - c) ha accesso diretto a tutte le informazioni utili per lo svolgimento dell'incarico;
 - d) predispose relazioni periodiche contenenti una valutazione sull'idoneità del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi;
 - e) predispose tempestivamente relazioni su eventi di particolare rilevanza;
 - f) trasmette le relazioni di cui ai punti d) e e) ai Presidenti del Collegio Sindacale, del Comitato Controllo e Rischi e del Consiglio di Amministrazione;
 - g) coordina le attività dell'Ethics Officer – Team Segnalazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia.

2.11.3.7 La Società di Revisione legale dei conti

La Società di Revisione, incaricata di effettuare la revisione legale della relazione finanziaria annuale separata e consolidata, la periodica verifica della regolare tenuta della contabilità e la revisione limitata della relazione finanziaria semestrale consolidata di Autostrade per l'Italia, con riferimento agli esercizi 2021-2029, è KPMG S.p.A.

L'incarico è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti in data 29 maggio 2020, su raccomandazione motivata del Collegio Sindacale.

La Società di Revisione deve mantenere per tutta la durata del mandato i requisiti previsti dalla legge o dai regolamenti eventualmente applicabili.

La Società di Revisione ha libero accesso ai dati, alla documentazione e alle informazioni utili allo svolgimento delle proprie attività.

La Società di Revisione e il Collegio Sindacale si scambiano periodicamente le informazioni e i dati in relazione ai controlli effettuati nell'espletamento dei relativi compiti.

2.11.3.8 L'Organismo di Vigilanza

Autostrade per l'Italia è dotata di un Organismo di Vigilanza ("OdV").

Nel corso del 2021 la composizione dell'Organismo di Vigilanza è mutata in ragione della scadenza del mandato allo stesso conferito per il triennio che va dal 1° luglio 2018 al 30 giugno 2021 e della nomina dei nuovi componenti da parte del Consiglio di Amministrazione, per l'anno che va dal 1° luglio 2021 al 30 giugno 2022.

Componenti OdV fino al 30 giugno 2021:

- Dott. Dott. Giovanni Ferrara - Presidente
- Dott. Giandomenico Lepore
- Dott. Diego Maletto

Componenti OdV dal 1° luglio 2021:

- Avv. Anna Doro Tempestini - Presidente
- Prof. Avv. Enrico Mezzetti
- Prof. Pierpaolo Singer

L'Organismo di Vigilanza, nel corso del 2021, si è riunito 12 volte ed ha riferito periodicamente al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale in ordine alle attività svolte con riferimento sia

all'aggiornamento del Modello Organizzativo di Gestione e di Controllo, sia alle attività di monitoraggio, attestando che il Modello Organizzativo di Gestione e Controllo adottato dalla Società risponde, allo stato, a tutti i requisiti normativamente previsti per prevenire la commissione dei reati rilevanti ai fini della normativa di cui al D.lgs. 231/2001.

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

Autostrade per l'Italia si è dotata di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (di seguito Modello 231) per prevenire la commissione dei reati previsti dal D.Lgs. 231/2001.

Il Modello 231 è costituito dalla "Parte Generale" – la quale contiene i principi cardine dello stesso – e dalla Parte Speciale, caratterizzata da una struttura "per processi" che, più nel dettaglio, prevede che sia dedicata una sezione apposita alle singole Attività Sensibili. Il Modello 231 costituisce parte integrante del Sistema di Controllo Interno, in considerazione della trasformazione societaria, è in continua evoluzione e tenuto conto della complessità della struttura organizzativa della Società, per favorire la *compliance* delle diverse attività aziendali alle disposizioni del D. Lgs. n. 231/2001 e, contemporaneamente, garantire un efficace controllo del rischio di commissione di reati presupposto, è previsto un procedimento di aggiornamento periodico; l'ultimo è avvenuto con l'approvazione del Consiglio di Amministrazione nella seduta dell'8 febbraio 2022.

In attuazione del Decreto e nel rispetto delle previsioni delle Linee Guida di Confindustria, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha istituito un Organismo di Vigilanza cui ha affidato il compito di vigilare sul funzionamento, l'efficacia e l'osservanza del Modello 231 nonché di curarne l'aggiornamento. A partire da luglio 2021, come sopra riportato, si è insediato un nuovo Organismo di Vigilanza, a composizione collegiale, i cui membri sono completamente esterni con la previsione della presenza permanente del Direttore Internal Audit e del Direttore Risk, Compliance and Quality.

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

2.11.5 Altre procedure

Per una descrizione del Modello Organizzativo di Gestione e Controllo - che comprende, *inter alia*, anche il Codice Etico di Gruppo - si rinvia a quanto già descritto nel precedente Paragrafo 2.11.3 nel contesto del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

2.11.5.1 Trattamento delle Informazioni Societarie

Autostrade per l'Italia, coerentemente a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 696/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio (meglio noto come “**Regolamento MAR**” ovvero “**Market Abuse Regulation**”), e in ragione della sua qualità di emittente strumenti finanziari quotati, si è dotata di:

- (a) una Procedura per l'Informazione Societaria al Mercato – da ultimo aggiornata nel mese di aprile 2020 – contenente disciplina, *inter alia*, della comunicazione al mercato delle c.d. informazioni privilegiate, della c.d. procedura di ritardo nella comunicazione dell'informazione privilegiata, e della tenuta del registro delle persone che hanno accesso alle informazioni privilegiate (c.d. registro *insider*); e
- (b) un codice di comportamento *internal dealing*, contenente, *inter alia*, la descrizione degli obblighi informativi e di comportamento inerenti le operazioni aventi ad oggetto le obbligazioni quotate emesse da Autostrade per l'Italia, ovvero gli strumenti finanziari ad esse collegati, effettuate dai Soggetti Rilevanti (così come definiti nel codice di comportamento) e/o dalle persone ad essi strettamente associate, nonché le relative comunicazioni nei confronti della Società, della CONSOB, e del mercato.

2.11.5.2 Policy Integrata dei Sistemi di Gestione di Gruppo ASPI

Le società del Gruppo operano per l'implementazione e miglioramento continuo dei propri sistemi di gestione con approccio integrato e sinergico, finalizzato al miglioramento continuo delle performance e dell'efficacia dell'azione di contenimento dei rischi.

Nell'ambito del Sistema di Gestione, il Top Management stabilisce, attua e mantiene aggiornata la Policy Integrata dei Sistemi di Gestione di Gruppo ASPI (di seguito anche Policy), appropriata alle finalità e al contesto dell'organizzazione e che supporti gli indirizzi strategici.

In particolare ASPI garantisce l'impegno costante di tutta l'organizzazione per l'adozione e il miglioramento continuo di Sistemi di Gestione, conformi agli standard internazionali ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, ISO 39001, ISO 27001, ISO 27701, ISO 27017, ISO 27018, ISO 30415, ISO 37001, al fine di operare tenendo in considerazione i rischi associati a ciascun Sistema, coinvolgendo gli stakeholder chiave e nel rispetto dei valori aziendali di trasparenza, responsabilità, qualità e performance, che si basano sui principi fondanti di etica, legalità, inclusività e sostenibilità.

ASPI si impegna a:

- raggiungere, secondo una logica integrata e olistica, gli obiettivi degli specifici Sistemi di Gestione: Qualità – Sicurezza della Circolazione Stradale – Ambiente – Sicurezza sul Lavoro – Sicurezza delle informazioni, protezione dei dati personali e cloud – Anticorruzione – Diversity and Inclusion;
- applicare la Policy in relazione a tutte le iniziative necessarie affinché sia compresa e attuata efficacemente all'interno della propria organizzazione;

- diffondere la Policy ai suoi stakeholder chiave (dipendenti, istituzioni, comunità, partner, fornitori, etc.) attraverso efficaci azioni di comunicazione interna ed esterna;
- aggiornare la Policy in relazione alle evoluzioni del contesto interno ed esterno e allo sviluppo del Piano di Trasformazione aziendale.

La Policy si compone di principi comuni e principi specifici, tra cui anche quello dell'anticorruzione. ASPI è consapevole degli impatti negativi che il fenomeno corruttivo è in grado di comportare sul progresso sociale ed economico, pertanto, qualunque comportamento in contrasto con l'impegno assunto dalla Società, non solo non è ammesso, ma è anche perseguito.

I principi previsti per l'anticorruzione sono di seguito riportati:

- dare il buon esempio su valori come integrità, trasparenza, inclusività e sostenibilità, trasformando l'impegno in azioni specifiche e condannando le "scorciatoie";
- promozione della cultura di etica e della legalità attraverso campagne di comunicazione volte ad allineare la percezione delle conseguenze alla realtà, nonché percorsi di Alta Formazione per rafforzare la sensibilità e la consapevolezza del Management aziendale su tali temi;
- recepimento e partecipazione alla definizione di best practice e gold standard in materia anticorruzione attraverso la partecipazione attiva e il dialogo costante con tavoli di lavoro istituzionali, nazionali e internazionali (B20, OCSE, etc);
- utilizzo di tecnologie innovative (es. intelligenza artificiale) per abilitare sistemi di monitoraggio continuo dei dati critici consentendo di incrementare la compliance capacity senza compromettere la performance dei processi;
- sostituzione e formalizzazione di principi di comportamento generali e specifici nel corpo normativo aziendale (da perseguire nelle principali attività sensibili) ai quali il Gruppo deve attenersi per garantire il rispetto della Policy.

Il rispetto della stessa e delle Linee Guida è obbligatorio per tutti i suoi destinatari ovvero il Personale del Gruppo nel mondo e tutti coloro che operano in nome e/o per conto e/o nell'interesse del Gruppo ASPI o che con questo intrattengono relazioni professionali o di affari.

A riprova dell'impegno e della fiducia che ripone nel perseguimento della propria missione, ASPI ha volontariamente implementato, quale strumento di assurance, gestione proattiva del rischio corruzione e rafforzamento della cultura della legalità, un Anti Bribery Management Systems. Un insieme di attività disegnate ed attuate con approccio integrato e sinergico, finalizzate al miglioramento continuo delle performance e dell'efficacia dell'azione di contenimento dei rischi di corruzione.

Elemento fondamentale dell'intera struttura è il Responsabile Anticorruzione, cui è stato affidato il compito, tra le altre cose, di assicurare:

- (i) l'attuazione della Policy da parte della Società;
- (ii) l'assistenza specialistica in materia di anticorruzione ai dipendenti della stessa;
- (iii) la verifica del soddisfacimento dei requisiti generali del sistema di gestione per la prevenzione della Corruzione, e
- (iv) il monitoraggio costante del rischio di corruzione.

La disponibilità di risorse – sia umane che economiche – e, soprattutto, la vicinanza al business consentono al Responsabile Anticorruzione, di poter contare sul confronto continuo con le aree aziendali strategiche, potenzialmente maggiormente esposte al rischio di corruzione.

Nella prospettiva di garantire l'efficace attuazione e l'osservanza del Sistema, in ottica di miglioramento continuo, l'accesso all'Alta Direzione e al Consiglio di Amministrazione dell'azienda sono tratti imprescindibili della funzione del Responsabile Anticorruzione.

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

2.12 Sostenibilità

Premessa

Autostrade per l'Italia redige una propria Dichiarazione non Finanziaria consolidata ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs 254/2016 alla quale si rimanda per una completa rappresentazione delle strategie, politiche, obiettivi e risultati ESG conseguiti dal Gruppo.

La nostra strategia

Il percorso di trasformazione avviato nel 2020 ha posto la sostenibilità al centro, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile, e collocato l'ambizione del Gruppo in una prospettiva coerente con i propri impegni e orizzonti temporali.

In particolare, con l'obiettivo di neutralità carbonica "Net Zero", il Gruppo è impegnato in un percorso di riduzione delle emissioni in linea con lo scenario che prevede il contenimento del surriscaldamento a 1,5°C nel 2050. Tale percorso si concretizza in obiettivi che sono stati sottoposti alla certificazione di SBTi (Science Based Target initiative) attesa per il 2022.

Le direttrici verso un modello sostenibile comprendono, in primo luogo, una gestione integrata dell'intero ciclo di vita dell'infrastruttura con una rinnovata attenzione per i suoi caratteri di resilienza e sicurezza.

In questo contesto si inseriscono le iniziative per garantire uno sviluppo sostenibile delle nuove infrastrutture da realizzare; il Gruppo ha infatti posto le basi per intervenire lungo tutto il ciclo di vita dell'infrastruttura garantendo l'adozione di criteri di progettazione sostenibili grazie ad un sempre maggiore impiego di materiali con ridotte emissioni e riutilizzo dei materiali,

Nel 2021 ASPI ha presentato il nuovo progetto del Passante di Bologna seguendo i criteri di certificazione Envision, che sarà estesa alle altre principali nuove opere in programma, abbiamo avviato l'evoluzione della catena di fornitura e inserito criteri di valutazione ESG nei contratti.

In secondo luogo, il Gruppo è impegnato a realizzare una nuova relazione con il cliente, grazie all'offerta di servizi innovativi, lo sviluppo di sistemi di infoviabilità predittiva, la semplificazione delle operazioni ai caselli e nuove tecnologie di segnalazione e comunicazione.

Infine, per il raggiungimento degli obiettivi di trasformazione sostenibile, il Gruppo ha proseguito nel percorso di valorizzazione del patrimonio di risorse umane e conoscenze e rafforzato la governance sui temi ESG con la costituzione di un Comitato Sostenibilità endoconsiliare, un Comitato ESG manageriale e l'individuazione all'interno dell'organizzazione degli ESG Ambassador della sostenibilità.

Il percorso verso Net Zero

Il Gruppo, come primo passo nel percorso verso il “Net zero” ha definito e misurato, nel corso del 2021, la sua impronta carbonica complessiva utilizzando l’esercizio 2019¹ come riferimento. A valle di un’analisi di benchmark di riferimento in linea con lo scenario 1.5°C, a dicembre 2021 Autostrade per l’Italia ha presentato i propri target di riduzione delle emissioni di Scope 1,2 e 3.

La certificazione SBTi (Science Based Target initiative) è prevista nel 2022. Già nel corso del 2021 si è registrato un sostanziale calo delle emissioni dovuto alla scelta aziendale di avvalersi di fonti energetiche green.

Nella direttrice di ridurre l’impronta carbonica, si inserisce l’impegno ad installare una rete di stazioni di ricarica elettrica ad alta potenza che entro il 2023 sarà disponibile in 100 aree di servizio grazie all’investimento realizzato da Free To X. Inoltre, è stata di recente costituita Elgea società per la produzione di energie rinnovabili che gestirà progetti per l’installazione di pannelli fotovoltaici lungo la rete autostradale che andranno a coprire a regime l’intero fabbisogno di ASPI.

Nel 2021, in termini di consumo energetico e a parità di perimetro 2020, cioè senza considerare le società consolidate nell’anno, sono stati consumati un totale di 1.087 TJoule con una riduzione pari a 0,5% rispetto all’anno precedente.

PRINCIPALI INDICATORI AMBIENTALI	2020	2021 Isoperimetro	Var. %	2021 Nuovo perimetro
Consumi energetici per tipologia (TJoule)	1.092	1.087	-0,5%	1.446
Benzina	2,1	3		3
GPL	11,6	10,4	-9,6	37
Gasolio/Diesel	298	290	-2,7	410
Energia elettrica	707	716	1,3	824
Gas naturale/metano	74	67	-9,2	93
Olio combustibile				78
Emissioni di CO2 (t)				
Emissioni dirette ²	26.985	27.227	+0,9%	44.726
Emissioni indirette (location based)	56.930	55.198	-3,0%	63.557
Emissioni indirette (market based)	61.462	0	-100%	7.617
Rifiuti prodotti (t)	28.028	14.224	-49,2%	670.712
% di rifiuti riciclati/recuperati	85,6	75,9	-11,4%	93,1
Prelievi Idrici (mc x 1000)	913	1.609	76,1%	2.007

¹ L’anno di riferimento è il 2019 non ritenendo significativi i valori del 2020, perchè impattati dalla pandemia. Il perimetro di riferimento utilizzato nel calcolo della baseline è quello del Gruppo Autostrade per l’Italia al 31.12.2021. Pertanto, sono incluse le società consolidate nel 2021.

² Non include le emissioni dei mezzi d’opera e attrezzature.

Utilizzo di risorse

Nella gestione delle proprie attività - in particolare nella manutenzione e nell'ammodernamento delle infrastrutture - Autostrade per l'Italia impiega dei materiali quali: materie da cava, bitumi, ferro e acciaio, cemento la cui ottimizzazione è il criterio costante nella gestione sostenibile delle attività del Gruppo.

Per quanto riguarda i prelievi idrici, nel 2021 sono stati prelevati circa 1.609 metri cubi in forte aumento rispetto al 2020 per maggiori attività e perdite, poi risolte, lungo la rete idrica.

Rifiuti

Nel 2021, il totale dei rifiuti prodotti ammonta a circa 671 mila tonnellate, di cui il 93% circa è stato avviato a recupero/riciclo.

Istituzioni e Comunità

Il Gruppo Autostrade per l'Italia opera in stretto rapporto con le comunità e dialoga con le istituzioni centrali e locali, durante tutte le fasi della propria attività. Sono interlocutori indispensabili i Ministeri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, della transizione ecologica, dei beni e delle attività culturali e del turismo; gli organi parlamentari – nelle fasi di discussione di nuove proposte normative di settore - le Autorità di vigilanza e controllo; gli Organismi tecnici a livello governativo.

Essenziali sono anche i rapporti con gli stakeholder locali, Regioni e comuni, nonché con le soprintendenze, al fine di garantire una pianificazione dello sviluppo del territorio condivisa.

Nel quadro delle politiche per i territori trova spazio anche la valorizzazione delle eccellenze culturali e paesaggistiche, realizzata tramite il progetto "Sei in un paese meraviglioso"¹, che si pone l'obiettivo di stimolare gli automobilisti ad esplorare il territorio italiano e in particolare quelle località che sono solitamente escluse dai circuiti turistici di massa.

Fornitori

I principali fornitori del Gruppo 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.

Correttezza e trasparenza e sono i criteri secondo i quali si fonda la politica di gestione della catena di fornitura del Gruppo, che richiede ai propri fornitori di sottoscrivere i principi etici e comportamentali riportati nel Codice Etico e di Condotta e di rispettare i requisiti di tutela dell'ambiente e della salute e sicurezza sul lavoro. Il percorso verso una catena di fornitura sostenibile

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

vede il Gruppo impegnato nella revisione in ottica ESG di tutte le fasi del rapporto con i fornitori: gli acquisti di beni e servizi, la tutela della salute e la sicurezza nei cantieri, l'utilizzo e corretto smaltimento dei materiali nella realizzazione delle opere.

Nel 2021 Autostrade per l'Italia ha gettato le basi per un nuovo modello di catena di fornitura sostenibile, avviando il processo di selezione di una specifica piattaforma ESG, al termine del quale è stata individuata la piattaforma ESG Open Es.

L'implementazione della piattaforma consentirà entro il 2022 di valutare sotto il profilo ESG il 100% dei fornitori, attribuendone uno specifico punteggio. Lo strumento garantirà il rispetto dei criteri ESG lungo tutto il ciclo di vita dell'appalto e favorirà il dialogo e la collaborazione con i propri fornitori, sviluppando un patrimonio condiviso di conoscenza sui temi ESG. La piattaforma verrà inizialmente adottata da Autostrade per l'Italia e progressivamente estesa anche alle società controllate.

2.13 Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia

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

In tale contesto è stato definito un processo di Enterprise Risk Management, che opera in linea con lo Standard ISO 31000, con l'obiettivo di monitorare la capacità aziendale di raggiungere gli obiettivi di business e strategici, attraverso l'ottimizzazione delle performance, nel rispetto di norme e regolamenti e garantendo l'affidabilità e l'integrità delle informazioni contabili e gestionali.

In Autostrade per l'Italia tale processo è gestito dalla Struttura Risk Management, a riporto del Direttore Risk Compliance & Quality, la cui missione è quella di abilitare le sinergie tra gli stakeholders chiave e facilitare l'integrazione tra performance e compliance, al fine di fornire una visione integrata al Top Management per le decisioni strategiche e di business. In particolare, si fa riferimento a rischi di natura strategica, operativa, finanziaria e di compliance.

Il Risk Management svolge un ruolo di abilitatore nella gestione dei rischi in coerenza con la propensione al rischio (c.d. Risk Appetite), assicurando l'implementazione delle attività di Enterprise Risk Management secondo un approccio Process Based di concerto con i Responsabili delle strutture aziendali e il monitoraggio integrato dei piani di azione.

Nel corso del 2021, in continuità con il 2020, si è proseguito nel percorso di miglioramento continuo in ambito Risk Management attraverso: (i) l'istituzione di specifici presidi organizzativi volti alla gestione dei rischi di Compliance, Business Continuity e Antifrode; (ii) lo sviluppo di analytics e Key Risk Indicators a supporto delle attività di individuazione e monitoraggio dei rischi; (iii) l'implementazione di soluzioni specifiche per il monitoraggio sinergico degli action plan (iv) l'integrazione di competenze multidisciplinari nell'ambito della Direzione Risk, Compliance & Quality.

Inoltre, in un'ottica di maggiore sviluppo e diffusione della cultura di gestione del rischio e del controllo, in Autostrade per l'Italia sono istituite, al fine di supportare il management nella definizione e implementazione di adeguati sistemi di gestione e monitoraggio su specifiche aree di rischio, le seguenti figure organizzative:

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

Principali rischi di Autostrade per l'Italia

Di seguito sono riportati i cluster di rischio identificati in Autostrade per l'Italia a seguito del Risk Assessment 2021 ed opportunamente gestiti con presidi specifici e piani di azione ad hoc.

A fronte dei rischi che possono derivare da fattori esogeni, si è proceduto a consolidare, ove applicabile, i rapporti con gli stakeholders chiave (es. MIMS, MEF) e a adottare processi strutturati e trasparenti.

Ciò ha consentito di abilitare un approccio istituzionale partecipativo, propositivo e improntato alla chiarezza, nonché di favorire l'accountability organizzativa, la resilienza operativa e la tempestività di azione in caso di eventi sfavorevoli.

Rischi strategici

REG

1) Rapporto Concessorio

Il business nel quale Autostrade per l'Italia opera è regolato da una specifica normativa/regolamentazione, nonché dalla Convenzione in essere con il Concedente. La modifica del contesto normativo di riferimento, oltreché eventuali cambiamenti che dovessero essere introdotti unilateralmente dal Concedente, potrebbero determinare effetti negativi sull'andamento della gestione.

PEF

2) Riconoscimento Componenti PEF

Alla luce del mutato contesto regolatorio¹ - che ad oggi non ha ancora avuto pratica applicazione tra le concessionarie autostradali - per alcune delle voci inserite nel PEF potrebbero sussistere valutazioni divergenti con un rischio di mancato/parziale riconoscimento dei relativi importi da parte del Concedente.

HR

3) Change Management e Human Capital

Tenuto conto dell'importante piano di trasformazione in atto, la capacità di Autostrade per l'Italia di operare efficacemente nel proprio business e dipende dalle competenze e dalle performance del proprio personale. Possibili fenomeni di skill mismatch, perdita di personale "chiave", difficoltà nell'attrarre, formare o trattenere personale qualificato o nel gestire il processo di cambiamento, potrebbero determinare, se non adeguatamente e tempestivamente gestiti, un effetto avverso sul raggiungimento degli obiettivi della Società formalizzati nel Piano Industriale e di Trasformazione.

¹ nelle more della definizione del PEF basato sul nuovo modello tariffario di cui alla delibera ART 71/2019.

BCM**4) Business Continuity e pandemia**

Autostrade per l'Italia gestisce un'articolata rete infrastrutturale. L'inadeguata gestione di eventi accidentali quali ad esempio esplosioni, incendi, frane o altri eventi di natura esogena, l'attuazione di strategie intempestive nella gestione di possibili eventi di crisi, l'inadeguata adozione di misure di sicurezza per garantire la salute del personale e la continuità delle operations in contesto pandemico, potrebbero avere impatti significativi sullo svolgimento delle attività aziendali.

ESG**5) Governo strategia ESG**

La Società si è dotata di un'apposita strategia per indirizzare i principali temi ESG di rilevanza per il business: l'inadeguata gestione di tali aspetti potrebbe avere conseguenze sul raggiungimento degli obiettivi aziendali.

6) Cambiamento Climatico

Il cambiamento climatico potrebbe aggravare la severità di eventi climatici estremi (alluvioni, siccità, fluttuazioni estreme di temperatura), causando, qualora non considerato in maniera strutturata e sistemica, il peggioramento delle condizioni naturali e idrogeologiche del territorio con possibili impatti negativi sulle infrastrutture e sulla qualità e continuità dei servizi erogati dalla Società.

Rischi Operativi**SOP****1) Sicurezza Opere**

L'articolazione infrastrutturale della rete di Autostrade per l'Italia espone la Società a eventi, sia di natura esogena che endogena (es. ritardata manutenzione), che potrebbero, se non gestiti in linea con i piani di verifica (es. ispezioni) e con gli standard di controllo, di compliance e di qualità individuati, causare la perdita di funzionalità statica o il distacco di parti strutturali e/o non strutturali delle opere sulla rete.

SIC**2) Sicurezza Circolazione**

Autostrade per l'Italia gestisce circa 2.854 Km di rete autostradale, articolata in tratti di montagna e pianura, parte della quale è interferente con viabilità di terzi (ad esempio: ferrovie, strade provinciali, comunali). La gestione della viabilità espone la Società a rischi per la sicurezza delle persone e mezzi nell'ambito del regolare esercizio autostradale.

GCOM

3) Commesse Realizzazione Opere

Ritardi nell'avanzamento dei programmi di realizzazione/ammodernamento delle infrastrutture, storicamente imputabili principalmente a cause esogene di natura normativa o operativa (ritardi approvativi del Concedente per la progettazione, richieste di approfondimenti tecnici da parte del MIMS, allungamenti dei tempi delle Conferenze dei Servizi per richieste degli enti, blocco del PEF, sottoproduzione degli appaltatori esterni, vincoli di cantierizzazioni imposti dalle regioni, aumento del prezzo dei materiali) potrebbero determinare investimenti più elevati e/o tempi più lunghi rispetto a quelli inizialmente stimati con possibili effetti negativi di natura economica e finanziaria.

SCM

4) Supply Chain Management

Alla luce degli elevati volumi di investimenti previsti dal Piano Strategico di Trasformazione messo in atto dalla Società, la valutazione, la gestione e il monitoraggio delle terze parti che intrattengono relazioni di business con la Società (ad esempio: appaltatori, IT providers) assumono primaria importanza per la gestione efficace ed efficiente della realizzazione e manutenzione delle opere, in termini di continuità e qualità del servizio, considerato anche l'attuale contesto di mercato caratterizzato da forti incrementi delle materie prime.

IT

5) Digital e Sicurezza IT

La complessità della Società, la numerosità e distribuzione geografica degli ambienti IT e di automazione, l'utilizzo dello smart working, espongono Autostrade per l'Italia a potenziali attacchi cyber e relativi rischi di esfiltrazione, alterazione o danneggiamento di informazioni critiche e/o di dati personali contenuti all'interno delle banche dati aziendali e compromissione/indisponibilità di alcuni servizi essenziali per la gestione della viabilità e la tutela della sicurezza della circolazione autostradale. Inoltre, la trasformazione digitale prevista da Piano Strategico espone Autostrade per l'Italia a rischi in termini di possibili carenze nel disegno dei controlli applicativi sui sistemi utilizzati, nonché a rischi legati alla gestione delle terze parti IT, tenuto conto dell'aumento e della rilevanza delle interazioni con tali controparti.

HSE

6) Health, Safety and Environment

La Società, per il business che la caratterizza, è esposta a rischi connessi alla Salute e Sicurezza dei lavoratori, all'inquinamento, alla protezione dell'ambiente e allo smaltimento di rifiuti.

Rischi di natura finanziaria

FIN

Per i rischi di natura finanziaria si rinvia a quanto illustrato nella nota n.9.2 “Gestione dei rischi finanziari” inclusa nella sezione n. 3 “Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021”.

Rischi di compliance normativa

IVAL

1) Violazione di norme, regolamenti, principi etici e di Governance

Dipendenti, fornitori, partner della Società, se non gestiti con modelli e processi strutturati e con adeguati presidi operativi ed organizzativi, potrebbero compiere azioni in violazione a norme, regolamenti, principi etici e di Governance (es. corruzione, discriminazione, conflitti di interesse, frodi, ecc.).

2) Corporate Responsibility

Il personale potrebbe commettere reati a favore o nell'interesse dell'azienda stessa in violazione del Dlg 231/01.

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

1	REG	Rapporto Concessorio
2	PEF	Riconoscimento componenti PEF
3	SOP	Sicurezza Opere
4	HSE	Health, Safety and Environment
5	HR	Change Management e Human Capital
6	GCOM	Commesse Realizzazione Opere
7	IVAL	Corporate Responsibility, Violazione di norme, regolamenti, principi etici e di Governance
8	SIC	Sicurezza della circolazione
9	SCM	Supply Chain Management
10	BCM	Business Continuity e Pandemia
11	IT	Digital e Sicurezza IT
12	ESG	Governo strategia ESG e Cambiamento Climatico
13	FIN	Finanza



2.14 Rapporti con parti correlate

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

2.15 Altre informazioni

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

Autostrade per l'Italia non ha sedi secondarie.

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

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

2.16 Proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio all'assemblea di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Signori Azionisti,

Il Consiglio di Amministrazione, in merito alla proposta da formulare all'Assemblea degli Azionisti circa la distribuzione dell'utile d'esercizio, tenuto conto:

- a) di quanto riportato nello Statuto Sociale al paragrafo 44.1, secondo cui: «[...] l'utile netto residuo sarà distribuito agli Azionisti in proporzione alle loro partecipazioni, nella misura massima consentita dalla legge, a condizione che tale distribuzione sia coerente con le prescrizioni di cui alla Convenzione Unica, nonché con i covenant di cui agli accordi di finanziamento di cui la Società sia parte»;
- b) di quanto riportato al paragrafo 25.2 (d) dello Statuto Sociale, secondo cui: «le decisioni relative alle seguenti materie potranno essere validamente adottate, sia in prima che in seconda convocazione, a condizione che i voti favorevoli computati nelle maggioranze di legge includano anche il voto degli Azionisti di Minoranza che detengano, alla data della relativa assemblea, singolarmente, almeno il cinque per cento (5%) del capitale sociale della Società (fatto salvo quanto previsto al successivo articolo 33.6): [...] (d) la distribuzione di dividendi in deroga alla politica di distribuzione dei dividendi come stabilita al successivo articolo 44 [...]»;
- c) di quanto riportato ai paragrafi 33.3 (f) e 47.2 dello Statuto Sociale, secondo cui, sulle proposte all'Assemblea degli Azionisti concernenti una delle materie elencate al paragrafo 25.2, il Consiglio di Amministrazione delibera validamente con le maggioranze di legge a condizione che tali maggioranze comprendano il voto favorevole degli Amministratori designati dagli Azionisti di Minoranza;
- d) che la distribuzione agli Azionisti dell'utile dell'esercizio nella misura massima è coerente con le prescrizioni di cui alla Convenzione Unica e con i covenant di cui agli accordi di finanziamento di cui la Società è parte;
- e) che la riserva legale ha già raggiunto la misura prevista dal codice civile pari al quinto del capitale sociale;
- f) cionondimeno, nelle more del perfezionamento dell'accordo negoziale e considerata l'opportunità di ricostituire le riserve di patrimonio netto in sospensione di imposta ridotte lo scorso anno a seguito della perdita del 2020;

si propone:

- a) di approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 dal quale risulta un utile dell'esercizio di euro 681.876.751,87;
- b) preso atto dei documenti corredati ad esso di destinare il risultato di esercizio pari ad Euro 681.876.751,87 a utili portati a nuovo.

Si rammenta che tale proposta dovrà, altresì, essere approvata dall'Assemblea degli Azionisti nel rispetto delle maggioranze previste dall'art. 25.2 dello Statuto Sociale.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

2.17 Note metodologiche e altre informazioni

Indicatori alternativi di performance (IAP)

In applicazione della Comunicazione Consob del 3 dicembre 2015, che recepisce in Italia gli orientamenti sugli Indicatori Alternativi di Performance (o anche "IAP") emessi dall'European Securities and Markets Authority (ESMA) sono definiti nel seguito i criteri utilizzati per l'elaborazione dei principali IAP pubblicati dal Gruppo Autostrade per l'Italia.

Nel seguito sono elencati i principali IAP presentati nella Relazione finanziaria annuale e una sintetica descrizione della relativa composizione, nonché la riconciliazione degli stessi con i corrispondenti dati ufficiali:

- a) **"Margine operativo lordo (EBITDA)":** è l'indicatore sintetico della redditività derivante dalla gestione operativa, determinato sottraendo dai ricavi operativi la variazione operativa dei fondi e i costi operativi, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti degli oneri che dovranno essere sostenuti nel tempo in relazione agli interventi di rinnovo dell'infrastruttura in concessione di Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco (nel seguito SITMB);
- b) **"EBITDA Cash":** è l'indicatore sintetico della redditività monetaria derivante dalla gestione operativa calcolato escludendo dall'EBITDA la voce "Variazione operativa dei fondi" e l'impatto non monetario relativo alle esenzioni e agli sconti rilevati nella voce ricavi da pedaggio a fronte dell'utilizzo del fondo rischi e oneri accantonato negli esercizi precedenti per far fronte agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIMS e con il Governo;
- c) **"Margine operativo (EBIT)":** è l'indicatore che misura la redditività dei capitali complessivamente investiti in azienda, calcolato sottraendo dall'EBITDA gli ammortamenti, le svalutazioni, i ripristini di valore e gli accantonamenti per interventi di rinnovo dell'infrastruttura in concessione di SITMB, sopra citati. L'EBIT, così come l'EBITDA, non include la componente capitalizzata di oneri finanziari relativi a servizi di costruzione, che è evidenziata in una voce specifica della gestione finanziaria nel prospetto riclassificato, mentre è compresa nei ricavi nel prospetto ufficiale di conto economico del bilancio consolidato;
- d) **"Capitale investito netto":** espone l'ammontare complessivo delle attività di natura non finanziaria, al netto delle passività di natura non finanziaria;
- e) **"Indebitamento finanziario netto":** rappresenta l'indicatore della quota del capitale investito netto coperta attraverso passività nette di natura finanziaria, composto dalle "Passività finanziarie correnti e non correnti", al netto delle "Attività finanziarie correnti e non correnti". Si segnala che nell'ambito delle note illustrative al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 è fornita altresì la riconciliazione dell'indebitamento finanziario netto con la posizione finanziaria netta predisposta in conformità alla raccomandazione dell'ESMA del 4 marzo 2021;
- f) **"Investimenti operativi":** rappresenta l'indicatore degli investimenti complessivi connessi allo sviluppo dei business del Gruppo calcolati come somma dei flussi finanziari per investimenti in

attività materiali, attività in concessione e altre attività immateriali, escludendo gli investimenti connessi ad operazioni su partecipazioni;

- g) **“FFO-Cash Flow Operativo”**: è l'indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. L'FFO-Cash Flow Operativo è determinato come: utile/(perdita) dell'esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- accantonamenti di fondi, rilasci per eccedenze e utilizzi operativi di fondi + altri stanziamenti rettificativi + oneri finanziari da attualizzazione di fondi +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione di attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- imposte differite/anticipate rilevate a conto economico.

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

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

Milioni di euro	2021						2020					
	Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Riconduzione delle voci												
Ricavi da pedaggio			3.474			3.474			2.791			2.791
Ricavi per servizi di costruzione			931						169			
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	813							147			
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	118							9			
<i>Ricavi per servizi di costruzione: capitalizzazione degli oneri finanziari</i>	(c)	-							10			
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(d)	-							3			
Altri ricavi			398						236			
Altri ricavi operativi				(e+d)		398			(e+d)			239
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>				(d)		-			(d)			3
Totale Ricavi			4.803						3.196			
TOTALE RICAVI OPERATIVI						3.872						3.030
Materie prime e materiali			-207			-207			-88			-88
Costi per servizi			-1.341			-1.341			-1.489			-1.489
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali			-			-			-			-
Costo per il personale	(g)		-704						-505			
Altri oneri			-525						-425			
Oneri concessori	(f)		-438						-362			
Oneri per godimento beni di terzi			-9			-9			-9			
Oneri diversi			-77			-77			-53			
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni e altri fondi</i>				(j)		-			(j)			325
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>				(a)		813			(a)			147
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>				(i)		9			(i)			-
COSTI ESTERNI GESTIONALI COMPRESI COSTI DI MANUTENZIONE												-1.165
ONERI CONCESSORI				(f)		-438			(f)			-362
COSTO DEL LAVORO NETTO				(g+b+k)		-586			(g+b+k)			-471
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI						90						-403
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti (Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			101						-417			
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali			102			102			-188			-189
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali			11						-15			
<i>Accantonamenti fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(h)		2						(h)			-15
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)		9						(i)			-
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			-12			-12			-213			-213
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						-1.747						-2.401
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni			-						350			
Ammortamenti	(l)		-560						-654			
Ammortamento attività materiali			-34						-23			
Ammortamento diritti concessori immateriali			-481						-605			
Ammortamento altre attività immateriali			-45						-26			
(Svalutazioni) Ripristini di valore	(m)		-4						-4			
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)						2.125						629
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI				(l+h+m)		-563			(l+h+m)			-672
TOTALE COSTI			-3.240						-3.230			
RISULTATO OPERATIVO			1.563						-33			
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						1.562						-43
Proventi finanziari			153						76			
Altri proventi finanziari	(o)		153						76			
Oneri finanziari			-483						-573			
Proventi/(Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	(p)		-4						-18			
Altri oneri finanziari	(q)		-479						-555			
Utili (Perdite) su cambi	(r)		-						-			
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI			-330						-497			
Proventi/(Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi				(p)		-4						-18
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari				(o+q)		-325						-479
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali						-						10
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(s)		-3	(s)		-3			-8			-8
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.230			1.230			-538			-538
(Oneri)/proventi fiscali			-480			-480			128			128
Imposte correnti sul reddito			-212						-12			
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			-						7			
Imposte anticipate e differite			-268						132			
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			750			750			-410			-410
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate			-			-			1			1
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO			750			750			-409			-409
di cui:												
Utile (Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo			723			723			-407			-407
Utile (Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi			27			27			-2			-2

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

Milioni di euro	31/12/2021					31/12/2020				
	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Attività materiali	(a)	171			171	(a)	88			88
Attività immateriali	(b)	15.385			15.385	(b)	17.432			17.432
Partecipazioni	(c)	78			78	(c)	73			73
Attività per imposte anticipate	(d)	134			134	(d)	131			131
Altre attività non finanziarie	(e)	-			-	(e)	-			0
Attività non finanziarie (A)					15.768					17.724
Attività commerciali	(f)	808			808	(f)	545			545
Passività commerciali	(k)	-1.583			-1.583	(k)	-1.320			-1.320
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito correnti			(f+h)		-141					60
Attività per imposte sul reddito correnti	(l)	27					63			
Passività per imposte sul reddito correnti	(h)	-168				(h)	-3			
Attività/(Passività) nette non finanziarie destinate alle vendite o connesse ad attività operative cessate			(w+z)		-			(w+z)		6
Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	(w)	-				(w)			6	
Passività non finanziarie destinate alle vendite o connesse ad attività operative cessate	(z)	-				(z)			-	
Altre attività/(passività) nette			(m+j)		-274		-126			-126
Altre attività	(m)	127				(m)	161		161	
Altre passività	(j)	-401				(j)	-287		-287	
Capitale circolante netto (B)					-1.190					-835
Capitale investito lordo (C=A+B)					14.578					16.889
Fondo per impegni da convenzioni		-			-		-2.540			-2.540
Fondo per impegni da convenzioni correnti		-			-		-732		-732	
Fondo per impegni da convenzioni non correnti		-			-				-1.808	
Fondi per accantonamenti			(y+n)		-3.338		-3.890			-3.890
Fondi per accantonamenti correnti	(y)	-1.092				(y)	-2.525		-2.525	
Fondi per accantonamenti non correnti	(n)	-2.245				(n)			-1.365	
Passività per imposte differite	(p)	-316			-316	(p)	-37			-37
Altre passività non finanziarie	(q)	-30			-30	(q)	-23			-23
Passività non finanziarie (D)					-3.684					-6.490
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)					10.894					10.399
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		2.277			2.277		1.488			1.488
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		371			371		354			354
Totale patrimonio netto (F)		2.648			2.648		1.842			1.842
Indebitamento finanziario netto (G)					8.246					8.557
Passività finanziarie non correnti	(r)	8.216				(r)	7.706			
Attività finanziarie non correnti	(s)	-332				(s)	-336			
Passività finanziarie correnti	(t)	2.829				(t)	3.631			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(u)	-1.899				(u)	-1.954			
Attività finanziarie correnti	(v)	-568				(v)	-490			
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)					10.894					10.399
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d+e-s)	16.100				(a+b+c+d+e-s)	18.060			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(f+i+w+m+u-v)	3.429				(f+i+w+m+u-v)	3.219			
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-z-n-p-q+r)	10.807				(-z-n-p-q+r)	10.939			
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-k-h-j-y+t)	6.073				(-k-h-j-y+t)	8.498			

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

MILIONI DI EURO	2021		2020	
	Rendiconto finanziario consolidato	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato	Rendiconto finanziario consolidato	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO				
Utile/(perdita) dell'esercizio	750	750	-409	-409
Rettificato da:				
Ammortamenti	560	560	654	654
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali	-496	-496	395	395
Oneri (Proventi) finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	4	4	18	18
Quota dell'utile/perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	3	3	8	8
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti	6	6	3	3
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti	-1	-1	-	0
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	268	268	-132	-132
Altri oneri (proventi) non monetari	-108	-108	-20	-20
FFO - Cash Flow Operativo		986		517
Variazione del capitale operativo (a)		419		-164
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie (b)		0		0
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni (a+b)	419		-164	
Flusso finanziario netto da/(per) attività di esercizio (A)	1.405	1.405	353	353
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE				
Investimenti in attività in concessione	-939	-939	-516	-516
Investimenti in attività materiali	-38	-38	-22	-22
Investimenti in altre attività immateriali	-89	-89	-37	-37
Investimenti operativi		-1.066		-575
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)	8	8	1	1
Investimenti in partecipazioni	-1	-1	-	-
Investimenti in società consolidate, al netto delle disponibilità liquide nette apportate (c)	-161			
Investimenti in società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto apportato (d)		-185		
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate	3	3	1	1
Variazione netta delle altre attività non correnti (e)	2	2	-	-
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti (f)	-13		16	
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie (B)	(g)	-1.239		-575
Flusso di cassa netto per attività di investimento (C)	(g+f-e-d+c)	-1.228	-557	
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO				
Dividendi deliberati dal Gruppo a soci terzi		-11		-
Dividendi corrisposti dal Gruppo a soci terzi	-11		-	
Flusso finanziario netto per capitale proprio (D)		-11		-
Flusso finanziario netto generato/(assorbito) nell'esercizio (A+B+D)		155		-222
Emissione di prestiti obbligazionari	984		1.219	
Accensioni di debiti per leasing	-		4	
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	32		2	
Rimborsi di prestiti obbligazionari	-1.075		-502	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)	-166		-144	
Rimborsi di debiti di leasing	-7		-3	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	-38		-9	
Flusso di cassa netto (da)/per attività finanziaria (E)	-281		567	
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura		52		-
Proventi (Oneri) finanziari portati ad incremento di attività (passività) finanziarie		-5		-3
Altre variazioni		109		60
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (F)		156		57
Incremento/(Decremento) dell'indebitamento finanziario nell'esercizio (A+B+D+F)		311		-165
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio		-8.557		-8.392
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio		-8.246		-8.557
Incremento/(Decremento) delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio (A+C+E+G)	-104		363	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO	1.954		1.591	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO	1.850		1.954	

Note:

- a) la “Variazione del capitale operativo” espone la variazione delle voci patrimoniali di natura commerciale direttamente correlate ai business di riferimento del Gruppo (in particolare: rimanenze di magazzino, attività commerciali e passività commerciali);
- b) la voce evidenzia il saldo dei flussi finanziari non generati da attività di esercizio con impatto sull’utile dell’esercizio delle società classificate come “attività operative cessate”;
- c) la voce comprende gli effetti sull’indebitamento finanziario netto derivanti da operazioni societarie;
- d) la voce “Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti” è esclusa dal Prospetto delle variazioni dell’indebitamento finanziario netto consolidato in quanto non incide sull’indebitamento finanziario netto;
- e) il “Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie” esclude le variazioni delle attività e passività finanziarie che non incidono sull’indebitamento finanziario netto;
- f) i “Dividendi deliberati da società del Gruppo” corrispondono agli importi deliberati dalla Capogruppo e dalle altre società del Gruppo per la quota di pertinenza di soci Terzi, indipendentemente dall’esercizio di erogazione;
- g) i “Dividendi corrisposti” si riferiscono agli ammontari effettivamente erogati nel periodo di riferimento.

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

Milioni di euro	2021						2020					
	Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Riconduzione delle voci												
Ricavi da pedaggio			3.203			3.203			2.569			2.569
Ricavi per servizi di costruzione			870						162			
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	830					(a)	142				
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	40					(b)	8				
<i>Ricavi per servizi di costruzione: capitalizzazione degli oneri finanziari</i>	(c)	-					(c)	9				
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(d)	-					(d)	3				
Altri ricavi	(e)		203				(e)		175			
Altri ricavi operativi				(e+d)		203				(e+d)		177
Totale Ricavi			4.275						2.906			
TOTALE RICAVI OPERATIVI						3.406						2.746
Materie prime e materiali			-69			-69			-66			-66
Costi per servizi			-1.381			-1.381			-1.447			-1.447
Plusvalenze/(Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali			-			-			-			-
Altri oneri			-490						-398			
Oneri concessori	(a)		-416				(a)		-345			
Oneri per godimento beni di terzi			-3			-3			-5			-5
Oneri diversi			-71			-71			-48			-48
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzione</i>				(g)						(g)		327
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>				(a)	830					(a)	142	
COSTI DI MANUTENZIONE						-414						-829
ALTRI COSTI ESTERNI GESTIONALI						-280						-268
ONERI CONCESSORI				(a)		-416				(a)		-345
<i>Costo per il personale</i>	(f)		-451				(f)		-394			
COSTO DEL LAVORO NETTO						-412						-362
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI						49						-399
<i>Variatione operativa dei fondi per accantonamenti</i>			49						-399			
<i>(Accantonamenti)/Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali</i>			58			58			-186			-186
<i>(Accantonamenti)/Utilizzi dei fondi per rischi e oneri</i>			-9			-9			-213			-213
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						-1.473						-2.203
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)						1.933						543
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni									350			
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzione</i>	(g)						(g)	326				
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere senza benefici economici aggiuntivi</i>	(h)						(h)	24				
Ammortamenti	(i)		-499				(i)		-603			
Ammortamento immobili, impianti e macchinari			-18						-18			
Ammortamento investimenti immobiliari			-						-1			
Ammortamento diritti concessori immateriali			-435						-558			
Ammortamento altre attività immateriali			-41						-23			
Ammortamento diritto d'uso immobili, impianti e macchinari			-5						-3			
<i>(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti</i>			-4						-1			
<i>(Rettifiche)/Ripristini valore di attività materiali e immateriali</i>	(j)						(j)					
<i>(Rettifiche)/Ripristini di valore di altre attività</i>	(k)		-4				(k)		-1			
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ALTRI STANZIAMENTI RETTIFICATIVI						-503						-604
TOTALE COSTI			-2.845						-2.958			
RISULTATO OPERATIVO			1.430						-52			
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						1.430						-61
Proventi finanziari			185						90			
Dividendi da società partecipate			17			17			-			-
Ripristini di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	(l)						(l)					
Altri proventi finanziari	(m)		185				(m)		90			
Oneri finanziari			-474						-565			
Proventi/(Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi			-3			-3			-15			-15
Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	(n)						(n)					
Altri oneri finanziari	(o)		-471				(o)		-550			
<i>(Perdite)/Utili su cambi</i>	(p)						(p)					
<i>Ripristini/(Rettifiche) di valore di partecipazioni</i>				(l+n)						(l+n)		
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari				(m+o+p)		-303				(m+o+p)		-460
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali				(c)						(c)		9
(ONERI)/PROVENTI FINANZIARI			-289						-475			
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.141			1.141			-527			-527
(Oneri)/Proventi fiscali			-459			-459			129			129
Imposte correnti sul reddito			-178						1			
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			-						4			
Imposte anticipate e differite			-281						124			
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			682			682			-398			-398
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate												
UTILE/(PEDITA) DELL'ESERCIZIO			682			682			-398			-398

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

Milioni di euro	31/12/2021					31/12/2020				
	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Attività materiali	(a)	92			92	(a)	79			79
Attività immateriali	(b)	14.450			14.450	(b)	16.568			16.569
Partecipazioni	(c)	317			317	(c)	247			247
Attività non finanziarie(A)					14.859					16.895
Attività commerciali	(f)	621			621	(f)	473			473
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito correnti			(l+h)		-132					53
Attività per imposte sul reddito correnti	(l)	19				(l)	53			
Passività per imposte sul reddito correnti	(h)	-151				(h)	0			
Partecipazioni possedute per la vendita o attività operative cessate			(w+z)		-			(w+z)		6
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione a soci o attività operative cessate	(w)	-				(w)	6			
Passività connesse ad attività operative cessate	(z)	-				(z)	-			
Passività commerciali	(k)	-1.544			-1.544	(k)	-1.293			-1.293
Altre attività/(passività) nette			(m+j)		-138					-29
Altre attività	(m)	81				(m)	128			
Altre passività	(j)	-219				(j)	-157			
Capitale circolante netto (B)					-1.193					-790
Capitale investito lordo (C=A+B)					13.666					16.105
Fondo per impegni da convenzioni		-			-		-2.540			-2.540
Fondo corrente per impegni da convenzioni		-			-	(x)	-732		-732	
Fondazioni non corrente per impegni da convenzioni		-			-		-1.808		-1.808	
Fondi per accantonamenti		-3.060	(y+n)		-3.060		-3.571	(y+n)		-3.571
Fondi correnti per accantonamenti	(y)	-1.037				(y)	-2.490			
Fondi non correnti per accantonamenti	(n)	-2.023				(n)	-1.081			
Passività per imposte differite nette	(p)	-315			-315	(p)	-17			-17
Altre passività non finanziarie	(q)	-25			-25	(q)	-23			-23
Passività non finanziarie (D)					-3.400					-6.151
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)					10.266					9.954
Totale patrimonio netto (F)		1.829			1.829		1.095			1.095
Indebitamento finanziario netto					8.437					8.859
Passività finanziarie non correnti	(r)	8.180				(r)	7.679			
Attività finanziarie non correnti	(s)	-333				(s)	-562			
Passività finanziarie correnti	(t)	2.538				(t)	3.410			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(u)	-1.594				(u)	-1.602			
Attività finanziarie correnti	(v)	-354				(v)	-66			
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)					10.266					9.954
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d+e-s)	15.192				(a+b+c+d+e-s)	17.456			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(f+i+w+m+u-v)	2.669				(f+i+w+m+u-v)	2.328			
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-n-h-p-q+r)	10.543				(-n-h-p-q+r)	10.608			
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-k-h-j-y+t-x)	5.489				(-k-h-j-y+t-x)	8.082			

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

Milioni di euro		2021		2020	
Riconduzione delle voci	Note	Rendiconto finanziario	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto	Rendiconto finanziario	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO					
Utile/(Perdita) dell'esercizio		682	682	-398	-398
Rettificato da:					
Ammortamenti		498	498	603	603
Variazione operativa dei fondi comprensiva degli utilizzi diretti dei fondi rischi e oneri		-452	-452	378	378
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione		3	3	15	15
Rettifiche/(Ripristini) di valore di attività correnti e non correnti		5	5	1	1
(Plusvalenze)/Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		-1	-1	-	-
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		281	281	-124	-124
Altri oneri/(proventi) non monetari		-109	-109	-23	-23
FFO - Cash Flow Operativo			907		452
Variazione del capitale operativo	(a)		99		17
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	(b)		293		-162
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	(a+b)	392		-145	
Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)		1.299	1.299	307	307
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE					
Investimenti in attività in concessione		-870	-870	-509	-509
Investimenti in attività materiali		-23	-23	-20	-20
Investimenti in altre attività immateriali		-78	-78	-31	-31
Investimenti operativi			-971		-560
Contributi su attività in concessione		-	-	-	-
Investimenti in partecipazioni		-65	-65	-5	-5
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		1	1	-	-
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(c)	-7		35	
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie (B)	(d)		-1.035		-565
Flusso di cassa netto per attività di investimento (C)	(d-c)	-1.042		-530	
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO					
Dividendi deliberati	(e)		-		-
Dividendi corrisposti	(f)		-		-
Flusso finanziario netto per capitale proprio (D)			-		-
Flusso finanziario netto generato/(assorbito) nell'esercizio (A+B+D)			264		-258
Emissione di prestiti obbligazionari		984		1.219	
Accensioni di debiti per leasing finanziario		-		4	
Rimborsi di prestiti obbligazionari		-1.075		-502	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine		-136		-140	
Rimborsi di debiti di leasing finanziario		-5		-3	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-46		-74	
Flusso di cassa netto per attività finanziaria (E)		-278		504	
ALTRE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO					
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura			52		-
Proventi/(Oneri) finanziari portati ad incremento di passività/attività finanziarie			-3		-
Altre variazioni di attività e passività finanziarie			109		59
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (F)			158		59
Decremento/(Incremento) dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio (A+B+D+F)			422		-199
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio			-8.859		-8.660
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio			-8.437		-8.859
(Decremento)/Incremento delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio (A+C+E)		-21		281	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.575		1.294	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.554		1.575	

Note:

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

Indicatori economico-finanziari su base omogenea

Nella tabella seguente sono riportati i valori consolidati su base omogenea per entrambi gli esercizi a confronto del Margine Operativo Lordo (EBITDA), dell'Utile/(perdita) dell'esercizio, dell'Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo e dell'FFO-Cash Flow Operativo con i corrispondenti valori desunti dai prospetti riclassificati del paragrafo 2.4 Andamento economico finanziario del Gruppo.

Milioni di euro	Note	2021				2020			
		Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile dell'esercizio	Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo	Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile dell'esercizio	Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo
Valori riportati (A)		2.125	750	723	986	629	-409	-407	517
Effetti non omogenei									
Effetti connessi al crollo di una sezione del viadotto Polcevera	(1)	44	39	39	51	60	41	41	209
Impatti connessi all'accordo negoziale con il MIMS	(2)	39	6	6	-263	190	130	130	-
Variazione perimetro di consolidamento (Pavimental, Pavimental Polska, Free to X, Infomobility, Tecne)	(3)	26	6	6	24	2	2	2	2
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(4)	7	22	20	-	68	47	44	-
Consent Solicitation	(5)	-2	-7	-7	1	-	-	-	-
Beneficio fiscale per rivalutazione cespiti di Tangenziale di Napoli e Autostrade Tech ai soli fini IGA GAAP (D.L. 104/2020)	(6)	-	15	15	11	-	-	-	-
Subtotale (B)		26	-9	-11	-300	-315	-220	-217	-211
Valori su base omogenea (C) = (A) - (B)		2.099	759	734	1.286	944	-189	-190	728

Note:

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

- dai dati consolidati del 2021 e del 2020 gli effetti sul conto economico e sull'FFO connessi (i) ai minori ricavi da pedaggio (solo per il 2020), (ii) ai pagamenti disposti su richiesta del Commissario straordinario per Genova per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio, nonché (iii) ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, alle spese legali e ai contributi ad artigiani e imprenditori, al netto dei relativi effetti fiscali;
- dai dati consolidati del 2021 gli effetti sul conto economico e sull'FFO connessi alle esenzioni e sconti per disagi legati a lavori sull'area genovese al netto del relativo effetto fiscale e l'attualizzazione del fondo stanziato in esercizi precedenti per far fronte agli impegni previsti nell'accordo negoziale, dai dati consolidati del 2020 la stima degli oneri aggiuntivi da sostenere in relazione alle negoziazioni con il Governo e con il MIMS connesse alla definizione della procedura di contestazione di presunto grave inadempimento;
- dai dati consolidati del 2021 gli effetti sul conto economico e sull'FFO derivanti dal contributo delle società consolidate a partire dal 2021;
- dai dati consolidati dei due esercizi a confronto l'impatto, al netto del relativo effetto fiscale, derivante dalla variazione dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione dei fondi iscritti tra le passività del Gruppo;
- dai dati consolidati del 2021 gli effetti sul conto economico e sull'FFO connessi all'operazione di Consent Solicitation lanciata da Autostrade per il'Italia nel corso del quarto trimestre 2021;
- dai dati consolidati del 2021 gli effetti sul conto economico e sull'FFO relativi al beneficio fiscale connesso al riconoscimento fiscale di maggiori valori iscritti nel bilancio civilistico (rivalutazione cespiti) delle controllate Tangenziale di Napoli e Movyon.

Confronto di taluni indicatori economico-finanziari del 2021 con i corrispondenti dati pro-forma del 2020

Si riporta di seguito un confronto tra taluni indicatori economico finanziari del 2021 con i corrispondenti valori pro-forma del 2020 di Autostrade per l'Italia, rideterminati per riflettere le rettifiche dell'esercizio 2021 connesse allo Schema di accordo, come ampiamente commentato nel paragrafo "Premessa" del Capitolo 2.4 "Andamento economico-finanziario del Gruppo", cui si rimanda.

Milioni di euro	2021	2020 Reported	Rettifiche pro forma			2020 Pro- forma	Variazione assoluta
			Remunerazione a tariffa del Piano straordinario di manutenzione di 1,2 €/mld	Assunzione a carico della società di un importo pari a 1,2 €/mld per investimenti non remunerati	Totale Rettifiche Pro-forma		
	A	B	C	D	E=C+D	F=B+E	A-F
Ricavi operativi	3.406	2.746			-	2.746	660
Costi di manutenzione	-414	-829	349		349	-480	66
Altri Costi esterni gestionali	-280	-268			-	-268	-12
Oneri concessori	-416	-345			-	-345	-71
Costo del lavoro netto	-412	-362			-	-362	-50
Variazione operativa dei fondi di cui variazione operativa fondo ripristino e sostituzione	49	-399	-349	-	-349	-748	797
di cui variazione operativa altri fondi per rischi e oneri	58	-185	-349	500	151	-34	92
	-9	-214		-500	-500	-714	705
EBITDA	1.933	543	-	-	-	543	1.390
FFO - Cash Flow Operativo	907	452	349	-489	-140	312	595
Investimenti operativi	-971	-560	-349	489	140	-420	-551

Note:

- 1) **Rettifica C – Effetti connessi alla remunerazione a tariffa del piano straordinario di manutenzione da 1,2 €/mld:** per effetto della remunerazione a tariffa degli interventi inclusi nel piano straordinario di manutenzione – al pari degli altri investimenti – gli oneri consuntivati nel 2020 (349 milioni di euro) sono esclusi dalle componenti negative (costi di manutenzione) e positive (utilizzo di pari importo del fondo ripristino e sostituzione) dell'EBITDA e dal calcolo dell'FFO – Cash flow operativo. Conseguentemente i medesimi interventi sono inclusi tra gli investimenti operativi perché considerati incremento dei diritti concessori immateriali a partire dal 2021.
- 2) **Rettifica D – Effetti connessi all'assunzione a carico della Società di un importo pari 1,2 €/mld per investimenti non remunerati:** il dato 2020 reported includeva, nell'ambito della variazione operativa del fondo ripristino e sostituzione di Autostrade per l'Italia, l'adeguamento da 0,7 €/mld a 1,2 €/mld dell'accantonamento connesso al piano straordinario di manutenzione. Per effetto della sostituzione, nell'ambito dell'Accordo negoziale, di tale ammontare con un analogo importo di investimenti non remunerati, l'accantonamento del 2020 viene riclassificato dalla voce "variazione operativa del fondo ripristino e sostituzione" alla voce "variazione operativa degli altri fondi per rischi e oneri". Di conseguenza, l'ammontare degli investimenti non remunerati sostenuti nel 2020 (489 milioni di euro) sono esclusi dal flusso degli investimenti operativi e inclusi tra le componenti negative dell'FFO nell'ambito degli utilizzi operativi dei fondi.

Prospetto di raccordo del patrimonio netto e del risultato netto di Autostrade per l'Italia con i corrispondenti valori del bilancio consolidato

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

Milioni di euro	Patrimonio netto al 31/12/2021	Risultato 2021
Valori di bilancio di Autostrade per l'Italia	1.829	682
Rilevazione nel bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate al netto della quota di competenza di azionisti terzi	774	52
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	-357	-
Eliminazione delle svalutazioni (al netto dei ripristini di valore) di partecipazioni consolidate	3	-
Eliminazione dei dividendi infragruppo	-	-17
Valutazione delle partecipazioni al fair value ed in base al metodo del patrimonio netto (al netto dei dividendi incassati)	-1	-2
Altre rettifiche di consolidamento ⁽¹⁾	29	8
Valori di bilancio consolidato (quota del Gruppo)	2.277	723
Valori di bilancio consolidato (quota di Terzi)	371	27
Valori di bilancio consolidato	2.648	750

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



**BILANCIO
CONSOLIDATO
AL 31 DICEMBRE 2021**



Prospetti contabili consolidati

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Migliaia di euro	Note	31/12/2021	di cui verso parti correlate	31/12/2020	di cui verso parti correlate
ATTIVITÀ					
Attività non correnti					
Attività materiali	7.1	170.904		87.842	
Immobili, impianti e macchinari		170.454		86.407	
Investimenti immobiliari		450		1.435	
Attività immateriali	7.2	15.385.011		17.432.447	
Diritti concessori immateriali		9.184.698		11.280.470	
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.364		6.111.304	
Altre attività immateriali		88.949		40.673	
Partecipazioni	7.3	77.684		73.129	
Partecipazioni contabilizzate al fair value		10.575		1.645	
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		67.109		71.484	
Attività finanziarie non correnti	7.4	331.951		335.313	
Attività finanziarie non correnti per contributi		133.735		158.680	
Depositi vincolati non correnti		129.803		154.532	
Derivati non correnti con fair value positivo		41.234		-	
Altre attività finanziarie non correnti		27.179		22.101	
Attività per imposte anticipate	7.5	133.950		130.670	
Altre attività non correnti	7.6	886		104	
Totale attività non correnti		16.100.386		18.059.505	
Attività correnti					
Attività commerciali	7.7	807.919		544.902	
Rimanenze		131.308		70.516	
Attività contrattuali		71.737		4.204	
Crediti commerciali		604.874	91.164	470.182	73.693
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	1.899.168		1.954.352	
Disponibilità liquide		1.188.276		1.423.904	
Mezzi equivalenti		164.688		14.643	
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		546.204	546.204	515.805	515.805
Attività finanziarie correnti	7.4	567.709		490.230	
Diritti concessori finanziari correnti		419.136		410.953	
Attività finanziarie correnti per contributi		45.137		20.192	
Depositi vincolati correnti		44.315		19.371	
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		34.996		21.532	
Altre attività finanziarie correnti		24.125		18.182	
Attività per imposte sul reddito correnti	7.9	26.574	23.889	63.244	33.397
Altre attività correnti	7.10	126.781	396	161.446	6.754
Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	7.11	-		5.736	
Totale attività correnti		3.428.151		3.219.910	
TOTALE ATTIVITÀ		19.528.537		21.279.415	

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Migliaia di euro	Note	31/12/2021	di cui verso parti correlate	31/12/2020	di cui verso parti correlate
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ					
Patrimonio netto					
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		2.277.621		1.487.722	
Capitale emesso		622.027		622.027	
Riserve e utili portati a nuovo		932.303		1.272.858	
Utile/(Perdita) dell'esercizio		723.291		-407.163	
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		370.716		354.729	
Capitale emesso e riserve		344.112		356.224	
Utile/(Perdita) dell'esercizio		26.604		-1.495	
Totale patrimonio netto	7.12	2.648.337		1.842.451	
Passività non correnti					
Fondo non corrente per impegni da convenzione	7.13	-		1.808.116	
Fondi non correnti per accantonamenti	7.14	2.245.892		1.364.717	
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		76.644		83.613	
Fondi non correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		712.047		1.177.116	
Fondi non correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		80.634		86.841	
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		1.376.567		17.147	
Passività finanziarie non correnti	7.15	8.215.610		7.705.678	
Prestiti obbligazionari		7.532.240		7.124.161	
Finanziamenti a medio-lungo termine		576.802		186.613	
Derivati non correnti con fair value negativo		104.887		392.826	
Altre passività finanziarie non correnti		1.681		2.078	
Passività per imposte differite	7.5	316.246		36.573	
Altre passività non correnti	7.16	29.826		23.671	
Totale passività non correnti		10.807.574		10.938.755	
Passività correnti					
Passività commerciali	7.17	1.582.806		1.320.361	
Debiti commerciali		1.582.806	122.596	1.320.361	269.523
Fondo corrente per impegni da convenzione	7.13	-		732.162	
Fondi correnti per accantonamenti	7.14	1.091.889		2.525.441	
Fondi correnti per benefici per dipendenti		18.128		18.294	
Fondi correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		430.386		747.634	
Fondi correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		4.505		7.850	
Altri fondi correnti per rischi e oneri		638.870		1.751.663	
Passività finanziarie correnti	7.15	2.828.999		3.631.057	
Scoperti di conto corrente		48.947		1	
Finanziamenti a breve termine		251.999		249.458	
Derivati correnti con fair value negativo		138		-	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		2.494.882		3.349.631	
Altre passività finanziarie correnti		33.033		31.967	
Passività per imposte sul reddito correnti	7.9	167.502	138.114	2.979	2.577
Altre passività correnti	7.18	401.430	15.584	286.209	16.166
Passività connesse ad attività operative cessate	7.11	-		-	
Totale passività correnti		6.072.626		8.498.209	
TOTALE PASSIVITÀ		16.880.200		19.436.964	
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		19.528.537		21.279.415	

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2021	di cui verso parti correlate	2020	di cui verso parti correlate
RICAVI					
Ricavi da pedaggio	8.1	3.473.586		2.791.321	
Ricavi per servizi di costruzione	8.2	930.654		168.747	
Altri ricavi	8.3	398.782	103.068	236.373	94.422
TOTALE RICAVI		4.803.022		3.196.441	
COSTI					
Materie prime e materiali	8.4	-207.413	-5.133	-87.952	-275
Costi per servizi	8.5	-1.341.539	-24.393	-1.488.507	-370.304
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		1.420		459	
Costo per il personale	8.6	-703.628	-28.132	-505.141	-20.019
Altri oneri	8.7	-524.725		-423.895	
Oneri concessori		-437.693		-362.404	
Oneri per godimento beni di terzi		-9.558		-9.014	
Oneri diversi		-77.474		-52.477	
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	8.8	100.298		-417.534	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		101.215		-189.165	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		10.070		-14.911	
(Accantonamenti) dei fondi per rischi e oneri		-10.987		-213.458	
Utilizzo fondo per impegni da convenzione	8.9	-		349.527	
Ammortamenti	8.10	-560.222		-653.617	
Ammortamento attività materiali		-34.479		-23.129	
Ammortamento diritti concessori immateriali		-480.638		-605.289	
Ammortamento altre attività immateriali		-45.105		-25.199	
(Svalutazioni) Ripristini di valore		-4.598		-2.920	
TOTALE COSTI		-3.240.407		-3.229.580	
RISULTATO OPERATIVO		1.562.615		-33.139	
Proventi finanziari		153.337		75.874	
Altri proventi finanziari		153.337		75.874	
Oneri finanziari		-483.135		-572.440	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		-3.858		-17.642	
Altri oneri finanziari		-479.277	-13.323	-554.798	-16.200
Utili (Perdite) su cambi		-361		-379	
PROVENTI/(ONERI) FINANZIARI	8.11	-330.159		-496.945	
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.3	-2.638		-8.049	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.229.818		-538.133	
(Oneri)/Proventi fiscali	8.12	-479.923		128.231	
Imposte correnti sul reddito		-211.660		-11.650	
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		155		7.418	
Imposte anticipate e differite		-268.418		132.463	
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		749.895		-409.902	
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate		-		1.244	
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		749.895		-408.658	
<i>di cui:</i>					
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo		723.291		-407.163	
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi		26.604		-1.495	
Euro					
		2021		2020	
Utile/(Perdita) base di pertinenza del Gruppo	8.13	1,16		-0,66	
<i>di cui:</i>					
- da attività operative in funzionamento		1,16		-0,66	
- da attività operative cessate		-		-	
Utile/(Perdita) diluita per azione di pertinenza del Gruppo	8.13	1,16		-0,66	
<i>di cui:</i>					
- da attività operative in funzionamento		1,16		-0,66	
- da attività operative cessate		-		-	

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2021	2020
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	749.895	-408.658
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		51.723	-
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-12.427	-
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro		-139	99
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di partecipazioni valutate in base metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro		-	187
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		553	333
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	39.710	619
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	7.14	-6.892	-2.801
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		1.655	671
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	-5.237	-2.130
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		22.264	34.924
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		-5.343	-8.382
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	16.921	26.542
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	7.12 (E=B+C+D)	51.394	25.031
<i>di cui relative ad attività operative cessate</i>		-	-
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	801.289	-383.627
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		774.757	-382.072
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		26.532	-1.555

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO						PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
	Capitale emesso	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserva per differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro	Riserva per differenze cambio su conversione di partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro	Altre riserve e utili portati a nuovo	Utile/(Perdita) dell'esercizio		
Saldo al 31/12/2019	622.027	-157.639	55	-37	1.681.653	-281.894	1.864.165	2.220.424
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	26.542	99	187	-1.737	-407.163	-382.072	-383.627
<u>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</u>								
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	-281.894	281.894	-	-
Pluri di compensi basati su azioni e altre variazioni minori	-	-	-	-	5.629	-	5.629	5.654
Saldo 31/12/2020	622.027	-131.097	154	150	1.403.651	-407.163	1.487.722	1.842.451
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	56.217	-139	-	-4.612	723.291	774.757	801.289
<u>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</u>								
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	-407.163	407.163	-	-
Dividendi di altre società del Gruppo a soci Terzi	-	-	-	-	-	-	-	-10.964
Variazione delle riserve per effetto di operazioni "under common control"	-	-277	-2	-	15.340	-	15.061	15.061
Altre variazioni minori	-	-	1	-	80	-	81	500
Saldo al 31/12/2021	622.027	-75.157	14	150	1.007.296	723.291	2.277.621	2.648.337

3. Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2021	di cui verso parti correlate	2020	di cui verso parti correlate
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO					
Utile/(Perdita) dell'esercizio	8.10	749.895		-408.658	
Rettificato da:					
Ammortamenti		560.222		653.617	
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		-495.877		394.770	
Proventi (Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	8.11	3.858		17.642	
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.3	2.638		8.049	
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti		5.726		3.009	
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		-1.406		-404	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	8.12	268.418		-132.463	
Altri oneri (proventi) non monetari		-107.705		-18.772	
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		418.967	169.003	-164.676	-35.936
Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]	9.1	1.404.736		352.114	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO					
Investimenti in attività in concessione	7.2	-938.585		-515.910	
Investimenti in attività materiali	7.1	-37.731		-21.546	
Investimenti in altre attività immateriali	7.2	-89.020		-36.879	
Contributi su attività in concessione		250		116	
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)		8.183		1.369	
Investimenti in partecipazioni		-625		-	
Investimenti in società consolidate al netto delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti apportati		-160.531		-	
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		2.868		1.293	
Variazione netta delle altre attività non correnti		1.290		60	
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		-14.229		14.610	
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	9.1	-1.228.130		-556.887	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA					
Dividendi corrisposti dal Gruppo a Soci Terzi		-10.952		-	
Emissione di prestiti obbligazionari	7.15	983.535		1.218.864	
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)		32.022		2.078	
Accensioni di debiti per leasing		-		3.889	
Rimborsi di prestiti obbligazionari	7.15	-1.074.936		-501.728	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)	7.15	-165.953		-143.690	
Rimborsi di debiti di leasing	7.15	-7.453		-3.269	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-36.986		-8.760	
Flusso di cassa netto da/(per) attività finanziaria [c]	9.1	-280.723		567.384	
Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [d]		-13		-	
Incremento/(Decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio [a+b+c+d]	9.1	-104.130		362.611	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.954.351		1.591.740	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.850.221		1.954.351	

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2021	2020
Imposte sul reddito corrisposte		6.566	60.454
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati		50.126	46.132
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti		457.162	493.814
Utili su cambi incassati		69	32
Perdite su cambi corrisposte		244	65

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

Migliaia di euro	Note	2021	2020
<u>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO</u>			
		1.954.351	1.591.740
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	1.954.352	1.619.600
Scoperti di conto corrente	7.15	-1	-2
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	7.15	-	-27.858
<u>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO</u>			
		1.850.221	1.954.351
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	1.899.168	1.954.352
Scoperti di conto corrente	7.15	-48.947	-1
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	7.15	-	-

Si evidenzia che tale versione della Relazione Finanziaria Annuale 2021 di Autostrade per l'Italia, nonché gli schemi consolidati del Gruppo, rappresentano una copia conforme al Documento ESEF ufficiale, redatto ai sensi del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

Note illustrative

1. Informazioni generali

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

La Capogruppo è Autostrade per l'Italia S.p.A. (nel seguito Autostrade per l'Italia o Società o Capogruppo), una società per azioni costituita nel 2003, il cui core business è rappresentato dalla gestione della concessione amministrativa autostradale italiana rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (già MIT e nel seguito anche MIMS), che è succeduto all'ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente a partire dall' 1 ottobre 2012.

La sede legale è in Roma, Via Bergamini, 50 e non dispone di sedi secondarie. La durata della Società è fissata fino al 31 dicembre 2050.

L'88,06% del capitale della Società è detenuto da Atlantia S.p.A. (nel seguito anche Atlantia), le cui azioni sono quotate presso il Mercato Telematico Azionario gestito da Borsa Italiana S.p.A. Si evidenzia che in data 12 giugno 2021 la controllante Atlantia ha sottoscritto con Holding Reti Autostradali S.p.A. – veicolo societario partecipato dal consorzio costituito da CDP Equity S.p.A., The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp e nel seguito anche "HRA" – l'accordo per la cessione dell'intera partecipazione detenuta in Autostrade per l'Italia. Il perfezionamento dell'operazione di cessione è sospensivamente condizionato all'avveramento di talune condizioni sospensive, tra cui si segnalano (i) rilascio da parte del Concedente delle "autorizzazioni alla Cessione richieste in relazione alle concessioni in capo ad ASPI e alle altre società del Gruppo ASPI" e (ii) l'ottenimento dei waivers da parte degli enti finanziatori del Gruppo ASPI, inclusi i bondholders, anche in relazione alla liberazione delle garanzie prestate da Atlantia che assistono alcuni prestiti obbligazionari e alcuni finanziamenti erogati ad ASPI.

Alla data di predisposizione del presente bilancio, Autostrade per l'Italia è soggetta al controllo di diritto di Atlantia, società con azioni negoziate sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., che ha anche esercitato sulla Società attività di direzione e coordinamento ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile sino alla data del 15 ottobre 2021. In tale data, Atlantia ha comunicato, *inter alia*, alla Società che il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, nell'ambito della seduta consiliare del 14 ottobre 2021, in considerazione del ridisegno dell'assetto organizzativo, funzionale e manageriale che ha portato Atlantia a focalizzarsi nelle attività *core* di *portfolio management, strategy, risk, talent, partnership, innovation and sustainability*, nonché a valle della ridefinizione dei rapporti con le controllate, a cui è riservata piena autonomia gestionale, ha deliberato la cessazione dell'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento nei confronti – tra le altre – di Autostrade per l'Italia e la conseguente abrogazione del relativo Regolamento in materia di esercizio dell'attività di direzione e coordinamento adottato in data 19 gennaio 2018, come successivamente modificato con delibera del Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 15 febbraio 2019 che non esercita l'attività di direzione e coordinamento sulla Società. Atlantia provvede alla pubblicazione del proprio bilancio consolidato nei modi e nei tempi stabiliti dalla vigente normativa, e lo stesso è reso disponibile sul sito www.atlantia.com.

Alla data di predisposizione del presente bilancio consolidato, Sintonia S.p.A. è l'azionista che detiene la maggioranza relativa delle azioni di Atlantia.

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato e autorizzato alla pubblicazione il presente bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 nella riunione dell'8 marzo 2022.

2. Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è redatto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D. Lgs. n. 38/2005 e dell'art. 154-ter del Testo Unico della Finanza, nel presupposto della continuità aziendale della Capogruppo in quanto il Consiglio di Amministrazione della Società ritiene che vi è la ragionevole aspettativa che quest'ultima, nonché il Gruppo, potrà continuare la propria attività operativa di normale funzionamento in un futuro prevedibile, e comunque con un orizzonte temporale di almeno dodici mesi successivi al 31 dicembre 2021, essendo venuti meno gli elementi di rischio e di incertezza presenti nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 e sinteticamente rappresentati da:

- a) i rapporti e i contenziosi in essere tra Autostrade per l'Italia e il Concedente;
- b) l'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto Milleproroghe 2020, e segnatamente dell'art. 35 ivi contenuto che, fra l'altro, modificava la disciplina in caso di "revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio";
- c) la revisione al ribasso da parte delle agenzie internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's - a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe sopra citato - del rating creditizio di Autostrade per l'Italia, portato al di sotto del livello "investment grade" ("downgrading"); al riguardo, il declassamento sotto il livello investment grade esponeva al rischio – tutt'ora esistente - che Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, Cassa Depositi e Prestiti richiedessero protezioni aggiuntive, e, ove tali protezioni non fossero ritenute soddisfacenti, procedessero alla richiesta di rimborso anticipato dei relativi finanziamenti (1,5 miliardi di euro di cui 1,2 miliardi garantiti da Atlantia). L'eventuale inottemperanza a una richiesta di rimborso anticipato formulata da BEI e CDP, semprechè legittima, potrebbe comportare analoghe richieste di rimborso da parte di altri creditori della Società, ivi inclusi gli obbligazionisti;
- d) il peggioramento operativo della Società e delle sue controllate, in relazione alla pandemia da Covid-19 e ai conseguenti provvedimenti di limitazione agli spostamenti delle persone e all'attività di impresa, adottati dalle competenti autorità del Paese.

In relazione ai punti a) e b) precedenti (rapporti con il Concedente e Decreto Milleproroghe), si segnala che in data 14 ottobre 2021 è stato sottoscritto l'Accordo negoziale tra il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili e Autostrade per l'Italia a chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento avviato dal Concedente con nota del 16 agosto 2018 a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera, come descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", cui si rimanda. Successivamente, il CIPESS nella seduta del 22 dicembre 2021 ha reso parere favorevole rispetto al III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica tra Autostrade per l'Italia e Ministero e al relativo Piano Economico Finanziario (PEF) 2020-2024, che include anche i contenuti dell'accordo negoziale. Ai fini del perfezionamento dell'iter approvativo dello Schema di

Accordo complessivo – che comprende il III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica, il PEF e l’Accordo Negoziale – si è in attesa, tra le altre cose, della registrazione da parte della Corte dei conti della Delibera del CIPES e dei decreti approvativi dello Schema di Accordo.

Inoltre, in data 12 giugno 2021 la controllante Atlantia ha sottoscritto con Holding Reti Autostradali S.p.A. – veicolo societario partecipato dal consorzio costituito da CDP Equity S.p.A., The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp e nel seguito anche “HRA” – l’accordo per la cessione dell’intera partecipazione detenuta in Autostrade per l’Italia. Il perfezionamento dell’operazione di cessione è sospensivamente condizionato all’avveramento di talune condizioni sospensive, tra cui si segnalano (i) il perfezionamento dell’iter approvativo del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione e dell’Accordo negoziale e (ii) l’ottenimento dei waivers da parte degli enti finanziatori del Gruppo ASPI, inclusi i bondholders, anche in relazione alla liberazione delle garanzie prestate da Atlantia che assistono alcuni prestiti obbligazionari e alcuni finanziamenti erogati ad ASPI. A tal proposito si segnala che alla data di predisposizione del presente documento, Banca Europea degli Investimenti ha recentemente comunicato la proposta per il suo consent alla cessione della quota detenuta da Atlantia in ASPI a beneficio di Holding Reti Autostradali. Si evidenzia, invece, che gli altri finanziatori della Società, inclusi i bondholders, hanno prestato il loro consenso alla modifica delle clausole di Cambio di Controllo e alla rimozione della Garanzia di Atlantia, ove applicabile.

In relazione al punto c) precedente (downgrading), si segnala che alla data di predisposizione del presente bilancio consolidato, né Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l’applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali.

Sempre con riferimento alla situazione finanziaria, si evidenzia che le operazioni finanziarie poste in essere nel 2021 e nel 2022 (ovvero le nuove emissioni obbligazionarie da parte di Autostrade per l’Italia di gennaio 2021 e di gennaio 2022 nonché la sottoscrizione della linea di credito di natura revolving del valore complessivo di 750 milioni di euro), unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente consentono di rafforzare la struttura finanziaria della Capogruppo e di fare fronte ai fabbisogni operativi e a quelli derivanti dal piano di potenziamento e ammodernamento della rete autostradale in concessione.

In considerazione dell’approvazione da parte dell’Assemblea degli azionisti di Atlantia della proposta del Consiglio di Amministrazione per la cessione a Holding Reti Autostradali dell’intera quota detenuta in Autostrade per l’Italia, in data 4 giugno 2021 Fitch ha posto il rating della società in Rating Watch Positive. Inoltre, in data 22 giugno 2021 Standard & Poor’s ha rivisto al rialzo il merito di credito di Autostrade per l’Italia portandolo a “BB” con “outlook Positive” (da “BB-” con “outlook developing”). Infine, in data 22 ottobre 2021 Moody’s ha rivisto al rialzo il merito di credito di Autostrade per l’Italia portandolo a “Ba2” con “review for upgrade” (da Ba3 con “outlook positive”).

Con riferimento al precedente punto d) (pandemia da Covid-19), si segnala che la Società ha previsto all’interno del PEF, il cui iter di approvazione è in corso di definizione, il ristoro delle perdite stimate relative al periodo di lockdown marzo-giugno 2020. A tal proposito, l’ART ha definito una metodologia di determinazione della quota recuperabile a tariffa degli effetti del Covid; il corrispondente importo è stato inserito nel PEF. L’entità del recupero degli effetti economici progressivi al 31 dicembre 2021, attribuibili all’evento pandemico, sarà calcolato nel corso del primo semestre 2022, asseverati da una società di revisione e riconosciuti, nell’anno di rilevazione della perdita, mediante utilizzo della componente specifica per oneri integrativi in occasione dell’aggiornamento periodico dei PEF.

Il Consiglio di Amministrazione, pertanto, ha valutato come i fattori di rischio e incertezza precedentemente descritti, sia singolarmente, sia nel loro complesso, in essere alla data di

predisposizione del presente bilancio consolidato possano essere superati e ha concluso che i medesimi fattori non siano tali da generare dubbi significativi sulla capacità della Società e del Gruppo di continuare ad operare come entità in funzionamento. Di conseguenza, il presente bilancio è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale.

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

Il bilancio consolidato è predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board, le interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) nonché ai precedenti International Accounting Standards (IAS) e alle precedenti interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore, omologati dalla Commissione Europea. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni è di seguito definito come gli "IFRS".

Inoltre, si è tenuto conto dei provvedimenti emanati dalla Consob (Commissione Nazionale per le Società e la Borsa) in attuazione del comma 3 dell'articolo 9 del D. Lgs. n. 38/2005 in materia di predisposizione degli schemi di bilancio.

Il bilancio consolidato è costituito dai prospetti contabili consolidati (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto e rendiconto finanziario) e dalle presenti note illustrative ed è redatto applicando il criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al fair value, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritti nella nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati". La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Nel conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

Gli IFRS sono applicati coerentemente con le indicazioni fornite nel "Conceptual Framework for Financial Reporting" e non si sono verificate criticità che abbiano comportato il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1, paragrafo 19.

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

A tal proposito, si evidenzia che:

- a) nel corso dell'esercizio 2021 non sono occorsi eventi non ricorrenti e non sono state poste in essere operazioni non ricorrenti, atipiche o inusuali con terzi o con parti correlate che abbiano impatti significativi sui dati economico-finanziari del Gruppo. Pertanto, i prospetti contabili

consolidati evidenziano solamente i saldi principali dei rapporti con parti correlate intercorsi negli esercizi a confronto;

- b) il bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, così come quello comparativo del 2020, include gli effetti economici e patrimoniali conseguenti l'evento non ricorrente occorso nell'agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia gestita da Autostrade per l'Italia, i cui effetti sono descritti nella nota n. 6.2, cui si rinvia;
- c) come illustrato nella medesima nota n. 6.2, cui si rinvia, nel corso del 2021 la Società ha sottoscritto con il MIMS l'accordo negoziale volto alla definitiva composizione delle vertenze emerse in relazione al suddetto crollo, mentre in data 22 dicembre 2021 il CIPESS ha reso parere favorevole rispetto al III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica tra ASPI e Ministero e al relativo Piano Economico Finanziario (PEF) 2020-2024, che include tra le altre cose anche i contenuti dell'accordo negoziale. Le modificazioni introdotte ai diritti e agli obblighi di Autostrade per l'Italia nell'Atto Aggiuntivo e nel relativo PEF modificano sostanzialmente quanto previsto dalla concessione. In relazione a ciò, il presente bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 recepisce gli effetti derivanti dalle modificazioni negoziali concordate, analiticamente descritti nella nota n. 6.2.

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

Con riferimento alla pandemia da Covid-19, in relazione alla Raccomandazione emanata in data 28 ottobre 2020 dallo European Securities and Markets Authority (ESMA), nonché al Richiamo di attenzione n. 9/2020 emanato dalla Consob in data 20 luglio 2020 e al Richiamo ESMA del 29 ottobre 2021, affinché sia fornita al mercato un'informativa rilevante, affidabile e trasparente sugli impatti attuali e attesi sulla situazione patrimoniale finanziaria, sulla performance economica e sui flussi finanziari dell'emittente, l'informativa delle presenti note illustrative è stata integrata ove opportuno. Inoltre, è stata predisposta la nota n. 6.3, cui si rinvia, che descrive gli impatti sui risultati economici operativi del Gruppo a seguito dalle restrizioni normative alla mobilità adottate dal Governo in relazione alla pandemia da Covid-19.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. Tali valori comparativi non sono stati oggetto di rideterminazione e/o riclassifiche rispetto a quelli già presentati nel bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, non essendo intervenuti fatti o modifiche rilevanti nei principi contabili applicati che abbiano comportato la necessità di effettuare rettifiche o riclassifiche ai saldi delle voci dell'esercizio precedente.

Infine, si evidenzia che il bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 è redatto anche secondo le prescrizioni previste dalla Direttiva 2013/50/UE e dal Regolamento Delegato EU 2019/815. In particolare, a partire dall'1 gennaio 2021 – in virtù della legge di conversione prevista nel Decreto Milleproroghe del 31 dicembre 2020 – per le società italiane con titoli quotati in mercati regolamentati dell'Unione Europea, è obbligatorio redigere il documento nel formato xHTML, marcando alcune informazioni del bilancio consolidato con le specifiche inline XBRL. Il nuovo formato è una combinazione tra il linguaggio xHTML, per la presentazione delle relazioni in un formato

leggibile, e i markup XBRL, ossia dei "tag" che permettono di transcodificare le informazioni presenti nel bilancio consolidato e che hanno lo scopo di agevolare l'accessibilità, l'analisi e la comparabilità dei bilanci consolidati redatti secondo i principi contabili IFRS.

3. Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio precedente, ad eccezione delle modifiche introdotte con decorrenza dal 2021 agli IFRS in vigore, per i cui dettagli si rinvia ai paragrafi successivi, che comunque non hanno comportato impatti sulle voci di bilancio.

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

Attività materiali

Le attività materiali sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione, nonché degli oneri finanziari sostenuti nel periodo di realizzazione dei beni.

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

Gli investimenti immobiliari, ossia gli immobili posseduti al fine di conseguire canoni di locazione e/o un apprezzamento degli stessi nel tempo, sono rilevati e valutati al costo, determinato secondo le stesse modalità indicate per le altre attività materiali. Per tali attività è inoltre indicato il relativo fair value.

Attività materiali	Aliquota di ammortamento
Fabbricati	2,5% - 33,33%
Diritti d'uso fabbricati	5% - 50%
Impianti e macchinari	10% - 33%
Attrezzature industriali e commerciali	4,5% - 33%
Migliorie su beni di terzi	8,3%
Altri beni	8,6% - 33,33%
Diritti d'uso altri beni	20% - 50%

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2021, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

I beni materiali detenuti con contratto di leasing sono inizialmente contabilizzati come attività materiali, in contropartita del relativo debito, a un valore pari al relativo fair value o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti contrattualmente. Il canone corrisposto è scomposto nelle sue componenti di onere finanziario, contabilizzato a conto economico, e di rimborso del capitale, iscritto a riduzione del debito finanziario.

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività materiali, queste sono sottoposte a una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore, come descritto nel seguito nello specifico paragrafo “Riduzione e ripristino di valore di attività”.

Le attività materiali non sono più esposte in bilancio a seguito della loro cessione; l'eventuale utile o perdita (calcolato come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevato nel conto economico dell'esercizio di dismissione.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono le attività identificabili prive di consistenza fisica, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri, nonché l'avviamento, quando acquisito a titolo oneroso. L'identificabilità è definita con riferimento alla possibilità di distinguere l'attività immateriale acquisita rispetto all'avviamento. Tale requisito è soddisfatto, di norma, quando l'attività immateriale: (i) è riconducibile ad un diritto legale o contrattuale oppure (ii) è separabile, ossia può essere ceduta, trasferita, data in affitto o scambiata autonomamente o come parte integrante di altre attività. Il controllo da parte dell'impresa consiste nella capacità di usufruire dei benefici economici futuri derivanti dall'attività e nella possibilità di limitarne l'accesso ad altri.

I costi relativi alle attività di sviluppo interno sono iscritti nell'attivo patrimoniale quando: (i) il costo attribuibile all'attività immateriale è attendibilmente determinabile, (ii) vi è l'intenzione, la disponibilità di risorse finanziarie e la capacità tecnica di rendere l'attività disponibile all'uso o alla vendita, (iii) è dimostrabile che l'attività sia in grado di produrre benefici economici futuri.

Le attività immateriali sono iscritte al costo, che, ad esclusione dei “diritti concessori”, è determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali. Per le attività immateriali rappresentate dai “diritti concessori”, il costo è recuperato attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture e può includere una o più delle seguenti fattispecie:

- a) il fair value dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai “Ricavi”), al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie e costituite da: (i) le quote coperte sotto forma di contributo, (ii) l'ammontare che sarà incondizionatamente pagato dal concessionario subentrante al momento di scadenza della concessione (cosiddetto “diritto di subentro”) e/o (iii) l'importo minimo dei pedaggi, il volume dei ricavi e/o le specifiche somme eventualmente garantite dal Concedente. In particolare, quali diritti concessori delle attività immateriali, si identificano:
 - 1) i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione di ampliamento e adeguamento dell'infrastruttura, per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali diritti sono inizialmente calcolati e iscritti al fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro (pari al valore attuale degli stessi, al netto della parte coperta da contributi, ed escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione) e hanno come contropartita il “fondo per impegni da convenzione”, di pari importo, iscritto nel passivo della situazione patrimoniale – finanziaria; il valore iniziale di tali diritti si modifica nel tempo, oltre che per effetto degli ammortamenti, per la rideterminazione, su base periodica, del fair value della parte dei servizi di costruzione non ancora realizzati alla data di chiusura dell'esercizio;
 - 2) i diritti maturati a fronte di servizi di costruzione e/o miglioria resi, per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, rappresentati da incrementi tariffari specifici e/o significativi incrementi attesi del numero degli utenti per effetto degli ampliamenti/adeguamenti dell'infrastruttura;

- 3) i diritti da opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio, rappresentati dagli investimenti sostenuti da tali soggetti e devoluti gratuitamente alle società del Gruppo alla scadenza dei relativi contratti;
- b) i diritti acquisiti da terzi, nel caso di sostenimento di costi per l'ottenimento di concessioni dal Concedente o da terzi (quest'ultimo caso in relazione all'acquisizione del controllo di una società già titolare di una concessione).

I diritti concessori sono ammortizzati lungo il periodo di durata della relativa concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità di consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine, tenuto conto che le concessioni di cui sono titolari Autostrade per l'Italia e le altre società concessionarie del Gruppo hanno ad oggetto infrastrutture autostradali mature, entrate in esercizio da molti anni e per le quali si evidenziano dinamiche di traffico sostanzialmente contenute in un orizzonte di lungo periodo, gli ammortamenti sono calcolati a quote costanti.

L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti concessori iniziano a produrre i relativi benefici economici.

Le altre attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate invece a partire dal momento in cui le stesse attività sono disponibili per l'uso, in relazione alla vita utile residua.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2021, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività immateriali	Aliquota di ammortamento
Diritti concessori	In base agli anni residui di durata della concessione e, ove significative, alle variazioni attese di traffico
Costi di sviluppo	4.8% - 33.3%
Diritti di brevetto industriale e utilizzazione di opere	6.4% - 55%
Licenze e diritti simili	7.7% - 33.3%
Altri beni	3.3% - 33.3%

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

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

Aggregazioni aziendali e avviamento

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

L'avviamento è iscritto, in conformità all'IFRS 3, ad un valore pari alla differenza positiva tra:

- a) la sommatoria di:
 - 1) il costo dell'acquisizione, come sopra definito;

- 2) il fair value, alla data di acquisizione, di eventuali quote non di controllo già detenute nell'acquisita;
 - 3) il valore degli interessi di minoranza detenuti da terzi nell'acquisita, valutati, per ciascuna operazione, al fair value oppure in proporzione al valore corrente delle attività nette identificabili dell'acquisita;
- b) il fair value netto, alla data di acquisizione, delle attività acquisite e delle passività assunte identificabili.

Alla data di acquisizione l'avviamento emerso è allocato a ciascuna unità generatrice di flussi finanziari sostanzialmente autonomi (Cash Generating Unit – CGU) che ci si attende beneficerà delle sinergie derivanti dall'aggregazione aziendale. Nel caso in cui i benefici attesi riguardino più CGU, l'avviamento è allocato all'insieme di queste.

Nel caso di differenza negativa tra i valori di cui ai punti a) e b) precedenti, questa è iscritta quale provento nel conto economico dell'esercizio di acquisizione.

L'eventuale avviamento relativo a partecipazioni non di controllo è incluso nel valore di carico delle partecipazioni relative a tali società.

Qualora non si disponga di tutte le necessarie informazioni per la determinazione dei fair value delle attività e passività acquisite, questi sono rilevati in via provvisoria nell'esercizio in cui si realizza l'operazione di aggregazione aziendale e rettificati, con effetto retroattivo, non oltre i dodici mesi successivi alla data dell'acquisizione.

Dopo l'iniziale iscrizione, l'avviamento non è ammortizzato ed è decrementato delle eventuali perdite di valore accumulate, determinate con le modalità descritte nel paragrafo "Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)".

L'IFRS 3 non è stato applicato retroattivamente alle acquisizioni effettuate precedentemente al 1° gennaio 2004; conseguentemente, per tali acquisizioni è stato mantenuto il valore dell'avviamento determinato in base ai precedenti principi contabili, pari al valore contabile netto in essere a tale data, previa verifica e rilevazione di eventuali perdite di valore.

Eventuali operazioni di acquisizione o cessione di aziende e/o rami d'azienda tra società sotto il controllo di un'entità comune (cosiddette operazioni "under common control") sono trattate, nel rispetto di quanto stabilito dallo IAS 1 e dallo IAS 8, sulla base della sostanza economica delle stesse, verificando che il corrispettivo della compravendita sia determinato in base al fair value e che si generi valore aggiunto per il complesso delle parti interessate che si concretizzi in significative variazioni misurabili nei flussi di cassa ante e post operazione delle partecipazioni trasferite. In relazione a ciò:

- a) qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, tali operazioni di acquisto di aziende e/o rami d'azienda sono rilevate in base all'IFRS 3, ai medesimi criteri precedentemente illustrati per le analoghe operazioni effettuate con soggetti terzi. In tali casi, la società cedente iscrive nel conto economico l'eventuale differenza tra i valori di carico delle attività e passività cedute e il relativo corrispettivo;
- b) negli altri casi, le attività e le passività trasferite sono iscritte dalla cessionaria ai medesimi valori cui le stesse erano iscritte nel bilancio della società cedente prima dell'operazione, con la rilevazione nel patrimonio netto dell'eventuale differenza rispetto al costo dell'acquisizione. Coerentemente, la società cedente provvede alla rilevazione nel patrimonio netto della differenza tra il valore netto contabile delle attività e passività cedute e il corrispettivo stabilito. Inoltre, i proventi/oneri rilevati in precedenti esercizi tra le "altre componenti" del conto economico complessivo (relativi, ad esempio, alle riserve da cash flow hedge o da traduzione

di attività e passività denominate in valute funzionali diverse dall'euro) e relativi alle attività e passività trasferite sono riclassificati direttamente nel patrimonio netto del Gruppo.

Per le operazioni di affitto d'azienda, mediante le quali il Gruppo ottiene il diritto di utilizzazione e conduzione di aziende di proprietà di terzi per un determinato periodo di tempo, il Gruppo tratta le stesse quali locazioni, ai sensi del principio contabile IFRS 16. Pertanto, si procede alla rilevazione delle attività e passività trasferite al Gruppo, sulla base del valore contabile in essere alla data di trasferimento; inoltre, tra le attività immateriali è iscritto il diritto di utilizzo dell'azienda, determinato sulla base del valore attuale dei canoni minimi che dovranno essere contrattualmente pagati alla controparte, con la rilevazione della corrispondente passività finanziaria.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese collegate e in joint venture sono valutate in base al metodo del patrimonio netto, rilevando a conto economico la quota di pertinenza del Gruppo degli utili o delle perdite maturate nell'esercizio, ad eccezione degli effetti relativi ad altre variazioni del patrimonio netto della società partecipata, diverse dalle operazioni con gli azionisti, che sono riflessi direttamente nel conto economico complessivo di Gruppo. Inoltre, con il suddetto metodo sono rilevate, nell'ambito della misurazione del valore della partecipazione, i fair value delle attività e passività detenute dalla partecipata al momento di acquisizione da parte del Gruppo nonché l'eventuale avviamento, determinati con riferimento al momento di acquisizione della partecipazione, e la loro misurazione negli esercizi successivi sulla base dei principi contabili e criteri di valutazione illustrati nella presente nota.

In caso di eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione, l'eccedenza è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la partecipante è impegnata ad adempiere a obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprirne le perdite.

Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate, in eventuali imprese collegate non detenute per finalità strategiche e in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari di capitale definiti dall'IFRS 9, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di regolamento, in quanto rappresentativo del fair value, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico, ad eccezione di quelle che non siano detenute per finalità di negoziazione e per le quali, come consentito dall'IFRS 9, sia stata esercitata, al momento di acquisizione, la facoltà di designazione al fair value con rilevazione delle successive variazioni dello stesso nelle altre componenti del conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Per queste ultime, al momento del realizzo, gli utili e le perdite cumulati in tale riserva non sono riclassificati nel conto economico.

Le eventuali perdite di valore, identificate come descritto di seguito nella sezione relativa alle "Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)", sono ripristinate nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate.

Rimanenze

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

Strumenti finanziari

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Strumenti finanziari derivati

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

I derivati sono classificati come strumenti di copertura, in accordo con l'IFRS 9, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata.

Per gli strumenti di cash flow hedge che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività (anche prospettiche e altamente probabili) oggetto di copertura, le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico complessivo (nella riserva di cash flow hedge) e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico. Le variazioni cumulate di fair value accantonate nella riserva di cash flow hedge sono riclassificate dal conto economico complessivo al conto economico dell'esercizio in cui viene a cessare la relazione di copertura.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione del fair value delle attività e delle passività oggetto di copertura (fair value hedge), le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico dell'esercizio. Coerentemente, anche le relative attività e passività oggetto di copertura sono adeguate al fair value, con impatto a conto economico.

Nel caso in cui sia stipulato uno strumento con la finalità di copertura del rischio di variazione del fair value di una attività le cui variazioni di fair value sono rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo, anche le variazioni del fair value dello strumento di copertura sono rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo.

Le variazioni del fair value dei derivati che non soddisfino le condizioni per essere qualificati ai sensi dell'IFRS 9 come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

Attività finanziarie

La classificazione delle attività finanziarie e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano rispettate:

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

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

I crediti valutati al costo ammortizzato sono inizialmente iscritti al fair value dell'attività sottostante, al netto degli eventuali proventi di transazione direttamente attribuibili; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base della metodologia riportata nel paragrafo "svalutazione delle attività finanziarie". Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

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

Tra le attività finanziarie valutate al costo ammortizzato sono rilevati i seguenti crediti derivanti da attività in concessione:

- a) i "diritti di subentro" che saranno incondizionatamente pagati dai concessionari subentranti alla scadenza dell'accordo di concessione;
- b) il valore attuale degli eventuali pedaggi minimi garantiti dal Concedente, che rappresenta il diritto incondizionato a ricevere un compenso per l'attività di costruzione a prescindere dall'effettivo utilizzo dell'attività in concessione;
- c) le somme dovute da enti pubblici quali contributi o compensazioni assimilabili relativi alla realizzazione delle opere (servizi di costruzione e/o miglioria resi).

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

Infine, le eventuali residue attività finanziarie detenute sono classificate come attività detenute per la negoziazione e sono valutate al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Svalutazione delle attività finanziarie

La valutazione della recuperabilità delle attività finanziarie misurate al costo ammortizzato è effettuata attraverso la stima delle "expected credit losses" (ECL), sulla base del valore dei flussi di cassa attesi. Tali flussi, tenuto conto della stima della probabilità che la controparte non ottemperi alla propria obbligazione di pagamento, sono determinati in relazione ai tempi di recupero previsti, al presumibile valore di realizzo, alle eventuali garanzie ricevute, nonché ai costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti.

Per i crediti relativi a controparti che non presentano un incremento significativo del rischio, le ECL sono determinate sulla base delle perdite attese nei 12 mesi successivi alla data di bilancio; negli altri casi si provvede alla stima delle perdite attese fino al termine della vita dello strumento finanziario.

Con riferimento ai crediti commerciali e agli altri crediti, per la determinazione della probabilità di non ottemperanza della controparte sono adottati rating interni della clientela, oggetto di verifica periodica anche tramite analisi di serie storiche.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie sono inizialmente iscritte al fair value, al netto degli eventuali oneri di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo, ad eccezione di quelle per le quali viene esercitata l'opzione irrevocabile, al momento di iscrizione, per la valutazione al fair value con rilevazione delle variazioni nel conto economico (per eliminare o ridurre l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione rispetto ad una attività anch'essa valutata al fair value).

Le passività commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali o per i quali non vi siano significative componenti finanziarie, non sono attualizzate.

Qualora si verifichi la modificazione di uno o più elementi di una passività finanziaria in essere (anche attraverso sostituzione con altro strumento), si procede a un'analisi qualitativa e quantitativa al fine di verificare se tale modificazione risulti sostanziale rispetto ai termini contrattuali già in essere. In assenza di modificazioni sostanziali, la differenza tra il valore attuale dei flussi così come modificati (determinato utilizzando il tasso di interesse effettivo dello strumento in essere alla data della modifica) e il valore contabile dello strumento è iscritta nel conto economico, con conseguente adeguamento del valore della passività finanziaria e rideterminazione del tasso di interesse effettivo dello strumento; qualora si verifichino modificazioni sostanziali, si provvede alla cancellazione dello strumento in essere e alla contestuale rilevazione del fair value del nuovo strumento, con imputazione nel conto economico della relativa differenza.

Cancellazione degli strumenti finanziari

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

Valutazione del fair value e gerarchia di fair value

Per tutte le transazioni i saldi (finanziari o non finanziari) per cui un principio contabile richieda o consenta la misurazione al fair value e, che rientri nell'ambito di applicazione dell'IFRS 13, il Gruppo applica i seguenti criteri:

- a) identificazione della "unit of account", vale a dire il livello al quale un'attività o una passività è aggregata o disaggregata per essere rilevata ai fini IFRS;
- b) identificazione del mercato principale (o, in assenza, del mercato maggiormente vantaggioso) nel quale potrebbero avvenire transazioni per l'attività o la passività oggetto di valutazione; in assenza di evidenze contrarie, si presume che il mercato correntemente utilizzato coincida con il mercato principale o, in assenza, con il mercato maggiormente vantaggioso;
- c) definizione, per le attività non finanziarie, dell'highest and best use (massimo e miglior utilizzo): in assenza di evidenze contrarie, l'highest and best use coincide con l'uso corrente dell'attività;
- d) definizione delle tecniche di valutazione più appropriate per la stima del fair value: tali tecniche massimizzano il ricorso a dati osservabili, che i partecipanti al mercato utilizzerebbero nel determinare il prezzo dell'attività o della passività;
- e) determinazione del fair value delle attività, quale prezzo che si percepirebbe per la relativa vendita, e delle passività e degli strumenti di capitale, quale prezzo che si pagherebbe per il

relativo trasferimento in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione;

- f) inclusione del “non performance risk” nella valutazione delle attività e passività e, in particolare per gli strumenti finanziari, determinazione di un fattore di aggiustamento nella misurazione del fair value per includere, oltre il rischio di controparte (CVA- credit valuation adjustment), il proprio rischio di credito (DVA – debit valuation adjustment).

In base ai dati utilizzati per le valutazioni al fair value, è individuata una gerarchia di fair value in base alla quale classificare le attività e le passività valutate al fair value o per le quali è indicato il fair value nell’informativa di bilancio:

- a) livello 1: include i prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività identiche a quelle oggetto di valutazione;
- b) livello 2: include dati osservabili, differenti da quelli inclusi nel livello 1, quali ad esempio: (i) prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività simili; (ii) prezzi quotati in mercati non attivi per attività o passività simili o identiche; (iii) altri dati osservabili (curve di tassi di interesse, volatilità implicite, spread creditizi);
- c) livello 3: utilizza dati non osservabili, a cui è ammesso ricorrere qualora non siano disponibili dati di input osservabili. I dati non osservabili utilizzati ai fini delle valutazioni del fair value riflettono le ipotesi che assumerebbero i partecipanti al mercato nella fissazione del prezzo per le attività e le passività oggetto di valutazione.

Si rinvia alle note illustrative relative alle singole voci di bilancio per la definizione del livello di gerarchia di fair value in base a cui classificare i singoli strumenti valutati al fair value o per i quali è indicato il fair value nell’informativa di bilancio.

Non sono presenti attività o passività classificabili nel livello 3 della gerarchia di fair value.

Il fair value degli strumenti derivati è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e la curva dei credit default swap quotati della controparte e delle società del Gruppo, per includere il rischio di non performance esplicitamente previsto dall’IFRS 13.

Per gli strumenti finanziari a medio-lungo termine, diversi dai derivati, ove non disponibili quotazioni di mercato, il fair value è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e considerando il rischio di controparte nel caso di attività finanziarie e il proprio rischio credito nel caso di passività finanziarie.

Fondi per impegni da convenzione e per accantonamenti

Il “Fondo per impegni da convenzione” accoglie il valore attuale dei servizi di costruzione ancora da realizzare, definiti nell’accordo di concessione e finalizzati all’ampliamento e/o miglioria delle infrastrutture autostradali della società concessionaria, per i quali non è previsto l’ottenimento di benefici economici aggiuntivi in termini di specifici aumenti tariffari e/o rilevante incremento del traffico atteso. Tale obbligazione, considerata come parte del corrispettivo dell’accordo di concessione, è rilevata inizialmente per un ammontare pari al fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro (pari al valore attuale degli stessi, al netto della parte coperta da contributi, ed escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione) in contropartita

delle attività per diritti concessori per opere senza benefici economici aggiuntivi. Il fair value della passività residua, per i servizi di costruzione ancora da realizzare, è quindi periodicamente rideterminato e le modifiche nella misurazione della stessa (costituite dai cambiamenti nella stima degli esborsi necessari ad estinguere l'obbligazione, dalla variazione del tasso di attualizzazione o dalla variazione nella stima dei tempi di realizzazione) sono specularmente rilevate ad incremento o riduzione della corrispondente attività immateriale. L'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario. I costi sostenuti nell'esercizio, in relazione ai servizi di ampliamento e/o miglioria delle infrastrutture autostradali senza benefici economici aggiuntivi effettivamente realizzati, sono iscritti in base alla loro natura nelle singole voci del conto economico consolidato dell'esercizio; a fronte degli stessi, nella voce del conto economico consolidato "utilizzo fondo per impegni da convenzioni" è rappresentato l'utilizzo del Fondo precedentemente accantonato, quale indiretta rettifica dei costi sostenuti.

I "Fondi per accantonamenti" sono rilevati quando: (i) si è in presenza di una obbligazione attuale (legale o implicita) nei confronti di terzi che derivi da un evento passato, (ii) sia probabile un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione e (iii) possa essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'entità pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi ad un tasso di sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro e del rischio specifico dell'obbligazione, che sono approssimati facendo riferimento al rendimento dei titoli governativi del paese Italia o alternativamente nel paese in cui sarà sostenuto l'esborso per l'estinzione dell'obbligazione. Gli oneri sostenuti nell'esercizio per l'estinzione dell'obbligazione sono portati a diretta riduzione dei fondi precedentemente accantonati.

Il "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione delle infrastrutture in concessione, prevista nelle convenzioni sottoscritte dalle società concessionarie autostradali del Gruppo con i rispettivi Concedenti e finalizzate ad assicurarne la dovuta funzionalità e sicurezza. Gli accantonamenti a tale fondo sono determinati in funzione dell'usura e vetustà dell'infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell'esercizio e, quindi, degli interventi programmati, tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo. L'attualizzazione del fondo è effettuata sulla base dei medesimi criteri già descritti per i "Fondi per accantonamenti".

I costi per manutenzione ordinaria, invece, sono rilevati nel conto economico al momento del relativo sostenimento e, pertanto, non sono inclusi nel fondo.

Il fondo, facendo riferimento ad interventi ciclici di manutenzione, accoglie la stima degli oneri che deriveranno da un singolo ciclo di interventi ed è determinato separatamente per ciascuna categoria di opera infrastrutturale (viadotti, cavalcavia, gallerie, pavimentazione autostradale). Per ciascuna categoria, sulla base delle specifiche valutazioni di carattere tecnico, delle conoscenze disponibili, della situazione attuale del traffico autostradale, dei materiali e della tecnologia in essere:

- a) è stimata la durata del ciclo dell'intervento di ripristino o sostituzione;
- b) è valutato lo stato di conservazione delle opere, raggruppando gli interventi in classi omogenee in relazione al grado di usura dell'infrastruttura e al numero di anni residui fino all'intervento previsto;

- c) sono determinati i costi per ciascuna classe omogenea, sulla base degli elementi documentati verificabili alla data e degli interventi comparabili;
- d) è determinato il valore complessivo degli interventi con riferimento al relativo ciclo;
- e) è calcolato il fondo alla data di riferimento del bilancio, ripartendo gli oneri nel conto economico in relazione agli anni residui fino alla data prevista di intervento, coerentemente con la classe omogenea di usura dell'infrastruttura, attualizzando il valore così ottenuto alla data di valutazione sulla base di un tasso di interesse con "duration" coerente con quella dei flussi finanziari previsti.

Gli effetti, come sopra determinati, sono rilevati nelle seguenti voci del conto economico:

- a) "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti", relativamente agli effetti dell'aggiornamento delle stime derivanti dalle valutazioni di carattere tecnico (ammontare degli interventi da realizzare e tempistica prevista degli stessi) e della variazione del tasso di attualizzazione utilizzato rispetto a quello dell'esercizio precedente;
- b) "Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti", con riferimento all'effetto del trascorrere del tempo, calcolato sulla base del valore del fondo e del tasso di interesse utilizzato per l'attualizzazione del fondo alla data di bilancio dell'esercizio precedente.

Al momento del sostenimento degli oneri dell'intervento, i costi sono rilevati per natura nelle singole voci del conto economico consolidato dell'esercizio e la voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti" accoglie l'utilizzo del fondo precedentemente accantonato.

Il "Fondo per rinnovo infrastrutture autostradali", coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie il valore attuale della stima degli oneri che dovranno essere sostenuti nel tempo a fronte della obbligazione contrattuale, posta in capo all'azienda dal contratto di concessione, di esecuzione dei necessari interventi di manutenzione straordinaria, ripristino e sostituzione dei beni in concessione. Tali oneri, infatti, non possono essere iscritti ad incremento del valore dei beni (in quanto, come precedentemente esposto, rappresentati quali attività immateriali o finanziarie) a cui sono destinati nel momento in cui vengono di volta in volta effettivamente sostenuti, in assenza del necessario requisito contabile; in relazione a ciò, vengono accantonati in un fondo in accordo con lo IAS 37, in funzione del grado di utilizzo dell'infrastruttura, in quanto rappresentativi del probabile onere che l'azienda sarà chiamata a sostenere per garantire, nel tempo, il corretto adempimento all'obbligo di mantenimento dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione. Trattandosi di interventi ciclici, il valore del fondo iscritto in bilancio riflette la stima degli oneri che dovranno essere sostenuti nei limiti dell'orizzonte temporale del primo ciclo di interventi di piano, successivo alla data di chiusura del bilancio, calcolati, tenendo conto dei necessari fattori di attualizzazione, analiticamente per singolo intervento. La classificazione degli interventi tra quelli costitutivi il valore del fondo e quelli di costruzione/miglioria a favore del concedente, si basa su una valutazione aziendale dei contenuti essenziali dei progetti inclusi nel Piano di investimenti approvato, supportata dalle funzioni tecniche, che presentano le caratteristiche richiamate dai criteri appena esposti. L'attualizzazione è effettuata, qualora significativa, ad un tasso di sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro e del rischio specifico dell'obbligazione, che sono approssimati facendo riferimento al rendimento dei titoli governativi del Paese in cui sarà sostenuto l'esborso per l'estinzione dell'obbligazione.

Al momento del sostenimento degli oneri dell'intervento, i costi sono rilevati per natura nelle singole voci del conto economico consolidato dell'esercizio e la voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti" accoglie l'utilizzo del fondo precedentemente accantonato.

Benefici per dipendenti

Le passività relative ai benefici a breve termine garantiti ai dipendenti, erogati nel corso del rapporto di lavoro, sono rilevate per competenza per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali, se significative, e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici.

Le passività relative ai benefici a medio-lungo termine garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a contributi definiti, sono iscritte per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti, sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici. La valutazione delle passività è effettuata da attuari indipendenti. L'utile o la perdita derivante dall'effettuazione del calcolo attuariale è interamente iscritto nel conto economico complessivo, nell'esercizio di riferimento.

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

Le attività non correnti possedute per la vendita e le attività e passività in dismissione o distribuzione ai soci e/o connesse ad attività operative cessate, per le quali alla data di chiusura dell'esercizio è altamente probabile che il relativo valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita o il trasferimento ai soci anziché attraverso l'utilizzo continuativo, sono presentate separatamente dalle altre attività e passività della situazione patrimoniale-finanziaria.

Immediatamente prima di essere classificate come destinate alla vendita o distribuzione, ciascuna attività e passività è rilevata in base allo specifico IFRS di riferimento applicabile e successivamente iscritta al minore tra il valore contabile e il fair value, al netto dei relativi costi di vendita. Eventuali perdite sono rilevate immediatamente nel conto economico.

Relativamente all'esposizione nel conto economico, le attività operative dismesse o in corso di dismissione o distribuzione sono classificabili quali "attività operative cessate" qualora soddisfino uno dei seguenti requisiti:

- a) rappresentino un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;
- b) siano parte di un unico programma coordinato di dismissione di un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;
- c) siano imprese controllate acquisite esclusivamente in funzione di una successiva vendita.

Gli effetti economici derivanti dalla gestione e dismissione o distribuzione di tali attività operative, al netto dei relativi effetti fiscali, sono esposti in un'unica voce del conto economico, anche con riferimento ai dati dell'esercizio comparativo.

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (fair value) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti. L'ammontare rilevato riflette il corrispettivo a cui l'entità ha diritto in cambio dei beni trasferiti al cliente e/o dei servizi resi, da rilevare nel momento in cui sono state adempiute le proprie obbligazioni contrattuali.

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

- a) i ricavi da pedaggio in base ai transiti autostradali;
- b) le vendite per cessioni di beni quando i rischi e i benefici significativi legati alla proprietà dei beni stessi sono trasferiti all'acquirente;
- c) le prestazioni di servizi in base allo stadio di completamento delle attività, sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti o del rapporto tra costi sostenuti e costi totali stimati, così da attribuire i ricavi e il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori.
- d) I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali richieste di corrispettivi aggiuntivi nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi determinabili con attendibilità. Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta nel conto economico indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa. Nel caso in cui non sia possibile determinare attendibilmente il valore dei ricavi da prestazioni di servizi, questi ultimi sono rilevati fino a concorrenza dei costi sostenuti che si ritiene saranno recuperati.
- e) La differenza positiva o negativa tra il corrispettivo maturato e l'ammontare degli acconti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.;
- f) i canoni attivi e le royalty lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti. Tali ricavi comprendono quelli derivanti dalla subconcessione a terzi di aree commerciali all'interno delle infrastrutture autostradali gestite dal Gruppo e, poiché sostanzialmente afferenti a locazioni di porzioni di infrastruttura, sono regolati dall'IFRS 16. Si evidenzia che i ricavi in esame, in relazione agli accordi contrattuali in essere, sono in parte determinati sulla base dei ricavi conseguiti dal subconcessionario; quindi, il loro ammontare varia nel tempo;
- g) i proventi per interessi, così come gli oneri per interessi, sono calcolati sul valore delle relative attività e passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo;
- h) i dividendi quando sorge il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Le prestazioni di servizi, sopra illustrate, includono anche i servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore dei Concedenti, in applicazione dell'IFRIC 12, e afferenti i contratti di concessione, di cui sono

titolari talune imprese del Gruppo. In particolare, tali ricavi rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata e sono valutati al fair value, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti (costituiti principalmente dai costi per materiali e servizi esterni, dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività, dagli oneri finanziari attribuibili, questi ultimi solo nel caso di servizi di costruzione e/o miglioria relativi ad opere per le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi), nonché dell'eventuale margine sui servizi realizzati con strutture interne al Gruppo (in quanto rappresentativo del fair value dei medesimi servizi). La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria è rappresentata dalle attività finanziarie (diritti concessori e/o contributi su opere) o dai diritti concessori delle attività immateriali.

Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati al fair value quando: (i) il loro ammontare è attendibilmente determinabile e vi è la ragionevole certezza che (ii) saranno ricevuti e che (iii) saranno rispettate le condizioni previste per l'ottenimento degli stessi.

I contributi in conto esercizio sono iscritti nel conto economico nell'esercizio di competenza, coerentemente con i costi cui sono commisurati.

I contributi ricevuti a fronte degli investimenti in infrastrutture autostradali sono contabilizzati quali ricavi dei servizi di costruzione, la cui metodologia di determinazione è illustrata nel criterio di valutazione "Ricavi".

Eventuali contributi ricevuti a fronte di investimenti in attività materiali sono iscritti a riduzione del costo dell'attività cui sono riferiti e concorrono, in riduzione, al calcolo delle relative quote di ammortamento

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono iscritte sulla base di una realistica stima degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alle disposizioni in vigore applicabili a ciascuna impresa del Gruppo.

Le imposte anticipate e differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività (risultante dall'applicazione dei criteri di valutazione descritti nella presente nota n. 3) e il valore fiscale delle stesse (derivante dall'applicazione della normativa tributaria in essere nel paese di riferimento delle società controllate cui sono riferibili tali differenze) e sono iscritte:

- a) le prime, solo se è probabile che ci sia un sufficiente reddito imponibile che ne consenta il recupero;
- b) le seconde, se esistenti, in ogni caso, salvo che le relative differenze temporanee derivino dalla rilevazione iniziale dell'avviamento.

Le imposte anticipate e differite sono calcolate in base all'aliquota fiscale che si ritiene sarà in vigore al momento di riversamento delle differenze che le hanno generate, tenuto conto dei provvedimenti legislativi emanati entro la fine dell'esercizio. Il valore di carico delle attività per imposte anticipate è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuta probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero delle stesse.

Le imposte correnti, anticipate e differite sono imputate nel conto economico ad eccezione di quelle relative a voci rilevate direttamente nel patrimonio netto, per le quali sono imputate nel patrimonio netto anche i relativi effetti fiscali.

Anche per l'esercizio 2021 Atlantia predispone il Consolidato Fiscale Nazionale, cui aderiscono Autostrade per l'Italia e talune imprese da questa controllate di diritto italiano.

I debiti relativi alle imposte sul reddito sono esposti tra le passività per imposte sul reddito correnti della situazione patrimoniale-finanziaria, al netto degli acconti versati, anche per la quota riferibile all'IRES oggetto di consolidamento fiscale da parte di Atlantia. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte sul reddito correnti.

Pagamenti basati su azioni

Il costo delle prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione dei titoli è determinato sulla base del fair value dei diritti concessi, misurato alla data di assegnazione. Il metodo di calcolo per la determinazione del fair value tiene conto, alla data di assegnazione, di tutte le caratteristiche (periodo di maturazione, eventuale prezzo e condizioni di esercizio, ecc.) dei diritti e del titolo oggetto del relativo piano, sulla base di ipotesi attuariali. La valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti. Il costo di tali piani è riconosciuto nel conto economico, con contropartita nel patrimonio netto, lungo il periodo di maturazione dei diritti concessi, sulla base della migliore stima di quelli che diverranno esercitabili.

Il costo di prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite pagamenti basati su azioni e regolati per cassa è invece misurato al fair value delle passività assunte ed è riconosciuto nel conto economico, con contropartita tra le passività, lungo il periodo di maturazione dei diritti concessi sulla base della migliore stima di quelli che diverranno esercitabili. Fino a quando la passività non è estinta, il fair value della passività è rideterminato con riferimento alla data di chiusura di bilancio, rilevando nel conto economico le relative variazioni.

Riduzione e ripristino di valore delle attività

Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi siano indicazioni che il valore contabile di una o più delle attività materiali e immateriali e delle partecipazioni (ad esclusione di quelle eventualmente valutate al fair value) possa aver subito una perdita di valore, si procede ad una verifica della recuperabilità del valore contabile, come descritto nel seguito, per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione, rilevata nel conto economico. Per le attività immateriali a vita utile indefinita (es. avviamento, marchi, ecc.) e per quelle in corso di realizzazione, la verifica è effettuata almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si verificano eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima del valore recuperabile è compresa nell'ambito della CGU, o dell'insieme delle CGU, a cui l'attività appartiene o è allocata, come nel caso dell'avviamento.

Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Qualora quest'ultimo risultasse superiore, l'attività è svalutata fino a concorrenza del valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi ante imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, ante imposte, che rifletta la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività. Nel caso di stima dei flussi finanziari futuri di CGU operative in funzionamento, si utilizzano, invece, flussi finanziari e tassi di attualizzazione al netto delle imposte, che producono risultati sostanzialmente equivalenti a quelli derivanti da una valutazione ante imposte.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi sia indicazione che una perdita per riduzione di valore rilevata negli esercizi precedenti possa essersi ridotta, in tutto o in parte, si provvede a verificare la recuperabilità degli importi iscritti nella situazione patrimoniale-finanziaria e determinare l'eventuale importo della svalutazione da ripristinare nel conto economico; tale ripristino non può eccedere, in nessun caso, l'ammontare delle svalutazioni precedentemente effettuate. L'avviamento non è mai ripristinabile.

Stime e valutazioni

La redazione del bilancio consolidato, in applicazione degli IFRS, richiede l'effettuazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla data di riferimento del bilancio. Tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compresa la stima della svalutazione delle attività finanziarie), dei fondi per impegni da convenzione e per accantonamenti, dei benefici per dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, dello stadio di completamento delle attività relative alle prestazioni di servizi che generano ricavi, delle imposte correnti, anticipate e differite.

In particolare, la stima dei suddetti fondi è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di ripristino, di sostituzione e di rinnovo delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per classe omogenea di intervento.

I risultati effettivi rilevati successivamente potrebbero, quindi, differire da tali stime; peraltro, le stime e le valutazioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio.

Conversioni delle partite in valuta

I reporting package di ciascuna impresa consolidata sono redatti utilizzando la valuta funzionale relativa al contesto economico in cui ciascuna impresa opera. Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio di riferimento e le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta e iscritte al costo storico sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione.

Ai fini del consolidamento nei conti del Gruppo, la conversione dei reporting package delle società consolidate con valute funzionali diverse dall'euro avviene applicando ad attività e passività, inclusi l'avviamento e le rettifiche effettuate in sede di consolidamento, il tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio e alle voci di conto economico i cambi medi dell'esercizio (se approssimano i tassi di cambio in essere alla data delle rispettive operazioni) o del periodo oggetto di consolidamento, se inferiore. Le relative differenze cambio sono rilevate direttamente nel conto economico complessivo e riclassificate nel conto economico al momento della perdita del controllo della partecipazione e, quindi, del relativo deconsolidamento.

Utile per azione

L'utile base per azione è calcolato dividendo la quota di risultato economico di pertinenza del Gruppo per la media ponderata delle azioni della Capogruppo in circolazione durante l'esercizio.

L'utile diluito per azione è calcolato dividendo il risultato economico di pertinenza del Gruppo per la suddetta media ponderata, tenendo anche conto degli effetti connessi alla sottoscrizione, esercizio o conversione totale delle potenziali azioni che potrebbero essere emesse in relazione ai diritti in circolazione.

Nuovi principi contabili e interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2021

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili e errori - nel seguito sono indicati i nuovi principi contabili e le nuove interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore dal 1° gennaio 2021. Si evidenzia che tali variazioni non hanno comportato impatti sui valori del bilancio consolidato, non verificandosi fattispecie applicabili di rilievo.

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

In data 28 maggio 2020 lo IASB ha emesso il documento “Amendment to IFRS 16 Leases Covid 19-Related Rent Concessions”, le cui disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, 1° giugno 2020. Le modifiche introdotte attraverso i nuovi paragrafi 46A e 46B ammettono un espediente pratico al capitolo “Modifiche del leasing” che permette al locatario di non considerare le eventuali concessioni sul pagamento dei canoni derivanti dagli effetti del Covid-19 come una modifica del contratto originario. Le suddette modifiche devono, pertanto, essere contabilizzate come se il contratto non fosse stato modificato, rilevando a conto economico gli impatti derivanti dai cambiamenti nei canoni leasing dovuti a cui il locatario ha applicato l'espediente pratico di cui al paragrafo 46A. Tale espediente non riguarda i locatori, e si sarebbe dovuto applicare agli incentivi relativi al Covid-19 che riducono i pagamenti dei canoni dovuti entro il 30 giugno 2021; tuttavia, il 31 marzo 2021 lo IASB ha prorogato il periodo di applicazione dell'espediente pratico fino al 30 giugno 2022. L'emendamento si applica solo agli incentivi relativi alle locazioni che si verificano come conseguenza diretta della pandemia da Covid-19 e solo nel caso in cui risultino soddisfatte una serie di condizioni, indicate dal nuovo paragrafo 46B. Inoltre, il nuovo paragrafo 60A richiede al locatario che adotti l'espediente pratico appena descritto di fornire apposita informativa in bilancio.

Modifiche agli IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 e IFRS 16 “Interest Rate Benchmark Reform – Fase 2”

Il 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato il documento “Interest Rate Benchmark Reform - phase 2- (Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7)” per tenere conto delle conseguenze dell'effettiva sostituzione di indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse esistenti con tassi di riferimento alternativi. Tali modifiche prevedono un temporaneo alleggerimento dei requisiti previsti in via ordinaria dagli IFRS nel momento in cui il tasso di interesse offerto sul mercato interbancario (IBOR) viene sostituito da un tasso alternativo sostanzialmente privo di rischio (Risk Free Rate- RFR).

Le modifiche includono i seguenti espedienti pratici:

- a) è consentito considerare e trattare i cambiamenti contrattuali, o i cambiamenti nei flussi di cassa che sono direttamente richiesti dalla riforma, come variazioni di un tasso di interesse variabile, equivalente ad un movimento di un tasso di interesse nel mercato;

- b) è permesso apportare i cambiamenti, richiesti dalla riforma IBOR, alla documentazione per la designazione di una relazione di copertura senza che la relazione di copertura debba essere interrotta;
- c) le entità non debbono rispettare i requisiti di identificazione separata quando un RFR viene designato come copertura di una componente di rischio.

Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non ancora omologati

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - nel seguito sono indicati i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, non ancora in vigore al 31 dicembre 2021, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio consolidato del Gruppo.

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

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

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

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

- (i) con la modifica “Amendments to IFRS 3 Business Combinations”, lo IASB ha aggiornato il riferimento presente all’interno dell’IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello standard;
- (ii) attraverso la modifica “Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment”, lo IASB ha introdotto alcune precisazioni, in particolare specificando come non sia consentito dedurre dal costo del cespite l’importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che il cespite fosse pronto per l’uso. Tali ricavi di vendita, e i relativi costi, dovranno pertanto essere rilevati a conto economico;

- (iii) con la modifica “Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets”, lo IASB ha chiarito quali voci di costo devono essere considerate per valutare se un contratto si configuri, o meno, come contratto oneroso;
- (iv) infine, attraverso le modifiche denominate “Annual Improvements to IFRS Standards 2018–2020”, sono state apportate variazioni (1) all’IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards. In particolare, semplifica l'applicazione dell'IFRS 1 da parte di una società controllata che adotta per la prima volta gli standard IFRS Standard dopo che la sua controllante li ha già adottati, e riguarda la misurazione delle differenze cumulate di traduzione; (2) all’IFRS 9 Financial Instruments. La modifica chiarisce quali commissioni debbano essere incluse da una società nelle proprie valutazioni, quando si effettua il test del "10 per cento", previsto dal paragrafo B3.3.6 dell'IFRS 9 nel valutare se le modifiche apportate ad una passività finanziaria siano rilevanti (e, quindi, comportino la derecognition). In particolare, specifica che devono essere incluse solo le commissioni, pagate o ricevute, tra l'entità e il prestatore.

Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio – Informativa sui principi contabili, e modifiche allo IAS 8 – Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - Definizione di stima contabile

In data 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato due emendamenti denominati “Informativa sui principi contabili – Modifiche allo IAS 1 e IFRS Practice Statement 2” e “Definizione delle stime contabili – Modifiche allo IAS 8”. Le modifiche sono volte a migliorare l’informativa di bilancio sui principi contabili adottati, in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di accounting policy.

Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un’applicazione anticipata.

Modifiche allo IAS 12 – Imposte sul reddito – Imposte differite relative ad attività e passività derivanti da una singola transazione

In data 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 12. Il documento chiarisce come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento.

Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un’applicazione anticipata.

Per tutte le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, sopra illustrati, sulla base della analisi ad oggi condotte non si ravvisano impatti significativi per il Gruppo Autostrade per l’Italia.

4. Concessioni

Il Gruppo è composto da 6 società titolari di concessioni per la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di autostrade a pedaggio (comprese gallerie, ponti e viadotti) in Italia. Al 31 dicembre 2021, la rete del Gruppo ASPI ha un’estensione di circa 3.000 Km (circa il 50% della rete nazionale) con 218 aree di servizio.

Ciascun rapporto concessorio è regolato da una Convenzione Unica stipulata tra l'allora Concedente ANAS (oggi Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) e il singolo concessionario, nella quale sono disciplinati anche gli aspetti relativi a diritti e obblighi del concessionario.

In particolare, il concessionario è titolare del diritto di percepire i proventi derivanti dalla gestione dell'opera in concessione – e dunque di incassare i pedaggi – applicando e aggiornando le relative tariffe secondo i meccanismi descritti nella stessa Convenzione e ciò a fronte degli obblighi descritti nella Convenzione stessa, tra i quali, in primis, provvedere alla gestione tecnica delle infrastrutture concesse, assicurare il mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse attraverso la manutenzione e la riparazione delle stesse, provvedere all'esecuzione di interventi di adeguamento della rete, procedendo all'affidamento dei lavori, sottoporre all'approvazione del Concedente i progetti degli interventi di potenziamento, di adeguamento e di manutenzione straordinaria e corrispondere allo Stato i canoni di concessione e subconcessione.

Nel seguito si forniscono le informazioni essenziali per i contratti di concessione detenuti dalle imprese del Gruppo, mentre per ulteriori approfondimenti sugli eventi regolatori dell'esercizio si rimanda alla nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

Società concessionaria	km	Scadenza	Ricavi da pedaggio 2021 (milioni di euro)	Modello Tariffario	Modello contabile	Note
Autostrade per l'Italia	2.855	2038	3.203	Sistema regolatorio definito dall'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART), basato sul "metodo del price cap", con determinazione quinquennale dell'indicatore di produttività "X"	Attività immateriale	(1)
Autostrade Meridionali	52	2012		Inflazione programmata e remunerazione degli investimenti, 82 con riequilibrio dell'attivo regolatorio e degli altri costi ammessi (Delibera CIPE - ora CIPESS - n° 39 del 15 giugno 2007)	Attività immateriale	
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32	2032		Inflazione programmata e remunerazione degli investimenti, 26 con riequilibrio dell'attivo regolatorio e degli altri costi ammessi (Delibera CIPE - ora CIPESS - n° 39 del 15 giugno 2007)	Attività immateriale	(2)
Tangenziale di Napoli	20	2037		Inflazione programmata e remunerazione degli investimenti, 68 con riequilibrio dell'attivo regolatorio e degli altri costi ammessi (Delibera CIPE - ora CIPESS - n° 39 del 15 giugno 2007)	Attività immateriale	(2)
Società Autostrada Tirrenica	55	2028		Inflazione programmata e remunerazione degli investimenti, 42 con riequilibrio dell'attivo regolatorio e degli altri costi ammessi (Delibera CIPE - ora CIPESS - n° 39 del 15 giugno 2007)	Attività immateriale	(2) (3)
Società Italiana per azioni per il Trattore del Monte Bianco	6	2050		Media dei tassi di inflazione registrati in Francia e Italia nel periodo 1° settembre N ¹ - 31 agosto N ¹	Attività immateriale	

(1) Sistema tariffario applicato nelle more della sottoscrizione del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica presentato al Concedente, rispetto al quale il CIPESS ha reso parere favorevole in data 22 dicembre 2021.

(2) Unica e i relativi allegati che prevedono l'applicazione del sistema regolatorio definito dalla stessa ART, basato sul "metodo del price cap", con determinazione quinquennale dell'indicatore di produttività "X". Tale Atto Aggiuntivo è attualmente oggetto di valutazione da parte delle Autorità competenti.

(3) Scadenza adeguata per recepire quanto previsto dalla legge n. 8/2020 di conversione del c.d. Decreto Milleproroghe 2020, che ha introdotto una disposizione che prevede la gestione da parte della SAT fino al 31 ottobre 2028 delle tratte autostradali dell'AS2 già aperte al traffico (Livorno - Grosseto Civitavecchia).

Con riferimento alla concessione detenuta da Società Autostrada Tirrenica, si segnala che la società ha trasmesso al Concedente la proposta di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica e di piano economico finanziario in equilibrio con la scadenza della concessione al 31 ottobre 2028, coerentemente all'evoluzione del contesto regolatorio meglio descritta nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", cui si rimanda.

Per quanto riguarda Autostrade Meridionali, nel mese di febbraio del 2022 è stato rigettato l'appello promosso dalla Società avverso l'aggiudicazione della gara per la concessione della A3 Napoli – Pompei – Salerno a favore del Consorzio SIS. Pertanto, nei prossimi mesi, all'esito delle negoziazioni ancora in corso con il Concedente per la definizione del valore di subentro, è atteso il subentro del

nuovo concessionario. Per maggiori dettagli si rimanda alla nota n. 10.7 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio”.

5. Perimetro di consolidamento

Nel perimetro di consolidamento sono incluse la Capogruppo e le imprese su cui Autostrade per l'Italia, direttamente o indirettamente, esercita il controllo. Il controllo di una impresa si realizza quando il Gruppo è esposto o ha il diritto a rendimenti variabili dall'investimento nell'impresa ed è in grado di influenzare tali rendimenti attraverso l'esercizio del proprio potere decisionale sulla stessa. Le società controllate sono consolidate con il metodo integrale e sono elencate nell'Allegato 1.

Le imprese sono incluse nel perimetro di consolidamento dalla data in cui il Gruppo ne acquisisce il controllo, mentre sono escluse dalla data in cui il Gruppo ne perde il controllo, come sopra definito.

Il consolidamento dei dati, basato sulla base di specifici “reporting package” predisposti da ciascuna società controllata alla data di chiusura del bilancio e in conformità agli IFRS adottati dal Gruppo, è effettuato in base ai seguenti criteri e metodi:

- a) adozione del metodo del consolidamento integrale, con evidenza delle interessenze di terzi nel patrimonio netto, nel risultato netto del conto economico e nel conto economico complessivo, con iscrizione di attività, passività, ricavi e costi delle società controllate, prescindendo dalla relativa percentuale di possesso da parte del Gruppo;
- b) eliminazione delle partite derivanti dai rapporti patrimoniali ed economici intercorsi tra le società incluse nel perimetro di consolidamento, ivi incluso lo storno di eventuali utili e perdite non ancora realizzati, rilevando i conseguenti effetti fiscali differiti;
- c) eliminazione dei dividendi infragruppo e relativa riattribuzione dei valori elisi alle riserve iniziali di patrimonio netto;
- d) eliminazione del valore di carico delle partecipazioni nelle imprese incluse nel perimetro di consolidamento e delle corrispondenti quote di patrimonio netto; attribuzione delle differenze positive o negative emergenti alle relative voci di competenza (attività, passività e patrimonio netto), definite con riferimento al momento di acquisizione della partecipazione, tenendo poi conto delle successive variazioni. Dopo l'acquisizione del controllo, eventuali acquisti di quote dai soci di minoranza, o cessioni a questi di quote che non comportino la perdita del controllo dell'impresa, sono contabilizzate quali operazioni con gli azionisti e i relativi effetti sono riflessi direttamente nel patrimonio netto; ne deriva che eventuali differenze tra il valore della variazione del patrimonio netto di terzi e le disponibilità liquide e mezzi equivalenti scambiate sono rilevate tra le variazioni del patrimonio netto di competenza del Gruppo;
- e) conversione dei reporting package delle eventuali società consolidate con valute funzionali diverse dall'euro applicando la metodologia illustrata nel principio relativo alla “Conversione delle partite in valuta” della nota n. 3, cui si rinvia.

Si evidenzia che il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2021 è variato rispetto a quello del 31 dicembre 2020 a seguito delle seguenti operazioni:

- a) l'acquisizione da parte di Autostrade per l'Italia dei pacchetti azionari detenuti da Atlantia e Aeroporti di Roma in Pavimental, rispettivamente pari al 59,4% e 20% del capitale sociale di quest'ultima. Tale operazione è illustrata nella successiva nota n. 6.1, cui si rinvia;
- b) l'acquisizione da parte di Movyon in data 25 marzo 2021 del 90% del capitale sociale di Infomobility, società specializzata in infomobilità, hardware e software legati al mondo dell'automotive, per un costo complessivo di 3 milioni di euro. Tale operazione, rilevata contabilmente ai sensi dell'IFRS 3, ha comportato l'iscrizione del fair value di talune attività immateriali di tale impresa, precedentemente non iscritte nel bilancio di quest'ultima, pari a complessivi 1,9 milioni di euro. Tenuto conto della non significatività di tale operazione nell'ambito del bilancio consolidato di Gruppo, per la stessa non è presentata l'informativa completa prevista dall'IFRS 3;
- c) costituzione da parte di Autostrade per l'Italia della società Free To X, interamente controllata.

Con riferimento alla controllata Autostrade Meridionali, la cui concessione per la gestione dell'autostrada Napoli – Pompei – Salerno è scaduta in data 31 dicembre 2012 e per la quale, come illustrato nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" cui si rinvia, si è completato il processo di gara per l'identificazione del nuovo concessionario, si evidenzia che quest'ultimo sarà tenuto (i) al pagamento, a favore della società, di un diritto di subentro (come indicato nella nota n. 7.4 cui si rimanda) pari al valore contabile non ammortizzato degli investimenti realizzati negli ultimi anni di gestione, nonché (ii) al subentro nei contratti attivi e passivi in essere sottoscritti dal precedente concessionario, ad esclusione di quelli di natura finanziaria, e nelle vertenze e contenziosi in essere.

6. Eventi e operazioni societarie

6.1 Acquisizione del controllo di Pavimental

Nel corso del 2021 è stata perfezionata l'acquisizione del controllo di Pavimental S.p.A., società attiva nel settore della costruzione, manutenzione, ripristino e ammodernamento della rete autostradale, a seguito dell'acquisto del 79,4% del capitale sociale precedentemente detenuto da Atlantia (59,4%) e da Aeroporti di Roma S.p.A. (20%), per un importo complessivo pari a 14.689 migliaia di euro. Il prezzo corrisposto è supportato da una valutazione di un perito indipendente.

Alla conclusione di tale processo, l'interessenza partecipativa di Autostrade per l'Italia in Pavimental è pari al 99,4%.

L'operazione in oggetto è qualificabile come un'operazione di trasferimento di aziende e/o rami d'azienda tra società sotto il controllo di un'entità comune, cosiddette operazioni "under common control".

Pertanto, conformemente alla policy di Gruppo definita nei precedenti esercizi per operazioni simili (descritta nella nota n.3, cui si rinvia), tenuto conto che l'operazione in oggetto rappresenta una mera riorganizzazione senza generazione di valore aggiunto per il complesso delle parti interessate che si concretizzi in significative variazioni misurabili dei flussi di cassa ante e post operazione delle attività trasferite, la differenza positiva (pari a 15.064 migliaia di euro) tra il valore contabile delle attività e passività di Pavimental acquisite dal Gruppo e il prezzo dell'acquisto è stata iscritta ad incremento del patrimonio netto consolidato.

6.2 Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio della Capogruppo

Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova e conseguenti impatti nel bilancio

Con riferimento al crollo, avvenuto il 14 agosto 2018, di una sezione del viadotto Polcevera (nel seguito anche il "Ponte") dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia gestita da Autostrade per l'Italia (nel seguito anche "società concessionaria"), già oggetto di informativa nei bilanci dei precedenti esercizi, cui si rinvia, si illustrano nel seguito le evoluzioni intercorse nel 2021 e i conseguenti impatti contabili; per un aggiornamento delle evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio relativi all'evento, si rinvia anche a quanto descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

Coerentemente con l'impostazione contabile adottata negli esercizi precedenti e con riferimento ai costi strettamente connessi al suddetto crollo, nel corso del 2021 Autostrade per l'Italia ha provveduto a:

- a) rilevare gli oneri, pari a 93.050 migliaia di euro, in relazione a quanto richiesto dal Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte (87.512 migliaia di euro) e altre spese (5.538 migliaia di euro). Gli oneri per la ricostruzione risultavano già interamente coperti dal "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" già stanziato a partire dal 2018, e sono neutralizzati nel conto economico dell'esercizio 2021 tramite l'utilizzo indiretto dello stesso Fondo rilevato nella "Variazione operativa dei fondi";
- b) liquidare, tramite utilizzo diretto di quanto già stanziato nell'ambito degli "Altri fondi per rischi e oneri", 13.203 migliaia di euro complessivi in relazione agli indennizzi a favore di alcuni familiari delle vittime colpiti direttamente dal crollo del Ponte, ai contributi a favore degli artigiani e imprenditori colpiti dal crollo e alle consulenze e spese legali correlate all'avvio delle azioni a tutela dei diritti della Società e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati;
- c) accantonare nella voce "Altri fondi per rischi e oneri" ulteriori 38.557 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento delle stime degli ulteriori oneri da sostenere per le consulenze e spese legali correlate alle azioni a tutela dei diritti della Società e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati, nonché all'aggiornamento dei rischi legali sui procedimenti in essere e per risarcimenti alle vittime e ai feriti.

Si ricorda che era stata identificata la presenza di una obbligazione di ricostruzione del Ponte in capo ad Autostrade per l'Italia; in relazione a ciò, coerentemente con il trattamento contabile applicato dalla Società, nel conto economico degli esercizi precedenti (a partire dal 2018) erano stati già rilevati una serie di oneri derivanti dall'evento in oggetto, come analiticamente illustrato nelle note illustrative di tali bilanci, cui si rinvia.

Come illustrato in tale sede, relativamente alle modalità di contabilizzazione dei rischi e oneri connessi ai danni "diretti" e "indiretti", si ricorda che:

- a) i c.d. "danni diretti", intendendo come tali quelli direttamente legati come conseguenza diretta e immediata del crollo del viadotto e a prescindere dalla causa dello stesso astrattamente

identificabili in relazione all'evento, si possono suddividere in due tipologie: (i) gli oneri connessi alle attività di demolizione e ricostruzione, compresi gli oneri per il ristoro dei danni subiti dalle attività produttive residenti sotto il viadotto, a fronte dei quali la Società ha contabilizzato un accantonamento al "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali"; e (ii) gli oneri derivanti dal ristoro ai parenti delle vittime e ai feriti di somme a titolo d'indennizzo che sono stati contabilizzati negli "Altri fondi correnti per rischi e oneri";

- b) relativamente ai c.d. "danni indiretti" astrattamente identificabili in relazione all'evento, per quanto attiene alla determinazione delle probabilità di soccombenza e, di conseguenza, all'identificazione delle fattispecie contabili previste dallo IAS 37 (accantonamento o passività potenziale) alle quali appare ragionevole ricondurre i rischi legali in esame, le valutazioni effettuate si basano e risultano coerenti con un insieme di pareri tecnico-legali espressi da professionisti specializzati nelle tematiche oggetto di indagine, nei quali la vicenda relativa al crollo del viadotto e annessi contenziosi sono stati oggetto di una valutazione analitica volta alla stima della probabilità di soccombenza della Società e del relativo valore atteso dell'esborso in tale ipotesi.

Relativamente ai c.d. "danni indiretti", i pareri acquisiti costituiscono utili, se non decisivi, elementi in base ai quali Autostrade per l'Italia ha valutato la qualificazione della natura dell'accantonamento (passività potenziale), ovvero la misurazione del grado di realizzazione e di avveramento dell'evento di soccombenza nell'ambito dei contenziosi e la possibilità di stimare con ragionevole certezza l'entità della perdita connessa all'eventuale avveramento di tale evento.

I suddetti pareri tecnico-legali hanno evidenziato come, risultando allo stato attuale impossibile una valutazione astratta ex ante, occorrerà misurarsi con le fattispecie concrete che di tempo in tempo potranno concretamente emergere e che, quanto all'individuazione del soggetto responsabile dell'occasione dell'evento, la Società non è stata individuata come responsabile dell'evento da alcun accertamento giudiziale o stragiudiziale definitivo.

Tenuto conto dunque che:

- a) non appare possibile effettuare valutazioni astratte ex ante in merito ai profili di responsabilità della Società in relazione al verificarsi dell'evento, né, di conseguenza, in merito all'an e al quantum degli indennizzi eventualmente dovuti;
- b) allo stato attuale si ravvisano ulteriori elementi di incertezza relativamente all'an e al quantum degli eventuali esborsi dovuti da Autostrade per l'Italia in relazione ai contenziosi per effetto delle procedure di valutazione relative alle coperture assicurative connesse al crollo del viadotto,

da un punto di vista contabile, non risultano verificate le condizioni di cui al paragrafo 14 dello IAS 37 necessarie per rilevare un accantonamento tra gli "Altri fondi correnti per rischi e oneri".

Con riferimento ai sopra citati oneri pari a 93.050 migliaia di euro sostenuti nel 2021, e più in generale all'impegno assunto dalla Società per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio – descritto nel prosieguo del presente paragrafo - si precisa che si è proceduto a riclassificare dagli "Altri fondi correnti per rischi e oneri" alla quota corrente del "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" un importo pari a 76.817 migliaia di euro, già accantonato negli esercizi precedenti. Tale importo fa riferimento a:

- a) ulteriori fabbisogni erogati su richiesta del Commissario Straordinario per Genova per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio per 24.751 migliaia di euro;
- b) la rilevazione a conto economico dei crediti IVA di un importo pari a 52.066 migliaia di euro in relazione alle attività di ricostruzione del viadotto stesso, già eseguite in esercizi precedenti, a seguito della risposta negativa dell'Agenzia delle Entrate alla richiesta di recupero presentata dalla Società.

Alla data del 31 dicembre 2021 risultano stanziati in bilancio, in relazione alle fattispecie descritte, i seguenti fondi:

- a) nell'ambito del "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", un ammontare pari a 14.041 migliaia di euro;
- b) nell'ambito degli "Altri fondi correnti per rischi e oneri", un ammontare pari a 41.476 migliaia di euro.

Evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio e relativi effetti contabili

Come analiticamente illustrato nelle note illustrative dei bilanci dei precedenti esercizi e in particolare a quello del 2020, cui si rinvia, a seguito dell'avvio da parte del Concedente del procedimento per presunto grave inadempimento conseguente al crollo, precedentemente descritto, di una sezione del viadotto "Polcevera" a Genova, sono state sviluppate numerose interlocuzioni volte al raggiungimento di una definizione concordata dello stesso. In particolare, Autostrade per l'Italia e il Concedente sono pervenuti alla definizione di uno Schema di Accordo che risulta riflesso in un Accordo negoziale, in un Atto Aggiuntivo alla Convenzione e nel Piano Economico Finanziario (allegato all'Atto Aggiuntivo), i quali sono da intendersi quali componenti interdipendenti e funzionali alla finalizzazione dell'unitaria composizione della vertenza.

Lo Schema di Accordo è, pertanto, composto dai seguenti documenti che, nel loro insieme, costituiscono l'unitaria definizione della trattativa:

- a) Accordo negoziale per la chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento;
- b) Atto aggiuntivo alla Convenzione;
- c) Piano Economico Finanziario (allegato all'Atto aggiuntivo);

In particolare:

- a) l'Accordo negoziale, sottoscritto il 14 ottobre 2021, stabilisce nell'importo di complessivi 3,4 miliardi di euro l'impegno di onere assunto da Autostrade per l'Italia esclusivamente a suo carico per la chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento. Tale impegno, che quindi definisce l'onerosità complessiva dell'accordo, è stato affinato nel tempo, su richiesta del MIMS, e declinato nelle singole voci che ne compongono le modalità operative di esecuzione, ovvero, da ultimo, in: a) un ammontare pari a 1.108 milioni di euro per specifici interventi sull'area ligure e genovese; b) un importo di 1.200 milioni di euro per investimenti non remunerati sulle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 – 2024; c) un ammontare pari a 509 milioni di euro da destinarsi a riduzioni tariffarie a favore dell'utenza; d) un importo di 583 milioni di euro di oneri a carico di da Autostrade per l'Italia per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi;

- b) l'Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica definisce e disciplina le modifiche necessarie alla stessa per adeguarla ai meccanismi tariffari previsti dal sistema tariffario introdotto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") con la delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019 nonché per includere le modifiche, frutto dell'accordo negoziale, agli articoli che disciplinano le ipotesi di interruzione del rapporto concessorio (ex art. 9 e 9bis della Convenzione Unica);
- c) il Piano Economico Finanziario (PEF), infine, recepisce, tenuto anche conto del nuovo modello tariffario introdotto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), gli impegni assunti e gli investimenti concordati tra la Società e il Concedente nonché tutti gli obblighi e gli aspetti negoziali assunti e concessi dalle due controparti all'interno dell'accordo negoziale. Nel PEF, di conseguenza, è anche riflesso l'importo pari a 1,2 miliardi di euro relativo al Piano Straordinario di Manutenzione, richiesto dal MIMS, che include talune manutenzioni, soggette a remunerazione, derivanti da nuovi provvedimenti o disposizioni del Concedente. Tale Piano Straordinario è addizionale rispetto ai "normali" impegni convenzionali di manutenzione in quanto relativo a specifiche richieste del Concedente correlate all'elevazione degli standard manutentivi; per questo, il Piano Straordinario è remunerato, con riconoscimento dei costi nella componente tariffaria di costruzione prevista dall'applicazione del nuovo modello ART. Tale piano straordinario di manutenzione, oggetto di remunerazione tariffaria nella versione definitiva del PEF, nelle versioni precedenti dell'accordo negoziale era incluso tra gli oneri assunti a carico di ASPI in via negoziale, e è stato successivamente sostituito, nell'ambito dell'accordo, con un equivalente importo di investimenti non remunerati.

Lo Schema di Accordo acquisisce carattere sostanziale e quindi inizia a produrre i suoi effetti sul 2021 in relazione ai seguenti eventi:

- a) la formale sottoscrizione dell'Accordo negoziale da parte di Autostrade per l'Italia e del MIMS in data 14 ottobre 2021;
- b) il parere favorevole reso dal CIPESS – in data 22 dicembre 2021 – circa l'Atto Aggiuntivo, sopra indicato, alla Convenzione Unica in essere tra Autostrade per l'Italia S.p.A. e il MIMS del 12 ottobre 2007, e al relativo Piano Economico Finanziario (PEF) 2020-2024, sopra indicato, che come detto include, tra l'altro, i contenuti dell'accordo negoziale di cui al precedente punto a).

Lo Schema di Accordo definisce una serie di diritti e obblighi di Autostrade per l'Italia che attengono ad eventi precedenti rispetto alla data di sottoscrizione dello stesso, e quindi il riconoscimento reciproco di aspetti relativi anche ad operazioni e attività svolte e/o intercorse in precedenti esercizi, a partire dal 2019, in particolare modo per quanto riguarda le tariffe, gli oneri di gestione dell'infrastruttura e gli investimenti. Di conseguenza, tenuto conto di quest'ultimo aspetto nonché della sostanziale efficacia dello Schema di Accordo, intercorsa durante l'esercizio 2021, si ritiene necessario riflettere gli effetti che ne derivano nell'ambito della predisposizione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

In relazione a ciò, i suddetti effetti contabili possono essere recepiti solo a partire dall'1 gennaio 2021 in quanto, come già indicato:

- a) lo Schema di Accordo ridefinisce retroattivamente diritti e obblighi della Società anche per periodi precedenti alla data di sottoscrizione dello stesso;
- b) la modifica negoziale non rappresenta né una correzione di errore né una variazione dei criteri contabili e dei principi di valutazione adottati da Autostrade per l'Italia (*restatement*),

e quindi non risulta possibile modificare i valori economici e patrimoniali riflessi nel bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, in cui risultava vigente un diverso schema contrattuale con il Concedente.

Con riferimento agli elementi di maggior rilievo ai fini contabili rispetto a quanto rappresentato nel bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, si evidenzia quanto segue:

- a) gli effetti connessi all'adozione di un nuovo meccanismo tariffario, conforme a quanto indicato dall'ART nella Delibera n. 71/2019, che presenta elementi di forte discontinuità rispetto a quanto previsto dalla Convenzione Unica della Società del 12 ottobre 2007;
- b) l'assunzione a carico di Autostrade per l'Italia di un importo pari a 1,2 miliardi di euro per investimenti del periodo 2020 – 2024 non remunerati sulle infrastrutture in concessione, nell'ambito delle previsioni dell'Accordo negoziale;
- c) il riconoscimento, nell'ambito del PEF, degli interventi inclusi nel piano straordinario di manutenzione (per 1,2 miliardi di euro) all'interno della componente della tariffaria di costruzione, al pari degli altri investimenti.

Con riferimento a quanto riportato al punto a), La suddetta Delibera introduce alcuni cambiamenti nelle modalità di determinazione delle tariffe da applicare sulla rete autostradale gestita dalla Società. A tale riguardo, si specificano le due seguenti componenti:

- la componente "tariffa di gestione", finalizzata al recupero (i) dei costi operativi della Società rilevanti ai fini tariffari, nonché (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset di funzionamento della gestione della concessione non reversibili al termine del rapporto concessorio;
- la componente "tariffa di costruzione", finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, che includono anche il valore di tutte le opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto della concessione, compreso l'eventuale valore di subentro da corrispondere ad Autostrade per l'Italia da parte del concessionario subentrante. In tale componente, è anche inclusa, ai fini regolatori, la remunerazione di parte dell'avviamento inizialmente iscritto dalla Società per effetto dell'operazione intercorsa nel 2003 con la quale ha ricevuto, in conferimento, il compendio autostradale dalla ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A., ammortizzato ai fini regolatori sulla base della durata della concessione.

In sostanza, quindi, i nuovi meccanismi introdotti dalla Delibera prevedono, limitatamente a quanto di interesse per la fattispecie in esame, la remunerazione tariffaria di tutti i servizi di ampliamento e/o miglioria dell'infrastruttura; quindi, sia quelli per i quali sino ad oggi non erano riconosciuti benefici economici aggiuntivi (in termini di remunerazione dei servizi di investimento, come descritto nella nota n. 3), sia quelli che già attualmente godono di remunerazione. Si tratta, quindi, dell'ammontare classificato in bilancio fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 nella voce "diritti concessori", con e senza benefici economici aggiuntivi, al netto del "Fondo per impegni da convenzione" quale valore attuale dei servizi di costruzione da rendere in futuro. Tenuto conto, pertanto, delle previsioni contenute nella Delibera e riflesse nello Schema di Accordo, non sussiste più una suddivisione tra diritti concessori senza benefici economici aggiuntivi e diritti concessori con benefici economici aggiuntivi, essendo tutti gli investimenti rilevanti ai fini della remunerazione. Inoltre, venendo meno l'obbligazione di realizzare specifiche attività di miglioria/ampliamento senza

che queste diano diritto a remunerazione tariffaria, viene meno l'iscrizione in bilancio del "Fondo per impegni da convenzione".

Pertanto, per effetto dell'introduzione del nuovo sistema regolatorio con riferimento alla data dell'1 gennaio 2021, il valore contabile del "Fondo per impegni da convenzione" (pari a 2.540 milioni di euro) è stato portato a diretta riduzione del valore dei diritti concessori senza benefici economici aggiuntivi iscritti nell'attivo. Inoltre, nell'ambito di tale categoria di attività, si è provveduto a riclassificare il valore netto residuo dei diritti concessori senza benefici economici aggiuntivi nell'ambito di quelli con benefici economici aggiuntivi.

Con riferimento agli interventi inclusi nel precedente punto b), si segnala il piano di investimenti non remunerati da 1,2 miliardi di euro - previsto nell'Accordo negoziale sottoscritto il 14 ottobre 2021 - rappresenta una specifica componente del complessivo onere pari a 3,4 miliardi di euro a carico di Autostrade per l'Italia per la chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento. Tale impegno, che quindi definisce l'onerosità complessiva dell'accordo, era già stato riflesso nei bilanci degli esercizi precedenti, nel limite del suddetto ammontare di 3,4 miliardi di euro, tra le seguenti componenti economico-patrimoniali:

- a) 2,2 miliardi di euro tra i fondi per rischi e oneri, al netto delle spese già sostenute per la ricostruzione del viadotto sul Polcevera e degli oneri connessi;
- b) 1,2 miliardi euro, sulla base dei diritti e obblighi della Convenzione Unica in vigore a tale data, tra le consistenze del "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" (al netto delle somme già spese sino al 31 dicembre 2020), in relazione al nuovo impegno assunto dalla Società di effettuare tali interventi.

Tuttavia, con riferimento al punto 2), il nuovo PEF prevede che il piano di manutenzioni "straordinarie" sarà oggetto di remunerazione mediante tariffa di costruzione. I costi inclusi nel piano in oggetto sono quindi assimilabili a nuovi servizi di costruzione che generano specifici benefici economici aggiuntivi in tariffa. Inoltre, al pari degli altri interventi di ampliamento e miglioramento inclusi nella tariffa di costruzione, il piano in oggetto non costituisce una *performance obligation* separata perché non separabile e identificabile nella tariffa addebitata al cliente.

Pertanto, nell'ambito dell'onere complessivo assunto a proprio carico dalla Società di 3,4 miliardi di euro per la definizione complessiva del procedimento di presunto grave inadempimento, il valore di 1,2 miliardi di euro delle suddette manutenzioni "straordinarie" è stato concordemente sostituito da un analogo ammontare di investimenti non remunerati nell'Accordo negoziale sottoscritto il 14 ottobre 2021.

In relazione a ciò, fermo restando l'onerosità complessiva per Autostrade per l'Italia pari a 3,4 miliardi di euro dell'Accordo negoziale, si è proceduto con riferimento alla data dell'1 gennaio 2021, a rilevare i seguenti effetti:

- per quanto riguarda gli interventi inclusi nel piano "straordinario" di manutenzione: (i) incremento dei "diritti concessori" immateriali con benefici economici aggiuntivi per un ammontare pari a 439 milioni di euro, rappresentativo degli interventi già eseguiti fino all'1 gennaio 2021, e riduzione del "Fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali" per un importo pari a 761 milioni di euro, corrispondente ai lavori residui da eseguire alla medesima data, che come detto saranno oggetto di remunerazione tariffaria e quindi non possono più essere ricompresi nel fondo;

- con riferimento agli investimenti non remunerati: (i) decremento dei “diritti concessori” immateriali con benefici economici aggiuntivi per un ammontare pari a 489 milioni di euro, rappresentativo degli interventi già eseguiti fino all’1 gennaio 2021 (e che non saranno più oggetto di remunerazione) e incremento degli “Altri fondi per rischi e oneri” per un importo pari a 711 milioni di euro, corrispondente all’ammontare dei lavori residui a carico di Autostrade per l’Italia alla data dell’1 gennaio 2021.

A conclusione dell’analisi, si riporta di seguito una tabella riepilogativa che riassume le rettifiche ai valori di bilancio riflessi alla data dell’1 gennaio 2021:

Milioni di euro		31/12/2020	Adozione nuovo sistema tariffario (ART)	Remunerazione e a tariffa del piano straordinario di manutenzione da 1,2 €/mld	Assunzione a carico della Società di un importo pari a 1,2 miliardi di euro per investimenti non remunerati	01/01/2021
		A	B	C	D	A+B+C+D
Stato patrimoniale	Totale Attività	21.279	-2.540	439	-489	18.689
	di cui					
	Diritti concessori immateriali con benefici economici aggiuntivi	3.938	4.614	439	-489	8.502
	Diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi	7.154	-7.154			-
	Totale Passività	-21.279	2.540	761	-711	-18.689
	di cui					
	Fondi per impegni da convenzioni (quota corrente e non corrente)	-2.540	2.540			-
Fondi per ripristino e sostituzione infrastruttura autostradale (quota corrente e non corrente)	-1.925		761		-1.164	
Fondi rischi e oneri per chiusura transazione MIMS	-1.769			-711	-2.480	
	Capitale investito netto	-	-	1.200	-1.200	-
Conto economico	Proventi/(Oneri) da prima applicazione schema di accordo		-	1.200	-1.200	-

Con riferimento all’onere complessivo da 3,4 miliardi di euro assunto dalla Società nell’accordo negoziale per la chiusura del procedimento di grave inadempimento, coerentemente all’approccio contabile sopra descritto, lo stesso risulta pertanto contabilizzato nella voce “Altri fondi per rischi e oneri”. In particolare, tale onere è riferibile:

- a) per 509 milioni di euro alle riduzioni tariffarie e alle altre iniziative previste al fine di favorire l’utenza. In relazione a tale ammontare, nel corso del 2021 sono stati riconosciuti sconti e esenzioni per un importo complessivo pari a 87 milioni di euro, mentre 30 milioni di euro sono stati sostenuti da Autostrade per l’Italia nell’esercizio 2020. Al 31 dicembre 2021, pertanto, l’impegno residuo accantonato è pari a 392 milioni di euro;
- b) per 1.108 milioni di euro a interventi sull’area ligure, comprensivo di un ammontare pari a 930 milioni di euro di investimenti non remunerati. In relazione a tale impegno, non sono stati rilevati oneri sino alla data del 31 dicembre 2021 e, pertanto, l’impegno residuo a tale data ammonta a 1.108 milioni di euro;
- c) per 583 milioni di euro relativo ad oneri a carico della concessionaria connessi alla demolizione e alla ricostruzione del viadotto Polcevera. In relazione alla ricostruzione del viadotto, riaperto

al traffico ad agosto 2020, si evidenzia il pagamento di complessivi 460 milioni di euro - su richiesta del Commissario Straordinario per Genova per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio - oltre ai mancati ricavi da pedaggio relativi all'esenzione sull'area genovese per complessivi 42 milioni di euro negli esercizi 2018- 2020 e altri oneri per la ricostruzione del viadotto pari a 43 milioni di euro. Pertanto, l'impegno residuo aggiornato al 31 dicembre 2021 degli oneri a carico di Autostrade per l'Italia è pari a 39 milioni di euro (14 milioni di euro nella quota corrente del "Fondo ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", e 25 milioni di euro negli "Altri fondi per rischi e oneri" correnti);

- d) per 1.200 milioni di euro al piano di investimenti non remunerati nel periodo 2020 – 2024, assunto dalla Società a proprio carico. Tale impegno è stato ricompreso tra le consistenze degli "Altri fondi per rischi e oneri", in sostituzione dell'analogo ammontare da 1,2 miliardi di euro connesso al piano straordinario di manutenzione, che era stato precedentemente incluso nelle consistenze del "Fondo ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali". Si segnala che nel corso del 2021 sono stati realizzati interventi non remunerati a tariffa per un ammontare pari a 299 milioni di euro, a fronte di 489 milioni di euro realizzati nel 2020. Pertanto l'impegno residuo al 31 dicembre 2021 risulta pari a 412 milioni di euro.

6.3 Impatti derivanti dalla pandemia da Covid-19

Come illustrato nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2020, a partire dalla fine di febbraio del 2020, le restrizioni normative alla mobilità adottate da numerosi governi a seguito dell'espansione a livello mondiale della pandemia Covid-19 hanno generato una significativa riduzione dei volumi di traffico.

Si segnala che nel 2021 il traffico sulla rete del Gruppo è risultato in aumento rispetto a quello del 2020 (+23%), grazie anche all'allentamento nel corso del 2021 delle misure restrittive agli spostamenti adottate dal Governo italiano. Tuttavia si sono registrati livelli di traffico ancora inferiori rispetto ai livelli pre crisi del 2019 (-10,3% rispetto al 2019).

Inoltre, come già evidenziato nelle note illustrative al bilancio consolidato incluse nella Relazione finanziaria annuale 2020, a fronte degli impatti generati dal calo del traffico osservato a partire dal 2020, le società del Gruppo hanno tempestivamente avviato un piano di efficientamento dei costi, pur non riducendo le manutenzioni e gli investimenti per la sicurezza delle proprie infrastrutture, e hanno adottato le misure di mitigazione previste dalle autorità competenti a tutela dei propri lavoratori. Tra questi si segnala il ricorso limitatamente all'esercizio 2020 alla Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria oltre a una serie di iniziative economiche a sostegno delle attività degli affidatari delle aree di servizio.

Si evidenzia, infine, come riportato anche nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" cui si rinvia, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha definito una metodologia di calcolo dei ristori per le concessionarie mediante il recupero in tariffa dei parziali ristori degli effetti negativi subiti dalle società concessionarie conseguenti a tale stato di emergenza. L'entità del recupero degli effetti economici progressivi al 31 dicembre 2021, attribuibili all'evento pandemico, nonché la quota ancora da recuperare da parte della concessionaria - determinata secondo i criteri dettati dalle note metodologiche ART - saranno calcolati nel corso del primo semestre del 2022, asseverati da una società di revisione e riconosciuti, nell'anno di rilevazione della perdita, mediante

utilizzo della componente specifica per oneri integrativi in occasione dell'aggiornamento periodico dei PEF.

Gli impatti progressivi relativi all'attuale scadenza dello stato emergenziale e quelli ulteriori derivanti dall'eventuale protrarsi dello stesso, saranno quantificati e regolati secondo quanto stabilito dalla procedura delineata sulla scorta delle indicazioni fornite nelle richiamate note dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti 4 maggio e 15 luglio 2021.

7. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2021. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2020.

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

7.1 Attività materiali - Migliaia di euro 170.904 (87.842)

Le attività materiali al 31 dicembre 2021 presentano un valore netto pari a 170.904 migliaia di euro, in aumento di 83.062 migliaia di euro rispetto al valore netto al 31 dicembre 2020 pari a 87.842 migliaia di euro.

Nella tabella seguente sono esposte le consistenze iniziali e finali delle voci delle attività materiali, con evidenza del costo originario e degli ammortamenti cumulati a fine esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2021			31/12/2020		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari	608.387	-470.030	138.357	359.294	-285.477	73.817
Dritti d'uso di immobili, impianti e macchinari in locazione	43.799	-11.702	32.097	18.305	-5.715	12.590
Totale Immobili, impianti e macchinari	652.186	-481.732	170.454	377.599	-291.192	86.407
Investimenti immobiliari	6.230	-5.780	450	7.690	-6.255	1.435
Attività materiali	658.416	-487.512	170.904	385.289	-297.447	87.842

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle diverse categorie di attività materiali, nonché le relative variazioni intercorse nel 2021.

Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2020	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							Valore netto al 31/12/2021
		Investimenti	Incrementi diritti d'uso	Ammortamenti	Decrementi per dismissioni	Differenze cambio nette	Riclassifiche e altre rettifiche	Variazione del perimetro di consolidamento	
Immobili, impianti e macchinari									
Terreni	2.857	-	-	-	-235	-	31	3.417	6.070
Fabbricati	20.764	928	-	-1.806	-346	1	638	3.070	23.249
Impianti e macchinari	544	4.343	-	-5.581	-803	-8	216	42.091	40.802
Attrezzature industriali e commerciali	22.596	16.018	-	-12.799	-290	-	-1.449	5.028	32.002
Altri beni	16.912	6.936	-	-7.094	-18	-	-194	914	17.456
Migliorie su beni di terzi	-	2.657	-	-184	-	-	-	-	2.473
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	10.144	6.849	-	-	-10	-	-1.490	812	16.305
Totale	73.817	37.731	-	-27.464	-1.702	-7	650	55.332	138.357
Dritti d'uso immobili, impianti e macchinari in locazione									
Dritti d'uso di terreni in locazione	-	-	-	-109	-	-	-	191	82
Dritti d'uso di fabbricati in locazione	10.719	-	32.766	-5.284	-13.871	-	1.159	1.418	26.507
Dritti d'uso impianti e macchinari in locazione	356	-	-	-	-	-	-356	-	-
Dritti d'uso di attrezzature e altri beni in locazione	1.515	-	4.847	-1.301	-	-	-17	64	5.108
Totale	12.590	-	37.613	-6.694	-13.871	-	786	1.673	32.097
Totale Immobili, impianti e macchinari	86.407	37.731	37.613	-34.158	-15.573	-7	1.436	57.005	170.454
Investimenti immobiliari									
Terreni	191	-	-	-	-	-	-31	-	160
Fabbricati	1.244	-	-	-321	-	-	-633	-	290
Totale	1.435	-	-	-321	-	-	-664	-	450
Attività materiali	87.842	37.731	37.613	-34.479	-15.573	-7	772	57.005	170.904

Le variazioni del perimetro del Gruppo si riferiscono essenzialmente a Pavimental.

I diritti d'uso relativi a immobili impianti e macchinari sono pari a 32.097 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 e riguardano principalmente:

- a) contratti di locazione passiva di fabbricati (26.907 migliaia di euro) relativi essenzialmente ad immobili ad uso foresteria e ad uso uffici;
- b) contratti di noleggio di attrezzatura e altri beni (5.108 migliaia di euro) riconducibili essenzialmente al noleggio di autoveicoli a lungo termine.

La durata effettiva dei contratti è compresa tra i 2 e 17 anni, anche tenendo conto delle possibili proroghe esercitabili dal Gruppo.

Si evidenzia che la voce "Investimenti immobiliari", pari a 450 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e che il fair value di tali attività è stimato complessivamente pari a circa 27 milioni di euro, secondo perizie redatte da esperti indipendenti, basate sulle indicazioni provenienti dal mercato immobiliare e applicabili alla tipologia di investimenti detenuti.

Nel corso del 2021 non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni.

Si evidenzia, infine, che al 31 dicembre 2021 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali significative che ne limitano la disponibilità.

7.2 Attività immateriali - Migliaia di euro 15.385.011 (17.432.447)

La voce è costituita da:

- a) i diritti concessori immateriali pari a 9.184.698 migliaia di euro (11.280.470 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) riconducibili alle seguenti categorie:
 - 1) i diritti maturati a fronte di servizi di costruzione di opere per le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi (9.010.714 migliaia di euro);
 - 2) i diritti su opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio autostradali (98.272 migliaia di euro), devoluti gratuitamente alle concessionarie del Gruppo al termine dei relativi contratti;
 - 3) i diritti acquisiti da terzi (pari a 75.712 migliaia di euro), essenzialmente riferibili ai fair value dei diritti concessori iscritti a seguito delle acquisizioni di società concessionarie autostradali, perfezionate in esercizi precedenti;
- b) l'avviamento e le altre attività a vita utile indefinita per un valore complessivo pari a 6.111.364 migliaia di euro, invariati rispetto all'esercizio precedente;
- c) le altre attività immateriali pari a 88.949 migliaia di euro.

Migliaia di euro	31/12/2021				31/12/2020			
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto
Diritti concessori immateriali	12.110.598	-2.809.852	-116.048	9.184.698	19.456.524	-8.060.006	-116.048	11.280.470
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.364	-	-	6.111.364	6.111.304	-	-	6.111.304
Altre attività immateriali	441.219	-352.270	-	88.949	346.266	-305.593	-	40.673
Attività immateriali	18.663.181	-3.162.122	-116.048	15.385.011	25.914.094	-8.365.599	-116.048	17.432.447

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle diverse categorie di attività immateriali, nonché le relative variazioni intercorse nel 2021.

Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2020	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					Valore netto al 31/12/2021
		Incrementi per opere realizzate, acquisizioni e capitalizzazioni	Ammortamenti	Decrementi per dimissioni	Effetti applicazione schema di accordo al 1° gennaio 2021	Riclassifiche e altre rettifiche	
Diritti concessori immateriali							
Diritti acquisiti	83.503	-	-7.791	-	-	-	75.712
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi	7.154.350	-	-	-	-7.154.350	-	-
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	3.938.578	930.621	-467.047	-	4.564.177	-8.433	9.010.714
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	104.039	33	-5.800	-	-	-	98.272
Totale	11.280.470	930.654	-480.638	-	-2.590.173	-8.433	9.184.698
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita							
Avviamento	6.111.234	-	-	-	-	-	6.111.234
Marchi	70	60	-	-	-	-	130
Totale	6.111.304	60	-	-	-	-	6.111.364
Altre attività immateriali							
Costi di sviluppo	19.604	51.674	-27.140	-	-	765	45.770
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	11.636	33.197	-16.593	-	-	18	28.307
Concessioni e licenze	676	178	-171	-	-	2	715
Diritti d'uso attività immateriali	2.884	-	-822	-	-	403	2.465
Altre	-	22	-379	-	-	9	2.573
Attività immateriali in corso e acconti	5.873	3.889	-	-253	-	-782	9.119
Totale	40.673	88.960	-45.105	-253	-	415	88.949
Attività immateriali	17.432.447	1.019.674	-525.743	-253	-2.590.173	-8.018	15.385.011

Nel corso del 2021 le attività immateriali evidenziano un decremento netto pari a 2.047.436 migliaia di euro, dovuto all'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- effetti connessi all'introduzione dello Schema di Accordo a partire dal 1° gennaio 2021 già descritti nella nota n.6.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio della Capogruppo";
- gli ammortamenti dell'esercizio pari a 525.743 migliaia di euro;
- gli investimenti in attività in diritti concessori immateriali per opere realizzate con benefici economici aggiuntivi per 930.621 migliaia di euro (116.113 migliaia di euro nel 2020) riconducibili per 442.924 migliaia di euro alla rilevazione degli interventi eseguiti nel 2021 relativi al Piano Straordinario di Manutenzione;
- gli investimenti in altre attività immateriali per 88.960 migliaia di euro, riconducibili essenzialmente all'attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione del Gruppo focalizzate sull'innovazione tecnologica per la gestione e sicurezza delle infrastrutture e sui servizi digitali avanzati per la mobilità.

Nel corso del 2021 il Gruppo ha effettuato investimenti in attività in concessione per complessivi 938.585 migliaia di euro (515.910 migliaia di euro nel 2020) in relazione essenzialmente:

- incremento dei diritti concessori immateriali per opere realizzate con benefici economici aggiuntivi pari a 930.621 migliaia di euro;
- l'utilizzo di altri fondi per 7.964 migliaia di euro.

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

Nel 2021 sono stati rilevati inoltre nel conto economico consolidato costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 1,8 milioni di euro. Le attività di ricerca e sviluppo sono relative al miglioramento di infrastrutture, servizi offerti, livelli di sicurezza, tutela e valorizzazione dell'ambiente, software e sistemi informatici sviluppati internamente.

La voce "Avviamento e altre attività a vita utile indefinita", pari a 6.111.364 migliaia di euro è costituita essenzialmente dal valore contabile dell'avviamento (non oggetto di ammortamento sistematico, ma soggetto a test di impairment almeno annualmente), relativo al valore rilevato a seguito del conferimento in Autostrade per l'Italia del compendio autostradale da parte della ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (ora Atlantia), nell'ambito del progetto di riorganizzazione che ha interessato il Gruppo nel 2003. Tale valore è determinato sulla base dei precedenti principi contabili (in accordo con l'esenzione prevista dall'IFRS 1) e coincide con il valore netto contabile in essere al 1° gennaio 2004, data di transizione agli IFRS del Gruppo Atlantia.

Con riferimento alla recuperabilità dell'avviamento, interamente allocato alla CGU di Autostrade per l'Italia, è stato effettuato il test di impairment secondo quanto disciplinato dallo IAS 36. In particolare, tale test è stato effettuato prendendo a riferimento il fair value riconosciuto da Holding Reti Autostradali alla controllante Atlantia per l'acquisto dell'intera partecipazione da questa detenuta in ASPI. Tale fair value, corrispondente, al 100% dell'Equity value, ammonta a circa 9,3 miliardi di euro (inclusivo di 0,2 miliardi di euro di ticking fee). Il test di impairment ha confermato la piena recuperabilità dell'avviamento della CGU di Autostrade per l'Italia iscritto al 31 dicembre 2021.

Per le altre CGU del Gruppo, non si è rilevata la presenza di indicatori di possibili perdite di valore. Con riferimento al protrarsi della pandemia da Covid-19, tenuto anche conto di quanto indicato dal richiamo ESMA n. 32-63-11186 del 29 ottobre 2021, per l'esercizio 2021 non si è ritenuto che tale fattore costituisca un indicatore di impairment in quanto nell'esercizio 2020 tutte le società concessionarie sono state oggetto del test di impairment in relazione a tale evento (come raccomandato dall'ESMA e dalla Consob e illustrato nel bilancio consolidato del precedente esercizio, cui si rinvia) e i risultati economici, patrimoniali e finanziari conseguiti da tali imprese nel 2021 evidenziano un significativo miglioramento rispetto all'esercizio 2020, nonché un andamento in linea con quanto previsto per l'esercizio 2021 nell'ambito dei piani pluriennali utilizzati a base per i test di impairment del precedente esercizio. Inoltre, si evidenzia che, riguardo alle società concessionarie del Gruppo, gli impatti negativi progressivi riguardanti l'intero periodo di emergenza Nazionale, calcolati dalle società stesse sulla base di specifica nota metodologica dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e asseverati da soggetto indipendente, saranno riconosciuti dal Concedente mediante una specifica componente tariffaria a favore della società concessionaria.

Con riferimento ad Autostrade Meridionali, come indicato nella nota n. 4 "Concessioni" e nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", la concessione di cui è titolare tale società è scaduta al 31 dicembre 2012 e la stessa sta proseguendo nella gestione dell'infrastruttura, nelle more delle negoziazioni in corso con il concedente per la definizione dell'ammontare del diritto di subentro spettante ad Autostrade Meridionali che dovrà essere pagato da parte del concessionario subentrante, iscritto nell'ambito delle attività finanziarie correnti. Tale elemento, unitamente all'obbligo a carico del nuovo concessionario di subentro in tutti i rapporti attivi e passivi in essere di

Autostrade Meridionali, ad esclusione di quelli di natura finanziaria, consente il pieno recupero del capitale investito di tale controllata.

7.3 Partecipazioni - Migliaia di euro 77.684 (73.129)

Al 31 dicembre 2021 la voce si incrementa di 4.555 migliaia di euro, essenzialmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- la riclassifica da attività destinate alla vendita della quota partecipativa in Strada Dei Parchi pari a 4.271 migliaia di euro;
- gli effetti derivanti dall'acquisizione del controllo di Pavimental, che era inclusa tra le partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto al 31 dicembre 2020. Per maggiori dettagli in merito si rinvia a quanto già commentato nella nota n. 6.1 "Acquisizione del controllo di Pavimental". Si segnala che l'incremento di 4.659 migliaia di euro delle partecipazioni valutate al fair value include essenzialmente l'aumento dell'interessenza partecipativa in Tangenziale Esterna, apportata da Pavimental;
- l'acquisizione, avvenuta nel mese di dicembre 2021, di Tecne Speri Bridge per 625 migliaia di euro da parte di Tecne;
- la rilevazione del risultato pro-quota di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto, negativo per 2.638 migliaia di euro e riferibile essenzialmente a Tangenziale Esterna di Milano e Spea.

Nella tabella seguente si riportano i saldi di apertura e di chiusura delle partecipazioni detenute dal Gruppo, classificate per categoria, e le relative variazioni verificatesi nel corso del 2021.

Migliaia di euro	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					31/12/2021 Saldo finale
	31/12/2020 Saldo iniziale	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto		Variazione del perimetro di consolidamento	Riclassifiche e altre variazioni	
		Conto economico	Altre componenti del conto economico complessivo			
Partecipazioni contabilizzate al fair value	1.645	-	-	4.659	4.271	10.575
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:						
- società collegate	70.484	-2.638	553	-2.290	-	66.109
- joint venture	1.000	-	-	-	-	1.000
Partecipazioni	73.129	-2.638	553	2.369	4.271	77.684

Si precisa che la valutazione in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni nelle imprese collegate e nelle joint venture è effettuata utilizzando le ultime situazioni economico-patrimoniali approvate e rese disponibili dalle rispettive società. Tali dati, in caso di indisponibilità del bilancio al 31 dicembre 2021, sono integrati da apposite stime sulla base delle informazioni a disposizione e rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo.

Per nessuna delle partecipazioni si sono identificati indicatori di possibile perdita di valore e, conseguentemente, non sono stati effettuati test di impairment.

Di seguito si riporta la tabella di dettaglio delle principali partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2021, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico. Con riferimento alle partecipazioni detenute dal Gruppo in imprese collegate e joint venture, non si riscontrano partecipazioni in imprese individualmente rilevanti rispetto sia al totale delle attività consolidate, sia alle attività di gestione e alle aree geografiche e, pertanto, non sono presentate le informazioni integrative richieste in tali casi dall'IFRS 12.

Si rinvia all'Allegato 1 per l'elenco analitico delle partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2021.

Migliaia di euro	31/12/2021		31/12/2020	
	% possesso	Saldo finale	% possesso	Saldo finale
Partecipazioni contabilizzate al fair value:				
Tangenziale Esterna	1,25%	5.811	0,25%	1.162
digITAllog (Uirnet)	1,40%	427	1,40%	427
Strada dei Parchi	2,00%	4.271	-	-
Altre partecipazioni minori	-	66	-	56
Totale Partecipazioni contabilizzate al fair value		10.575		1.645
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:				
- società collegate				
Tangenziali Esterne di Milano	27,45%	56.484	27,45%	57.844
Spea Engineering	20,00%	7.160	20,00%	8.088
Pavimental ⁽¹⁾	99,40%	-	20,00%	2.931
Bologna & Fiera Parking	36,81%	1.760	36,81%	1.557
Tecne Speri Bridge Designers		625	-	-
Altre partecipazioni minori	50,00%	80	-	64
- joint venture				
Geie del Traforo del Monte Bianco	50,00%	1.000	50,00%	1.000
Totale Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		67.109		71.484
Partecipazioni		77.684		73.129

(*) Società consolidata a partire dal mese di gennaio 2021.

7.4 Attività finanziarie

(quota non corrente) Migliaia di euro 331.951 (335.313)
(quota corrente) Migliaia di euro 567.709 (490.230)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività finanziarie ad inizio e a fine esercizio, con evidenza della quota corrente e di quella non corrente.

Migliaia di euro	Note	31/12/2021			31/12/2020		
		Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Diritti di subentro		419.136	419.136	-	410.953	410.953	-
Diritti concessori finanziari	(1)	419.136	419.136	-	410.953	410.953	-
Attività finanziarie per contributi su opere	(2)	178.872	45.137	133.735	178.872	20.192	158.680
Depositi vincolati	(2)	174.118	44.315	129.803	173.903	19.371	154.532
Attività per contratti derivati	(2)	72.639	31.405	41.234	19.762	19.762	-
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine	(2)	30.770	3.591	27.179	23.871	1.770	22.101
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine		103.409	34.996	68.413	43.633	21.532	22.101
Altre attività finanziarie correnti	(2)	24.125	24.125	-	18.182	18.182	-
Totale		899.660	567.709	331.951	825.543	490.230	335.313

(1) Tali strumenti finanziari rientrano nel Business Model Hold to collect e come tali sono valutati al costo ammortizzato.

(2) Tali attività includono principalmente strumenti derivati di copertura nel livello 2 della gerarchia del fair value.

I diritti concessori finanziari includono il diritto di subentro (419.136 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) di Autostrade Meridionali, che il concessionario subentrante dovrà riconoscere alla società a fronte degli investimenti realizzati negli ultimi anni di gestione della concessione e non ammortizzati, come previsto dal contratto di concessione. A tal proposito si segnala che, in relazione all'evoluzione dello scenario regolatorio meglio descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", sono in corso le interlocuzioni tra Autostrade Meridionali e il MIMS volte alla definizione di tale valore e, sulla base delle informazioni disponibili alla data di predisposizione del presente bilancio consolidato, si ritiene che al completamento di tali attività non emergeranno differenze significative rispetto all'importo già iscritto in bilancio.

Al 31 dicembre 2021, le "Attività per contratti derivati" si incrementano di 52.887 migliaia di euro essenzialmente in relazione all'iscrizione del fair value positivo per 51.519 migliaia di euro di strumenti finanziari derivati stipulati nel corso del 2021 e classificati come di *hedge accounting*, volti a mitigare l'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse di operazioni di finanziamento prospettiche che saranno assunte da Autostrade per l'Italia. Per maggiori dettagli a riguardo si rinvia a quanto commentato nella nota n. 9.2 "Gestione dei rischi finanziari".

7.5 Attività per imposte anticipate e Passività per imposte differite

Attività per imposte anticipate - Migliaia di euro 133.950 (130.670)

Passività per imposte differite - Migliaia di euro 316.246 (36.573)

Di seguito è esposta la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, compensabili e non, in relazione alle differenze temporanee tra i valori contabili consolidati e i corrispondenti valori fiscali in essere a fine esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Attività per imposte anticipate	1.586.209	1.833.885
Passività per imposte differite compensabili	-1.452.259	-1.703.215
Attività per imposte anticipate nette	133.950	130.670
Passività per imposte differite	-316.246	-36.573
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite	-182.296	94.097

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

Migliaia di euro	31/12/2020	Accantonamenti	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO				Variazione del perimetro di consolidamento	31/12/2021
			Rilasci	Accantonamenti (rilasci) su altre componenti del conto economico complessivo	Variazioni e di stime di esercizi precedenti	Riclassifiche e altre variazioni		
Attività per imposte anticipate su:								
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12 di Autostrade per l'Italia	348.816	-	-20.399	-	-21.901	-	-	306.516
Fondi per accantonamenti	1.330.573	526.644	-728.108	-	-24.622	-	637	1.105.124
Svalutazioni ed ammortamenti di attività non correnti	12.412	-	-1.052	-	-	-	-	11.360
Strumenti finanziari derivati	45.083	-	-45	-6.180	-	-	107	38.965
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	6.036	979	-748	-	350	1	849	7.467
Perdite fiscalmente riportabili	12.945	-	-14.422	-	904	-1	304	-270
Altre differenze temporanee	78.020	39.917	-9.965	1.554	-22	874	6.669	117.047
Totale	1.833.885	567.540	-774.739	-4.626	-45.291	874	8.566	1.586.209
Passività per imposte differite su:								
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	-1.709.432	-15.710	-	-	-	-	-	-1.725.142
Differenza tra valore contabile e fair value di attività e passività acquisite da business combination	-	-	102	-	-	-	-815	-713
Altre differenze temporanee	-30.356	-2.508	2.188	-11.489	-	-70	-415	-42.650
Totale	-1.739.788	-18.218	2.290	-11.489	-	-70	-1.230	-1.768.505
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite (compensabili e non)	94.097	549.322	-772.449	-16.115	-45.291	804	7.336	-182.296

Il saldo delle imposte differite nette, pari a 182.296 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, è composto principalmente da:

- le imposte anticipate sulle quote deducibili nei futuri esercizi dei fondi per accantonamenti, pari a 1.105.124 migliaia di euro, in prevalenza riferibili al fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali e al già citato fondo oneri determinato in base alla stima degli ulteriori oneri da sostenere correlati al già citato accordo negoziale sottoscritto con il Governo e con il MIMS, volto alla chiusura delle contestazioni avanzate;
- il saldo residuo delle imposte anticipate di Autostrade per l'Italia relative al riallineamento, rilevato in quote costanti in 29 anni a partire dal 2010, del saldo globale determinato in sede di prima applicazione dell'IFRIC 12 ai sensi dell'art. 11 comma 3 del D.M. 8 giugno 2011 di coordinamento tra fiscalità e principi contabili internazionali, pari a 306.516 migliaia di euro;
- le imposte differite stanziata a partire dal 2003 in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento iscritto da Autostrade per l'Italia pari a 1.725.142 migliaia di euro.

L'incremento pari a 276.393 migliaia di euro delle imposte differite nette rispetto al saldo delle imposte anticipate nette al 31 dicembre 2020 (94.097 migliaia di euro) è correlato essenzialmente ai seguenti effetti:

- i rilasci netti di imposte anticipate (201.464 migliaia di euro) per gli utilizzi riferibili alle spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali e agli utilizzi dei fondi per rischi e oneri, come commentato in precedenza;

- b) il rilascio di imposte anticipate (24.428 migliaia di euro) per l'adeguamento della fiscalità anticipata IRES correlata al rigiro delle differenze temporanee, relative ai fondi per accantonamenti, quale effetto della rimodulazione della fiscalità dal 27,5% al 24%. Si precisa, infatti, che in base all'art.1 commi 716-718 della L.160/2019 (Legge di Bilancio 2020) era stata introdotta un'addizionale IRES del 3,5% sui redditi derivanti da attività svolte in base a concessioni autostradali, aeroportuali, portuali e ferroviarie per gli anni 2019-2021;
- c) il rilascio di imposte anticipate per perdite fiscalmente riportabili (14.422 migliaia di euro), riferito essenzialmente ad Autostrade per l'Italia;
- d) lo stanziamento di imposte differite in relazione alla citata deduzione dell'ammortamento fiscale dell'avviamento (15.710 migliaia di euro).

7.6 Altre attività non correnti - Migliaia di euro 886 (104)

Il saldo della voce è sostanzialmente in linea con quello al 31 dicembre 2020.

7.7 Attività commerciali - Migliaia di euro 807.919 (544.902)

Al 31 dicembre 2021 le attività commerciali comprendono:

- a) le rimanenze di magazzino pari a 131.308 migliaia di euro (70.516 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), costituite prevalentemente da scorte e ricambi per la manutenzione e l'assemblaggio di impianti, l'incremento rispetto al 2020 pari a 60.792 migliaia di euro è connesso essenzialmente alla variazione del perimetro di consolidamento;
- b) le attività contrattuali per 71.737 migliaia di euro, che si incrementano 67.533 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2020 prevalentemente in relazione all'apporto delle attività contrattuali di Pavimental (43.515 migliaia di euro);
- c) i crediti commerciali, pari a 604.874 migliaia di euro (470.182 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), la cui composizione è dettagliata nella tabella che segue.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Crediti commerciali verso:		
Clienti autostradali	359.161	245.493
Subconcessionari delle aree di servizio autostradali	60.515	47.147
Clienti diversi	150.994	122.026
Crediti commerciali (saldo lordo)	570.670	414.666
Fondo svalutazione crediti commerciali	(60.042)	(52.721)
Altre attività commerciali	94.246	108.237
Crediti commerciali (saldo netto)	604.874	470.182

Non considerando l'apporto positivo della variazione del perimetro del Gruppo (32.378 migliaia di euro), i crediti commerciali, al netto del relativo fondo svalutazione, aumentano di 102.314 migliaia di euro, principalmente in relazione all'incremento dei crediti verso clienti autostradali per 113.668 migliaia di euro in virtù del positivo andamento del traffico nel 2021 rispetto al 2020.

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

Migliaia di euro	Totale saldo crediti al 31/12/2021	Saldo a scadere	Scaduto da 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti commerciali	570.670	412.531	10.701	59.095	88.343

I crediti commerciali scaduti sono riferibili ai pedaggi autostradali non incassati, alle royalty dovute dai concessionari di aree di servizio e alle prestazioni o forniture di diversa natura.

La tabella seguente evidenzia la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nel 2021, determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati storici relativi alle perdite su crediti, tenendo conto anche dei depositi cauzionali e delle garanzie prestate dai clienti.

Migliaia di euro	31/12/2020	Incrementi	Utilizzi	Variazione del perimetro di consolidamento	31/12/2021
Fondo svalutazione crediti commerciali	52.721	5.412	-3.197	5.347	60.042

Le società del Gruppo monitorano costantemente i crediti commerciali stimando in misura analitica la percentuale di perdita attesa del monte crediti, sulla base di tutte le informazioni in loro possesso.

Per i crediti commerciali riferibili a pedaggi autostradali non incassati, la società concessionarie effettuano una valutazione delle perdite attese basata sull'analisi delle serie storiche relative alla stratificazione delle perdite e degli incassi registrati a seguito dell'emissione dei rapporti di mancato pagamento.

Per i crediti commerciali diversi da quelli riferibili a pedaggi autostradali non incassati e non soggetti a stime analitiche, la valutazione si basa sulla ponderazione di un rating cliente calcolato tenendo in considerazione i seguenti parametri:

- a) l'analisi dei profili storici degli incassi e delle perdite,
- b) l'analisi della situazione dello scaduto sul monte credito analizzato,
- c) l'applicazione di un tasso di default in relazione alla segmentazione dei clienti presenti in portafoglio per tipologia di settore industriale di appartenenza.

Si rileva, infine, che il valore di bilancio dei crediti commerciali approssima il relativo fair value.

7.8 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti - Migliaia di euro 1.899.168 (1.954.352)

La voce include le disponibilità liquide e quelle investite con un orizzonte temporale di breve termine e si incrementa di 55.184 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2020.

Per un'analisi dei flussi finanziari che hanno generato la variazione delle disponibilità liquide nette del Gruppo nel corso dell'esercizio 2021 si rinvia alla nota n. 9.1 "Informazioni sul rendiconto finanziario consolidato".

7.9 Attività e passività per imposte sul reddito correnti

Attività per imposte correnti - Migliaia di euro 26.574 (63.244)

Passività per imposte correnti - Migliaia di euro 167.502 (2.979)

La tabella seguente evidenzia la consistenza delle attività e delle passività per imposte correnti a inizio e fine esercizio.

Migliaia di euro	Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti	
	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2020
IRES	24.325	43.020	150.720	2.614
IRAP	379	16.496	12.978	365
Altre Imposte sul reddito	1.870	3.728	3.804	-
	26.574	63.244	167.502	2.979

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo presenta passività nette per imposte sul reddito pari a 140.928 migliaia di euro, in aumento di 201.193 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (attività nette per imposte sul reddito pari 60.265 migliaia di euro), prevalentemente in relazione allo stanziamento delle imposte correnti IRES e IRAP dell'esercizio 2021 (211.660 migliaia di euro). Si evidenzia che la voce passività per "altre imposte sul reddito" include la quota corrente, pari a 3.725 migliaia di euro, dell'imposta sostitutiva, iscritta per complessivi 11.176 migliaia di euro tra le imposte correnti sul reddito, derivante dal riconoscimento fiscale di maggiori valori iscritti nel bilancio civilistico in relazione alla rivalutazione di taluni beni operata da Tangenziale di Napoli ai sensi dell'art. 110 del D.L. 104/2020 ("D.L. Agosto").

7.10 Altre attività correnti - Migliaia di euro 126.781 (161.446)

La voce è composta da crediti e da altre attività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria, come esposto in dettaglio nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	16.711	14.822	1.889
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	1.293	2.089	-796
Crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	29.822	86.186	-56.364
Crediti verso enti previdenziali	9.151	689	8.462
Crediti verso dipendenti	2.048	1.759	289
Risconti attivi non commerciali	416	409	7
Acconti a fornitori e altre attività correnti	70.738	58.464	12.274
Altre attività correnti (saldo lordo)	130.179	164.418	-34.239
Fondo svalutazione	-3.398	-2.972	-426
Altre attività correnti (saldo netto)	126.781	161.446	-34.665

Il saldo di bilancio si decrementa di 34.665 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020, in relazione principalmente alla rilevazione nel conto economico di crediti IVA, per un importo pari a 52.066 migliaia di euro in relazione alle attività di ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio, come commentato nella nota n. 6.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio della Capogruppo".

Si evidenzia, inoltre, che il fondo svalutazione, pari a 3.398 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (2.972 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), è essenzialmente correlato alla stima di inesigibilità di parte dei crediti verso gli utenti e verso le assicurazioni per il recupero dei danni subiti all'infrastruttura autostradale gestita da Autostrade per l'Italia.

7.11 Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate – Migliaia di euro – (5.736)

La tabella seguente presenta la composizione delle attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate, distinte per natura (commerciale, finanziaria o altra).

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Attività non finanziarie non correnti	-	5.736	-5.736
Totale attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	-	5.736	-5.736

Le attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate presentano un saldo nullo al 31 dicembre 2021 e si riducono pertanto di 5.736 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 per i seguenti effetti:

- la riclassifica nella voce "Partecipazioni valutate al fair value" della quota di partecipazione residua del 2% in Strada dei Parchi per 4.271 migliaia di euro;
- la liquidazione della quota partecipativa del 29,77% in Pedemontana Veneta pari a 1.465 migliaia di euro.

7.12 Patrimonio netto – Migliaia di euro 2.648.337 (1.842.451)

Al 31 dicembre 2021 il capitale sociale della capogruppo Autostrade per l'Italia, interamente sottoscritto e versato, è costituito da n. 622.027.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 622.027 migliaia di euro e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2020.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 2.277.621 migliaia di euro, si incrementa di 789.899 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 principalmente per il risultato economico complessivo del 2021, positivo per 774.757 migliaia di euro, composto dall'utile di esercizio (723.291 migliaia di euro) e dal saldo positivo delle altre componenti del conto economico complessivo (per 51.394 migliaia di euro) e per la rilevazione dell'incremento, pari a 15.061 migliaia di euro al netto del relativo effetto fiscale, derivante dall'acquisizione di Pavimental, in accordo con i principi contabili applicati e con le policy di Gruppo relative alle operazioni "under common control", così come già commentato nella nota n. 6.1 "Acquisizione del controllo di Pavimental".

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi è pari a 370.716 migliaia di euro e risulta sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2020 (354.729 migliaia di euro).

Gli obiettivi di Autostrade per l'Italia nella gestione del capitale sono diretti a creare valore per l'azionista, a salvaguardare la continuità aziendale e a garantire gli interessi degli stakeholder, nonché a consentire l'accesso efficiente a fonti esterne di finanziamento tese a supportare in modo adeguato lo sviluppo delle attività del Gruppo e il rispetto degli impegni sottoscritti nelle convenzioni.

7.13 Fondo per impegni da convenzione

(quota non corrente) Migliaia di euro – (1.808.116)

(quota corrente) Migliaia di euro – (732.162)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio del fondo per impegni da convenzione per opere senza benefici economici aggiuntivi, nonché delle movimentazioni dell'esercizio 2021, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

Migliaia di euro	31/12/2020			VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO			31/12/2021		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Effetti applicazione schema di accordo al 1° gennaio 2021	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente		
Fondo per impegni da convenzione	2.540.278	1.808.116	732.162	-2.540.278	-	-	-		

Si segnala la chiusura del saldo del fondo per impegni da convenzione alla data del 1° gennaio 2021 (2.540.278 migliaia di euro), a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi per effetto dell'adozione da parte dell'ART della Delibera n. 71/2019, come già descritto nella nota n. 7.2 "Attività immateriali" e nella nota n. 6.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio della Capogruppo", cui si rimanda.

7.14 Fondi per accantonamenti

(quota non corrente) - Migliaia di euro 2.245.892 (1.364.717)

(quota corrente) - Migliaia di euro 1.091.889 (2.525.441)

Al 31 dicembre 2021 i fondi per accantonamenti sono pari a 3.337.781 migliaia di euro (3.890.158 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti per natura e la distinzione tra le relative quote correnti e non correnti.

Migliaia di euro	31/12/2021			31/12/2020		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Fondi per benefici per dipendenti	94.772	76.644	18.128	101.907	83.613	18.294
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.142.433	712.047	430.386	1.924.750	1.177.116	747.634
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	85.139	80.634	4.505	94.691	86.841	7.850
Altri fondi per rischi e oneri	2.015.437	1.376.567	638.870	1.768.810	17.147	1.751.663
Fondi per accantonamenti	3.337.781	2.245.892	1.091.889	3.890.158	1.364.717	2.525.441

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze ad inizio e fine esercizio dei fondi per accantonamenti e delle relative movimentazioni dell'esercizio 2021.

Migliaia di euro	31/12/2020	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO								31/12/2021
	Saldo di bilancio	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	Decrementi per utilizzi	(Utili) perdite attuariali rilevate nel conto economico complessivo	Differenze cambio	Effetti applicazione schema di accordo al 1° gennaio 2021	Riclassifiche e altre variazioni	Variazione del perimetro di consolidamento	Saldo di bilancio
Fondi per benefici per dipendenti										
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	101.907	1.650	-15	-19.001	6.892	-	-	-360	3.695	94.768
Altri benefici a dipendenti	-	45	-	-59	-	-	-	-	18	4
Totale	101.907	1.695	-15	-19.060	6.892	-	-	-360	3.713	94.772
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali										
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.924.750	432.490	3.355	-533.705	-	-	-761.274	76.817	-	1.142.433
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali										
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	94.691	-	518	-10.070	-	-	-	-	-	85.139
Altri fondi per rischi e oneri										
Altri fondi per rischi e oneri	1.768.810	10.987	-	-405.238	-	-5	711.379	-76.901	6.405	2.015.437
Fondi per accantonamenti	3.890.158	445.172	3.858	-968.073	6.892	-5	-49.895	-444	10.118	3.337.781

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 76.644 (83.613)

(quota corrente) - Migliaia di euro 18.128 (18.294)

Al 31 dicembre 2021 la voce è composta essenzialmente dal trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro come previsto dalla normativa vigente in Italia. La riduzione di 7.135 migliaia di euro è relativa prevalentemente alle liquidazioni e anticipazioni avvenute nell'esercizio (19.060 migliaia di euro), solo parzialmente compensate dagli utili attuariali dell'esercizio (6.892 migliaia di euro) e dall'apporto delle variazioni di perimetro di consolidamento (3.713 migliaia di euro).

Il modello attuariale di riferimento per la valutazione del TFR è basato su ipotesi sia di tipo demografico, che economico.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni definite ai fini della stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato al 31 dicembre 2021.

Nella tabella seguente è presentata un'analisi di sensitività del TFR alla chiusura dell'esercizio nell'ipotesi di variazione dei singoli tassi utilizzati nelle variazioni attuariali.

Ipotesi finanziarie	
Tasso annuo di attualizzazione (*)	0,44%
Tasso annuo di inflazione	1,75%
Tasso annuo incremento TFR	2,81%
Tasso annuo incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	da 1% a 4%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	da 0,5% a 3,5%
Duration (anni)	da 6 a 19

(*) Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato con riferimento alla curva dei rendimenti medi elaborati sulla base dell'indice IB OXX Corporate AA 7-10 con duration commisurata alla stima della permanenza media nel Gruppo del collettivo oggetto di valutazione.

Ipotesi demografiche	
Mortalità	Dati della Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Età pensionamento	Raggiungimento requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria

Analisi di sensitività al 31/12/2021					
Migliaia di euro	Variazione delle ipotesi				
	Tasso di turnover		Tasso di inflazione		Tasso di attualizzazione
	+ 1 %	- 1 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 0,25 % - 0,25 %
Fondo TFR Gruppo Autostrade per l'Italia	94.145	95.325	95.685	93.748	93.179 96.283

FONDO PER RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 712.047 (1.177.116)

(quota corrente) - Migliaia di euro 430.386 (747.634)

Il fondo accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali in concessione, previste nelle convenzioni sottoscritte dalle società concessionarie autostradali del Gruppo e finalizzate ad

assicurarne l'adeguata funzionalità e sicurezza. Il fondo, comprensivo della quota corrente e non corrente, si decrementa di 782.317 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 prevalentemente per i seguenti effetti:

- a) la riduzione del fondo accantonato nei precedenti esercizi per gli interventi ancora da effettuare nell'ambito del Piano Straordinario di Manutenzione da 1,2 miliardi (761.274 migliaia di euro), quale effetto della rappresentazione a partire dal 1° gennaio 2021 del contenuto dello Schema di Accordo sottoscritto con il MIMS e già commentato nella nota n. 6.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio della Capogruppo", cui si rimanda;
- b) gli utilizzi dell'esercizio, pari a 446.193 migliaia di euro, relativi agli interventi di manutenzione sulla rete autostradale di cui 207.883 migliaia di euro relativi alle manutenzioni non ricorrenti;
- c) gli accantonamenti operativi dell'esercizio, complessivamente pari a 432.490 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino previsti sulla rete autostradale;
- d) la riclassifica di 76.817 migliaia di euro degli "Altri fondi per rischi e oneri" al "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", relativa agli stanziamenti effettuati in esercizi precedenti con riferimento agli ulteriori fabbisogni per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio.

Per ulteriori dettagli sulle movimentazioni sub a) e d) si rimanda a quanto già descritto nella nota n. 6.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio della Capogruppo".

FONDO PER RINNOVO INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 80.634 (86.841)

(quota corrente) - Migliaia di euro 4.505 (7.850)

Il fondo per rinnovo infrastrutture autostradali, comprensivo della quota corrente e non corrente, è pari complessivamente a 85.139 migliaia di euro (94.691 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere nel tempo a fronte della obbligazione contrattuale, posta in capo alla società Società Italiana Traforo del Monte Bianco (SITMB), di esecuzione di specifici interventi al fine di assicurare la funzionalità e la sicurezza dell'infrastruttura autostradale. Rispetto al 31 dicembre 2020 il fondo presenta un decremento netto pari a 9.552 migliaia di euro, essenzialmente per gli utilizzi dell'esercizio relativi agli interventi effettuati.

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 1.376.567 (17.147)

(quota corrente) - Migliaia di euro 638.870 (1.751.663)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi e oneri ritenuti probabili a fine esercizio, incluse le riserve iscritte da appaltatori per attività non di investimento delle infrastrutture in concessione. Il saldo complessivo si incrementa di 246.647 migliaia di euro per i seguenti effetti combinati:

- a) l'incremento di 711.379 migliaia di euro rappresentativo del piano di investimenti non remunerati – per complessivi 1,2 miliardi di euro - residuo alla data del 1° gennaio 2021, quale

effetto della rappresentazione, a partire dal 1° gennaio 2021 del contenuto dello Schema di Accordo sottoscritto con il MIMS e già commentato nella nota n. 6.2 “Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio della Capogruppo”, cui si rimanda;

- b) gli utilizzi pari a 405.238 migliaia di euro connessi principalmente a:
- 1) il fondo per far fronte agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIMS e con il Governo, relativamente agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (299.421 migliaia di euro realizzati nel 2021) e agli sconti tariffari agli utenti, alle esenzioni area Genova e agli sconti per disagi lavori (86.894 migliaia di euro);
 - 2) gli indennizzi definiti a favore di alcuni familiari delle vittime colpiti direttamente dal crollo di una sezione del viadotto Polcevera e per le consulenze e spese legali correlate all'avvio delle azioni a tutela dei propri diritti e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati (13.203 migliaia di euro).

Per maggiori dettagli i principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2021, nonché l'evoluzione intercorsa nell'esercizio, si rinvia alla nota n. 10.7 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio”.

7.15 Passività finanziarie

(quota non corrente) Migliaia di euro 8.215.610 (7.705.678)
 (quota corrente) Migliaia di euro 2.828.995 (3.631.057)

PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 8.215.610 (7.705.678)
 (quota corrente) Migliaia di euro 2.494.882 (3.349.631)

Al 31 dicembre 2021 le passività finanziarie a medio-lungo termine ammontano complessivamente a 10.710.492 migliaia di euro e sono essenzialmente costituite dai prestiti obbligazionari emessi da Autostrade per l'Italia a partire dal 2015, dai prestiti obbligazionari oggetto dell'operazione di “issuer substitution”, perfezionata a fine 2016, e dai finanziamenti bancari.

Si riportano di seguito i prospetti di dettaglio delle passività finanziarie a medio-lungo termine, con evidenza dei seguenti aspetti:

- a) la composizione del saldo di bilancio, del corrispondente valore nominale della passività e della relativa esigibilità (quota corrente e quota non corrente);

(Migliaia di euro)	Note	31/12/2021				Esigibilità		31/12/2020			
		Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	in scadenza tra 13 e 60 mesi	in scadenza oltre 60 mesi	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Prestiti obbligazionari	(1) (2) (3)	8.339.180	8.137.474	605.234	7.532.240	3.482.671	4.049.569	8.410.132	8.198.554	1.074.393	7.124.161
Debiti verso istituti di credito	(3)	1.882.739	1.869.607	1.468.761	400.846	11.182	389.664	2.003.101	1.982.986	1.982.986	-
Debiti verso altri finanziatori		220.752	214.402	65.884	148.518	145.857	2.661	206.631	198.707	23.030	175.677
Debiti per Leasing		33.172	33.172	5.737	27.435	14.953	12.482	13.639	13.639	2.703	10.936
Finanziamenti a medio-lungo termine	(3) (4)	2.136.663	2.117.181	1.540.382	576.799	171.992	404.807	2.223.371	2.195.332	2.008.719	186.613
Derivati con fair value negativo	(4)	-	287.943	183.056	104.887	9.334	95.553	-	487.130	94.304	392.826
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		-	166.213	166.213	-	-	-	-	172.215	172.215	-
Altre passività finanziarie		-	1.681	-	1.681	1.681	-	-	2.078	-	2.078
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		-	167.894	166.213	1.681	1.681	-	-	174.293	172.215	2.078
Totale		10.710.492	2.494.885	8.215.610	3.665.678	4.549.929		11.055.309	3.349.631	7.705.678	

(1) Il valore nominale dei prestiti obbligazionari in sterlina inglese e yen sono espressi al tasso di cambio dei relativi Cross Currency Swap ad essi collegati.

(2) Tali strumenti finanziari rientrano nel Business Model Hold to collect e come tali sono valutati al costo ammortizzato.

(3) Per maggiori dettagli relativi alla gestione dei rischi connessi alle passività finanziarie mediante strumenti derivati si rimanda alla nota 9.2.

(4) Tali strumenti sono classificati come strumenti finanziari derivati di non hedge accounting in base a quanto previsto dall'IFRS 9 e si inquadrano nel livello 2 della gerarchia del fair value. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella nota 9.2.

b) le tipologie di tassi di interesse di riferimento applicati, scadenze e fair value;

Migliaia di euro	Scadenza	31/12/2021		31/12/2020	
		Valore di bilancio ⁽¹⁾	Fair value ⁽²⁾	Valore di bilancio ⁽¹⁾	Fair value ⁽²⁾
Prestiti obbligazionari					
- tasso fisso quotato	dal 2022 al 2038	8.137.474	8.642.403	8.198.554	8.518.866
		8.137.474	8.642.403	8.198.554	8.518.866
Debiti verso istituti di credito					
- tasso fisso	dal 2022 al 2036	1.153.399	1.341.988	1.265.891	1.440.740
- tasso variabile	dal 2022 al 2034	716.208	766.520	717.095	725.070
		1.869.607	2.108.508	1.982.986	2.165.810
Debiti verso altri finanziatori					
- infruttiferi	(3) dal 2022 al 2028	214.402	214.402	198.707	198.707
		214.402	214.402	198.707	198.707
Debiti per leasing					
		33.172	33.172	13.639	13.639
Finanziamenti a medio-lungo termine					
		2.117.181	2.356.082	2.195.332	2.378.156
Derivati con fair value negativo					
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		287.943	287.943	487.130	487.130
Altre passività finanziarie		1.681	1.681	2.078	2.078
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		167.894	167.894	174.293	174.293
Totale		10.710.492	11.454.322	11.055.309	11.558.445

(1) I valori delle passività finanziarie a medio-lungo termine riportati in tabella includono sia la quota non corrente che quella corrente.

(2) Il fair value indicato rientra nel livello 2 della gerarchia del fair value ad esclusione dei debiti per leasing il cui fair value rientra nel livello 3 della gerarchia.

(3) La voce include principalmente i debiti di Autostrade per l'Italia nonché il debito verso il Fondo Centrale di Garanzia apportato da Società Autostrada Tirrenica.

c) il confronto tra il saldo nominale delle passività (prestiti obbligazionari e finanziamenti a medio-lungo termine) e il relativo valore di bilancio, distinto per valuta di emissione con indicazione dei corrispondenti tasso medio e tasso effettivo di interesse;

Migliaia di euro	Valore nominale	Valore di bilancio	31/12/2021		31/12/2020	
			Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2021	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2021	Valore nominale	Valore di bilancio
Euro (EUR)	9.576.667	9.455.342	2,99%	2,96%	9.734.327	9.603.900
Sterlina (GBP)	750.000	605.234	5,99%	2,20%	750.000	589.427
Jen (JPY)	149.176	194.079	5,30%	3,39%	149.176	200.559
Totale	10.475.843	10.254.655	3,23%		10.633.503	10.393.886

d) la movimentazione nell'esercizio dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio-lungo termine espressi in valore di bilancio.

Migliaia di euro	Valore di bilancio al 31/12/2020	Nuove accensioni	Rimborsi	Variazione del perimetro di consolidamento	Differenze di cambio e altri movimenti	Valore di bilancio al 31/12/2021
Prestiti obbligazionari	8.198.554	983.535	-1.074.936	-	30.321	8.137.474
Debiti verso istituti di credito	1.982.986	-	-135.749	14.850	7.520	1.869.607
Debiti verso altri finanziatori	198.707	-	-3.658	17.779	1.574	214.402
Debiti per Leasing	13.639	26.092	-6.727	1.998	-1.830	33.172
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.195.332	26.092	-146.134	34.627	7.264	2.117.181
Totale	10.393.886	1.009.627	-1.221.070	34.627	37.585	10.254.655

Si evidenzia che, a fronte di talune passività finanziarie attuali e prospettiche, il Gruppo ha posto in essere strumenti derivati di tipo Interest Rate Swap (IRS) e di Cross Currency Swap (CCIRS). Il valore di mercato (fair value) al 31 dicembre 2021 di tali strumenti finanziari è rilevato nelle voci di bilancio "Derivati con fair value negativo" e "Derivati con fair value positivo". Per maggiori informazioni sui

rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari detenuti dal Gruppo si rinvia a quanto indicato nella nota n. 9.2 “Gestione dei rischi finanziari”.

PRESTITI OBBLIGAZIONARI

(quota non corrente) Migliaia di euro 7.532.240 (7.124.161)

(quota corrente) Migliaia di euro 605.234 (1.074.393)

La voce “Prestiti obbligazionari” è composta dalle emissioni obbligazionarie di Autostrade per l'Italia, relative a:

- a) le emissioni obbligazionarie avvenute a partire dal 2015 (4.715.090 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) destinate a investitori istituzionali;
- b) i prestiti obbligazionari trasferiti da Atlantia ad Autostrade per l'Italia a seguito dell'operazione di “issuer substitution” effettuata a dicembre 2016 (complessivamente pari a 2.675.892 migliaia di euro al 31 dicembre 2021);
- c) le emissioni obbligazionarie destinate a investitori privati (complessivamente pari a 746.492 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

Al 31 dicembre 2021 il saldo diminuisce di 61.080 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 essenzialmente per l'effetto combinato di:

- a) il rimborso avvenuto in data 26 febbraio 2021 del bond di importo nominale residuo pari a 594.572 migliaia di euro e cedola 2,875% garantito da Atlantia;
- b) il rimborso avvenuto in data 4 novembre 2021 del prestito di importo nominale residuo pari a 480.364 migliaia di euro e cedola del 1,125%;
- c) l'emissione, nel mese di gennaio, di un prestito di importo nominale pari a 1.000.000 migliaia di euro e cedola del 2%, con scadenza nel 2030;

Limitatamente al private placement in JPY (di importo pari a 20.000.000 migliaia di JPY, per un controvalore di 194.079 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), si richiede il rispetto di una soglia minima definita contrattualmente dei seguenti covenant finanziari (da calcolarsi su base annuale successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e civilistico, con riferimento a dati consolidati):

- a) indice di copertura degli oneri finanziari;
- b) rapporto tra FFO consolidato e totale net debt alla scadenza di ogni anno fiscale;
- c) patrimonio Netto di Autostrade per l'Italia.

Il mancato rispetto dei covenant costituirebbe un evento di default. Si segnala che Autostrade per l'Italia monitora periodicamente i covenant e al 31 dicembre 2021 i parametri finanziari in oggetto risultano rispettati.

Con riferimento all'evento trigger “Cambio di Controllo” emerso a seguito del perfezionamento della cessione dell'intera partecipazione detenuta da Atlantia S.p.A. in Autostrade per l'Italia a favore di HRA nell'ambito di alcuni prestiti obbligazionari detenuti da investitori istituzionali e garantiti da Atlantia, si evidenzia la chiusura del processo di Consent Solicitation in data 22 novembre 2021, con l'approvazione da parte delle Assemblee degli Obbligazionisti delle seguenti proposte di modifica:

- a) rilascio della garanzia prestata da Atlantia;
- b) modifica della condizione relativa al cambio di controllo in relazione ai prestiti obbligazionari in scadenza nel 2022, 2024 e 2025.

Tali modifiche approvate dalle Assemblee odierne saranno efficaci al perfezionamento della cessione dell'intera partecipazione detenuta da Atlantia S.p.A. in Autostrade per l'Italia.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 576.802 (186.613)

(quota corrente) Migliaia di euro 1.540.382 (2.008.719)

La voce, comprensiva sia della quota corrente che di quella non corrente, è composta prevalentemente dai finanziamenti bancari del Gruppo iscritti al 31 dicembre 2021 per 1.869.607 migliaia di euro.

La diminuzione dei finanziamenti a medio-lungo termine pari a 78.151 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 è essenzialmente riconducibile ai rimborsi, contrattualmente previsti, dei finanziamenti concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e da Cassa Depositi e Prestiti (147.201 migliaia di euro).

Si segnala che, esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1 al paragrafo 69, al 31 dicembre 2021 una porzione dei finanziamenti a medio lungo-termine verso BEI e CDP, per un ammontare complessivo pari a 1.465.093 migliaia di euro, è classificata nella quota corrente dei finanziamenti a medio-lungo termine, a seguito del declassamento sotto il livello investment grade, come già commentato nella precedente nota n.2 "Forma e contenuto del bilancio". Resta fermo, tuttavia, che tale declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio 2020, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere dapprima protezioni aggiuntive. Solo qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero quindi la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere. Si evidenzia che, alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l'applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali e non hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

Per quanto concerne i prestiti ottenuti da Cassa Depositi e Prestiti, non rientranti nella fattispecie precedentemente descritta e non soggetti a rimborso anticipato in conseguenza del downgrading, oltre al rispetto del parametro finanziario dato dal rapporto tra "cash flow operativo disponibile per il servizio del debito" e "servizio del debito" (DSCR), la Società Autostrade per l'Italia è tenuta a dimostrare, finché il rating rimarrà sotto il livello investment grade, il superamento di una soglia minima definita contrattualmente per i seguenti covenant finanziari addizionali (su base consolidata):

- a) indice di copertura degli oneri finanziari;
- b) rapporto tra FFO e Indebitamento finanziario netto alla scadenza di ogni anno fiscale.

Qualora non fossero rispettati questi ultimi parametri, Autostrade per l'Italia dovrebbe produrre idonea garanzia bancaria autonoma.

Con esclusivo riferimento al calcolo da effettuarsi sulla base dei dati di bilancio consolidato al 31 dicembre 2020, la Società aveva ottenuto, a marzo 2021, il consenso alla sospensione dell'impegno di rispettare i valori soglia dei parametri finanziari descritti sopra, in conseguenza dell'impatto subito sui cash flows per effetto delle misure restrittive agli spostamenti introdotte dalle autorità per contenere la diffusione della pandemia da Covid. Con riferimento al calcolo da effettuarsi sulla base dei dati di bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 i suddetti parametri finanziari risultano rispettati e pertanto è stata operata la riclassifica a lungo termine di tale finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti di importo nominale pari a 400 milioni di euro.

I contratti di finanziamento prevedono, inoltre – con esclusivo riferimento alle date di chiusura dell'esercizio - il rispetto di una soglia minima del parametro finanziario dato dal rapporto tra "cash flow operativo disponibile per il servizio del debito" e "servizio del debito" (DSCR). Il mancato rispetto del suddetto covenant, alle rispettive date di calcolo, potrebbe configurare un evento di default e comportare l'obbligo di rimborsare anticipatamente gli importi in linea capitale, gli interessi e le ulteriori somme previste nei contratti stessi. Tale parametro, con riferimento all'ultima data di calcolo relativa al 31 dicembre 2021 risulta rispettato.

A tal proposito, i suddetti covenant e i relativi calcoli vengono monitorati periodicamente da Autostrade per l'Italia anche avvalendosi di dati prospettici e, nel caso di esposizione a rimborsi anticipati, viene instaurato un colloquio con il finanziatore volto a porre rimedio.

Con riferimento al perfezionamento della cessione dell'intera partecipazione detenuta da Atlantia S.p.A. in Autostrade per l'Italia a favore di HRA, si evidenzia che il "Cambio di Controllo" costituisce un evento di trigger che potrebbe comportare la richiesta di rimborso anticipato nell'ambito dei finanziamenti con Cassa Depositi e Prestiti, Banca Europea degli Investimenti e Crédit Agricole. A tal proposito si segnala che, nel mese di luglio 2021 Cassa Depositi e Prestiti ha confermato il proprio consenso al perfezionamento del "Cambio di Controllo" di Autostrade per l'Italia e nel mese di dicembre 2021 Credit Agricole ha confermato il proprio consenso alle modifiche contrattuali inerenti al "Cambio di Controllo" in relazione al finanziamento in essere con Pavimental. Si segnala, infine, che alla data di predisposizione del presente bilancio, Banca Europea degli Investimenti ha recentemente comunicato la proposta per il suo consent volta a ottenere le seguenti modifiche:

- a) rilascio della garanzia prestata da Atlantia;
- b) modifica della condizione relativa al cambio di controllo.

Si ricorda che l'approvazione dell'operazione da parte degli enti finanziatori costituisce una delle condizioni sospensive del suddetto contratto di cessione.

DERIVATI CON FAIR VALUE NEGATIVO

(quota non corrente) Migliaia di euro 104.887 (392.826)

(quota corrente) Migliaia di euro 183.056 (94.304)

La voce accoglie, al 31 dicembre 2021, il saldo degli strumenti finanziari derivati stipulati con alcuni istituti di credito allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse e di cambio di talune passività finanziarie a medio-lungo termine, anche a fronte di operazioni di finanziamento prospettiche che saranno assunte da Autostrade per l'Italia.

La diminuzione complessiva della voce rispetto al saldo al 31 dicembre 2021, pari a 199.187 migliaia di euro, è correlato essenzialmente all'effetto combinato di:

- a) diminuzione del fair value negativo per 60.652 migliaia di euro dei Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterlina e yen, derivante dalla variazione del fair value (26.485 migliaia di euro in relazione all'effetto combinato della variazione della curva dei tassi in valuta e in euro) rilevato, a seguito dell'operazione di issuer substitution di fine 2016, tra i proventi finanziari e dall'effetto cambio positivo (34.167 migliaia di euro) connesso principalmente all'apprezzamento della sterlina rispetto all'euro;
- b) diminuzione del fair value negativo, 44.427 migliaia di euro, dei derivati di Interest Rate Swap e di Interest Rate Swap Forward Starting, essenzialmente a seguito dell'aumento della curva dei tassi di interesse al 31 dicembre 2021 rispetto al 31 dicembre 2020;
- c) la liquidazione avvenuta a gennaio 2021 dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting per 91.231 migliaia di euro, in corrispondenza dell'emissione obbligazionaria.

Si segnala che, in relazione ai derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, al 31 dicembre 2021 risulta iscritto un fair value negativo complessivamente pari a 21.448 migliaia di euro per un importo nozionale complessivamente pari a 350.000 migliaia di euro di durata media residua ponderata di sei anni e tre mesi a un tasso fisso medio ponderato pari a circa l'1,074%, connessi a passività finanziarie prospettiche che saranno assunte a copertura dei fabbisogni finanziari.

Si evidenzia, infine, che:

- a) con il perfezionarsi nel mese di gennaio 2022 dell'emissione del prestito obbligazionario citato, parte dei derivati in essere al 31 dicembre 2021 per un importo nozionale pari a 350.000 migliaia di euro, e durata media residua ponderata di sei anni e tre mesi a un tasso fisso medio ponderato pari a circa l'1,074%, sono stati liquidati. Il fair value negativo al 31 dicembre 2021 pari a 21.448 migliaia di euro è stato classificato tra le passività finanziarie a breve termine;
- b) sono stati riclassificati a breve termine i due Cross Currency Swap legati al prestito obbligazionario in sterline in scadenza a giugno 2022, per un importo nozionale di 750 milioni di euro e un fair value al 31 dicembre 2021 pari a 161.608 migliaia di euro.

Al 31 dicembre 2021 i derivati in essere risultano classificati di cash flow hedge o di non hedge accounting; per maggiori dettagli, si rinvia alla nota n. 9.2 "Gestione dei rischi finanziari".

ALTRE PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 1.681 (2.078)

(quota corrente) Migliaia di euro 166.213 (172.215)

Il saldo della voce, comprensivo sia della quota corrente sia di quella non corrente, si decrementa di 6.399 migliaia di euro essenzialmente per la diminuzione dei ratei passivi sui derivati (10.856 migliaia di euro).

PASSIVITA' FINANZIARIE A BREVE TERMINE - Migliaia di euro 334.117 (281.426)

La composizione delle passività finanziarie a breve termine è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Scoperti di conto corrente	48.947	1
Finanziamenti a breve termine	252.000	249.458
Derivati correnti con fair value negativo ⁽¹⁾	138	-
Altre passività finanziarie correnti	33.033	31.967
Passività finanziarie a breve termine	334.118	281.426

(1) Tali passività includono strumenti derivati di non hedge accounting che rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

La voce pari 334.118 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 si incrementa di 52.692 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2020 (281.426 migliaia di euro) principalmente per gli effetti derivanti dal consolidamento degli scoperti di conto corrente di Pavimental (48.946 migliaia di euro).

Con riferimento alla voce "finanziamenti a breve termine", si segnala che il finanziamento erogato da Intesa San Paolo (nel corso del 2020) ad Autostrade Meridionali - per un importo massimo pari a 300 milioni di euro e utilizzato al 31 dicembre 2021 per 245 milioni di euro - è stato prorogato fino al 31 dicembre 2024. Tale finanziamento è classificato nella quota corrente dei finanziamenti a medio-lungo termine in virtù della sua correlazione contrattuale con la previsione di incasso del credito finanziario per il diritto di subentro, come già commentato nella nota n.7.4 "Attività finanziarie" a cui si rimanda.

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA IN ACCORDO CON LA RACCOMANDAZIONE DELL'ESMA DEL 4 MARZO 2021

La tabella seguente evidenzia l'ammontare della posizione finanziaria netta con il dettaglio delle posizioni di debito e credito verso parti correlate, come richiesto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 che rinvia, tramite il "Richiamo di attenzione n. 5/21", all'ultima Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority – ESMA del 4 marzo 2021. Gli attuali Orientamenti aggiornano le precedenti Raccomandazioni CESR (ivi inclusi i riferimenti presenti nella Comunicazione n. DEM/6064293 del 28-7-2006 in materia di posizione finanziaria netta).

3. Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021

Milioni di euro	31/12/2021	di cui verso parti correlate	31/12/2020	di cui verso parti correlate
Disponibilità liquide	-1.188		-1.424	
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide ⁽¹⁾	-711	-546	-530	-56
Altre attività finanziarie correnti ⁽²⁾	-31		-20	
Liquidità (A)	-1.930		-1.974	
Debito finanziario corrente ⁽³⁾	334		281	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	2.495		3.350	
Indebitamento finanziario corrente (B)	2.829		3.631	
Indebitamento finanziario netto corrente (C=A+B)	899		1.657	
Debito finanziario non corrente ⁽⁴⁾	684		582	
Strumenti di debito ⁽⁵⁾	7.532		7.124	
Indebitamento finanziario non corrente (D)	8.216		7.706	
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E=D+C)	9.115		9.363	

RICONDUZIONE INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO COME DA ORIENTAMENTO ESMA CON INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

Milioni di euro	31/12/2021	di cui verso parti correlate	31/12/2020	di cui verso parti correlate
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E)	9.115		9.363	
Attività finanziarie correnti ⁽⁶⁾ al netto dei derivati (F)	-537		-470	
Attività finanziarie non correnti (G)	-332		-336	
Indebitamento finanziario netto (H=E+F+G)	8.246		8.557	

- (1) La voce include mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate, così come riportati nella nota 7.8 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021".
- (2) Trattasi dei derivati attivi inclusi nella voce "Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine", così come riportati nella nota n. 7.4 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021".
- (3) Include il valore degli "Scoperti di conto corrente", dei "Finanziamenti a breve termine" e delle "Altre passività finanziarie correnti" così come riportati nella nota n. 7.15 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021".
- (4) Include il valore dei "Finanziamenti a medio-lungo termine", dei "Derivati non correnti con fair value negativo" e delle "Altre passività finanziarie non correnti" così come riportati nella nota n. 7.15 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021".
- (5) Include il valore dei "Prestiti obbligazionari" così come riportati nella nota n. 7.15 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021".
- (6) Include il valore delle "Attività finanziarie correnti", al netto del valore del fair value dei derivati attivi inclusi nella voce "Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine", così come riportati nella nota n. 7.4 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021" e compresi nella voce "Altre attività finanziarie correnti" del prospetto ESMA di cui sopra.

7.16 Altre passività non correnti - Migliaia di euro 29.826 (23.671)

Al 31 dicembre 2021 il saldo della voce è pari a 29.826 migliaia di euro e risulta sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2020. La composizione è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Risconti passivi non commerciali	21.812	23.192
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	3.725	-
Debiti verso il personale	2.890	-
Debiti per espropri	405	405
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	920	-
Altri debiti	74	74
Altre passività non correnti	29.826	23.671

7.17 Passività commerciali - Migliaia di euro 1.582.806 (1.320.361)

La composizione delle passività commerciali è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Debiti verso fornitori	863.809	749.646
Debiti per rapporti di interconnessione	632.125	511.129
Pedaggi in corso di regolazione	85.276	58.991
Ratei e risconti passivi e altre passività commerciali	1.596	595
Passività commerciali	1.582.806	1.320.361

Le passività commerciali sono pari a 1.582.806 migliaia di euro, escludendo l'apporto delle variazioni del perimetro di Gruppo derivanti prevalentemente dal consolidamento di Pavimental (17.518 migliaia di euro), presentano un incremento pari a 244.927 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020, principalmente per l'effetto netto dei seguenti fattori:

- l'incremento dei debiti verso le società interconnesse (120.996 migliaia di euro) e dei pedaggi in corso di regolazione (26.825 migliaia di euro), riconducibile prevalentemente ai maggiori debiti di Autostrade per l'Italia ascrivibili all'aumento dei volumi di traffico registrati nel corso del 2021 rispetto al 2020;
- l'incremento dei debiti verso fornitori (114.163 migliaia di euro), principalmente originato dalla dinamica delle manutenzioni eseguite nei due esercizi a confronto.

Il valore di bilancio delle passività commerciali approssima il relativo fair value.

7.18 Altre passività correnti - Migliaia di euro 401.430 (286.209)

La composizione delle altre passività correnti è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	25.611	11.503
Debiti verso il personale	70.454	42.770
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	64	-
Debiti per canoni	98.942	46.187
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	33.468	22.517
Debiti per espropri	1.050	1.500
Debiti verso Amministrazioni Pubbliche	92	99
Altri debiti	171.749	161.633
Altre passività correnti	401.430	286.209

Al 31 dicembre 2021 il saldo della voce è pari a 401.430 migliaia di euro e non considerando gli effetti derivanti dalla variazione del perimetro di consolidamento (20.187 migliaia di euro) presenta un incremento pari a 95.034 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021 (286.209 migliaia di euro). Sulla variazione incidono essenzialmente gli effetti combinati di:

- l'incremento dei debiti per canoni di concessione per 52.755 migliaia di euro principalmente dovuto al maggior volume di traffico rilevato nel 2021 rispetto al 2020;

- b) l'incremento dei debiti verso il personale e dei debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale, principalmente ascrivibile alla maggiore consistenza di organico del Gruppo rispetto al 2020 e alla politica di incentivi all'esodo legati al piano straordinario uscite 2021 di Autostrade per l'Italia.

8. Informazioni sulle voci del conto economico consolidato

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico consolidato. Le componenti negative di conto economico sono indicate con il segno "-" nei titoli e nelle tabelle delle note, mentre i valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi all'esercizio 2020.

Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico consolidato derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.5 "Rapporti con parti correlate".

8.1 Ricavi da pedaggio - Migliaia di euro 3.473.586 (2.791.321)

I Ricavi da pedaggio sono pari a 3.473.586 migliaia di euro e presentano un incremento di 682.265 migliaia di euro rispetto al 2020 (2.791.321 migliaia di euro) principalmente in conseguenza dell'andamento del traffico sulla rete, pari al +23%. Si rammenta che entrambi gli esercizi a confronto includono gli effetti riconducibili alla pandemia da Covid-19 e che l'andamento positivo del traffico sulla rete registrato nel 2021, rispetto al 2020, è anche dovuto alle minori limitazioni agli spostamenti disposte dalle Autorità governative nel corso dell'anno.

8.2 Ricavi per servizi di costruzione – Migliaia di euro 930.654 (168.747)

Il dettaglio dei ricavi per servizi di costruzione è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione - opere con benefici economici aggiuntivi	930.621	166.112	764.509
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	33	2.635	-2.602
Ricavi per servizi di costruzione	930.654	168.747	761.907

La variazione della voce pari a 761.907 migliaia di euro è una conseguenza dell'adozione del già citato nuovo meccanismo tariffario a seguito dell'adozione da parte dell'ART in data 19 giugno 2019 della Delibera n. 71/2019, come descritto nella nota n. 6.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio della Capogruppo".

In sostanza, i nuovi meccanismi introdotti dalla Delibera prevedono la remunerazione tariffaria di tutti i servizi di ampliamento e/o miglioria dell'infrastruttura; quindi, sia quelli per i quali sino ad oggi non erano riconosciuti benefici economici aggiuntivi (in termini di remunerazione dei servizi di investimento) sia quelli che già attualmente godono di remunerazione.

Pertanto, essendo tutti i diritti concessori rilevanti ai fini della remunerazione degli investimenti effettuati dal Gruppo, i ricavi per servizi di costruzione accolgono tutti gli interventi relativi a opere in concessione e sono rappresentativi del fair value del corrispettivo spettante per le attività di ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture in concessione effettuate nell'esercizio, determinato sulla base dei costi operativi nonché dell'eventuale margine sui servizi realizzati con

strutture interne al Gruppo come indicato nella nota n. 3 “Principi contabili e criteri di valutazione applicati”, cui si rinvia.

Si evidenzia che nel 2020 il Gruppo aveva eseguito ulteriori servizi di costruzione per opere che non comportano benefici economici aggiuntivi, per complessivi 349.527 migliaia di euro, a fronte dei quali era stato utilizzato il “Fondo per impegni da convenzione” appositamente stanziato. Tale utilizzo del fondo era classificato a riduzione dei costi operativi dell’esercizio e commentato nella nota n. 8.9 “Utilizzo del fondo impegni da convenzione”.

Per un dettaglio completato degli investimenti complessivi in attività in concessione si rinvia alla precedente nota n.7.2 “Attività Immateriali”.

8.3 Altri ricavi – Migliaia di euro 398.782 (236.373)

Il dettaglio degli altri ricavi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Ricavi da subconcessionari	106.329	84.540	21.789
Ricavi per manutenzioni	17.899	15.540	2.359
Altri ricavi da gestione autostradale	18.611	19.296	-685
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	62.367	48.386	13.981
Rimborsi	21.857	18.127	3.730
Risarcimento danni e indennizzi	17.465	15.970	1.495
Ricavi da pubblicità	1.432	1.387	45
Altri proventi	152.822	33.127	119.695
Altri ricavi	398.782	236.373	162.409

Gli altri ricavi ammontano a 398.782 migliaia di euro e presentano un aumento di 162.409 migliaia di euro rispetto al 2020, principalmente in relazione a:

- l’incremento degli altri proventi per 119.695 migliaia di euro che include per 87.220 migliaia di euro i ricavi da commessa derivanti principalmente dagli affidamenti di terzi alle società Pavimental e Pavimental Polska (variazione del perimetro di consolidamento);
- l’incremento dei ricavi da subconcessionari per 21.789 migliaia di euro dovuto principalmente alle maggiori royalty delle aree di servizio, in relazione all’aumento del traffico e alla sospensione nell’esercizio di confronto delle royalty e dei corrispettivi, applicata al fine di supportare economicamente gli operatori di business Oil e Ristoro nel periodo di lockdown connesso all’emergenza sanitaria Covid-19;
- l’incremento dei ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia per 13.981 migliaia di euro riferiti prevalentemente a Movyon.

Con riferimento ai ricavi in generale, si riporta di seguito la disaggregazione degli stessi circa la rilevazione puntuale (at a point in time), ovvero progressiva o in un arco temporale (over time), come richiesto dall’IFRS 15.

Migliaia di euro	2021				2020			
	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi
	At a point in time	Over the time			At a point in time	Over the time		
Ricavi netti da pedaggio	3.474	-	-	3.474	2.791	-	-	2.791
Ricavi per servizi di costruzione	-	931	-	931	-	169	-	169
Altri ricavi	113	98	187	399	96	13	127	236
Totale Ricavi	3.587	1.029	187	4.803	2.887	182	127	3.196

8.4 Materie prime e materiali – Migliaia di euro -207.413 (-87.952)

La voce include gli acquisti di materiali e le variazioni delle rimanenze di materie prime e materiali di consumo.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Materiale da costruzione	-103.927	-11.707	-92.220
Materiale elettrico ed elettronico	-49.535	-43.974	-5.561
Carbolubrificanti e combustibili	-38.552	-9.288	-29.264
Altre materie prime e materiali di consumo	-68.901	-32.841	-36.060
Acquisti di materiali	-260.915	-97.810	-163.105
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	51.881	9.779	42.102
Costi per materie prime capitalizzati	1.621	79	1.542
Materie prime e materiali	-207.413	-87.952	-119.461

La voce registra un aumento pari a 119.461 migliaia di euro ed è essenzialmente riconducibile alle variazioni del perimetro di consolidamento. In particolare si segnala che nel 2020 i costi relativi alle manutenzioni e agli investimenti IFRIC 12 realizzati da Pavimental erano contabilizzati nella voce “costi per servizi” in quanto non rilevati dalle strutture interne del Gruppo. Al contrario a partire dal 2021 e a seguito del consolidamento di Pavimental gli stessi costi sono contabilizzati tra i “costi per materie prime e materiali” perché realizzati dalle stesse strutture interne al Gruppo.

Si evidenzia, infine, che la voce, rispetto al 2020, non include gli oneri connessi agli interventi inclusi nel piano di investimenti non remunerati, i cui impatti dall’esercizio 2021 sono rappresentati a diretta riduzione del fondo rischi e oneri, come già commentato in precedenza.

8.5 Costi per servizi – Migliaia di euro -1.341.539 (-1.488.507)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-791.448	-1.115.035	323.587
Prestazioni professionali	-244.407	-204.420	-39.987
Trasporti e simili	-77.680	-21.710	-55.970
Utenze	-46.312	-39.623	-6.689
Assicurazioni	-31.189	-20.699	-10.490
Compensi collegio sindacale	-756	-722	-34
Prestazioni diverse	-149.747	-86.298	-63.449
Costi per servizi	-1.341.539	-1.488.507	146.968

Il decremento dei costi per servizi, pari a 146.968 migliaia di euro, è attribuibile essenzialmente alle dinamiche connesse al consolidamento di Pavimental come commentato nella precedente nota n. 8.4 “Materie prime e materiali”.

Si segnala che la voce costi per servizi edili e simili include i costi correlati allo stato avanzamento dei lavori in relazione alla demolizione e ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio (79.292 migliaia di euro nel 2021). Tali oneri sono interamente coperti dall’utilizzo del fondo per ripristino e

sostituzione infrastrutture autostradali per il ripristino del viadotto Genova San Giorgio, accantonato al 31 dicembre 2018.

Si evidenzia che la voce "costi per servizi", rispetto al 2020, non include gli oneri connessi agli interventi inclusi nel piano di investimenti non remunerati, i cui impatti dall'esercizio 2021 sono rappresentati a diretta riduzione del fondo rischi e oneri, come già commentato in precedenza.

8.6 Costo per il personale - Migliaia di euro -703.628 (-505.141)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Salari e stipendi	-456.638	-339.967	-116.671
Oneri sociali	-143.380	-100.578	-42.802
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	-29.494	-21.536	-7.958
Compensi ad amministratori	-3.315	-2.404	-911
Altri costi del personale	-73.458	-41.948	-31.510
Costo per il personale lordo	-706.285	-506.433	-199.852
Costo del lavoro capitalizzato per attività non in concessione	2.657	1.292	1.365
Costo per il personale	-703.628	-505.141	-198.487

Il costo per il personale è pari a 703.628 migliaia di euro e presenta un incremento di 198.487 migliaia di euro rispetto al 2020 (505.141 migliaia di euro), originato essenzialmente:

- dal consolidamento di Pavimental, a partire dal 2021, che ha comportato un incremento di unità medie pari a +1.424 e di Tecne, consolidata a dicembre 2020, che nel corso del 2021 ha incrementato le unità medie di 585;
- dai maggiori costi per incentivi all'esodo legati al piano straordinario uscite attivato nel corso del 2021 in Autostrade per l'Italia.

Si segnala, inoltre, la specificità che ha caratterizzato il 2020 (attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO" e altri effetti correlati all'emergenza Covid-19, minor fair value rilevato per la valutazione dei piani di incentivazione al management).

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio (suddivisa per livello di inquadramento e comprensiva del personale interinale).

ORGANICO MEDIO	2021	2020	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	139	103	36	35,0%
Quadri	442	339	103	30,4%
Impiegati	3.887	2.785	1.102	39,6%
Operai	2.424	1.411	1.013	71,8%
Corpo esattoriale	1.886	1.983	-97	-4,9%
Totale	8.778	6.621	2.157	32,6%

In relazione ai piani di compensi basati su azioni e regolati con azioni o per cassa che coinvolgono alcuni amministratori e dipendenti delle società del Gruppo, si rimanda a quanto descritto nella nota n. 10.6 "Informativa sui piani di compensi basati su azioni".

8.7 Altri oneri - Migliaia di euro -524.725 (-423.895)

Gli altri oneri del 2021, il cui dettaglio è riportato nella tabella seguente, risultano in aumento di 100.830 migliaia di euro rispetto al saldo dell'esercizio precedente, essenzialmente in relazione all'aumento dei canoni concessori (110.789 migliaia di euro), correlati all'andamento del traffico, ai ricavi da pedaggio e ai contratti di subconcessione.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Oneri concessori	-437.693	-362.404	-75.289
Oneri per godimento beni di terzi	-9.558	-9.014	-544
Contributi e liberalità	-29.381	-25.663	-3.718
Imposte indirette e tasse	-11.056	-8.217	-2.839
Altri oneri diversi	-37.037	-18.597	-18.440
Oneri diversi	-77.474	-52.477	-24.997
Altri oneri	-524.725	-423.895	-100.830

8.8 Variazione operativa dei fondi per accantonamenti - Migliaia di euro 100.298 (-417.534)

La voce è costituita dalle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti, ad esclusione di quelli per benefici per dipendenti (classificate nel costo per il personale), stanziati dalle società del Gruppo per poter adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l'impiego di risorse economiche negli esercizi successivi. L'ammontare della voce, positivo per 100.298 migliaia di euro nel 2021, è essenzialmente riconducibile a:

- la variazione operativa del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali (utilizzo netto di 101.215 migliaia di euro) in relazione agli oneri connessi al completamento della ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio (87.513 migliaia di euro);
- la variazione operativa positiva del fondo rinnovo infrastrutture autostradali (10.070 migliaia di euro);
- la variazione operativa negativa dei fondi per rischi e oneri (10.987 migliaia di euro) per la copertura dei rischi di contenziosi in essere.

8.9 Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni - Migliaia di euro - (349.527)

Si segnala la chiusura del saldo del fondo impegni alla data del 1° gennaio 2021 (2.540.778 migliaia di euro) per effetto dell'adozione del nuovo meccanismo tariffario, a seguito dell'adozione dell'ART, a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi, come già descritto nella nota n. 7.2 "Attività immateriali".

8.10 Ammortamenti - Migliaia di euro -560.222 (-653.617)

Il decremento di 93.395 migliaia di euro rispetto al 2020 si riferisce essenzialmente a:

- il minore ammortamento dei diritti concessori immateriali per 124.651 migliaia di euro, essenzialmente per la chiusura del saldo del fondo per impegni da convenzione alla data del 1° gennaio 2021 (2.540.278 migliaia di euro) a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi, a seguito dell'adozione da parte dell'ART in data 19 giugno 2019 della Delibera n. 71/2019, come già commentato nella nota n. 7.2 "Attività immateriali";
- il maggiore ammortamento delle altre attività immateriali per 19.906 migliaia di euro, in relazione principalmente all'attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione focalizzate sull'innovazione tecnologica per la gestione e sicurezza delle infrastrutture e sui servizi digitali avanzati per la mobilità.

Si precisa che nel 2020 la voce includeva ammortamenti dei diritti concessori per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi per 390.158 migliaia di euro.

8.11 Proventi (Oneri) finanziari - Migliaia di euro -330.159 (-496.945)

Proventi finanziari - Migliaia di euro 153.337 (75.874)

Oneri finanziari - Migliaia di euro -483.135 (-572.440)

Utili (perdite) su cambi - Migliaia di euro -361 (-379)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Proventi finanziari rilevati ad incremento delle attività finanziarie	951	954	-3
Proventi da operazioni di finanza derivata	119.260	45.726	73.534
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	185	612	-427
Proventi finanziari diversi	32.941	28.582	4.359
Altri proventi finanziari	153.337	75.874	77.463
Totale proventi finanziari (a)	153.337	75.874	77.463
Proventi (Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	-3.858	-17.642	13.784
Oneri su finanziamenti a medio-lungo termine	-69.782	-65.954	-3.828
Oneri da operazioni di finanza derivata	-112.543	-215.892	103.349
Oneri su prestiti obbligazionari	-269.598	-240.886	-28.712
Oneri per interessi passivi rilevati ad incremento delle passività finanziarie	-3.983	-3.785	-198
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	-4.886	-2.253	-2.633
Oneri finanziari diversi	-18.485	-26.028	7.543
Altri oneri finanziari	-479.277	-554.798	75.521
Totale oneri finanziari (b)	-483.135	-572.440	89.305
Utili su cambi	45.175	37.593	7.582
Perdite su cambi	-45.536	-37.972	-7.564
Utili (perdite) su cambi (c)	-361	-379	18
Proventi (oneri) finanziari (a+b+c)	-330.159	-496.945	166.786

Gli "Altri oneri finanziari", al netto degli "Altri proventi finanziari", sono pari a 325.940 migliaia di euro e si riducono di 152.984 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 (478.924 migliaia di euro), prevalentemente a seguito dei minori oneri da valutazione riconducibili alla variazione del fair value dei derivati (178.883 migliaia di euro) parzialmente compensati dai costi rilevati per la Consent Solicitation (7.773 migliaia di euro), come già descritto nella nota n. 7.15 "Passività finanziarie".

La voce "Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione" è pari a 3.858 migliaia di euro nel 2021 (17.642 migliaia di euro nel 2020) e registra una riduzione di 13.784 migliaia di euro, essenzialmente per la diminuzione dei tassi di riferimento applicati nei due esercizi a confronto.

Si segnala, infine, la mancata rilevazione a partire dal 2021 degli oneri finanziari da attualizzazione del "fondo impegni da convenzione", a seguito dell'implementazione del nuovo modello tariffario introdotto dall'ART, come già commentato nella nota n. 7.2 "Attività immateriali".

8.11 (Oneri)/Proventi fiscali - Migliaia di euro -479.923 (128.231)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali netti nei due esercizi a confronto.

3. Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
IRES	-173.140	-12.889	-160.251
IRAP	-31.957	-2.629	-29.328
Imposte sul reddito	-11.480	-	-11.480
Beneficio imposte correnti da perdite fiscali	4.917	3.868	1.049
Imposte correnti sul reddito	-211.660	-11.650	-200.010
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	1.171	7.529	-6.358
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	-1.016	-111	-905
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	155	7.418	-7.263
Accantonamenti	567.540	513.652	53.888
Rilasci	-774.739	-304.718	-470.021
Variazione di stime di esercizi precedenti	-45.291	-2.584	-42.707
Imposte anticipate	-252.490	206.350	-458.840
Accantonamenti	-18.218	-76.168	57.950
Rilasci	2.290	2.089	201
Variazione di stime di esercizi precedenti	-	192	-192
Imposte differite	-15.928	-73.887	57.959
Imposte anticipate e differite	-268.418	132.463	-400.881
(Oneri) Proventi fiscali	-479.923	128.231	-608.154

Il saldo degli oneri e proventi fiscali registra un valore negativo pari a 479.923 migliaia di euro nel 2021 (positivo e pari a 128.231 migliaia di euro nel 2020) e riporta una variazione negativa pari a 608.154 migliaia di euro. Si evidenzia che il 2020 rilevava proventi fiscali in virtù di un reddito imponibile negativo.

Sulla suddetta variazione incidono principalmente:

- i maggiori rilasci di imposte anticipate pari a 470.021 migliaia di euro, relativi agli utilizzi del fondo stanziato in esercizi precedenti, in riferimento alla definizione dell'accordo negoziale con il MIMS e con il Governo per 317.152 migliaia di euro;
- le imposte correnti rilevate nel 2021 pari a 211.660 migliaia di euro.

Nella tabella seguente è riportata la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'imposta IRES negli esercizi a confronto.

Migliaia di euro	Imponibile	2021		Imponibile	2020	
		Imposte	Incidenza		Imposte	Incidenza
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.229.818			-538.133		
Imposta teorica calcolata con l'aliquota IRES della capogruppo		338.200	27,5%		-147.988	27,5%
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	1.933.822	531.801	43,2%	1.821.709	500.970	-93,1%
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi	-56.738	-15.603	-1,3%	-245.445	-67.497	12,5%
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	-2.463.157	-677.368	-55,1%	-1.022.163	-281.095	52,2%
Differenze permanenti	7.647	2.673	0,2%	10.250	4.631	-0,9%
Irap		31.957			2.629	
Totale		211.660	17,21%		11.650	-2,16%

8.12 Utile per azione

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base e dell'utile diluito per azione per i due esercizi oggetto di comparazione. Si evidenzia che in assenza di opzioni e/o strumenti finanziari convertibili in azioni della Capogruppo, l'utile diluito per azione coincide con l'utile base per azione.

	2021	2020
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000
Utile/(perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	723.291	-407.163
Utile/(perdita) per azione (euro)	1,16	-0,66
Utile/(perdita) da attività operative in funzionamento di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	723.291	-408.407
Utile/(perdita) base per azione da attività operative in funzionamento (euro)	1,16	-0,66
Utile/(perdita) da attività operative cessate di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	-	1.244
Utile/(perdita) base per azione da attività operative cessate (euro)	-	0,00

9. Altre informazioni finanziarie

9.1 Informazioni sul rendiconto finanziario consolidato

Si commenta di seguito la gestione finanziaria consolidata del 2021, a confronto con quella del 2020, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione "Prospetti contabili consolidati".

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2021 evidenzia un decremento delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 104.130 migliaia di euro rispetto all'incremento di 362.611 migliaia di euro nel 2020.

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio nel 2021 è pari a 1.404.736 migliaia di euro, in aumento di 1.052.622 migliaia di euro rispetto al valore del 2020 (352.114 migliaia di euro). Sul flusso generato nel 2021 incidono:

- a) FFO (Funds From Operations o Cash Flow Operativo) pari a 985.769 migliaia di euro, in aumento di 468.979 migliaia di euro rispetto al 2020 (516.790 migliaia di euro) prevalentemente per l'incremento dei ricavi da pedaggi;
- b) il flusso generato dalla variazione del capitale di esercizio e altre variazioni, pari a 418.967 migliaia di euro, che include oltre agli effetti connessi alla variazione del perimetro di consolidamento le dinamiche connesse ai crediti e debiti commerciali già commentate in precedenza.

Si segnala che nel 2021 il flusso risente dell'utilizzo del fondo per rischi e oneri per far fronte agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIMS e con il Governo, relativamente agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (299.421 migliaia di euro realizzati nel 2021).

Il flusso finanziario assorbito dalle attività di investimento è pari a 1.228.130 migliaia di euro principalmente per effetto di:

- a) investimenti in attività in concessione (938.585 migliaia di euro);
- b) investimenti in società consolidate al netto delle disponibilità liquide apportate (160.531 migliaia di euro) essenzialmente riferiti all'acquisizione della partecipazione di controllo in Pavimental che ha comportato un esborso complessivo pari a 14.089 migliaia di euro e minori disponibilità liquide per 158.031 migliaia di euro (prevalentemente riferite ai rapporti di tesoreria centralizzata gestiti da ASPI), come descritto nella nota n. 6.1 "Acquisizione del controllo di Pavimental", cui si rinvia.

Nel 2020 il flusso finanziario assorbito dalle attività di investimento era pari a 556.887 migliaia di euro ed era essenzialmente riferito agli investimenti in attività in concessione (515.910 migliaia di euro).

Il flusso di cassa assorbito dalle attività finanziarie nel 2021 è pari a 280.723 migliaia di euro per effetto principalmente dei seguenti fenomeni combinati:

- a) i rimborsi dei prestiti obbligazionari di Autostrade per l'Italia, pari a 1.074.936 migliaia di euro, effettuati a febbraio 2021 e novembre 2021;
- b) il rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 165.953 migliaia di euro, essenzialmente riconducibili ai rimborsi contrattualmente previsti dei finanziamenti di Autostrade per l'Italia concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e da Cassa Depositi e Prestiti;

- c) l'emissione del prestito obbligazionario di Autostrade per l'Italia avvenuta a gennaio 2021, di importo pari a 983.535 migliaia di euro.

Per maggiori dettagli si rinvia a quanto già commentato nella nota n.7.15 "Passività finanziarie".

Nel 2020 il flusso di cassa generato dalle attività finanziarie era pari a 567.384 migliaia di euro ed era riferibile prevalentemente all'emissione del prestito obbligazionario di Autostrade per l'Italia per 1.218.864 migliaia di euro parzialmente compensato dai rimborsi di prestiti obbligazionari pari a 501.728 migliaia di euro e dai rimborsi di finanziamenti a medio lungo termine di Autostrade per l'Italia pari a 143.60 migliaia di euro.

9.2 Gestione dei rischi finanziari

Obiettivi e politica di gestione dei rischi finanziari del Gruppo Autostrade per l'Italia

Il Gruppo, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative e finanziarie, risulta esposto:

- a) al rischio di liquidità, riconducibile principalmente al rischio di downgrading del merito creditizio da parte delle Agenzie di Rating, limitando quindi la possibilità di assicurarsi risorse a lungo termine per soddisfare le proprie esigenze di investimento di natura operativa, nonché di far fronte alle passività finanziarie assunte;
- b) al rischio di mercato, principalmente riconducibile alla variazione dei tassi di interesse e di cambio in relazione alle passività finanziarie assunte e alle attività finanziarie erogate;
- c) al rischio di credito, connesso sia ai normali rapporti commerciali, sia alla possibilità che una controparte finanziaria con cui sono stati eseguiti investimenti della liquidità e/o sono stati stipulati contratti e strumenti finanziari di natura derivata non sia in grado di onorare in tutto o in parte il proprio impegno;
- d) al rischio di violazione dei covenant finanziari previsti da alcuni contratti di finanziamento, che potrebbero innescare clausole di rimborso anticipato.

Rischio di mercato

La strategia seguita per tale tipologia di rischio mira alla mitigazione del rischio di tasso di interesse e di cambio e alla ottimizzazione del costo del debito.

La gestione di tali rischi è effettuata nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato.

Gli obiettivi principali sono i seguenti:

- a) perseguire la difesa dello scenario del piano a lungo termine dagli effetti causati dall'esposizione ai rischi di variazione dei tassi di cambio e di interesse, individuando la combinazione ottimale tra tasso fisso e tasso variabile;
- b) perseguire una potenziale riduzione del costo del debito del Gruppo nell'ambito dei limiti di rischio definiti dal Consiglio di Amministrazione;
- c) gestire le operazioni in strumenti finanziari derivati, tenendo conto degli impatti economici e patrimoniali che le stesse potranno avere, anche in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Al 31 dicembre 2021 le operazioni del portafoglio derivati del Gruppo, dettagliate nel seguito, sono classificate, in applicazione dell'IFRS 9, di cash flow hedge o di non hedge come meglio descritto nel seguito.

In tale ambito, i valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine esercizio pubblicato dalla Banca Centrale Europea.

La vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2021 è pari a circa 5 anni e 3 mesi. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel 2021 è stato pari al 3,2%. Le attività di monitoraggio sono inoltre volte a valutare, su base continuativa, il merito di credito delle controparti e il livello di concentrazione dei rischi.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio connesso all'incertezza derivante dall'andamento dei tassi di interesse può presentare una duplice manifestazione:

- a) rischio di cash flow: è collegato ad attività o passività finanziarie con flussi finanziari indicizzati ad un tasso di interesse di mercato. Con l'obiettivo di ridurre l'ammontare di indebitamento finanziario a tasso variabile, il Gruppo ha posto in essere contratti derivati di Interest Rate Swap (IRS) classificati al 31 dicembre 2021 come di cash flow hedge, laddove tutti i requisiti richiesti dall'IFRS 9 sono rispettati, ovvero di non-hedge accounting;
- b) rischio di fair value: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di interesse di mercato. Al 31 dicembre 2021 non risultano in essere contratti derivati classificati come di fair value hedge.

Con riferimento agli strumenti derivati posti in essere in relazione del rischio di cash flow, si precisa che le scadenze dei derivati e delle relative passività finanziarie sottostanti esistenti sono le medesime. Qualora il nozionale di riferimento del derivato sia maggiore del nozionale del finanziamento sottostante, si rileva la variazione di valore relativa a tale quota a Conto Economico. Gli strumenti Interest Rate Swap a copertura di finanziamenti in essere sono classificati come di cash flow hedge, se sono rispettati tutti i requisiti richiesti dal principio IFRS 9; in caso contrario sono trattati quali strumenti di non hedge. Nel caso in cui, a fronte dell'emissione di una passività già coperta per effetto di operazioni di *interate rate swap forward starting*, i derivati siano liquidati e risultino rispettati i requisiti stabiliti dall'IFRS 9, la riserva di cash flow hedge rilevata nel patrimonio netto viene rilasciata in corrispondenza dell'effettivo scambio dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura.

Con riferimento agli Interest Rate Swap Forward Starting si evidenzia che, al 31 dicembre 2021 risultano in essere derivati per un totale di 3.350 milioni di euro di nozionale, di cui 3.000 milioni di euro contabilizzati come di "cash flow hedge" e 350 milioni di euro come di "non hedge". Con riferimento a questi ultimi -strumenti classificati di non hedge accounting - si evidenzia che, ritenendo possibile l'emissione del debito prospettico sottostante connesso a tali strumenti, l'ammontare della riserva di cash flow hedge è stata sospesa a Patrimonio Netto e il Conto Economico è o sarà accreditato (addebitato) al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura. Al contrario, i derivati Interest Rate Swap Forward Starting attivati durante il corso dell'esercizio 2021, per un nozionale complessivo di 3.000 milioni di euro, sono invece trattati come di 'cash flow hedge' con impatto a patrimonio netto. Il Conto Economico è o sarà accreditato (addebitato) al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie oggetto di copertura.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, l'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2021 risulta espresso al 95% a tasso fisso.

Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di cambio è suddivisa in:

- a) esposizione al rischio di cambio economico, rappresentata dai flussi di incasso e pagamento in divise diverse da quella funzionale della singola società;

- b) esposizione al rischio di cambio traslativo, riconducibile all'investimento netto di capitale effettuato in società partecipate in valute diverse da quella funzionale della Società;
- c) esposizione al rischio di cambio transattivo, derivante da operazioni di deposito e/o finanziamento in divise diverse da quella funzionale della singola società.

Il rischio di tasso di cambio deriva principalmente dalla presenza di attività e passività finanziarie denominate in valuta diversa da quella di conto della Società. I derivati di tipo Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterline e yen oggetto di "issuer substitution" a fine 2016, pur essendo da un punto di vista gestionale a copertura dei rischi connessi alle oscillazioni di cambio, non rispettano tutti i requisiti formali per la qualificazione di copertura ex IFRS 9 e sono stati classificati come di non hedge.

L'indebitamento finanziario a medio-lungo termine del Gruppo è espresso per l'8% in valute diverse dall'euro (Sterlina e Yen). Tenuto conto delle suindicate operazioni di Cross Currency Swap, la percentuale di indebitamento in valuta esposta al rischio di cambio nei confronti dell'euro risulta, tuttavia, nulla.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contratti derivati in essere alla data del 31 dicembre 2021 raffrontati ai dati al 31 dicembre 2020 con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

Migliaia di euro		31/12/2021		31/12/2020	
Tipologia	Rischio coperto	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento
<i>Derivati di cash flow hedge (1)</i>					
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	51.519	3.000.000	-	-
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-196	18.381	-	-
		51.323	3.018.381	-	-
<i>Derivati di non hedge accounting (1)</i>					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	-201.492	899.176	-262.143	899.176
Derivati incorporati nei finanziamenti	Tassi di interesse	-138	15.387	-	-
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-21.448	350.000	-93.543	737.209
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	-64.807	513.953	-131.444	1.350.000
		-287.885	1.778.516	-487.130	2.986.385
	Totale	-236.562	4.796.897	-487.130	2.986.385
	di cui:				
	con fair value positivo	51.519		-	
	con fair value negativo	-288.081		-487.130	

(1) Il fair value dei derivati è espresso escludendo i relativi ratei maturati alla data di bilancio.

Analisi di sensitività

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul conto economico 2021 e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2021 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui la Società risulta esposta.

In particolare, l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi degli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dell'1% (100 bps) all'inizio dell'anno.

In base all'analisi sopra descritta, risulta che:

- a) in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa e sfavorevole variazione dell'1% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo a conto economico pari a 62.298 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale, essenzialmente attribuibile ai

derivati riclassificati come di non hedge accounting, e un impatto negativo nelle altre componenti del conto economico complessivo pari a 244.691 migliaia di euro, essenzialmente attribuibile ai derivati classificati come di cash flow hedge;

- b) per quanto concerne il rischio di variazione dei tassi di cambio, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 10.067 migliaia di euro, riconducibile alla variazione del fair value negativo dei derivati di tipo Cross Currency Swap in sterline e in yen, che, come detto, sono rilevati quali strumenti di non hedge.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta l'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire i fabbisogni operativi e il debito finanziario in scadenza. Tale rischio è riconducibile, principalmente, alla potenziale diminuzione del credit rating rilasciato dalle Agenzie di Rating, il quale consente al Gruppo di accedere ai mercati finanziari a condizioni favorevoli e di assicurarsi risorse a lungo termine per soddisfare le proprie esigenze di investimento.

I rating creditizi possono essere diminuiti dalle agenzie a seguito di eventi che incidono materialmente sulla condizione finanziaria del Gruppo o comportano un cambiamento significativo nel suo profilo di rischio, nonché un cambiamento nelle metodologie utilizzate dalle agenzie stesse. Conseguentemente, le condizioni di finanziamento del Gruppo potrebbero diventare più onerose e il suo accesso ai mercati finanziari più complesso.

Oltre alla dinamica del rating creditizio, i principali fattori che contribuiscono al rischio di liquidità del Gruppo sono, da un lato, la generazione/assorbimento di risorse finanziarie da parte delle attività operative e di investimento, dall'altro le scadenze dei debiti finanziari e degli impieghi di liquidità.

Per mitigare tali rischi, il Gruppo monitora gli indici finanziari che contribuiscono alla determinazione del rating da parte delle agenzie, e intrattiene un dialogo regolare con le stesse, monitorando eventuali modifiche alle metodologie utilizzate che potrebbero generare un impatto sul credit score attribuito al Gruppo.

Sempre in relazione al rischio di liquidità e in generale a talune passività finanziarie, si evidenzia che il Gruppo è esposto al rischio associato al mancato rispetto di una soglia minima definita contrattualmente di alcuni covenants finanziari per taluni contratti di finanziamento passivo che potrebbero esporre il Gruppo al rischio di rimborso anticipato degli strumenti in oggetto. A tal proposito, i suddetti covenant e i relativi calcoli vengono monitorati periodicamente anche avvalendosi di dati prospettici e nel caso di esposizioni a rimborsi anticipati viene instaurato un colloquio con il finanziatore volto a porre rimedio.

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo dispone di linee di finanziamento pari a 2.105 milioni di euro con una vita media residua ponderata di circa quattro anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa due anni.

Nell'ambito di queste linee si segnala che:

- a) prosegue il dialogo volto a verificare la valutazione di non sussistenza di elementi ostativi all'erogabilità della linea di credito Revolving di Autostrade per l'Italia con Cassa Depositi e Prestiti (complessivamente pari a 600 milioni di euro);

- b) è stata sottoscritta nel corso del 2021 una Sustainability-linked Revolving Credit Facility, per un ammontare pari a 750 milioni di euro con scadenza a 5 anni.

Nella tabella che segue è riportato il dettaglio delle linee di credito committed, con indicazione delle quote utilizzate e non.

Le tabelle seguenti rappresentano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2021 e il dato comparativo al 31 dicembre 2020.

Migliaia di euro				31/12/2021		
Società Beneficiaria	Linee di credito	Scadenza del periodo di utilizzo	Scadenza finale	Disponibili	di cui utilizzate	di cui non utilizzate
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine Cassa Depositi e Prestiti	31/12/2022	13/12/2027	1.100	400	700
Autostrade per l'Italia	Linea Revolving Cassa Depositi e Prestiti	02/10/2022	31/12/2022	600		600
Autostrade per l'Italia	Linea Revolving ESG	27/01/2026	27/04/2026	750		750
Autostrade Meridionali	Finanziamento a breve termine Banco di Napoli	30/06/2024	31/12/2024	300	245	55
Linee di credito				2.750	645	2.105

Gli importi indicati nelle tabelle includono il pagamento degli interessi ed escludono l'impatto di eventuali accordi di compensazione.

La distribuzione sulle scadenze è effettuata in base alla durata residua contrattuale o alla prima data in cui può essere richiesto il rimborso della passività, a meno che non sia disponibile una stima migliore.

Per le passività con piano di ammortamento definito si è fatto riferimento alla scadenza di ciascuna rata.

(Migliaia di euro)	31/12/2021					
	Valore di bilancio	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari (A)	8.137.474	-9.381.999	-826.618	-944.388	-3.147.686	-4.463.307
Finanziamenti a medio-lungo termine (1)						
Totale debiti verso istituti di credito	1.869.607	-2.285.116	-182.286	-157.451	-457.726	-1.487.653
Totale debiti verso altri finanziatori e debiti per leasing di cui verso Atlantia	247.574	-73.857	-26.393	-6.837	-21.292	-19.335
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	2.117.181	-2.358.973	-208.679	-164.288	-479.018	-1.506.988
Totale passività finanziarie non derivate (C)=(A)-(B)	10.254.655	-11.740.972	-1.035.297	-1.108.676	-3.626.704	-5.970.295
Derivati (2)						
Interest rate swap (3)	86.451	-123.950	-21.044	-19.460	-42.968	-40.478
Cross Currency Swap (4)	201.492	-224.287	-167.212	-3.806	-11.485	-41.784
Clausola Floor	138	-	-	-	-	-
Totale derivati	288.081	-348.237	-188.256	-23.266	-54.453	-82.262

- (1) I flussi futuri relativi agli interessi sui finanziamenti a medio-lungo termine a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza.
 (2) Al 31 dicembre 2021, i flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura, in essere e prospettiche a copertura dei fabbisogni futuri.
 (3) I flussi futuri relativi ai differenziali degli Interest rate swap (IRS) sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.
 (4) I flussi futuri attesi dei differenziali cross currency swap sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.

(Migliaia di euro)	31/12/2020					
	Valore di bilancio	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari (A)	8.198.554	-9.474.301	-1.306.711	-765.432	-3.190.261	-4.211.897
Finanziamenti a medio-lungo termine (1)						
Totale debiti verso istituti di credito	1.982.986	-2.464.782	-192.401	-179.081	-454.247	-1.639.053
Totale debiti verso altri finanziatori e debiti per leasing di cui verso Atlantia	211.629	-45.269	-6.619	-5.740	-14.648	-18.262
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	2.194.615	-2.510.051	-199.020	-184.821	-468.895	-1.657.315
Totale passività finanziarie non derivate (C)=(A)-(B)	10.393.169	-11.984.352	-1.505.731	-950.253	-3.659.156	-5.869.212
Derivati (2)						
Interest rate swap (3) (5)	224.987	-252.008	-120.059	-21.964	-53.047	-56.938
Cross Currency Swap (4)	262.143	-273.205	-14.509	-208.398	-11.077	-39.221
Totale derivati	487.130	-525.213	-134.568	-230.362	-64.124	-96.159

- (1) I flussi futuri relativi agli interessi sui finanziamenti a medio-lungo termine a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza.
 (2) Al 31 dicembre 2020, i flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura, in essere e prospettiche a copertura dei fabbisogni futuri.
 (3) I flussi futuri relativi ai differenziali degli Interest rate swap (IRS) sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.
 (4) I flussi futuri attesi dei differenziali cross currency swap sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.
 (5) I flussi di cassa relativi agli IRS forward starting oggetto di swarming contestualmente all'emissione obbligazionaria di gennaio 2021 sono stati classificati nella sezione "Entro l'esercizio".

La tabella seguente presenta la distribuzione dei cash flow attesi associati ai derivati di copertura dei flussi finanziari, nonché gli esercizi in cui si prevede che tali flussi influenzeranno il conto economico.

Migliaia di euro	Valore	31/12/2021				
		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a	Da 3 anni a 5	Oltre 5 anni
Interest rate swap						
Derivati con fair value positivo	51.519	51.519	-648	-2.578	6.875	47.870
Derivati con fair value negativo	-196	-196	-196	-	-	-
Totale derivati di cash flow hedge	51.323	51.323	-844	-2.578	6.875	47.870
Ratei passivi da cash flow hedge	-	-	-	-	-	-
Ratei attivi da cash flow hedge	-	-	-	-	-	-
Totale (passività)/attività per contratti derivati di cash flow hedge	51.323	51.323	-844	-2.578	6.875	47.870
Interest rate swap						
Oneri da cash flow hedge	-1.628	-1.628	-1.373	-255	-	-
Proventi da cash flow hedge	52.951	52.951	-	-	5.733	47.218
Totale (oneri)/proventi da cash flow hedge	51.323	51.323	-1.373	-255	5.733	47.218

Valore	31/12/2020				
	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a	Da 3 anni a 5	Oltre 5 anni
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

(1) I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

Con riferimento alla situazione finanziaria del Gruppo Autostrade per l'Italia, oltre a quanto già ampiamente descritto nella nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio", il miglioramento dei flussi di cassa operativi unitamente alle operazioni finanziarie del 2021 e del 2022 (nuove emissioni obbligazionaria di gennaio 2021 e gennaio 2022 nonché la sottoscrizione della linea di credito di natura revolving del valore complessivo di 750 milioni di euro) hanno permesso al Gruppo di costituire una solida riserva di liquidità mitigando significativamente il rischio di liquidità nel breve-medio termine.

Attraverso le suddette emissioni, unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente, il Gruppo ha, infatti, assicurato la copertura dei fabbisogni operativi e per investimenti allo stato ragionevolmente prevedibili nel 2022 e nel 2023.

Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione del Gruppo 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, qualora in contratti e strumenti finanziari stipulati con banche e altri istituti finanziari, il debitore non sia in grado di onorare in tutto o in parte alle proprie obbligazioni nei confronti del Gruppo.

I crediti commerciali sono costituiti essenzialmente da crediti per prestazioni di servizi e sono riconducibili ad attività connesse al core business.

In questa fattispecie rientrano principalmente:

- a) crediti per pedaggi autostradali non incassati;
- b) crediti per canoni di concessione e royalty connesse alla gestione delle aree di servizio
- c) crediti per convenzioni di attraversamento dell'autostrada o per posizionamento di impianti;
- d) crediti per cessione di beni/servizi;
- e) crediti derivanti da affitti di unità immobiliari.

Nei crediti commerciali non rientrano, invece, quelli derivanti da fatturazione posticipata dei pedaggi, a seguito della stipula del contratto di surroga di questa particolare fattispecie di credito alla controllata di Atlantia, Telepass.

Si evidenzia inoltre che il rischio di credito originato da forme di investimento della liquidità e/o da eventuali posizioni su operazioni in strumenti finanziari derivati può essere considerato di entità marginale, in quanto le controparti utilizzate, nel rispetto della Policy Finanziaria di Gruppo, sono primari istituti di credito.

Sono oggetto di svalutazione individuale le posizioni creditorie, se singolarmente significative, per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie. A fronte di crediti che non sono oggetto di una svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione.

Per maggiori dettagli circa il fondo svalutazione relativo ai crediti commerciali si rinvia alla nota n. 6.6 "Attività commerciali", mentre per le altre attività finanziarie si rinvia alla nota n. 6.4 "Attività finanziarie".

10. Altre informazioni

10.1 Informazioni per area geografica e settori operativi

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei ricavi e delle attività non correnti del Gruppo Autostrade per l'Italia ripartite per area geografica.

Milioni di euro	Ricavi (*)		Attività non correnti (**)	
	2021	2020	31/12/2021	31/12/2020
Italia	4.767	3.189	15.633	17.593
Polonia	14	2	1	-
Francia	1	1	-	-
Altri paesi	21	4	-	-
Totale	4.803	3.196	15.634	17.593

(*) I ricavi non includono i proventi derivanti da attività operative cessate.

(**) In accordo all'IFRS 8, le attività non correnti non includono le attività finanziarie non correnti e le attività per imposte anticipate.

Settori operativi

A partire dal 2021 e a seguito delle variazioni al perimetro di consolidamento già citate in precedenza, sono stati individuati i seguenti settori operativi al fine di valutare meglio l'andamento delle attività tenendo conto del business e della struttura organizzativa delle aree di business:

- a) **Attività autostradali:** include le attività delle società concessionarie autostradali (Autostrade per l'Italia, Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco, Raccordo Autostradale Valle D'Aosta, Società Autostrada Tirrenica);
- b) **Ingegneria e costruzione:** include le attività di progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture svolte da Pavimental, Pavimental Polska e Tecne;
- c) **Tecnologia e innovazione:** include le attività connesse (i) alla creazione di nuove piattaforme per la tariffazione dinamica, (ii) all'installazione delle infrastrutture digitali per le smart road e per le aree di servizio intelligenti (iii) allo sviluppo del sistema innovativo di monitoraggio delle infrastrutture e (iv) ai servizi di mobilità sostenibile, svolte da Autostrade Tech, Free To X e Infomobility;
- d) **Altri servizi:** include prevalentemente le attività di service di Essediese, Ad Moving e Giove Clear verso le altre società del Gruppo.

3. Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021

Una sintesi dei principali dati e indicatori di performance economico-patrimoniali dei settori identificati, in linea con quanto disposto dall'IFRS 8, è rappresentata nelle tabelle seguenti.

2021							
Millioni di euro	Attività autostradali	Ingegneria e Costruzione	Innovazione e Tecnologia	Altri Servizi	Elisioni e rettifiche di consolidato	Poste non allocate	Totale Consolidato
RICAVI	3.683	687	143	44	-685	-	3.872
EBITDA	2.089	26	14	2	-6	-	2.125
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi						563	563
EBIT							1.562
Proventi/(Oneri) finanziari						332	332
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento							1.230
(Oneri)/Proventi fiscali						480	480
Risultato delle attività operative in funzionamento							750
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate							-
Utile dell'esercizio							750
FFO-Cash Flow Operativo	957	23	12	-	6	-	986
Investimenti	1.002	13	12	-	39	-	1.066

2020							
Millioni di euro	Attività autostradali	Ingegneria e Costruzione	Innovazione e Tecnologia	Altri Servizi	Elisioni e rettifiche di consolidato	Poste non allocate	Totale Consolidato
RICAVI	2.974	3	92	45	-84	-	3.030
EBITDA	614	2	14	4	-1	-	629
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi						672	672
EBIT							-43
Proventi/(Oneri) finanziari						495	495
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento							-538
(Oneri)/Proventi fiscali						538	538
Risultato delle attività operative in funzionamento							-1.076
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate						128	128
Utile dell'esercizio							-948
FFO-Cash Flow Operativo	504	-2	11	4	-	-	517
Investimenti	568	3	3	1	-	-	575

10.2 Informativa sulle interessenze di soci Terzi in imprese consolidate

Nel seguito, coerentemente con quanto previsto dall'IFRS 12, è esposto l'elenco delle principali partecipazioni consolidate con interessenze di soci Terzi al 31 dicembre 2021 (con il rispettivo dato di confronto al 31 dicembre 2020). Per l'elenco completo delle partecipazioni del Gruppo al 31 dicembre

2021 si rimanda all'Allegato 1 "Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia".

Ai fini della rappresentazione dei dati economico-finanziari richiesti dall'IFRS 12 non si rilevano imprese consolidate ritenute rilevanti per il Gruppo Autostrade per l'Italia con una percentuale di possesso detenuta da soci Terzi.

Partecipazioni consolidate con interessenze di Terzi	Paese	31/12/2021		31/12/2020	
		Interessenza del Gruppo	Interessenze di Terzi	Interessenza del Gruppo	Interessenze di Terzi
Autostrade Meridionali S.p.A.	Italia	58,98%	41,02%	58,98%	41,02%
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	Italia	51,00%	49,00%	51,00%	49,00%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	Italia	24,46%	75,54%	24,46%	75,54%
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	Italia	99,99%	0,01%	99,99%	0,01%
Pavimental S.p.A.	Italia	99,80%	0,20%	20,00%	80,00%
Pavimental Polska Sp.Zo.O.	Polonia	99,80%	0,20%	20,00%	80,00%
Infomobility S.r.l.	Italia	90,00%	10,00%	0,00%	100,00%

10.3 Garanzie

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo ha in essere alcune garanzie personali rilasciate a terzi. Tra queste si segnala per rilevanza:

- la fideiussione rilasciata a beneficio dell'I.N.P.S. (19,5 milioni di euro), allo scopo di dare attuazione al contratto di espansione 2021 sulla base di quanto previsto dall'art.41 del decreto legislativo del 14 settembre 2015, n 148, a garanzia degli impegni contributivi assunti dalla società per la durata del piano di esodo;
- le garanzie bancarie rilasciate dalle società concessionarie del gruppo a beneficio del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili come previsto dagli impegni assunti nelle rispettive convenzioni per complessivi 40 milioni di euro;
- le garanzie di Pavimental per la buona esecuzione dei lavori ad essa affidati per 167 milioni di euro, di cui circa 73 milioni a beneficio di società del Gruppo;
- le fideiussioni di Autostrade Tech per un totale di 9,5 milioni finalizzate alla partecipazione a gare e/o all'esecuzione dei lavori nell'ambito dei servizi di mobilità.

Risultano inoltre costituite in pegno, a beneficio dei rispettivi finanziatori, le azioni delle società partecipate Tangenziale Esterna e Bologna & Fiera Parking.

10.4 Riserve

Al 31 dicembre 2021 risultano riserve iscritte dagli appaltatori nei confronti di società del Gruppo in relazione a:

- attività di investimento, per circa 1.078 milioni di euro (888 milioni di euro al 31 dicembre 2020). Sulla base delle evidenze pregresse, solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori e, in tal caso, la stessa è rilevata patrimonialmente ad incremento dei diritti concessori immateriali;
- attività non di investimento per circa 31 milioni di euro, il cui presunto onere futuro è coperto dal fondo per rischi e oneri già iscritto in bilancio.

10.5 Rapporti con parti correlate

Sono di seguito descritti i principali rapporti intrattenuti dal Gruppo Autostrade per l'Italia con le proprie parti correlate, identificate secondo i criteri definiti dalla procedura emanata dalla controllante Atlantia per le operazioni con parti correlate, in attuazione di quanto previsto dall'art. 2391 bis c.c. e dal Regolamento adottato dalla Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (Consob) con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche. Tale procedura, disponibile sul sito www.atlantia.it, stabilisce i criteri per l'individuazione delle parti correlate, per la distinzione fra le operazioni di maggiore e di minore rilevanza per la disciplina procedurale applicabile alle dette operazioni di maggiore e di minore rilevanza, nonché per le eventuali comunicazioni obbligatorie agli organi competenti.

Nella tabella seguente sono riportati i saldi economici e patrimoniali rilevanti, di natura commerciale e finanziaria, derivanti dai rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con parti correlate, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e ai dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia.

Miliardi di euro	Principali rapporti commerciali con parti correlate												
	Attività			Passività			Proventi			Oneri			
	Attività commerciali e di altra natura			Passività commerciali e di altra natura			Proventi commerciali e di altra natura			Oneri commerciali e di altra natura			
	Crediti commerciali	Attività per reddito corrente	Altre attività commerciali e di altra natura	Debiti commerciali	Passività per imposte sul reddito corrente	Altre passività non correnti	Totale	Altri ricavi	Totale	Costi per servizi personali	Costi per il personale	Altri oneri	Totale
	31/12/2021												
	2,8	23,9	0,4	22,1	0,6	138,1	0,1	138,8	3,0	3,0	-	1,1	0,5
Totale	2,8	23,9	0,4	22,1	0,6	138,1	0,1	138,8	3,0	3,0	-	1,1	0,5
Spea Engineering	13,2	-	-	13,2	41,6	-	-	41,6	0,4	0,4	-	7,3	0,2
Totale imprese collegate	13,2	-	-	13,2	41,6	-	-	41,6	0,4	0,4	-	7,3	0,2
Gruppo Abertis	0,7	-	-	0,7	59,3	-	-	59,3	3,2	3,2	-	0,1	0,5
Autogrill Italia	43,3	-	-	43,3	5,1	-	-	4,1	46,3	46,3	-	2,0	0,2
Imiblu	0,3	-	-	0,3	0,3	-	-	0,3	0,2	0,2	-	0,1	-
AB Concessions	2,8	-	-	2,8	-	1,7	-	1,7	-	-	-	-	-
Autogrill Brasil	0,2	-	-	0,2	-	0,2	-	0,2	-	-	-	-	-
Autogrill del Brasile	-	-	-	-	0,2	0,2	-	0,2	-	-	-	-	-
Autogrill del Brasile do Sul	2,8	-	-	2,8	0,4	-	-	0,4	1,1	1,1	-	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	6,1	-	-	6,1	-	0,3	-	0,3	13,2	13,2	-	-	-
Società Gestion Viai	0,7	-	-	0,7	-	-	-	0,7	0,7	0,7	-	-	-
Aeroporto Bologna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tripass Pay	19,7	-	-	19,7	12,3	-	-	13,4	34,0	34,0	5,1	9,9	0,5
Altre imprese consociate	0,1	-	-	0,1	0,8	-	-	0,8	0,3	0,3	-	3,6	0,2
Totale imprese consociate	74,5	-	-	74,5	77,2	-	-	80,7	99,7	99,7	5,1	15,8	1,0
SAT Lavori (in liquidazione)	0,6	-	-	0,6	3,2	-	-	3,2	-	-	-	0,2	0,2
Totale altre imprese	0,6	-	-	0,6	3,2	-	-	3,2	-	-	-	0,2	0,2
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	6,7	-	6,7	-	-	-	16,1	2,3
Fondo pensione CAPOI	-	-	-	-	-	2,5	-	2,5	-	-	-	18,4	1,2
Totale fondi pensione	-	-	-	-	-	9,2	-	9,2	-	-	-	34,5	3,5
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	-	2,8	2,4	5,2	-	-	-	9,7	5,7
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	-	-	-	-	2,8	2,4	5,2	-	-	-	9,7	5,7
TOTALE	91,1	23,9	0,4	115,40	122,6	138,1	55,8	278,7	103,1	103,1	5,1	24,4	28,1
	31/12/2020												
Simona	-	7,1	-	7,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Atlanta	3,3	26,3	0,4	30,0	0,7	2,6	-	3,3	3,8	3,8	-	0,2	0,2
Totale imprese controllanti	3,3	33,4	0,4	37,1	0,7	2,6	-	3,3	3,8	3,8	-	0,2	0,2
Piemonte	10,5	-	-	10,5	144,5	-	5,6	150,1	0,5	0,5	-	306,3	0,1
Spea Engineering	13,9	-	-	13,9	51,2	-	-	51,2	0,8	0,8	-	40,3	0,1
Totale imprese collegate	24,4	-	-	24,4	195,7	-	5,6	201,3	1,3	1,3	-	353,5	0,1
Gruppo Abertis	1,8	-	-	1,8	48,9	-	-	48,9	5,6	5,6	-	0,3	0,3
Autogrill Italia	14,5	-	-	14,5	4,7	-	-	4,7	34,3	34,3	-	5,3	0,1
Imiblu	0,5	-	-	0,5	0,7	-	-	0,7	0,4	0,4	-	0,3	-
AB Concessions	2,7	-	-	2,7	-	1,6	-	1,6	-	-	-	-	-
Autogrill Brasil	0,2	-	-	0,2	-	0,2	-	0,2	-	-	-	-	-
Autogrill del Brasile	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2	-	-	-	-	-
Autogrill del Brasile do Sul	1,5	-	-	1,5	0,4	-	-	0,4	0,4	0,4	-	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	0,1	-	-	0,1	-	-	-	0,1	1,7	1,7	-	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	1,6	-	-	1,6	-	-	-	1,6	1,3	1,3	-	-	-
Società Gestion Viai	0,1	-	-	0,1	-	-	-	0,1	0,1	0,1	-	-	-
Aeroporto Bologna	21,9	-	-	21,9	12,5	-	-	12,5	45,2	45,2	0,3	8,9	0,4
Tripass Pay	0,5	-	-	0,5	2,3	-	-	2,3	0,3	0,3	-	1,8	0,1
Totale imprese consociate	45,4	-	-	45,4	69,5	-	2,1	71,6	89,3	89,3	0,3	16,6	0,6
SAT Lavori (in liquidazione)	0,6	-	-	0,6	3,6	-	-	3,6	-	-	-	-	-
Totale altre imprese	0,6	-	-	0,6	3,6	-	-	3,6	-	-	-	-	-
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	6,3	-	6,3	-	-	-	16,3	2,5
Fondo pensione CAPOI	-	-	-	-	-	1,4	-	1,4	-	-	-	2,5	1,8
Totale fondi pensione	-	-	-	-	-	7,7	-	7,7	-	-	-	18,8	4,3
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	-	0,8	0,8	0,8	-	-	-	1,2	1,2
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	-	-	-	-	0,8	0,8	0,8	-	-	-	1,2	1,2
TOTALE	73,7	33,4	0,8	113,9	269,5	2,6	16,2	288,3	94,4	94,4	0,3	370,3	20,0

(1) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia" si intende l'insieme di amministratori, sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche della Società. Si evidenzia che i costi indicati per ciascun periodo includono l'ammontare per competenza per emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus ed altri incentivi (incluso il fair value dei piani di compensi basati su azioni) per incarichi dagli stessi in Autostrade per l'Italia e nelle relative società controllate.

3. Bilancio consolidato al
31 dicembre 2021

Millioni di euro	Principali rapporti finanziari con parti correlate											
	Attività				Passività				Proventi		Oneri	
	Attività finanziarie		Attività finanziarie		Passività finanziarie		Passività finanziarie		Proventi finanziari		Oneri finanziari	
Attività finanziarie correnti per contributi su opere	Rapporti di conto corrente con saldo positivo	Altre attività finanziarie correnti	Totale	Finanziamenti a medio-lungo termine	Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	Altri debiti finanziari correnti	Altri debiti finanziari non correnti	Totale	Altri proventi finanziari	Totale	Altri oneri finanziari	Totale
31/12/2021												
Atlantia	-	-	-	-	3,0	1,1	-	-	4,1	-	-	4,6
Totale imprese controllanti	-	-	-	-	3,0	1,1	-	-	4,1	-	-	4,6
Pedemontana Veneta (in liquidazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spea Engineering	-	-	1,3	1,3	-	-	0,8	1,7	2,5	0,2	-	0,2
Totale imprese collegate	-	-	1,3	1,3	-	-	0,8	1,7	2,5	0,2	-	0,2
Autogrill	0,5	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Pavimental Est	-	-	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	-	546,2	-	546,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese consociate	0,5	546,2	0,4	547,1	-	-	-	-	-	-	-	8,7
TOTALE	0,5	546,2	1,7	548,4	3,0	1,1	0,8	1,7	6,6	0,2	0,2	13,3
31/12/2020												
Sintonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,7	-
Atlantia	-	-	-	-	2,2	0,8	-	-	3,0	-	-	9,0
Totale imprese controllanti	-	-	-	-	2,2	0,8	-	-	3,0	0,7	0,7	9,0
Pavimental	-	130,8	-	130,8	-	-	-	-	-	0,5	0,5	-
Pedemontana Veneta (in liquidazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spea Engineering	-	-	1,3	1,3	-	-	0,8	2,1	2,9	-	-	-
Totale imprese collegate	-	130,8	1,3	132,1	-	-	0,8	2,1	2,9	0,5	0,5	-
Autogrill	0,5	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	-	385,0	-	385,0	-	-	-	-	-	-	-	7,2
Totale imprese consociate	0,5	385,0	-	385,5	-	-	-	-	-	-	-	7,2
TOTALE	0,5	515,8	1,3	517,6	2,2	0,8	0,8	2,1	5,9	1,2	1,2	16,2

Si evidenzia che le transazioni con parti correlate non includono operazioni atipiche o inusuali e sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti.

Di seguito si descrivono i principali rapporti intrattenuti dal Gruppo con le proprie parti correlate.

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con imprese controllanti

Con riferimento alla partecipazione al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da Atlantia, cui aderiscono Autostrade per l'Italia e alcune sue controllate italiane, si evidenzia che al 31 dicembre 2021 il Gruppo registra posizioni di credito e di debito di natura tributaria verso Atlantia rispettivamente per 23,9 milioni di euro e 138,1 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2021 risulta interamente incassato il credito del Gruppo verso Sintonia, che nel corso del 2012 ha incorporato Schemaventotto, per 7,1 milioni di euro di crediti relativi a rimborsi fiscali richiesti da Schemaventotto in relazione alle imposte sul reddito corrisposte nel periodo in cui la stessa predisponessa il Consolidato Fiscale Nazionale.

Infine, si segnala che il saldo degli oneri finanziari al 31 dicembre 2021 nei confronti della controllante Atlantia ammonta a 4,6 milioni di euro.

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con altre parti correlate

Al 31 dicembre 2021 Pavimental non risulta più una correlata del Gruppo, a seguito dell'incremento della quota partecipativa di Autostrade per l'Italia al 99,8% del capitale sociale di Pavimental e il conseguente consolidamento di quest'ultima nel Gruppo Aspi. Nei confronti della collegata Spea Engineering, si segnala al 31 dicembre 2021 posizioni di debito di natura commerciale complessive rispettivamente pari a 13,1 milioni di euro e 41,6 milioni di euro.

Nei confronti della consociata Telepass si segnalano al 31 dicembre 2021 posizioni di credito di natura commerciale pari a 19,7 milioni di euro, prevalentemente in relazione alla surroga dei crediti del Gruppo, afferenti i pedaggi derivanti dai sistemi di pagamento Viacard e Telepass.

Per quanto attiene i rapporti intercorsi tra le società concessionarie del Gruppo Autostrade per l'Italia e il gruppo Autogrill (considerata parte correlata in quanto sotto il comune controllo di Edizione S.r.l.), si segnala che al 31 dicembre 2021 sono in essere n. 105 affidamenti di servizi di ristoro e n. 9 affidamenti di servizi oil sulle aree di servizio situate lungo la rete autostradale del Gruppo. Nel corso del 2021 i proventi del Gruppo, a fronte dei rapporti economici con Autogrill, ammontano complessivamente a 46,8 milioni di euro, di cui 38,0 milioni di euro per royalty relative alla gestione delle aree di servizio (i proventi correnti derivano da rapporti contrattuali stipulati nel corso di vari anni, di cui una parte consistente ad esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie). Al 31 dicembre 2021 il saldo delle attività commerciali verso Autogrill ammonta a 41,3 milioni di euro.

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenzia, nell'ambito delle attività di tesoreria centralizzata svolte da Autostrade per l'Italia per il Gruppo Atlantia, che al 31 dicembre 2020 il saldo attivo di conto corrente infragrupo nei confronti di Telepass è pari a 546,2 milioni di euro.

10.6 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Negli anni passati, con lo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo, nelle società del Gruppo Atlantia, sono stati definiti alcuni piani di incentivazione basati su azioni Atlantia, regolati tramite azioni o per cassa, e correlati al conseguimento di obiettivi aziendali prefissati.

Nell'ambito di tali piani, sono stati identificati tra i beneficiari anche taluni dipendenti di Autostrade per l'Italia o distaccati presso la stessa, ovvero delle sue imprese controllate.

Nel corso del 2021 non sono intervenute variazioni ai piani di incentivazione già in essere nel Gruppo al 31 dicembre 2020.

Le caratteristiche di ciascun piano sono dettagliate in specifici documenti informativi redatti ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento Consob n. 11971/1999 e s.m.i. e nella Relazione sulla Remunerazione di Atlantia redatta ai sensi dell'art.123 ter del TUF pubblicati sul sito www.atlantia.com.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione regolati per cassa del Gruppo Autostrade in essere al 31 dicembre 2021, con evidenza dei diritti attribuiti a dipendenti di Autostrade per l'Italia e delle sue controllate a tale data e delle relative variazioni (in termini di nuove assegnazioni e di esercizi, conversioni o decadenza dei diritti e trasferimenti/distacchi da/in altre società del Gruppo Atlantia) intercorse nell'esercizio 2021. Inoltre, sono indicati in tabella i fair value unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nell'esercizio 2021 è stato rilevato un effetto positivo, iscritto a riduzione del costo del lavoro, pari a 1.546 migliaia di euro, corrispondente alla variazione del fair value dei diritti attribuiti e maturati a tutto il 31 dicembre 2021. A tale data, non risultano iscritte passività nel bilancio consolidato di Autostrade per l'Italia a fronte dei diritti ancora in essere, in quanto si stima che per gli stessi non saranno raggiunti i parametri previsti dal regolamento di ciascun piano per l'erogazione di somme di denaro a favore dei beneficiari, anche per i cicli per i quali al 31 dicembre 2021 non risulta scaduto il periodo di vesting.

	Numero di diritti assegnati	Scadenza vesting	Scadenza esercizio/ assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2014									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2021									
- assegnazione del 09/05/2014	1.566.736	09/05/17	09/05/20	N/A (*)	2,88	3,0 - 6,0	1,10%	28,9%	5,47%
- deconsolidamento società	-125.222								
- assegnazione del 08/05/15	1.436.941	08/05/18	08/05/21	N/A (*)	2,59	3,0 - 6,0	1,01%	25,8%	5,32%
- assegnazione del 10/06/16	1.617.292	10/06/19	10/06/22	N/A (*)	1,89	3,0 - 6,0	0,61%	25,3%	4,94%
- trasferimenti/distacchi	-530.512								
- esercizi	-2.012.537								
- diritti decaduti	-706.305								
Totale	1.246.393								
Variazioni dei diritti nel 2021									
- diritti decaduti	-339.211								
Diritti in essere al 31 dicembre 2021	907.181								
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2017									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2021									
- assegnazione del 12/05/2017	882.917	15/06/20	01/07/23	N/A (*)	2,37	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
- assegnazione del 03/08/2018	732.785	15/06/21	01/07/24	N/A (*)	2,91	5,91	2,35%	21,9%	4,12%
- assegnazione del 07/06/2019	561.821	15/06/22	01/07/25	N/A (*)	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
- trasferimenti/distacchi	-86.380								
- diritti decaduti	-1.034.336								
Totale	1.056.807								
Variazioni dei diritti nel 2021									
- diritti decaduti	-475.859								
Diritti in essere al 31 dicembre 2021	580.948								
PIANO DI PHANTOM STOCK GRANT 2017									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2021									
- assegnazione del 12/05/2017	79.305	15/06/20	01/07/23	N/A (*)	23,18	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
- assegnazione del 03/08/2018	73.007	15/06/21	01/07/24	N/A (*)	24,5	5,91	2,35%	21,9%	4,12%
- assegnazione del 07/06/2019	57.540	15/06/22	01/07/25	N/A (*)	22,57	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
- trasferimenti/distacchi	-1.450								
- diritti decaduti	-96.279								
Totale	112.123								
Variazioni dei diritti nel 2021									
- diritti decaduti	-52.625								
Diritti in essere al 31 dicembre 2021	59.498								

(*) Trattandosi di piani regolati per cassa, tramite corresponsione di un importo lordo in denaro, il Piano di Phantom Stock Option 2014 e il Piano di Phantom Stock Option 2017 non comportano un prezzo di esercizio. Tuttavia, il Regolamento di tali piani indica un "prezzo di esercizio" (pari alla media aritmetica del valore delle azioni Atlantia in un periodo determinato) quale parametro di calcolo dell'importo lordo che sarà corrisposto ai beneficiari.

Piano di phantom stock option 2014

Il piano è stato approvato dall'Assemblea degli Azionisti di Atlantia in data 16 aprile 2014.

In data 8 maggio 2021 è scaduto il periodo di esercizio relativo al secondo ciclo del piano in oggetto. Inoltre, nel corso del 2021 sono decaduti n. 339.211 diritti, in quanto è terminato il periodo di esercizio relativo al secondo ciclo del piano in oggetto ai sensi del regolamento. Alla data del 31 dicembre 2021 i diritti residui in essere sono n. 907.181.

Piano di phantom stock option 2017

Il piano è stato approvato dall'Assemblea degli Azionisti di Atlantia in data 21 aprile 2017.

In data 15 giugno 2021 è scaduto il periodo di vesting relativo al secondo ciclo del piano in oggetto. Inoltre, nel corso del 2021 sono decaduti n. 475.859 diritti, in quanto si è verificato il non raggiungimento del gate relativo al secondo ciclo del piano. Alla data del 31 dicembre 2021 i diritti residui in essere sono n. 580.948.

Piano di phantom stock grant 2017

Il piano è stato approvato dall'Assemblea degli Azionisti di Atlantia in data 21 aprile 2017.

In data 15 giugno 2021 è scaduto il periodo di vesting relativo al secondo ciclo del piano in oggetto. Inoltre, nel corso del 2021 sono decaduti n. 52.625 diritti, in quanto si è verificato il non

raggiungimento del gate relativo al secondo ciclo del piano. Alla data del 31 dicembre 2021 i diritti residui in essere sono n. 59.498.

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

- a) prezzo al 31 dicembre 2021: euro 17,45;
- b) prezzo medio ponderato dell'esercizio 2021: euro 15,82.

10.7 Eventi significativi in ambito legale e concessorio

Di seguito si riporta una descrizione dei principali contenziosi in essere e degli eventi regolatori di rilievo per le società concessionarie del Gruppo, intercorsi sino alla data di approvazione del presente bilancio consolidato.

Crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova

In data 14 agosto 2018 si è verificato, per cause non ancora accertate alla data di approvazione della presente relazione finanziaria, il crollo di una sezione del viadotto Polcevera sulla A10 Genova-Ventimiglia che ha comportato la morte di 43 persone. Nel seguito sono illustrate alcune implicazioni derivanti dall'evento, in ambito legale e concessorio.

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

Con riferimento al procedimento di contestazione di presunto grave inadempimento a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera, avviato dal Concedente con nota del 16 agosto 2018, e nell'ambito delle numerosissime interlocuzioni intervenute tra ASPI e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) volte alla sua definizione, si è svolto un intenso scambio di corrispondenza tra le parti, finalizzato alla sottoscrizione tanto dell'Accordo per la definizione consensuale del procedimento stesso, che dell'Atto Aggiuntivo e dei suoi allegati, compreso il Piano Economico Finanziario.

In particolare, con nota del 15 luglio 2021, ASPI ha nuovamente trasmesso al Concedente lo schema del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica unitamente al PEF e agli altri allegati, con nota del 21 luglio 2021, il Concedente ha comunicato di aver trasmesso la documentazione ricevuta all'Avvocatura Generale dello Stato per l'acquisizione del parere afferente l'ipotesi per la definizione consensuale della contestazione di grave inadempimento.

A seguito di ciò si sono svolte ulteriori interlocuzioni con i rappresentanti del Governo e con le Autorità locali liguri (Regione, Comune di Genova e Autorità Portuale), all'esito delle quali è stata raggiunta un'intesa volta a redistribuire parte delle misure previste nell'Accordo negoziale individuato nel 2020, concentrandole maggiormente nell'area ligure al fine di individuare il miglior interesse pubblico al loro utilizzo.

Il 14 ottobre 2021 il Concedente ha comunicato che *"in considerazione del rilevante interesse sociale assunto dalla proposta, e acquisito l'assenso delle Autorità politiche, si è proceduto ad aggiornare il testo dell'Accordo del 23 settembre 2020 per recepire la rimodulazione della destinazione dell'importo in questione nei termini indicati da codesta società"*. In pari data, l'accordo negoziale è stato sottoscritto tra il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili e ASPI a chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento.

Ai fini del perfezionamento di tale accordo, si è in attesa di una serie di atti formali quali:

- (i) la registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto approvativo dello stesso;

(ii) l'approvazione dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007 – comprensivo di tutti gli allegati, ivi compreso in primis il Piano Economico Finanziario – ed alla registrazione della Corte dei Conti del relativo decreto approvativo MIMS-MEF

(iii) il perfezionamento dell'operazione di cambio di controllo di ASPI nei termini definiti ad esito delle negoziazioni tra Atlantia S.p.A. e HRA.

Successivamente ASPI, con nota del 5 novembre 2021 ha comunicato di aver provveduto ad aggiornare, nei termini indicati dallo stesso Concedente, lo schema del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007 unitamente agli allegati (tra i quali il Piano Economico-Finanziario) trasmettendoli al Concedente.

In data 19 dicembre 2021 il MIMS ha comunicato ad ASPI le determinazioni dell'ART sul III Atto Aggiuntivo e relativi allegati, precisando che l'ART *“ha formulato osservazioni sullo schema di III Atto Aggiuntivo, sui relativi allegati, ivi incluso il Piano Economico Finanziario e sulle modalità di determinazione di tassi di remunerazione»* ed ha chiesto alla Società *«la disponibilità a recepire i suggerimenti espressi nonché di fornire ogni opportuno elemento di chiarimento in merito»*.

ASPI, in data 20 dicembre 2021 ha riscontrato la nota MIMS del 19 dicembre u.s., comunicando le proprie considerazioni in merito al recepimento delle osservazioni dell'Autorità nell'Atto Aggiuntivo e nei relativi Allegati e fornendo i chiarimenti richiesti.

Successivamente, il CIPESS, cui gli atti erano stati nel frattempo trasmessi per competenza, nella seduta del 22 dicembre 2021, ha reso parere favorevole rispetto al terzo atto aggiuntivo alla Convenzione Unica tra ASPI e MIMS e al relativo Piano Economico Finanziario 2020-2024.

Con lettera del 20 gennaio 2022, il MIMS ricevuta dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri (Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica) la Delibera CIPESS del 22 dicembre 2021 ha comunicato ad ASPI che la Delibera CIPESS *«è, in corso di invio alla Corte dei Conti per il controllo di legittimità»* e ha richiesto alla Società di *«voler formalizzare la disponibilità di adeguare l'Atto convenzionale nei punti risultanti dalla Delibera CIPESS in questione»*.

Il 4 febbraio 2022 ASPI ha trasmesso al Concedente lo schema di III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007 e l'allegato C, modificati in conformità alla citata Delibera CIPESS.

In merito al tema del cambio di controllo di ASPI ed al relativo iter autorizzativo, con nota del 15 giugno 2021, Atlantia S.p.A. ha comunicato ad ASPI di avere sottoscritto con Holding Reti Autostradali (società costituita da CDP Equity S.p.A., The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp, soggetti che hanno presentato in Consorzio l'offerta di acquisto vincolante) il contratto di cessione dell'intera partecipazione (pari all'88,06% del capitale sociale) posseduta in Autostrade per l'Italia S.p.A.. Nella citata nota viene rappresentato che il perfezionamento della cessione è sottoposto ad una serie di condizioni sospensive.

In particolare, Atlantia S.p.A. ha comunicato ad ASPI che la cessione è - *inter alia* – condizionata al rilascio da parte del Concedente delle *“autorizzazioni alla Cessione richieste in relazione alle concessioni in capo ad ASPI e alle altre società del gruppo ASPI”*.

Con lettera del 4 agosto 2021, ASPI ha inviato al Concedente formale richiesta di autorizzazione, ai sensi dell'art. 10 bis commi 6 e 8 della Convenzione Unica, relativa al *“mutamento soggettivo”* conseguente alla sottoscrizione tra Atlantia S.p.A. e Holding Reti Autostradali del contratto di cessione dell'intera partecipazione di Atlantia in ASPI e il 17 novembre 2021 il Concedente, ha trasmesso il Decreto di approvazione dell'«operazione di modifica soggettiva comportante il trasferimento della partecipazione azionaria pari all'88,06% da Atlantia S.p.a. ad Holding Reti Autostradali S.p.a.». Il Decreto, come successivamente precisato con nota del Concedente del 31 gennaio 2022, subordina l'efficacia dell'approvazione dell'operazione alle seguenti condizioni:

- a) la preventiva acquisizione da parte del rappresentante di Holding Reti Autostradali S.p.A. di un impegno formale su alcuni aspetti riguardanti tra le altre cose: (i) la conferma degli obblighi derivanti dalla Convenzione Unica 2007 e di quelli previsionali contenuti nello schema di III Atto Aggiuntivo attualmente in corso di approvazione, con riferimento all'attuazione del programma d'investimenti e di manutenzione ordinaria; (ii) il rispetto della condizione di cui all'art. 10 bis, comma 6, lett. a), della Convenzione, che prevede l'incremento del patrimonio netto nella misura almeno pari a 10 milioni di euro per ogni punto % di partecipazione nel capitale sociale del concessionario; (iii) il mantenimento del requisito di solidità patrimoniale previsto dall'allegato O alla Convenzione vigente e il rispetto delle modifiche al riguardo introdotte dal III Atto Aggiuntivo;
- b) il perfezionamento dell'iter approvativo del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione e dell'Accordo negoziale con il quale è stata definita la risoluzione della procedura di contestazione di presunto grave inadempimento formalizzata dal Concedente in data 16 agosto 2018.

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

Con riferimento al procedimento di contestazione di grave inadempimento avviato dal Concedente con nota del 22 luglio 2020 ai sensi dell'art. 8 della Convenzione Unica, avente ad oggetto le attività di verifica condotte da Autostrade per l'Italia sulle gallerie ricomprese nella rete dalla stessa gestita, con particolare riferimento a quelle della Regione Liguria, a seguito delle controdeduzioni presentate dalla Società e alle due specifiche audizioni tenutesi presso gli uffici del Concedente, quest'ultimo, con provvedimento del 21 aprile 2021, ritenendo che la Società abbia disatteso la programmazione stimata per le lavorazioni da eseguire in 4 gallerie, ha irrogato ad Autostrade per l'Italia una sanzione pari ad euro 100.000,00. Il provvedimento è stato impugnato da ASPI con ricorso promosso davanti al TAR Lazio il 21 giugno 2021.

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

A seguito del crollo avvenuto in data 14 agosto 2018 di una sezione del Viadotto Polcevera sulla A10 Genova-Ventimiglia, è stato incardinato un procedimento penale innanzi al Tribunale di Genova a carico di dirigenti e funzionari della Direzione Generale di Roma e della Direzione di Tronco competente di Genova. Nello stesso procedimento risulta altresì imputata Autostrade per l'Italia ai sensi del D.lgs. 231/2001 per il reato di omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro, nonché di falsità ideologica in documento informatico pubblico in relazione alla predisposizione dei report in formato digitale in materia di sorveglianza del Polcevera da parte delle competenti strutture tecniche della società collegata SPEA.

All'udienza del 24 novembre 2021, il Giudice dell'Udienza Preliminare (GUP):

- a) ha dichiarato l'inammissibilità delle costituzioni di parte civile formulate nei confronti di Autostrade e SPEA in quanto enti incolpati ex D.lgs. n. 231/2001;
- b) ha escluso tutte le costituzioni dei sindacati nonché la maggior parte delle associazioni;
- c) ha escluso tutte le costituzioni relative alle categorie dei «passanti/spettatori» e delle «forze dell'ordine»;
- d) ha escluso alcune costituzioni delle restanti categorie come sopra individuate.

Quanto ai responsabili civili, sono circa oltre 270 le parti civili che hanno richiesto la citazione di ASPI, SPEA, MIMS ed Anas come responsabili civili; in particolare, la Presidenza del Consiglio dei Ministri e

il MIMS hanno chiesto la citazione come responsabile civile esclusivamente di SPEA; il Comune di Genova ha depositato richiesta di citazione di ASPI, SPEA, MIMS e ANAS.

Si fa presente che la citazione di ANAS come responsabile civile deriva dalla circostanza che 4 degli odierni imputati, al momento della presunta commissione dei reati loro contestati, erano suoi dipendenti.

L'udienza preliminare è stata rinviata al 15 dicembre 2021 per la costituzione dei responsabili civili.

In merito all'istanza di rikusazione del GUP (per avere lo stesso manifestato, nell'ambito di un procedimento collegato, il proprio convincimento sui fatti oggetto dell'imputazione) avanzata dalla difesa di alcuni imputati, si è svolta in data 3 novembre 2021, avanti alla Corte di appello di Genova, la relativa udienza di discussione. L'istanza è stata rigettata e avverso l'ordinanza della Corte d'appello è stato proposto ricorso per Cassazione.

Alla predetta udienza del 15 dicembre 2021, i legali dei responsabili civili ASPI, SPEA, MIMS e ANAS hanno chiesto l'esclusione degli enti dal processo per non aver questi ultimi partecipato agli incidenti probatori come responsabili civili, eccependo altresì la tardività di alcune notifiche.

Il GUP, all'esito della camera di consiglio:

- a) ha accolto le richieste di esclusione dei legali di ANAS e MIMS;
- b) ha respinto le richieste dei legali di ASPI e SPEA, perché le due società, contrariamente all'ANAS ed al MIMS «hanno preso parte ai due incidenti probatori esercitando i propri diritti difensivi mediante la nomina di consulenti tecnici di parte, a nulla rilevando che abbiano partecipato solo nella veste di società indagate ex Decreto 231»;
- c) stante la tardività di alcune notifiche di citazione dei responsabili civili, ha modificato il calendario di udienza rinviando direttamente al 28 dicembre 2021, per la discussione dei Pubblici Ministeri.

Alla successiva udienza del 28 dicembre 2021, i legali di alcuni imputati hanno avanzato richiesta di sospensione dell'udienza preliminare in attesa della decisione della Cassazione sulla rikusazione, la cui udienza è stata calendarizzata per il 21 gennaio u.s.

Il 21 gennaio 2022 la Corte di Cassazione ha rigettato il predetto ricorso, presentato dai legali di alcuni imputati, avverso l'ordinanza della Corte di Appello di Genova.

Il 28 gennaio 2022 è così proseguita l'udienza preliminare ed ha avuto inizio la requisitoria del Pubblico Ministero che durerà, presumibilmente, fino all'udienza del 16 febbraio 2022.

Il 28 gennaio 2022 è così proseguita l'udienza preliminare ed ha avuto inizio la requisitoria del Pubblico Ministero che si è conclusa all'udienza del 16 febbraio 2022 con la richiesta di rinvio a giudizio dei 59 imputati persone fisiche nonché di ASPI e SPEA in qualità di enti imputati ex D.Lgs. n. 231/2001.

Successivamente sono iniziate le discussioni dei legali degli imputati che dureranno fino a metà marzo.

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

Con riferimento al ricorso presentato da ASPI avanti il TAR Lazio per l'accertamento - previa disapplicazione dell'art. 35 del citato Decreto-legge o previa rimessione delle questioni interpretative del diritto europeo e delle questioni incidentali di legittimità costituzionale - della validità e vigenza degli artt. 8, 9 e 9-bis della Convenzione Unica regolatrice della concessione di Autostrade per l'Italia, a seguito dell'istanza congiunta delle parti per il differimento dell'udienza di discussione, fissata per il 12 gennaio 2022, il Presidente del Collegio ha disposto la cancellazione della causa dal ruolo,

rappresentando che, se e quando dovesse sopravvenire l'interesse alla decisione del ricorso, sarà onere di ASPI depositare istanza motivata di prelievo al fine di ottenere la fissazione di nuova udienza di trattazione.

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

Con riferimento ai contenziosi promossi da Autostrade per l'Italia davanti al TAR Liguria avverso i provvedimenti del Commissario Straordinario, a seguito dell'accoglimento dell'istanza congiunta delle parti per il differimento dell'udienza di discussione, fissata per il 15 dicembre 2021, la stessa è stata rinviata al 2 dicembre 2022.

Con riferimento, invece, ai ricorsi promossi in data 5 gennaio 2020, dinanzi al Consiglio di Stato dalle Amministrazioni resistenti (Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Commissario Straordinario), avverso le ordinanze con cui il TAR ha rigettato le questioni pregiudiziali sollevate dalle Amministrazioni nell'ambito dei relativi giudizi di primo grado, a seguito delle istanze di fissazione udienza presentate dall'avvocatura di Stato, il Consiglio ha fissato le relative udienze per il giorno 16 giugno 2022.

Autorità di Regolazione dei Trasporti – metodologia per la quantificazione dei ristori delle concessionarie autostradali a seguito delle perdite subite per effetto della emergenza sanitaria Covid-19

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

L'ART ha evidenziato la necessità da parte delle concessionarie di formalizzare, in occasione di ciascun aggiornamento periodico dei Piani Economico Finanziari (PEF), gli impatti progressivi riguardanti l'intero periodo dello Stato di emergenza (il cui termine è previsto il 31 marzo 2022) sulla base di quanto indicato nella metodologia di quantificazione fornita da ART stessa.

In tal senso, ASPI ha incluso all'interno del PEF, attualmente in corso di approvazione, la remunerazione di una prima stima degli effetti relativi al periodo di lockdown marzo-giugno 2020. Inoltre, è previsto che l'entità del recupero degli effetti economici progressivi al 31 dicembre 2021, attribuibili all'evento pandemico, nonché la quota ancora da recuperare da parte della concessionaria - determinata secondo i criteri dettati dalle note metodologiche ART - saranno calcolati nel corso del primo semestre del 2022, asseverati da una società di revisione e riconosciuti nell'anno di rilevazione della perdita, mediante utilizzo della componente specifica per oneri integrativi in occasione dell'aggiornamento periodico del PEF.

Gli impatti progressivi relativi all'attuale scadenza dello stato emergenziale e quelli ulteriori derivanti dall'eventuale protrarsi dello stesso, saranno quantificati e regolati secondo quanto stabilito dalla procedura delineata sulla scorta delle indicazioni fornite nelle richiamate note dell'ART 4 maggio e 15 luglio 2021.

Contenzioso con l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti – Sistemi tariffari

Con riferimento al ricorso presentato da Autostrade per l'Italia avverso le Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 16/2019 e n. 71/2019 relative al nuovo sistema tariffario, a seguito dell'udienza del 5 ottobre 2021, il TAR ha disposto il deposito a carico di ASPI e dell'ART di documentazione finalizzata a chiarire il differente valore del *tax rate* di Ferrovial, indicato dall'ART nella misura del 10,12% e da ASPI nella misura del 23% ed ha fissato la nuova udienza di discussione all'8 marzo 2022. Aspi ha provveduto al deposito della documentazione richiesta.

Contenzioso relativo alla definizione delle riserve afferenti l'Appalto per la realizzazione del collegamento tra lo svincolo di Genova Aeroporto sull'Autostrada A10, la S.S.1 – Aurelia, l'Aeroporto Cristoforo Colombo e la S.S. n. 35

Relativamente al contenzioso per la definizione delle riserve avviato da Astaldi (ex CILT) a metà degli anni '90 per i lavori lungo il torrente Polcevera — assentiti ad Autostrade in regime di concessione di sola costruzione - la Corte di Cassazione, con sentenza del 17 gennaio 2017, ha accolto i motivi di ricorso di ASPI ed Atlantia (ed un motivo incidentale di Astaldi) con annullamento della sentenza della Corte di Appello e della consulenza tecnica che era stata alla base della condanna di ASPI, rinviando il giudizio alla Corte d'Appello.

Il giudizio riassunto da Astaldi avanti la Corte di Appello di Roma, in esecuzione della citata sentenza della Corte di Cassazione, è stato definito in modo favorevole per Aspi ed Atlantia, dalla sentenza del 6 ottobre 2021, che ha rideterminato l'importo dovuto ad Astaldi in virtù di tali riserve in € 17.945.381,63, di gran lunga inferiore rispetto alla quantificazione (€ 47.122.343,44) effettuata dalla precedente sentenza della Corte di Appello nel 2011, poi annullata dalla Suprema Corte, e con il riconoscimento del diritto di Aspi ed Atlantia di essere interamente manlevate da ANAS per tutti gli importi dovuti (e già corrisposti) ad Astaldi.

Il 21 dicembre 2021 Anas ha impugnato la richiamata sentenza della Corte di Appello del 6 ottobre 2021 chiedendone la cassazione. Astaldi in data 14 gennaio 2022 ha presentato ricorso incidentale, chiedendo l'annullamento della sentenza pronunciata dalla Corte di Appello. Aspi e Atlantia si sono costituite in giudizio con controricorso e relativo ricorso incidentale il 31 gennaio 2022.

Considerato che Aspi, in esecuzione delle sentenze di primo e secondo grado, annullate come sopra accennato dalla Suprema Corte, aveva in precedenza corrisposto ad Astaldi € 47.122,343,44, a seguito di tale ultima sentenza, in data 17 ottobre 2017, ha presentato decreto ingiuntivo per il recupero delle somme versate. Detto decreto è stato opposto da Astaldi ed il relativo giudizio è attualmente pendente davanti alla Corte di Appello di Roma, con sentenza fissata per il 15 luglio 2022.

Incrementi tariffari ASPI 2019

Con riferimento all'incremento tariffario del 2019, autorizzato con provvedimento congiunto del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti e del Ministero Economia e Finanze nella misura dello 0,81% e volontariamente sospeso dalla Società per tutto il 2019, Autostrade per l'Italia ha sempre, in via volontaria, deciso di prorogare ulteriormente la sospensione dell'incremento di cui sopra da ultimo fino al 30 giugno 2022.

Adeguamenti tariffari 2021

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

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

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

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

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

Autostrade per l'Italia ha presentato - come fatto avverso il diniego all'incremento tariffario relativo al 2020 - ricorso al TAR avverso il provvedimento del Concedente di cui sopra.

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

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

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

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

Tale diniego è motivato dalla mancata presentazione da parte della Società del PEF transitorio - ossia PEF riferito al periodo ricompreso tra la scadenza della concessione e la data di effettivo trasferimento dell'autostrada al nuovo concessionario – elaborato sulla base della Delibera CIPE 38/2019 che ha dettato i criteri per la elaborazione dei PEF relativi alle concessioni scadute.

Per la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (SITMB) che ha un diverso regime convenzionale basato su un accordo bilaterale Italia-Francia, è stato applicato l'incremento pari allo 0,63%, ovvero

alla somma tra il -0,32%, corrispondente alla inflazione media registrata in Italia e in Francia nel periodo 1 settembre 2019 agosto – 31 agosto 2020 e l'ulteriore incremento straordinario dello 0,95% derivante dal principio del parallelismo degli aumenti da accordarsi ai trafori del Frejus e del Monte Bianco richiesto dal Frejus e applicabile anche al TMB, per il quale dovrà essere definita la destinazione dei maggiori introiti.

Adeguamenti tariffari 2022

ASPI con lettera del 15 ottobre 2021 ha formulato al MIMS la proposta di incremento tariffario con decorrenza dal 1° gennaio 2022, comprendente anche quanto richiesto per l'anno 2021. La suddetta proposta prevedeva, in conformità alla delibera ART n. 71 del 2019, - rispetto alla quale rimangono confermate le contestazioni mosse da ASPI fino alla intervenuta efficacia dello stipulando Atto Aggiuntivo - un incremento tariffario del 3,12%, corrispondente alla somma: (i) dell'incremento relativo all'anno 2022, pari all'1,40%; e (ii) dell'incremento non riconosciuto per l'anno 2021, pari all'1,70% (iii) del c.d. "effetto composto incremento 2022" - pari allo 0,02% - dovuto alla mancata applicazione dell'incremento 2021. Il Ministero unitamente alla valutazione della richiesta tariffaria dovrà stabilire lo sconto da applicare all'utenza determinando di conseguenza la variazione tariffaria effettiva. A tal proposito la Società utilizzerà a copertura dello sconto concesso all'utenza quota parte del fondo stanziato in esercizi precedenti.

Come noto, l'articolo 13, comma 3, del D.L. n. 162 del 30 dicembre 2019, come da ultimo modificato dall'articolo 2, comma 1, del D.L. n. 121 del 10 settembre 2021, convertito, con modificazioni, dalla L. n. 156 del 9 novembre 2021, ha previsto che: *"per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottatedall'Autorità di regolazione dei trasporti"*.

Il 31 dicembre 2021 il MIMS ha pubblicato un comunicato stampa sul proprio portale istituzionale affermando che *"anche per il 2022 vengono confermate le tariffe vigenti sulle autostrade gestite dalle società per le quali è in corso l'aggiornamento/revisione del rapporto concessorio. Ogni variazione sarà applicata esclusivamente alla definizione dei nuovi contratti che dovranno recepire il regime tariffario previsto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti"*.

Analogo comportamento è stato adottato dal MIMS anche con RAV, TANA e SAT, che non hanno ricevuto alcuna formale comunicazione. Alla luce di quanto sopra le Società stanno valutando le azioni da intraprendere.

Esclusivamente per SAM, con nota del 31 dicembre 2021, il MIMS ha trasmesso il decreto MIMS/MEF, emesso in pari data, con il quale stabilisce che l'aggiornamento applicabile dal 1° gennaio 2022 è pari a zero. Tale provvedimento è motivato in ragione della mancata presentazione, da parte di SAM, del PEF transitorio - ossia il PEF riferito al periodo ricompreso tra la scadenza della concessione e la data di effettivo trasferimento dell'autostrada al nuovo concessionario - elaborato sulla base della Delibera CIPE 38/2019. Ciò nonostante, il Consiglio di Stato, in data 10 novembre 2021 abbia pronunciato una sentenza con la quale ha annullato le note con cui il Concedente aveva chiesto a SAM di formulare un PEF di riequilibrio conformandosi alla suddetta delibera CIPE n. 38/2019. SAM ha presentato ricorso avverso il provvedimento del Concedente con il quale è stato comunicato l'aggiornamento tariffario per il 2022 pari a zero.

Per la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (SITMB) che ha un diverso regime convenzionale basato su un accordo bilaterale Italia-Francia, è stato applicato l'incremento pari allo 2,87%, ovvero alla somma tra l',92%, corrispondente alla inflazione media registrata in Italia e in Francia nel periodo 1 settembre 2019 agosto – 31 agosto 2020 e l'ulteriore incremento straordinario dello 0,95%

derivante dal principio del parallelismo degli aumenti da accordarsi ai trafori del Frejus e del Monte Bianco richiesto dal Frejus e applicabile anche al TMB, per il quale dovrà essere definita la destinazione dei maggiori introiti.

Contenzioso per il mancato riconoscimento tariffario di ASPI relativo all'anno 2020.

Con riferimento al ricorso presentato da ASPI per il mancato aggiornamento tariffario relativo all'anno 2020, a seguito dell'istanza congiunta delle parti per il differimento dell'udienza di discussione, fissata per il 12 gennaio 2022, il Presidente del Collegio ha disposto la cancellazione della causa dal ruolo, rappresentando che, se e quando dovesse sopravvenire l'interesse alla decisione del ricorso, sarà onere di ASPI depositare istanza motivata di prelievo al fine di ottenere la fissazione di nuova udienza di trattazione.

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

Con riferimento all'accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna, sottoscritto in data 15 aprile 2016 da Autostrade per l'Italia, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Regione Emilia - Romagna, dalla Città metropolitana di Bologna e dal Comune di Bologna, a seguito di una prima conferenza di servizi svoltasi a giugno 2020, si è tenuta in data 29 luglio 2021 una nuova seduta di Conferenza di Servizi dalla quale sono emerse nuove prescrizioni al progetto. ASPI ha condotto un'analisi tecnica di tali prescrizioni che è stata inviata al Concedente. Il Concedente ha condiviso tale analisi tecnica e, a seguito di ciò, ha convocato la terza seduta di conferenza dei servizi per il giorno 18 gennaio 2022. Nella seduta del 18 gennaio 2022, sono emerse ulteriori prescrizioni che saranno valutate d'intesa con il Concedente e recepite nell'ambito del progetto esecutivo, salvo diverso avviso del Concedente stesso. A conclusione dei lavori il Presidente, valutate le risultanze della Conferenza e tenuto conto delle posizioni favorevoli espresse in sede di riunione o acquisite agli atti, ha dichiarato concluso positivamente il procedimento.

Inoltre, a seguito di ulteriori richieste di integrazione del progetto presentate dal Comune di Bologna e ritenute dal MIMS come "ipotizzabili in fase 2", il Comune di Bologna, nel corso della stessa seduta della conferenza di servizi, ha richiesto che fosse sottoscritto, prima dell'avvio dei lavori, un secondo accordo trilaterale (tra MIMS, ASPI e Comune di Bologna), in aggiunta a quelli in essere tra il Ministero, ASPI e gli altri enti, ed indipendente dagli stessi, finalizzato a regolare ammissibilità, tempi e modi per la progettazione e la realizzazione delle opere della "Fase 2". Tale richiesta ha incontrato l'adesione del MIMS e di ASPI che ha confermato la disponibilità alla sottoscrizione di tale Accordo ulteriore per valutare le possibili soluzioni progettuali e per la successiva eventuale attuazione degli interventi successivamente selezionati, con la relativa copertura economico finanziaria, in conformità alle determinazioni del Concedente.

Contenzioso per l'accertamento dell'illegittimità del silenzio serbato dal Concedente sulla proposta di aggiornamento del PEF di ASPI per il periodo regolatorio 2018-2022

Con riferimento al ricorso presentato dal MIMS per la riforma della sentenza del TAR n. 13789/2019 di parziale accoglimento dell'azione di ASPI tesa all'accertamento dell'illegittimità del silenzio serbato dal concedente in relazione alla proposta di aggiornamento del PEF per il periodo regolatorio 2018-2022, il Consiglio di Stato con sentenza 5585 del 27 luglio 2021, nel correggere la motivazione della sentenza appellata, ha rigettato il ricorso del Concedente, confermando l'obbligo del MIMS di provvedere in ordine all'aggiornamento e all'approvazione del Piano economico e finanziario e di adottare la determinazione conclusiva del procedimento, motivando eventualmente sulle ragioni del diniego.

Procedimento avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

Con il provvedimento finale del 26 marzo 2021, l'AGCM ha giudicato la condotta di ASPI con riferimento ai disagi alla circolazione per la massiccia presenza di cantieri di ammodernamento della rete quale pratica commerciale scorretta in violazione della normativa a tutela del consumatore, ha irrogato la sanzione pecuniaria di Euro 5 milioni, ed ha chiesto di avere evidenza delle iniziative che verranno poste in essere per eliminare i profili di scorrettezza censurati.

Il provvedimento presenta plurimi aspetti censurabili dal punto di vista fattuale e giuridico.

ASPI ha compiutamente contribuito all'istruttoria, producendo ogni elemento utile ai fini di un corretto apprezzamento delle condotte contestate, e fornendo nella specie numerosi dati, documenti ed elementi informativi sulle condizioni di utilizzo delle tratte autostradali interessate e sulle iniziative assunte dalla Società per far fronte ai circoscritti disagi riscontrati dall'utenza.

Su di un piano fattuale, il provvedimento non tiene conto dei numerosi elementi presentati da ASPI in ordine fra l'altro alla correttezza delle iniziative manutentive realizzate dalla Società, ai tempi di percorrenza medi sui tratti autostradali interessati dai lavori di manutenzione, alle attività poste in essere dalla Società in termini di informativa all'utenza per ridurre al massimo i disagi, nonché riguardo alle misure straordinarie di ristoro ed esenzione del pedaggio adottate per venire incontro a situazioni di eccezionale e circoscritta turbativa della viabilità.

Quanto ai profili giuridici, il provvedimento presenta un'applicazione delle norme in materia di tutela dei consumatori che non risulta coerente con il quadro normativo europeo e nazionale di riferimento, considerato che il provvedimento non dimostra affatto – come viceversa prescritto dalle norme europee e nazionali - in che misura le condotte di ASPI avrebbero potuto condurre in errore il consumatore.

ASPI, pur provvedendo ad ottemperare a quanto prescritto dalla delibera dell'Autorità, ha dato incarico ai propri legali di valutare il documento per l'impugnativa in sede giurisdizionale.

Con ricorso del 25 maggio 2021, promosso avanti al Tar del Lazio, ASPI ha richiesto l'annullamento, previa adozione di idonee misure cautelari, del provvedimento dell'Autorità.

All'esito dell'udienza del 23 giugno 2021, con decreto del 24 giugno 2021 il TAR ha accolto la domanda cautelare limitatamente alla sospensione dell'obbligo della pubblicazione del provvedimento sanzionatorio, ritenendo, tuttavia, non sussistenti i presupposti di estrema gravità ed urgenza, per disporre ugualmente con riferimento all'adozione delle misure idonee ad elidere la sussistenza della pratica commerciale scorretta.

Al riguardo occorre precisare che, pur rilevando il particolare interesse di ASPI ad avere certezza su un tema ancora aperto presso l'AGCM quale la richiesta di ottemperanza, per tale adempimento la società non può decidere in autonomia, ma solo a seguito di un necessario accordo con il MIMS e con l'ART, vertendo sui criteri di determinazione delle tariffe.

Il TAR ha rinviato all'udienza del 23 febbraio 2022 per la trattazione del merito.

A causa del parziale accoglimento della sospensiva pronunciata dal TAR, l'Autorità il 20 luglio 2021 ha avviato nei confronti di ASPI il procedimento di inottemperanza IP/346 alla richiesta di adottare misure idonee ad elidere la pratica commerciale scorretta.

In relazione alle richieste di informazioni avanzate dall'AGCM, ASPI ha presentato l'iniziativa *cashback*, lanciata il 15 settembre 2021 per il rimborso da ritardi da cantieri, in ordine alla quale l'Autorità ha chiesto di conoscere il periodico stato di avanzamento dell'iniziativa ancora in fase sperimentale.

A seguito dell'adunanza del 14 dicembre 2021, l'AGCM ha deliberato la proroga dei termini di conclusione del procedimento IP/346 al 15 marzo 2022, per valutare i dati forniti con riferimento all'andamento del servizio di Cashback.

In virtù della proroga del termine, ASPI pur rappresentando la propria tesi difensiva, all'udienza del 23 febbraio 2022, ha chiesto – concorde l'Avvocatura di Stato – il rinvio della trattazione dopo la conclusione del procedimento di inottemperanza pendente. Il rinvio è stato concesso dal TAR Lazio.

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

Nell'ambito del giudizio promosso da Autostrade Meridionali ("nel seguito anche SAM") davanti al TAR Campania, per l'annullamento, previa sospensione, del provvedimento di aggiudicazione in favore del Consorzio SIS della procedura di gara per la nuova concessione della A3 Napoli - Pompei - Salerno, in data 21 ottobre 2020 è stata pubblicata la sentenza con cui il TAR Campania ha rigettato il ricorso presentato da Autostrade Meridionali e, per l'effetto dichiarato improcedibile il ricorso presentato da SIS. In data 4 febbraio 2022 il Consiglio di Stato ha rigettato l'appello promosso da Autostrade Meridionali, avverso l'aggiudicazione della gara per la concessione della A3 Napoli Salerno da parte del Consorzio SIS. Tale ultima sentenza ha in sintesi ritenuto che le valutazioni svolte dalla stazione appaltante in ordine all'offerta del Consorzio aggiudicatario fossero esenti da vizi. Inoltre, con la registrazione senza osservazioni avvenuta l'8 febbraio 2022 del Decreto Interministeriale relativo alla Convenzione tra MIMS e Consorzio SIS sottoscritta il 29 luglio 2021, nei prossimi mesi - all'esito delle negoziazioni ancora in corso con il Concedente per la definizione del valore di subentro - è atteso il subentro del nuovo concessionario.

Contenziosi Autostrade Meridionali

Contenzioso afferente la mancata formalizzazione del piano economico finanziario e Delibera CIPE 38/2019

In relazione al contenzioso avviato da SAM nei confronti del MIMS per ottenere l'adozione di un Piano Economico Finanziario di riequilibrio del rapporto concessorio, il 10 novembre 2021 il Consiglio di Stato si è pronunciato riformando parzialmente la sentenza di primo grado. In particolare il Consiglio di Stato:

- a) ha affermato che la delibera CIPE n. 38/2019 ha la natura di mero atto di direttiva rivolta dal CIPE al Ministero concedente e che l'amministrazione concedente non ha il potere di determinare unilateralmente le condizioni di remunerazione del capitale investito, né di modificare unilateralmente la disciplina della Convenzione Unica e che, pertanto nelle more del subentro del nuovo concessionario, sussiste l'obbligo delle parti di negoziare le condizioni di remunerazione del capitale investito da applicare ai fini della revisione del PEF o dell'approvazione di un piano di riequilibrio.
- b) in parziale riforma della sentenza di primo grado, ha rigettato il ricorso di SAM nella parte in cui era rivolto all'annullamento della delibera CIPE n. 38/2019, in ragione della sua natura di direttiva, non cogente per il concessionario;
- c) ha ribadito, confermando sul punto la sentenza del giudice di primo grado, l'annullamento delle note con cui il Concedente aveva rivolto a SAM la richiesta di formulare un PEF di riequilibrio conformandosi alla delibera CIPE n. 38/2019.

A fronte di tale sentenza, la società si è attivata con le opportune iniziative, in adesione ai principi di diritto affermati in tale pronuncia. In particolare, sono state avviate interlocuzioni con il Concedente, tuttora in corso, per la definizione della remunerazione da applicare a favore di Autostrade Meridionali per il periodo di ultrattività della concessione successiva al 31 dicembre 2012 e quindi del diritto di subentro. A tal proposito si segnala che, come previsto nella convenzione unica sottoscritta

nel 2009, ad Autostrade Meridionali spetta la liquidazione del “diritto di subentro” - per la definizione del quale è attualmente pendente un contenzioso avanti al TAR Campania come specificato di seguito - per gli investimenti infrastrutturali realizzati e non ammortizzati, autorizzati dal concedente, fino alla data di subentro del nuovo concessionario, iscritti in bilancio nell’ambito delle attività finanziarie. La liquidazione di tale ammontare, da pagare da parte del concessionario subentrante (come peraltro previsto nel disciplinare di gara precedentemente citato) deve intervenire contestualmente al suddetto subentro.

Contenzioso SAM avente ad oggetto l’adozione di un PEF di riequilibrio del rapporto concessorio

In relazione al contenzioso avviato da SAM nei confronti del MIMS per ottenere l’adozione di un Piano Economico Finanziario di riequilibrio del rapporto concessorio, il 10 novembre 2021 il Consiglio di Stato si è pronunciato, con sentenza n. 7478/2021, riformando parzialmente la sentenza di primo grado. In particolare, il Consiglio di Stato:

- a) ha annullato le note con cui il Concedente aveva rivolto a Sam la richiesta di formulare un PEF di riequilibrio conformandosi alla suddetta delibera CIPE n. 38/2019;
- b) ha affermato che nelle more del subentro del nuovo concessionario, al Concedente non sia consentito determinare unilateralmente le condizioni di remunerazione del capitale investito da applicare ai fini della revisione del PEF o dell’approvazione di un piano di riequilibrio, ma che la definizione delle stesse debba piuttosto essere rimessa alla negoziazione delle parti.

Contenzioso SAM avente ad oggetto i criteri di valutazione del valore di subentro

SAM in data 23 luglio 2021 ha presentato ricorso avanti il TAR Campania per l’annullamento delle note/provvedimenti del MIMS del 25 maggio 2021, del 28 maggio 2021 e del 16 giugno 2021 - che hanno rimesso in discussione i criteri di quantificazione del valore di subentro, già fissati con precedente provvedimento del Concedente del 8 novembre 2018.

Contenzioso SAM per l’annullamento del provvedimento del Concedente che ha rigettato la proposta di PEF

Con riferimento al contenzioso incardinato da SAM per l’annullamento del provvedimento del MIMS del 2 marzo 2021 che ha rigettato la proposta di PEF ritenendola non conforme ai criteri fissati dalla Delibera CIPE 39/2007 e alla Delibera 38/2019, il 3 novembre 2021 si è svolta l’udienza di discussione all’esito della quale il TAR ha trattenuto la causa in decisione.

Contenzioso RAV su tariffe 2021

Con riferimento al ricorso presentato dalla Società avverso il provvedimento del 31 dicembre 2020 di mancato riconoscimento tariffario per l’anno 2021, il TAR Valle d’Aosta in data 17 dicembre 2021 ha pronunciato sentenza di rigetto. La Società presenterà ricorso avverso la suddetta sentenza.

Società Autostrada Tirrenica

Evoluzione contesto regolatorio

Come noto, l’art. 35 comma 1 ter del DL n. 162/2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 8/2020, ha stabilito che SAT provveda alla sola gestione delle tratte relative al collegamento autostradale A12 Livorno-Grosseto-Civitavecchia aperte al traffico alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto stesso, e che le tratte diverse da queste siano invece assegnate - all’esito del procedimento di revisione della concessione SAT - all’ANAS che provvede altresì alla

realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, anche attraverso l'adeguamento della strada statale n. 1 – Aurelia. Tenuto conto di ciò il DL n. 121/2021 (cd. "Decreto Infrastrutture") convertito nella Legge n. 156/2021, all'art 2 commi 2 ter e 2 quater ha stabilito che per ridurre i tempi di realizzazione di tale ultimo intervento, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di SAT è autorizzato l'acquisto da parte dell'ANAS dei progetti elaborati da SAT stessa, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. A tal riguardo è stato previsto un contributo a carico dello Stato di euro 36,5 milioni di euro soggetto alla verifica dei progetti da parte della stessa ANAS.

Inoltre, la Legge di Bilancio (legge n. 234 del 30.12.2021) prevede la predisposizione del piano economico-finanziario da parte di SAT entro trenta giorni dalla sua entrata in vigore, autorizzando la spesa complessiva fino a un massimo di 200 milioni di euro a titolo di contributo pubblico per assicurare l'equilibrio del piano economico-finanziario della concessione rilasciata a SAT precisando che l'erogazione del contributo è subordinata al perfezionamento della procedura di approvazione degli atti convenzionali.

Sulla base di tale nuovo quadro normativo, SAT, con nota del 28 gennaio 2022, ha trasmesso al Concedente la proposta di atto aggiuntivo alla Convenzione Unica e di piano economico finanziario in equilibrio con scadenza della concessione al 31 ottobre 2028, con i relativi allegati.

Società Autostrada Tirrenica - Azione per l'accertamento della validità delle clausole convenzionali e l'illegittimità costituzionale dell'art. 35, comma 1ter D.L. Milleproroghe

Con riferimento al ricorso presentato da SAT al TAR, all'udienza del 12 gennaio 2022 il TAR a seguito dell'istanza di rinvio congiuntamente presentata dalle parti ha rinviato la discussione a data da destinarsi.

Società Autostrada Tirrenica – Mancato riconoscimento incrementi tariffari anno 2020

Società Autostrada Tirrenica ha avviato un contenzioso per il mancato riconoscimento dell'incremento tariffario relativo all'anno 2020, l'udienza è stata rinviata al 20 settembre 2022.

Aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario di Tangenziale di Napoli

In data 12 gennaio 2022 Tangenziale di Napoli, su indicazione del Concedente, ha trasmesso al MIMS ed all'ART la proposta di II atto aggiuntivo alla Convenzione Unica per il quinquennio 2019-2023 unitamente ai relativi allegati ed al Piano Economico Finanziario (nella versione già trasmessa in data 18 giugno 2021). A tal proposito l'ART ha emesso in data 9 febbraio 2022 il parere n.1/2022 al Concedente e la Società è in attesa di ricevere dal MIMS le relative osservazioni e l'indicazione delle azioni da intraprendere ai fini del perfezionamento e della sottoscrizione del II Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica. Il nuovo piano prevede tra le altre cose:

- a) introduzione nella componente tariffaria di costruzione dei costi relativi a "manutenzioni non ricorrenti";
- b) il recupero degli effetti Covid-19 consuntivati nel periodo marzo-giugno 2020 è riportato nella componente tariffaria per "oneri integrativi". Tenuto conto che la quantificazione degli effetti economici sarà effettuata sulla base dei dati consuntivati al termine della situazione emergenziale, i valori esposti nella proposta di PEF assumono valenza esclusivamente previsionale, e saranno soggetti a conguaglio in base alle note emanate dall'Autorità di regolazione dei trasporti nel corso del 2021.

Sinistro del 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga dell'autostrada A16 Napoli-Canosa

In relazione all'incidente stradale occorso il 28 luglio 2013 all'altezza del Viadotto Acqualonga a un pullman che percorreva l'A/16 Napoli/Canosa, si è concluso il giudizio di primo grado avanti al Tribunale monocratico di Avellino a carico di 12 tra dirigenti, ex dirigenti e dipendenti di Autostrade per l'Italia per i reati di cooperazione colposa in omicidio colposo plurimo e disastro colposo innominato.

Nel corso dell'udienza del giudizio di appello del 30 settembre 2021, la Corte di Appello ha mantenuto la riserva su tutte le richieste istruttorie avanzate dai legali degli imputati e del responsabile civile appellanti, ad esclusione di quella relativa al nuovo esame del Perito nominato dal Giudice di primo grado e rinviato, per tale incumbente, alla successiva udienza del 9 dicembre 2021.

Nel corso della predetta udienza, i legali degli imputati ed il responsabile civile di ASPI hanno chiesto al Collegio giudicante, come da specifici motivi formulati nei rispettivi atti di appello, di poter instaurare un confronto diretto tra il Perito e i consulenti tecnici nominati dalle difese o, in subordine, il nuovo esame di questi ultimi.

La Corte di Appello ha rigettato tali richieste, autorizzando invece l'esame del Perito solo previa formulazione di domande da parte dei legali, che hanno quindi ritenuto di non procedere in tal senso, radicandosi, a loro giudizio, una nullità da far valere nel successivo grado di giudizio.

Sempre all'udienza del 9 dicembre 2021 sono state effettuate produzioni documentali da parte delle difese di alcuni imputati, avuto specifico riguardo ad alcuni progetti predisposti in attuazione del Piano di riqualifica del 2008.

Nel corso dell'udienza del 3 febbraio 2022, la Corte, all'esito della camera di consiglio, ha ammesso:

- a) la richiesta di produzione documentale menzionata in precedenza avanzata dai legali di alcuni imputati di ASPI;
- b) l'escussione di un teste, come da specifica richiesta del legale dell'imputato proprietario della ditta di noleggio del pullman.

È stato infine disposto il rinvio all'udienza del 17 marzo 2022 per l'esame del predetto teste, per la chiusura della rinnovazione dibattimentale nonché per la calendarizzazione delle discussioni del Procuratore Generale, dei difensori delle parti civili e degli imputati.

Indagine della Procura di Avellino sugli ancoranti delle barriere New Jersey installate su viadotti dell'A16, A14 e A1

Con decreto notificato agli indagati il 16 agosto 2021, il Giudice per le Indagini Preliminari (GIP) presso il Tribunale di Avellino ha disposto l'archiviazione del procedimento iscritto, per l'ipotesi di reato di disastro colposo, nei confronti dell'allora Responsabile della Unità Organizzativa "Pavimentazioni e Barriere di Sicurezza" e dei diversi Direttori di Tronco che, dall'anno 2013 si sono succeduti nell'incarico nelle Direzioni di Cassino, Fiano e Pescara, disponendo, per l'effetto, il dissequestro delle barriere NJ bordo ponte installate sui viadotti dell'A14, dell'A16 e dell'A1.

Più nello specifico, il GIP, condividendo le argomentazioni avanzate dal PM nella sua richiesta di archiviazione, ha stabilito che:

- a) -ASPI ha condiviso con il Concedente tempistiche e modalità di attuazione del Piano di sostituzione delle barriere del c.d. «Catalogo Blu»;
- b) -non è stata raggiunta alcuna certezza scientifica, anche all'esito della Consulenza Tecnica richiesta dalla pubblica accusa, in ordine alla pericolosità delle barriere di sicurezza in questione;

- c) -nel corso delle indagini non è stata riscontrata alcuna violazione di norme tecniche e giuridiche dettate dalla disciplina di settore;
- d) -le strutture tecniche della Società si sono adoperate, sin dall'evento del 28 luglio 2013 occorso sul viadotto Acqualonga, affinché venissero individuate soluzioni tecniche per l'ammodernamento dei sistemi di ritenuta installati sulla rete autostradale.

Infine, il GIP, riprendendo ancora una volta testualmente quanto già argomentato nella richiesta di archiviazione della Procura, conclude nel merito che: «può certamente affermarsi che, a partire dall'anno 2013, la condotta della Concessionaria e dei suoi vertici, tra i quali certamente gli odierni indagati, sia stata improntata alla ricerca di soluzioni alla necessità, ancora più avvertita a partire dall'evento nefasto verificatosi presso il Viadotto Acqualonga, di ammodernare i sistemi di ritenuta e contenimento».

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

L'indagine trae origine da due incidenti avvenuti in data 6 novembre 2016 e 17 gennaio 2017 per il cedimento delle barriere integrate sicurezza e antirumore modello "Integautos" posizionate rispettivamente sui viadotti Rio Rezza e Rio Castagna in A12, vede coinvolti in qualità di indagati ex manager ed ex dipendenti con competenze tecniche di Autostrade per l'Italia S.p.A., per i reati di frode nelle pubbliche forniture, attentato alla sicurezza dei trasporti e tentata truffa ai danni dello Stato.

Le indagini sono ancora in corso.

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

In questo filone di indagine risultano indagati, per i reati di falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici, ex manager, un dipendente e un dirigente di Autostrade per l'Italia. Secondo il teorema accusatorio, alcuni report predisposti dai tecnici responsabili dei collaudi, dei controlli e delle progettazioni sarebbero stati edulcorati al fine di far apparire le condizioni manutentive dei viadotti migliori di quelle reali. Le indagini sono ancora in corso.

Indagine della Procura di Vasto relativa al presunto inserimento di dati non veritieri all'interno di documentazione tecnica relativa al viadotto Giustina (A14)

Il procedimento penale in oggetto nasce come uno stralcio di quello precedente a seguito della trasmissione degli atti per competenza dalla Procura di Genova alla Procura di Vasto.

In data 26 giugno 2020, il PM procedente presso il Tribunale di Vasto ha trasmesso al GIP la richiesta di proroga delle indagini preliminari sino al 3 febbraio 2021 per il procedimento in esame, instaurato nei confronti dell'allora Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio, dell'ex Direttore VIII Tronco e dell'allora RUP di Autostrade per l'Italia, per il reato di falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici.

Da ultimo, in data 27 agosto 2021, le indagini sono state prorogate sino al 3 marzo p.v.

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

In tale procedimento erano imputati per i reati di corruzione per atti contrari ai doveri d'ufficio e abuso d'ufficio, il Responsabile Unico del Procedimento e il Project Manager Investimenti Esercizio, entrambi dipendenti di Autostrade per l'Italia e già destinatari di provvedimenti disciplinari, avuto specifico riguardo ai lavori di realizzazione dei caselli autostradali di Firenze Nord, S. Giovanni Valdarno, Rosignano e cavalcavia di Capannori.

All'udienza del 14 luglio 2021 il Tribunale ha pronunciato la declaratoria di prescrizione dei reati contestati ai due imputati di ASPI.

Procedimento penale incardinato a seguito dell'incidente occorso il 30.12.2019 nella galleria Bertè in A26

Per l'evento occorso in data 30 dicembre 2019 nella galleria Bertè, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova ha notificato un avviso di garanzia a carico del Direttore del I Tronco per il reato di omissione di atti d'ufficio.

Il GIP di Genova ha poi emesso un provvedimento di proroga delle indagini preliminari sino al 22 luglio 2021, dal quale si evince che, oltre al Direttore di Tronco competente, il cui capo di incolpazione è stato integrato con i reati di inadempimento di contratti di pubbliche forniture, di attentato alla sicurezza dei trasporti e di rimozione od omissione dolosa di cautele contro infortuni sul lavoro, sono stati indagati anche 5 ex manager e altri 3 dipendenti con funzioni tecniche di ASPI esclusivamente per il già richiamato reato di inadempimento di contratti di pubbliche forniture.

In data 6 settembre 2021, il GIP di Genova, su richiesta del PM, ha disposto la seconda proroga del termine delle indagini preliminari sino al 22 gennaio 2022.

Per completezza si segnala che, rispetto alle prime iscrizioni, è stato eliminato il riferimento al reato di inadempimento di contratti di pubbliche forniture con il contestuale inserimento della fattispecie incriminatrice di frode nelle pubbliche forniture.

Dalle notizie apprese dai legali degli indagati, non ci sono state ulteriori notifiche di proroga del termine delle indagini preliminari.

Presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico

Il procedimento penale incardinato avanti il Tribunale di Firenze per presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico (reati previsti e puniti dall'art. 260 «traffico organizzato di rifiuti» in relazione all'art. 186, comma 5 «utilizzo delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti anziché come rifiuti» del Testo Unico Ambientale ("TUA") n. 152/06; 256 comma 1, lett. a) e b) «gestione non autorizzata di rifiuti» e terzo comma «discarica abusiva» del TUA), si è concluso in primo grado con l'assoluzione del Condirettore Generale Sviluppo Rete e del Project Manager di Autostrade per l'Italia con la formula piena «perché il fatto non sussiste».

Avverso la suddetta sentenza, la Procura di Firenze ha presentato ricorso c.d. "per saltum" innanzi la Corte di Cassazione.

La Corte di Cassazione, accogliendo il ricorso, ha annullato la sentenza di assoluzione con rinvio alla Corte di Appello di Firenze per un nuovo giudizio.

Si è in attesa della fissazione dell'udienza presso la Corte di Appello competente.

Indagine della Procura di Genova relativa allo smontaggio dei pannelli delle barriere fonoassorbenti installate sul tratto urbano dell'A7 e dell'A10

A seguito dell'indagine aperta nel mese di dicembre 2019 dalla Procura della Repubblica di Genova sull'asserita pericolosità delle barriere integrate sicurezza e antirumore modello "Integautos", la competente Direzione del I Tronco di ASPI ha provveduto a rimuovere su diverse tratte liguri, tra le quali l'A7 e l'A10, parte dei manufatti fonoassorbenti.

Nelle more dell'approvazione dei progetti finalizzati alla riqualifica delle barriere in questione, i pannelli smontati, che avevano lo scopo di mitigare il rumore proveniente dal traffico verso le abitazioni limitrofe, non sono stati ancora sostituiti.

Da qui l'ulteriore e autonoma indagine, che scaturisce proprio dagli esposti presentati dagli abitanti delle tratte oggetto di interesse investigativo e vede coinvolto per i reati di disturbo delle occupazioni o del riposo delle persone e getto pericolose di cose, l'allora Responsabile Esercizio della Direzione del I Tronco di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Le indagini sono ancora in corso.

Indagine della Procura di Genova per i presunti omessi lavori di manutenzione sul viadotto Valle Ragone

In data 31 maggio 2021 è stato notificato presso gli uffici della Direzione del I Tronco di Genova un decreto di sequestro nell'ambito di un nuovo procedimento penale incardinato presso la locale Procura.

Più nello specifico, la Polizia Giudiziaria su delega del Pubblico Ministero ha richiesto tutta la documentazione anche tecnica relativa al viadotto "Valle Ragone", al fine di verificare le condizioni di sicurezza dell'opera d'arte in questione.

Successivamente, in data 6 luglio 2021, è stato notificato un avviso di garanzia a carico dell'allora Direttore del I Tronco di Genova, del Direttore Gestione Rete e dell'allora Responsabile della Unità Operativa Ingegneria della Manutenzione, per i reati di omissione di atti d'ufficio e attentato alla sicurezza dei trasporti.

Le indagini sono ancora in corso.

Indagine della Procura di Prato sull'infortunio mortale di un operaio di Pavimental

A seguito dell'infortunio mortale occorso, in data 27 agosto 2014, ad un operaio di Pavimental – società cui erano stati affidati in appalto da Autostrade per l'Italia i lavori per l'ampliamento di una tratta di corsia dell'A1 – durante lo svolgimento di alcuni lavori all'interno del cantiere, è stato incardinato presso la Procura di Prato un procedimento penale a carico, tra gli altri, del Responsabile Unico del Procedimento di Autostrade per l'Italia, per l'ipotesi di omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme in materia di salute e sicurezza del lavoro.

All'udienza dibattimentale del 27 gennaio 2022 sono stati escussi alcuni testi citati dalla pubblica accusa.

Il predetto esame continuerà nel corso dell'udienza già calendarizzata del 17 maggio 2022.

Indagine della Procura di Ancona sulla caduta del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 Bologna-Taranto

A seguito della caduta, avvenuta in data 9 marzo 2017, del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 al km 235+794, che ha causato la morte del conducente e di un passeggero di un autoveicolo e il ferimento di tre operai di una ditta subappaltatrice della Pavimental S.p.A., cui Autostrade per l'Italia aveva in precedenza affidato l'esecuzione dei lavori di ampliamento della terza corsia lungo l'A14 Bologna-Bari-Taranto nel tratto Rimini Nord-Porto Sant'Elpidio, è stato incardinato un procedimento penale a carico di dipendenti ed ex dipendenti della Società per i reati di cooperazione in crollo colposo, cooperazione in omicidio colposo plurimo, e cooperazione in omicidio stradale. Inoltre, ASPI risulta imputata ai sensi all'art. 25-septies del D. Lgs. n. 231/2001 per il reato di omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

Le udienze del 21 settembre 2021, 2 e 26 novembre 2021 e 21 gennaio 2022 non si sono celebrate con ultimo rinvio al 1° marzo 2022 per la trattazione delle questioni preliminari e l'apertura del dibattimento.

All'udienza del 1° marzo, il Giudice ha riunito il procedimento penale con quello relativo alle contravvenzioni antinfortunistiche e ha rigettato alcune questioni preliminari sollevate dai difensori degli imputati. L'udienza è stata così rinviata al 7 giugno 2022 per: (i) l'esame delle questioni relative alle costituzioni di parti civili; (ii) la dichiarazione di apertura del dibattimento; e (iii) le richieste di prove.

Indagine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze relativa al presunto inserimento di dati non veritieri all'interno della documentazione tecnica relativa ad alcuni viadotti di competenza della Direzione del IV Tronco

Il procedimento penale in oggetto, ancora nella fase delle indagini preliminari, nasce come un ulteriore stralcio di quello già incardinato presso il Tribunale di Genova relativo ai falsi contestati sugli altri viadotti della rete (i.e. il Paolillo sulla Napoli-Canosa, il Moro a Pescara, il Pecetti, il Sei Luci e il Gargassa in Liguria e il Sarno sull'A30), a seguito della trasmissione degli atti per competenza alla Procura di Firenze. Per i fatti in questione risulta indagato l'allora Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio.

Indagine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Benevento relativa ad una gara di appalto bandita con riferimento al lotto 7 per le tratte autostradali della VI Direzione di Tronco di Cassino

In data 9 dicembre 2021, la Guardia di Finanza si è recata presso gli uffici della Direzione Centrale di ASPI per notificare un decreto di perquisizione e sequestro, emesso dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Benevento, nell'ambito di un procedimento penale incardinato per presunte irregolarità relative ad una gara di appalto bandita da ASPI con riferimento al lotto 7 per le tratte autostradali della DT6 di Cassino.

Più in particolare, si tratta di un accordo quadro della durata di 24 mesi per lavori di manutenzione delle pavimentazioni della piattaforma autostradale, degli svincoli e delle aree di parcheggio presenti in quell'area, per un valore complessivo pari ad euro 76.500.000,00.

Dalla lettura degli atti nella disponibilità della Società, risulta che nell'espletamento della suddetta gara erano state ammesse alla fase della presentazione delle offerte due operatori economici: il Consorzio Argo Scarl, la cui offerta era stata giudicata come la più economicamente vantaggiosa dalla commissione giudicatrice ed un RTI che è poi risultata l'aggiudicataria dell'appalto.

Nel procedimento qui di interesse risultano indagati, tra gli altri, il Contract Manager di ASPI, preposto alla procedura di gara del lotto 7, il Presidente di SAT ed il Direttore Acquisti e Appalti di ASPI.

Al Contract Manager di ASPI ed al Presidente di SAT sono stati contestati i reati di corruzione e di turbata libertà degli incanti perché, in concorso con i gestori delle imprese riunite in Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI), avrebbero favorito a costoro l'aggiudicazione dell'appalto a fronte del futuro riconoscimento di *«una somma pari allo 0,5% dell'importo complessivo dei lavori e precisamente 360.000 Euro destinati al presidente di SAT, nonché ulteriori 100.000 Euro destinati al Contract Manager di ASPI ed un altro funzionario di ASPI non identificato»*.

Sul punto in questione, si fa presente che dalla lettura degli atti, allo stato disponibili, non risulta alcun obiettivo riscontro alle ipotizzate contestazioni se non un primo bonifico bancario per un importo pari ad Euro 64.128,00 che risulterebbe essere stato effettuato da uno dei gestori della RTI sul conto del Presidente della SAT *«mediante l'emissione di una fattura per operazioni oggettivamente inesistenti (i.e. riferite a prestazioni di assistenza legale in minima parte effettuate dall'indagato in favore di una delle ditte coinvolte)»*.

A fronte di questi presunti accordi illeciti, la struttura tecnica del RUP dei lavori gestita dal Contract Manager della Società, al fine di favorire l'aggiudicazione finale dell'appalto al RTI, avrebbe redatto

due relazioni, con cui nella prima “veniva valutata come anomala ex art. 97 del Decreto 50/2016 l’offerta del Consorzio Argo, già giudicata come la più economicamente vantaggiosa dalla commissione aggiudicatrice e con la seconda veniva valutata come non anomala l’offerta della RTI”.

In conseguenza delle condotte loro contestate, nei confronti del Presidente di SAT e del Contract Manager di ASPI è stata disposta dal locale GIP la misura cautelare degli arresti domiciliari.

Al riguardo, ASPI, che è stata individuata dal P.M. procedente come persona offesa per alcuni dei reati in contestazione, attraverso un proprio legale di fiducia, appositamente nominato a tutela degli interessi della Società, ha ottenuto l’acquisizione di copia dell’ordinanza di custodia cautelare emessa nei confronti del Presidente SAT e del Contract Manager di ASPI.

All’esito dell’esame della documentazione, entrambi gli indagati sono stati sospesi dai rispettivi incarichi.

Per quanto concerne invece la posizione del Direttore Acquisti e Appalti di ASPI, lo stesso risulta indagato, in via concorsuale, esclusivamente per il reato di turbata libertà degli incanti.

Successivamente, in data 29 dicembre 2021 il Tribunale del Riesame di Napoli, in accoglimento dei motivi di ricorso dei legali degli indagati destinatari della misura cautelare, ha annullato l’ordinanza applicativa della misura degli arresti domiciliari, ordinando l’immediata liberazione degli indagati se non detenuti per altra causa.

Più nello specifico, nella pronuncia in esame, le cui motivazioni sono state poi depositate in data 27 gennaio 2022, è stata esclusa in primo luogo la competenza del Tribunale di Benevento in favore di quello di Roma. In aggiunta, con riferimento alle esigenze cautelari, il Tribunale ha ritenuto non più sussistente il pericolo di inquinamento probatorio mentre per quanto concerne il pericolo di reiterazione dei reati, lo ha considerato in astratto ancora presente (in ragione dell’interesse dei ricorrenti anche per altri appalti e dati i rapporti tra il Presidente di SAT e gli stessi imprenditori), ma non sorretto da alcuna urgenza, in ragione: i) delle dimissioni del Presidente di SAT e del Contract Manager di ASPI; ii) della “sospensione” operata da ASPI del contratto di affidamento alla RTI, per cui è stato incardinato il procedimento penale in esame.

Procedimenti Gruppo Autostrade per l’Italia contro CRAFT e Alessandro Patané

Chiamata in causa da parte di ANAS S.p.A. nel giudizio avverso Alessandro Patané – Tribunale di Roma

Nell’ambito del giudizio pendente dinanzi al Tribunale di Roma instaurato da Patané nei confronti di ANAS S.p.A. e del Ministero degli Interni per l’uso illegittimo del sistema Vergilius, ANAS ha chiamato in causa ASPI e Movyon (già Autostrade Tech). Il Ministero degli Interni è rimasto invece contumace.

È stata fissata al 15 settembre 2021 l’udienza per l’ammissione dei mezzi istruttori. A tale udienza, il giudice ha accolto l’istanza di ANAS ed ASPI e ha sospeso il giudizio in attesa della conclusione sia del giudizio con Patané pendente in Corte di appello di Roma per la titolarità del *software*, sia di quello con CRAFT pendente dinanzi alla Cassazione per la contraffazione.

Procedimento dinanzi alla Corte di Appello di Roma – ASPI e Autostrade Tech contro Alessandro Patané

Nel giudizio promosso da ASPI e Movyon dinanzi alla Corte di Appello di Roma per l’impugnazione della sentenza n. 120/2019 del Tribunale di Roma, il Giudice aveva rinviato al 15 giugno 2021 per consentire a Patané di presentare una nuova querela di falso (lo stesso ne aveva presentata un’altra in primo grado) contro i documenti depositati da ASPI e Movyon.

La querela poi presentata da Patané è stata dichiarata inammissibile e la causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni al 10 maggio 2022.

Procedimento dinanzi alla Corte di Cassazione – ASPI contro CRAFT

CRAFT ha promosso un giudizio dinanzi alla Corte di Cassazione avverso la sentenza della Corte di Appello di Roma n. 2658/2021 con la quale è stato deciso il giudizio di riassunzione a seguito del rinvio disposto dalla Cassazione con la sentenza 21405/2019. ASPI si è costituita nel giudizio e si è in attesa della fissazione dell'udienza.

La sentenza della Corte di Appello di Roma citata ha altresì condannato CRAFT a rifondere ad ASPI le spese legali dei vari gradi di giudizio. CRAFT e ASPI hanno concordato una rateizzazione degli importi da recuperare.

Contenziosi riguardanti Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (SITMB)

Con riferimento all'assemblea Straordinaria SITMB dell'ottobre 2017, in cui veniva apportata una modifica statutaria riguardante le "riserve statutarie" e la distribuzione degli "utili di esercizio riportati a nuovo" ivi destinati dalle precedenti Assemblee, il socio ANAS, in disaccordo sia con la modifica statutaria, che con i criteri di distribuzione di tali utili, dopo aver votato contrario ad entrambe le delibere, ha intentato una causa alla SITMB richiedendo l'annullamento di quanto deliberato.

Nel corso dei successivi dibattimenti e a seguito delle esortazioni del giudice a trovare un accordo transattivo per le controversie, non riuscendo, malgrado i tentativi esperiti dalla SITMB, a trovare un componimento sul contendere, il Collegio giudicante del Tribunale di Torino-sezione 1a civile delle imprese, con sentenza n. 231/2021 pubblicata il 18 gennaio 2021, da un lato, ha respinto l'impugnativa di ANAS avverso la deliberazione dell'Assemblea straordinaria del 24 ottobre 2017 relativa alle modifiche agli articoli 13 e 20 dello statuto sociale e, dall'altro lato, ha annullato la delibera dell'Assemblea ordinaria della Società del 24 ottobre 2017 relativa alla distribuzione degli utili portati a nuovo e ha condannato la Società a pagare ad ANAS la somma di Euro 28.136, oltre CPA e IVA, a titolo di refusione del 50% delle spese processuali. Il 16 luglio 2021 la SITMB ha dato mandato per ricorrere avverso il provvedimento del Collegio giudicante, relativo all'annullamento relativo alla distribuzione degli utili a nuovo e alla condanna alle spese processuali. Sempre il 16 luglio 2021, è stata ricevuta dai difensori di SITMB la notifica di un autonomo atto di appello proposto da ANAS che ha impugnato la sentenza per aver essa ritenuto infondata l'impugnazione della deliberazione dell'assemblea straordinaria del 24 ottobre 2017 avente ad oggetto 2017 la modifica statutaria degli artt. 13 e 20.

Inoltre, in ordine a ulteriori due contenziosi aventi ad oggetto l'impugnativa del bilancio del 2018 e del bilancio del 2019, il Tribunale di Torino, con due distinte ordinanze del 19 luglio 2021, nell'ottica di perseguire una definizione transattiva dei contenziosi, ha disposto l'esperimento del procedimento di mediazione in corso di giudizio (cd mediazione delegata dal Giudice) assegnando alle parti il termine di 15 giorni per la presentazione della domanda di mediazione dinanzi ad un organismo preposto e invitando le stesse a prendere, in tale sede, una precisa posizione conciliativa e a dedicare il massimo impegno per assicurarne l'esito positivo.

In ottemperanza agli inviti contenuti nelle ordinanze di luglio 2021 del Giudice istruttore dei due contenziosi di impugnazione del bilancio, ANAS ha proposto istanza di mediazione dinanzi all'Organismo di mediazione del Consiglio dell'Ordine degli avvocati di Torino.

La domanda di mediazione presentata da ANAS ha un ambito più ampio rispetto ai contenziosi nell'ambito dei quali essa è stata delegata dal Giudice, involgendo tutte le controversie che contrappongono ANAS a SITMB.

ANAS ha esteso volontariamente l'ambito della mediazione includendovi oltre alle controversie di cui ai due giudizi di impugnazione bilancio (2018 e 2019) anche: (i) il contenzioso relativo alle delibere del 27 ottobre 2017 sulla distribuzione degli utili e modifiche statutarie oggi pendente in Corte

d'Appello e (ii) l'impugnazione della delibera di approvazione bilancio 2020 ad oggi comunque non ancora proposta.

SITMB ha aderito alla mediazione che dopo il primo incontro è proseguita e oggi è pendente. Le parti hanno fatto i primi passi nell'ottica di verificare se via siano i presupposti per raggiungere nell'ambito della mediazione medesima una intesa complessiva e cumulativa delle vertenze che le vedono contrapposte. Al momento non si ravvisano rischi potenziali a carico della Società.

Contenziosi tributari in materia di TOSAP, COSAP e CUP

Nel corso degli ultimi anni, i Comuni e le Province hanno notificato ad Autostrade per l'Italia numerosi atti richiedenti il pagamento di importi a titolo di Tassa per l'Occupazione di Spazi ed Aree Pubbliche ("TOSAP") e di Canone per l'Occupazione di Spazi ed Aree Pubbliche ("COSAP") – ora Canone Unico Patrimoniale ("CUP") a decorrere dall'anno d'imposta 2021 – per gli attraversamenti di strade comunali/provinciali, effettuati mediante infrastrutture autostradali (quali ponti, viadotti, sottopassi ecc.). L'attività di accertamento degli Enti locali si è ulteriormente intensificata in seguito ad alcune pronunce della Corte di Cassazione negative per la Società. La questione ha interessato anche alcune controllate che agiscono in regime di concessione, in particolare Società Autostrade Meridionali p.A. e Tangenziale di Napoli S.p.A., detti atti sono stati ritualmente impugnati dinanzi al Giudice amministrativo, non condividendo quanto rilevato negli accertamenti, in fatto ed in diritto.

Di recente la Corte di Cassazione è nuovamente intervenuta sul tema, con la sentenza n. 16395/2021 e poi con le ordinanze nn. 365-378-508-509/2022, rese nei confronti di società concessionarie, stabilendo che: (i) le occupazioni prive della concessione dell'Ente locale devono essere considerate "abusive", a prescindere dal fatto che queste siano state effettuate per la realizzazione di un'infrastruttura di interesse istituzionale e (ii) il COSAP è dovuto dal soggetto che ritrae un beneficio economico dallo sfruttamento del bene che occupa il demanio comunale/provinciale, indipendentemente dalla sottrazione di suolo pubblico all'uso collettivo.

Vista la rilevanza del tema per l'intero comparto delle Società concessionarie autostradali, AISCAT ha avviato le interlocuzioni istituzionali con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, al fine di chiarire che le occupazioni non possono essere considerate "abusive" poiché la costruzione e la gestione di infrastrutture autostradali viene assentita dallo Stato tramite il rilascio di apposita concessione e in virtù di disposizioni di legge.

Modalità di affidamento degli appalti da parte di ASPI al mercato e a società del Gruppo a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n. 218/2021

Con la sentenza n. 218/2021 la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 177 del D.Lgs. n. 50/2016 nonché dell'art. 1, comma 1, lettera iii), della legge n. 11/2016 ("*Legge delega per l'attuazione delle direttive comunitarie sugli appalti pubblici*").

Secondo la Consulta, in particolare, la previsione dell'obbligo a carico dei titolari di concessioni già in essere, non assegnate con la formula della finanza di progetto o con procedure a evidenza pubblica, di affidare una quota pari all'80% (60% per i concessionari autostradali) dei contratti di appalto relativi alle concessioni mediante procedura ad evidenza pubblica costituisce "*una misura irragionevole e sproporzionata rispetto al pur legittimo fine perseguito, in quanto tale lesiva della libertà di iniziativa economica*".

Fermo quanto sopra, di seguito si riportano le conseguenze derivanti dalla citata sentenza in ordine alle modalità di affidamento dei contratti di appalto da parte di ASPI.

Si evidenzia che, con la dichiarazione di incostituzionalità del predetto art. 177, non vi è più alcun obbligo legislativo di esternalizzazione in capo ai concessionari, ivi compresi i concessionari autostradali. Essi potranno, pertanto, decidere liberamente in ordine all'esecuzione delle attività

oggetto delle concessioni, affidandole a terzi ovvero gestendole direttamente o attraverso società controllate.

In considerazione dei fatti sopra commentati, i fondi per rischi e oneri già stanziati riflettono in base alle informazioni alla data disponibili la migliore stima del rischio di soccombenza e degli oneri potenzialmente connessi alle controversie sopra descritte.

10.8 Legge 4 agosto 2017, n. 124 - Legge annuale per il mercato e la concorrenza

La legge 4 agosto 2017, n. 124 ha introdotto all'articolo 1, commi da 125 a 129, alcune misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche.

Per il Gruppo, la disciplina si traduce in un obbligo di pubblicazione delle erogazioni ricevute nella nota integrativa del bilancio (comma 126) da:

- a) le pubbliche amministrazioni e i soggetti di cui all'articolo 2-bis del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33;
- b) le società controllate, di diritto o di fatto, direttamente o indirettamente, da pubbliche amministrazioni, comprese le società con azioni quotate in mercati regolamentati e le loro partecipate;
- c) le società a partecipazione pubblica, comprese quelle che emettono azioni quotate in mercati e dagli altri soggetti.

La disciplina è accompagnata da un severo sistema sanzionatorio correlato all'inosservanza dell'obbligo di pubblicazione che si traduce nella restituzione delle somme ai soggetti eroganti (comma 125).

Sulla base delle analisi effettuate è emerso che, a giudizio delle società del Gruppo, l'unica tipologia di erogazioni ricevute per la quale si applicano gli obblighi di informativa è rappresentata dai contributi a fronte degli investimenti autostradali.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contributi incassati nel 2021 per le "Attività finanziarie per contributi su opere".

Migliaia di euro		
Ente erogatore	Importo contributo incassato	Descrizione
Regione Campania	250	Saldo contributo finanziamento erogato per concorso spese di investimento lotto terza corsia km 5-10- Miglioramento della viabilità ordinaria, nel Comune di Portici, di accesso al nuovo svincolo di Portici-Ercolano
Commissione Europea per il tramite del Coordinatore (RWS-NL)	46	Contributo per la partecipazione al Progetto MOVE/C3/SUE/2015-547/CEF Datex II per lo sviluppo di protocolli e linee guida per la gestione unificata ed integrata delle sale radio autostradali
Totale	296	

10.9 Eventi successivi al 31 dicembre 2021

Approvazione Progetto Esecutivo in Conferenza di Servizi del Passante di Bologna

In data 18 gennaio 2022, la Conferenza di Servizi ha approvato il Progetto relativo al Passante di Bologna per un controvalore di circa 1,7 miliardi di euro. Entro il 2022 è prevista l'approvazione del Progetto esecutivo e l'avvio delle attività relative agli espropri, alla gestione delle interferenze nonché l'avvio delle attività preparatorie delle aree.

Emissione prestito obbligazionario

In data 18 gennaio 2022 Autostrade per l'Italia ha collocato, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) recentemente aggiornato, obbligazioni per 1.000 milioni di euro in due tranches da 500 milioni di euro con durata 6 e 10 anni. I proventi delle emissioni forniscono alla Società le risorse finanziarie per il pieno supporto degli importanti piani di investimento e manutenzione e per lo sviluppo del piano di digitalizzazione della rete, oltre che per finalità societarie generali.

Costituzione Elgea

In data 24 gennaio 2022 è stata costituita la società Elgea S.p.A., interamente controllata da Autostrade per l'Italia, che si occuperà nell'ambito del Gruppo della produzione di energia da fonti rinnovabili.

Allegati al bilancio consolidato

Allegato 1 - Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2020

Allegato 2 - Informazioni relative ai compensi della società di revisione

I sopra elencati allegati non sono assoggettati a revisione contabile

Allegato 1

Perimetro di consolidamento e partecipazioni del gruppo autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2021

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2021 (UNITÀ)	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2021	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO	NOTE
CONTROLLANTE								
AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.	ROMA	Concessioni autostradali	EURO	622.027.000				
IMPRESE CONTROLLATE CONSOLIDATE CON IL METODO INTEGRALE								
AD MOVING S.p.A.	ROMA	Altre attività	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
AUTOSTRADE MERIDIONALI S.p.A.	NAPOLI	Concessioni autostradali	EURO	9.056.250	Autostrade per l'Italia S.p.A.	58,98%	58,98%	(1)
MOYON S.p.A.	ROMA	Servizi autostradali	EURO	1.120.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	(2)
ESSEDIESTE SOCIETÀ DI SERVIZI S.p.A.	ROMA	Servizi amministrativi	EURO	500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
FREE TO X S.r.l.	ROMA	Altre attività	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
INFOMOBILITY S.r.l.	CONCORDIA SULLA SECCHIA (MODENA)	Servizi autostradali	EURO	400.000	Autostrade Tech S.p.A.	90%	90%	
GIOVE CLEAR S.r.l.	ROMA	Servizi autostradali	EURO	10.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
PAVIMENTAL S.p.A.	ROMA	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	10.116.452	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,40%	99,80%	(3)
PAVIMENTAL POLSKA SP ZO.O.	TRZEBINIA (POLONIA)	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	ZLOTY	3.000.000	Pavimental S.p.A.	100%	99,80%	
RACCORDO AUTOSTRADALE VALLE D'AOSTA S.p.A.	AOSTA	Concessioni autostradali	EURO	343.805.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	47,97%	24,46%	(4)
SOCIETÀ AUTOSTRADA TIRRENICA p.a.	ROMA	Concessioni autostradali	EURO	24.460.800	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,93%	99,99%	(5)
SOCIETÀ ITALIANA PER AZIONI PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	PRE SAINT DIDIER (AOSTA)	Concessioni autostradali	EURO	198.749.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	51,00%	51,00%	
TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.	NAPOLI	Concessioni autostradali	EURO	108.077.490	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
TECNE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.	ROMA	Servizi di Ingegneria, Studio e Progettazione	EURO	5.693.795	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	

(1) La società è quotata presso il mercato Expandi gestito dalla Borsa Italiana S.p.A.
(2) Il 23 febbraio 2022 si è perfezionata l'iscrizione della delibera dell'Assemblea degli Azionisti della (gia) Autostrade Tech S.p.A. relativa alla modifica della denominazione sociale.
(3) La percentuale di interessenza del Gruppo (99,80%) si riferisce alla partecipazione al patrimonio netto e differisce dalla percentuale di partecipazione al capitale sociale (99,40%) in quanto in data 21 dicembre 2021 Autostrade per l'Italia ha effettuato un versamento in conto futuro aumento di capitale di 20 milioni di euro.
(4) Il capitale sociale è composto per 284.350.000 euro da azioni ordinarie e per 59.455.000 euro da azioni privilegiate. La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, pari al 58,00%, è riferita alle sole azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria.
(5) In data 29 dicembre 2015 Società Autostrada Tirrenica ha acquistato, in base all'autorizzazione dell'assemblea dei soci della stessa data, n. 109.600 proprie azioni da soci di minoranza. La quota di interessenza di Autostrade per l'Italia è, pertanto, pari al 99,99% al 31 dicembre 2019 (la percentuale di possesso calcolata sulla base del rapporto tra le azioni possedute da Autostrade per l'Italia e le azioni totali della controllata è pari al 99,93%).

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2021 (UNITÀ)	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2021	NOTE
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO							
<i>Imprese collegate</i>							
SFEA ENGINEERING S.p.A.	ROMA	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	6.966.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	20,00%	
BOLOGNA & FIERA PARKING S.p.A.	BOLOGNA	Altre Concessioni	EURO	2.715.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	36,81%	
TANGENZIALI ESTERNE DI MILANO S.p.A. Joint venture	MILANO	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	220.344.608	Autostrade per l'Italia S.p.A.	27,45%	
GEIE DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	COURMAYEUR (AOSTA)	Servizi Autostradali	EURO	2.000.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	50,00%	
Tecne Spert Bridge Designers S.r.l.	ROMA	Servizi di Ingegneria, Studio e Progettazione	EURO	250.000	Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	50,00%	

3. Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2021 (UNITÀ)	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2021	NOTE
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE AL FAIR VALUE							
<i>Imprese controllate non consolidate</i>							
PAVIMENTAL EST AQ (IN LIQUIDAZIONE)	MOSCA (RUSSIA)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	RUBLO RUSSO	4.200.000	Pavimental S.p.A.	100,00%	
<i>Altre partecipazioni</i>							
CENTRO INTERMODIALE TOSCANO AMERIGO VESPUCCI S.p.A.	LIVORNO	Altre Attività	EURO	11.756.695	Società Autostrada Tirrenica p.A.	0,43%	
TANGENZIALE ESTERNA S.p.A.	MILANO	Concessioni Autostradali	EURO	464.945.000	Autostrade per l'Italia S.p.A. Pavimental S.p.A.	0,25% 1,00%	
digitAlog S.p.A.	ROMA	Altre Attività	EURO	1.142.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	1,401%	(1)

(1) Modifica della denominazione sociale della UIRNET S.p.A. come deliberato dall'Assemblea dei Soci in data 26 aprile 2021

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2021 (UNITÀ)	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2021
CONSORZI						
CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA	ROMA	Altre Attività	EURO	114.965	Autostrade per l'Italia S.p.A. Tangenziale di Napoli S.p.A. Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. Società Autostrada Tirrenica p.A. Autostrade Meridionali S.p.A. Pavimental S.p.A. Free To X S.r.l.	27,04% 1,93% 1,81% 1,08% 0,48% 0,97% 1,00% 0,01%
CONSORZIO COSTRUTTORI TEEM	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	1,00%
CONSORZIO MIDRA	FIRENZE	Altre Attività	EURO	73.989	Autostrade Tech S.p.A.	33,33%
CONSORZIO RAMONTI S.C.A.R.L. (IN LIQUIDAZIONE)	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	49,00%
CONSORZIO R.F.C.C. (IN LIQUIDAZIONE)	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	510.000	Pavimental S.p.A.	30,00%
COSTRUZIONI IMPIANTI AUTOSTRADALI S.C.A.R.L. (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Pavimental S.p.A. Autostrade Tech S.p.A. Pavimental Polska Sp. z o.o.	75,00% 20,00% 5,00%
ELMAS S.C.A.R.L. (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	60,00%
LAMBRO S.C.A.R.L.	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	200.000	Pavimental S.p.A.	2,78%
SAFE ROADS S.C.A.R.L.	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Autostrade Tech S.p.A.	17,22%
SAT LAVORI S.C.A.R.L. (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	100.000	Costruzioni Impianti Autostradali S.c.a.r.l. (in Società Autostrada Tirrenica p.A.)	30,70% 1,00%
SMART MOBILITY SYSTEMS S.C.A.R.L.	TORTONA	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Autostrade Tech S.p.A.	24,50%
Contratto di rete AGRIBOT	PERUGIA	Rete per lo sviluppo di un prototipo di robot autonomi a servizio dell'agricoltura umbrina	EURO	2.500	Infomobility S.R.L.	20%
PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE						
STRADA DEI PARCHI S.p.A.	ROMA	Concessioni e Costruzione autostrade	EURO	48.114.240	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2,00%

(1) Il contratto configura una rete di imprese dotata di soggettività giuridica

Allegato 2

Informazioni ai sensi dell'art.149-*duodecies* del Regolamento Emittenti di Consob

Migliaia di euro

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Note	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo		199
Altri servizi	Rete del revisore della capogruppo	(1)	62
Totale			261

Imprese controllate

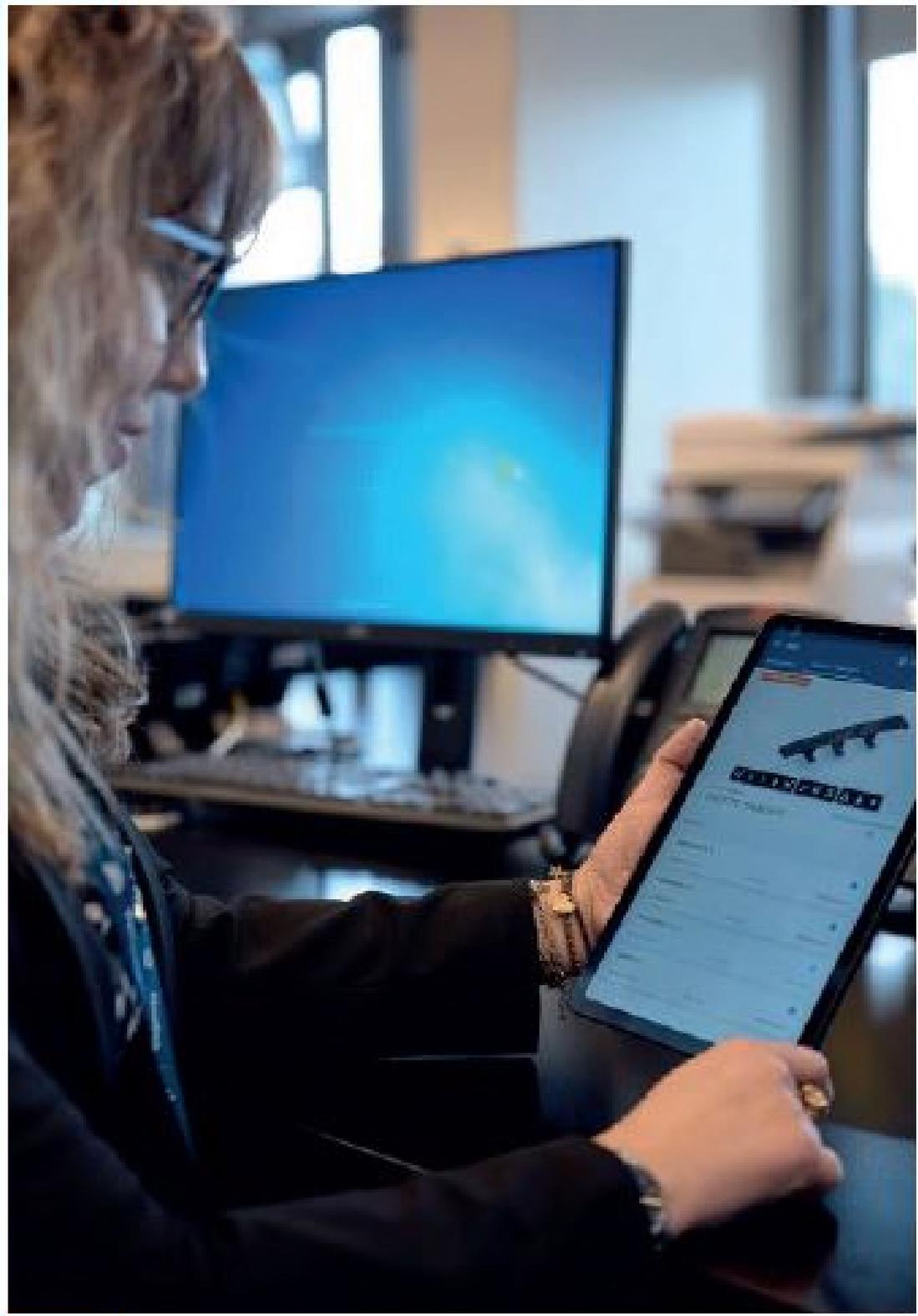
Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Note	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo		289
Totale controllate			289

Totale Gruppo Autostrade per l'Italia	550
--	------------

(1) Comfort letter su prestiti e assistenza alla predisposizione del Bilancio di Sostenibilità



**BILANCIO
DI ESERCIZIO
AL 31 DICEMBRE 2021**



Prospetti contabili

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

EURO	Note	31/12/2021	di cui verso parti correlate	31/12/2020	di cui verso parti correlate
ATTIVITÀ					
Attività non correnti					
Attività materiali					
Immobili, impianti e macchinari	6.1	91.537.106		79.141.189	
Investimenti immobiliari		86.087.412		72.706.132	
		5.449.694		6.435.057	
Attività immateriali					
Diritti concessori immateriali	6.2	14.450.180.842		16.568.312.319	
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		8.269.982.867		10.425.810.905	
Altre attività immateriali		6.111.259.022		6.111.199.083	
		68.938.953		31.302.331	
Partecipazioni					
	6.3	317.424.054		247.464.315	
Attività finanziarie non correnti					
	6.4	332.553.214		562.071.326	
Attività finanziarie non correnti per contributi su opere		129.396.089		154.340.922	
Depositi vincolati non correnti		129.396.088		154.340.921	
Derivati non correnti con fair value positivo		41.234.157		-	
Altre attività finanziarie non correnti		32.526.880	9.866.000	253.389.483	234.132.000
Altre attività non correnti		-		60.624	
Totale attività non correnti		15.191.695.216		17.457.049.773	
Attività correnti					
Attività commerciali					
	6.5	621.251.262		472.577.261	
Rimanenze		66.864.368		56.634.807	
Attività contrattuali		4.226.481		4.204.491	
Crediti commerciali		550.160.413	120.030.000	411.737.963	64.837.000
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti					
	6.6	1.593.682.638		1.601.663.108	
Disponibilità liquide		781.348.574		1.083.229.056	
Mezzi equivalenti		150.104.475		59.231	
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		662.229.589	662.229.589	518.374.821	518.374.821
Attività finanziarie correnti					
	6.4	355.483.276		66.377.816	
Attività finanziarie correnti per contributi su opere		45.137.432		20.192.599	
Depositi vincolati correnti		44.316.112		19.371.279	
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		264.639.982	232.366.000	25.463.938	4.536.000
Altre attività finanziarie correnti		1.389.750		1.350.000	
Attività per imposte sul reddito correnti					
	6.7	18.617.947	18.617.947	53.367.222	29.504.000
Altre attività correnti					
	6.8	80.715.420		127.952.246	
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate					
	6.9	-		6.057.504	
Totale attività correnti		2.669.750.543		2.327.995.157	
TOTALE ATTIVITÀ'		17.861.445.759		19.785.044.930	

4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

EURO	Note	31/12/2021	di cui verso parti correlate	31/12/2020	di cui verso parti correlate
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ					
Patrimonio netto					
Capitale emesso		622.027.000		622.027.000	
Riserve e utili portati a nuovo		525.305.469		871.399.802	
Utile/(Perdita) dell'esercizio		681.876.752		-398.131.283	
Totale patrimonio netto	6.10	1.829.209.221		1.095.295.519	
Passività non correnti					
Fondo non corrente per impegni da convenzione	6.11	-		1.808.115.535	
Fondi non correnti per accantonamenti	6.12	2.023.186.824		1.080.683.713	
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		56.381.514		66.916.897	
Fondo non corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		607.810.123		1.013.766.816	
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		1.358.995.187		-	
Passività finanziarie non correnti	6.13	8.180.384.514		7.679.256.179	
Prestiti obbligazionari		7.532.239.256		7.124.161.486	
Finanziamenti a medio-lungo termine		543.435.049		162.269.021	
Derivati non correnti con fair value negativo		104.690.773		392.825.672	
Altre passività finanziarie non correnti		19.436		-	
Passività per imposte differite nette	6.14	314.623.941		17.200.645	
Altre passività non correnti	6.15	25.460.384		23.183.687	
Totale passività non correnti		10.543.655.663		10.608.439.759	
Passività correnti					
Passività commerciali	6.16	1.544.243.424		1.292.504.405	
Debiti commerciali		1.544.243.424	423.363.000	1.292.504.405	317.386.000
Fondo corrente per impegni da convenzione	6.11	-		732.161.150	
Fondi correnti per accantonamenti	6.12	1.036.601.957		2.489.576.387	
Fondi correnti per benefici per dipendenti		11.748.623		11.974.879	
Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		395.855.446		729.270.498	
Fondo corrente per sanzioni e penali da Convenzione Unica		16.480.661		14.290.662	
Altri fondi correnti per rischi e oneri		612.517.227		1.734.040.348	
Passività finanziarie correnti	6.13	2.538.393.015		3.409.844.025	
Scoperti di conto corrente		620		180	
Finanziamenti a breve termine		-		5.000.000	
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		40.071.054	40.071.054	26.942.816	26.942.816
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		2.468.321.341		3.345.895.548	
Altre passività finanziarie correnti		30.000.000	30.000.000	32.005.481	32.005.000
Passività per imposte sul reddito correnti	6.7	150.591.311	129.779.000	-	
Altre passività correnti	6.17	218.751.168	14.101.000	157.223.685	14.920.000
Passività connesse ad attività operative cessate		-		-	
Totale passività correnti		5.488.580.875		8.081.309.652	
TOTALE PASSIVITÀ'		16.032.236.538		18.689.749.411	
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ'		17.861.445.759		19.785.044.930	

CONTO ECONOMICO

EURO	Note	2021	di cui verso parti correlate	2020	di cui verso parti correlate
RICAVI					
Ricavi da pedaggio	7.1	3.203.057.507		2.569.385.531	
Ricavi per servizi di costruzione	7.2	869.660.253		162.432.453	
Altri ricavi	7.3	202.778.013	65.724.000	174.296.067	54.826.000
TOTALE RICAVI		4.275.495.773		2.906.114.051	
COSTI					
Materie prime e materiali	7.4	-69.386.633	-18.996.000	-66.150.734	-5.742.000
Costi per servizi	7.5	-1.381.219.159	-444.181.000	-1.447.037.759	-415.430.000
Plusvalenze/(Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		926.947		442.628	
Costo per il personale	7.6	-451.419.383	-18.716.000	-394.276.148	-11.749.000
Altri oneri	7.7	-490.262.805		-397.237.247	
Oneri concessori		-415.969.876		-344.794.864	
Oneri per godimento beni di terzi		-3.236.318		-4.759.842	
Oneri diversi		-71.056.611		-47.682.541	
Variatione operativa dei fondi per accantonamenti (Accantonamenti)/Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	7.8	48.604.184		-398.249.807	
Accantonamenti dei fondi per rischi e oneri		-9.249.610		-212.890.511	
Utilizzo del fondo per impegni da convenzione	7.9	-		349.526.751	
Ammortamenti	7.10	-498.573.650		-602.531.402	
Ammortamento immobili, impianti e macchinari		-17.559.973		-17.816.973	
Ammortamento diritti d'uso di immobili, impianti e macchinari in locazione		-4.655.206		-3.433.436	
Ammortamento investimenti immobiliari		-321.487		-481.415	
Ammortamento diritti concessori immateriali		-435.315.049		-558.159.737	
Ammortamento altre attività immateriali		-40.721.935		-22.639.841	
(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti	7.11	-3.994.135		-2.224.361	
TOTALE COSTI		-2.845.324.634		-2.957.738.079	
RISULTATO OPERATIVO		1.430.171.139		-51.624.028	
Proventi finanziari		184.560.028		89.920.146	
Dividendi da società partecipate		16.536.710		-	
Altri proventi finanziari		168.023.318	15.645.000	89.920.146	17.767.000
Oneri finanziari		-473.950.406		-565.326.354	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione		-2.924.050		-15.133.907	
Altri oneri finanziari		-471.026.356	-13.564.000	-550.192.447	-16.689.000
Utili/(Perdite) su cambi		-7.062		-33.473	
(ONERI)/PROVENTI FINANZIARI	7.12	-289.397.440		-475.439.681	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.140.773.699		-527.063.709	
(Oneri)/Proventi fiscali	7.13	-458.896.947		128.932.426	
Imposte correnti sul reddito		-178.078.123		973.212	
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		166.751		3.897.862	
Imposte anticipate e differite		-280.985.575		124.061.352	
RISULTATO DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		681.876.752		-398.131.283	
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate		-		-	
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		681.876.752		-398.131.283	

Euro	Note	2021	2020
Utile (Perdita) base per azione	7.14	1,10	-0,64
di cui:			
da attività operative in funzionamento		1,10	-0,64
da attività operative cessate		-	-
Utile (Perdita) diluito/a per azione	7.14	1,10	-0,64
di cui:			
da attività operative in funzionamento		1,10	-0,64
da attività operative cessate		-	-

4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

RENDICONTO FINANZIARIO

EURO	Note	2021	di cui verso parti correlate	2020	di cui verso parti correlate
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO					
Utile (Perdita) dell'esercizio		681.876.752		-398.131.283	
Rettificato da:					
Ammortamenti	7.10	498.573.649		602.531.402	
Variazione operativa dei fondi		-452.327.307		377.609.781	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	7.12	2.924.050		15.133.907	
Rettifiche/(Ripristini) di valore di attività correnti e non correnti		5.124.719		2.313.146	
(Plusvalenze)/Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		-807.175		-442.628	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	7.13	280.985.575		-124.061.352	
Altri (proventi)/oneri non monetari		-109.280.108		-23.183.576	
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		392.205.592	193.040.000	-145.598.842	-5.016.000
Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]	8.1	1.299.276.147		306.170.555	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO					
Investimenti in attività in concessione	6.2	-869.627.035		-509.324.204	
Investimenti in attività materiali	6.1	-22.520.694		-20.055.087	
Investimenti in altre attività immateriali	6.2	-78.418.496		-31.305.055	
Contributi su attività in concessione		-		116.156	
Investimenti in partecipazioni	6.3	-65.688.735	-65.688.735	-5.100.000	-5.100.000
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		952.439		1.033.636	
Variazione netta delle altre attività non correnti		60.624		60.624	
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		-7.116.798	-3.564.000	34.751.760	8.680.000
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	8.1	-1.042.358.695		-529.822.170	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' FINANZIARIA					
Emissione di prestiti obbligazionari	6.13	983.535.152		1.218.864.447	
Accensione debiti per leasing		-		3.887.868	
Rimborsi di prestiti obbligazionari	6.13	-1.074.936.000		-501.728.000	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	6.13	-135.749.809		-140.162.636	
Rimborsi debiti leasing	6.13	-5.372.642		-3.221.496	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-45.503.301	-2.048.000	-72.949.958	-63.020.000
Flusso di cassa netto per attività finanziaria [c]	8.1	-278.026.600		504.690.225	
(Decremento)/Incremento delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio [a+b+c]		-21.109.148		281.038.610	
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.574.720.112		1.293.681.502	
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.553.610.964		1.574.720.112	

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

Migliaia di euro		2021	2020
Imposte sul reddito corrisposte/(rimborsate)		-7.429	44.069
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati		65.150	57.125
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti		451.542	490.927
Dividendi incassati	7.12	16.537	-
Utili su cambi incassati		6	31
Perdite su cambi corrisposte		11	65

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

Migliaia di euro		2021	2020
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio		1.574.720	1.293.681
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.6	1.601.663	1.378.535
Scoperti di conto corrente		-	-1
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	6.13	-26.943	-84.853
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio		1.553.612	1.574.720
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.6	1.593.683	1.601.663
Scoperti di conto corrente		-	-
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	6.13	-40.071	-26.943

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Migliaia di euro	Note	2021	2020
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	681.877	-398.131
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		51.519	-
Effetto fiscale su utili/(perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-12.365	-
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	39.154	-
(Perdite)/Utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	6.12	-5.312	-2.219
Effetto fiscale su (perdite)/utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		1.275	532
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	-4.037	-1.687
Altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		22.264	34.924
Effetto fiscale su altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-5.343	-8.382
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D) 6.10	16.921	26.542
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	52.038	24.855
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	733.915	-373.276

4. Bilancio d'esercizio
al 31 dicembre 2021

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

Migliaia di euro	Capitale emesso	Riserve e utili portati a nuovo				Riserve e utili portati a nuovo	Utile (Perdita) dell'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserve da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserve diverse e utili portati a nuovo			
Saldo al 31/12/2019	622.027	216.070	124.406	-157.637	949.395	1.132.234	-291.333	1.462.928
Risultato economico complessivo dell'esercizio <i>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</i>	-	-	-	26.542	-1.687	24.855	-398.131	-373.276
Destinazione del risultato dell'esercizio 2019 a utili portati a nuovo (Assemblea Ordinaria del 29 maggio)	-	-	-	-	-291.333	-291.333	291.333	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-	-	5.643	5.643	-	5.643
Saldo al 31/12/2020	622.027	216.070	124.406	-131.095	662.019	871.400	-398.131	1.095.296
Risultato economico complessivo dell'esercizio <i>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</i>	-	-	-	56.075	-4.037	52.038	681.877	733.915
Destinazione del risultato dell'esercizio 2020 a utili portati a nuovo (Assemblea Ordinaria del 15 aprile)	-	-	-	-	-398.131	-398.131	398.131	-
Saldo al 31/12/2021	622.027	216.070	124.406	-75.020	259.851	525.307	681.877	1.829.211

NOTE ILLUSTRATIVE

1. Informazioni generali

Autostrade per l'Italia (nel seguito definita anche la Società) è una società per azioni costituita nel 2003, il cui core business è rappresentato dalla gestione della concessione amministrativa autostradale italiana rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (già MIT e nel seguito anche MIMS), che è succeduto all'ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente a partire dal 1° ottobre 2012.

Tale concessione ha come oggetto la realizzazione, la gestione, il miglioramento e il mantenimento in pristino di tratte autostradali in Italia. Per maggiori informazioni sul contratto di concessione della Società si rinvia a quanto riportato nella nota n. 4 "Contratto di concessione".

La sede legale è in Roma, Via Bergamini, 50 e non dispone di sedi secondarie.

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

L'88,06% del capitale della Società è detenuto da Atlantia S.p.A. (nel seguito anche Atlantia), le cui azioni sono quotate presso il Mercato Telematico Azionario gestito da Borsa Italiana S.p.A.. Si evidenzia che in data 12 giugno 2021 la controllante Atlantia ha sottoscritto con Holding Reti Autostradali S.p.A. – veicolo societario partecipato dal consorzio costituito da CDP Equity S.p.A., The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp (nel seguito anche "HRA") – l'accordo per la cessione dell'intera partecipazione detenuta in Autostrade per l'Italia. Il perfezionamento dell'operazione di cessione è sospensivamente condizionato all'avveramento di talune condizioni sospensive, tra cui si segnalano (i) il rilascio da parte del Concedente delle "autorizzazioni alla Cessione richieste in relazione alle concessioni in capo alla Società e alle altre società del Gruppo ASPI" e (ii) l'ottenimento dei waivers da parte degli enti finanziatori del Gruppo ASPI, inclusi i bondholders, anche in relazione alla liberazione delle garanzie prestate da Atlantia che assistono alcuni prestiti obbligazionari e alcuni finanziamenti erogati ad Autostrade per l'Italia.

Alla data di predisposizione del presente bilancio, Autostrade per l'Italia è soggetta al controllo di diritto di Atlantia, società con azioni negoziate sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., che ha anche esercitato sulla Società attività di direzione e coordinamento ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile sino alla data del 15 ottobre 2021. In tale data, Atlantia ha comunicato, inter alia, alla Società che il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, nell'ambito della seduta consiliare del 14 ottobre 2021, in considerazione del ridisegno dell'assetto organizzativo, funzionale e manageriale che ha portato Atlantia a focalizzarsi nelle attività core di portfolio management, strategy, risk, talent, partnership, innovation and sustainability, nonché a valle della ridefinizione dei rapporti con le controllate, a cui è riservata piena autonomia gestionale, ha deliberato la cessazione dell'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento nei confronti – tra le altre – di Autostrade per l'Italia e la conseguente abrogazione del relativo Regolamento in materia di esercizio dell'attività di direzione e coordinamento adottato in data 19 gennaio 2018, come successivamente modificato con delibera del Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 15 febbraio 2019 che non esercita l'attività di direzione e coordinamento sulla Società. Atlantia provvede alla pubblicazione del proprio bilancio consolidato nei modi e nei tempi stabiliti dalla vigente normativa, e lo stesso è reso disponibile sul sito www.atlantia.com.

Alla data di predisposizione del presente bilancio, Sintonia S.p.A. è l'azionista che detiene la maggioranza relativa delle azioni di Atlantia.

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato e autorizzato alla pubblicazione il presente bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 nella riunione dell'8 marzo 2022.

Si evidenzia che la Società, detenendo significative partecipazioni di controllo in altre imprese, provvede anche alla predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo, pubblicato unitamente al presente bilancio di esercizio.

2. Forma e contenuto del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è redatto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D. Lgs. n. 38/2005 e dell'art. 154-ter del Testo Unico della Finanza, nel presupposto della continuità aziendale in quanto il Consiglio di Amministrazione della Società ritiene che vi sia la ragionevole aspettativa che quest'ultima potrà continuare la propria attività operativa di normale funzionamento in un futuro prevedibile, e comunque con un orizzonte temporale di almeno dodici mesi successivi al 31 dicembre 2021, essendo venuti meno gli elementi di rischio e di incertezza presenti nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 e sinteticamente rappresentati da:

- a) i rapporti e i contenziosi in essere tra Autostrade per l'Italia e il Concedente;
- b) l'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto Milleproroghe 2020, e segnatamente dell'art. 35 ivi contenuto che, fra l'altro, modificava la disciplina in caso di "revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio";
- c) la revisione al ribasso da parte delle agenzie internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's - a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 35 del Decreto Milleproroghe sopra citato - del rating creditizio di Autostrade per l'Italia, portato al di sotto del livello "investment grade" ("downgrading"); al riguardo, il declassamento sotto il livello investment grade esponeva al rischio – tuttora esistente - che Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, Cassa Depositi e Prestiti richiedessero protezioni aggiuntive, e, ove tali protezioni non fossero ritenute soddisfacenti, procedessero alla richiesta di rimborso anticipato dei relativi finanziamenti (1,6 miliardi di euro di cui 1,3 miliardi garantiti da Atlantia). L'eventuale inottemperanza a una richiesta di rimborso anticipato formulata da BEI e CDP, semprechè legittima, potrebbe comportare analoghe richieste di rimborso da parte di altri creditori della Società, ivi inclusi gli obbligazionisti;
- d) il peggioramento operativo della Società, in relazione alla pandemia da Covid-19 e ai conseguenti provvedimenti di limitazione agli spostamenti delle persone e all'attività di impresa, adottati dalle competenti autorità del Paese.

In relazione ai punti a) e b) precedenti (rapporti con il Concedente e Decreto Milleproroghe), si segnala che in data 14 ottobre 2021 è stato sottoscritto l'Accordo negoziale tra il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili e Autostrade per l'Italia a chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento avviato dal Concedente con nota del 16 agosto 2018 a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera, come descritto anche nella nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", cui si rimanda. Successivamente, il CIPESS nella seduta del 22 dicembre 2021 ha reso parere favorevole rispetto al III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica tra Autostrade per l'Italia e il Ministero e al relativo Piano Economico Finanziario (PEF) 2020-2024, che include anche i contenuti dell'accordo negoziale. Ai fini del perfezionamento dell'iter approvativo dello Schema di Accordo complessivo – che comprende il III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica,

il PEF e l'Accordo Negoziale – si è in attesa, tra le altre cose, della registrazione da parte della Corte dei conti della Delibera del CIPESS e dei decreti approvativi dello Schema di Accordo.

Inoltre, in data 12 giugno 2021 la controllante Atlantia ha sottoscritto con Holding Reti Autostradali S.p.A. – veicolo societario partecipato dal consorzio costituito da CDP Equity S.p.A., The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp (nel seguito anche "HRA") – l'accordo per la cessione dell'intera partecipazione detenuta in Autostrade per l'Italia. Il perfezionamento dell'operazione di cessione è sospensivamente condizionato all'avveramento di talune condizioni sospensive, tra cui si segnalano (i) il perfezionamento dell'iter approvativo del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione e dell'Accordo negoziale e (ii) l'ottenimento dei waivers da parte degli enti finanziatori del Gruppo ASPI, inclusi i bondholders, anche in relazione alla liberazione delle garanzie prestate da Atlantia che assistono alcuni prestiti obbligazionari e alcuni finanziamenti erogati ad ASPI. A tal proposito si segnala che alla data di predisposizione del presente documento, Banca Europea degli Investimenti ha recentemente comunicato la proposta per il suo consent alla cessione della quota detenuta da Atlantia in ASPI a beneficio di Holding Reti Autostradali. Si evidenzia, invece, che gli altri finanziatori della Società, inclusi i bondholders, hanno prestato il loro consenso alla modifica delle clausole di Cambio di Controllo e alla rimozione della Garanzia di Atlantia, ove applicabile.

In relazione al punto c) precedente (downgrading), si segnala che alla data di predisposizione del presente bilancio di esercizio, né Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l'applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali.

Sempre con riferimento alla situazione finanziaria, si evidenzia che le operazioni finanziarie poste in essere nel 2021 e nel 2022 (ovvero le nuove emissioni obbligazionarie da parte di Autostrade per l'Italia di gennaio 2021 e di gennaio 2022 nonché la sottoscrizione della linea di credito di natura revolving del valore complessivo di 750 milioni di euro), unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente consentono di rafforzare la struttura finanziaria della Capogruppo e di fare fronte ai fabbisogni operativi e a quelli derivanti dal piano di potenziamento e ammodernamento della rete autostradale in concessione.

In considerazione dell'approvazione da parte dell'Assemblea degli azionisti di Atlantia della proposta del Consiglio di Amministrazione per la cessione a Holding Reti Autostradali dell'intera quota detenuta in Autostrade per l'Italia, in data 4 giugno 2021 Fitch ha posto il rating della società in Rating Watch Positive. Inoltre, in data 22 giugno 2021 Standard & Poor's ha rivisto al rialzo il merito di credito di Autostrade per l'Italia portandolo a "BB" con "outlook Positive" (da "BB-" con "outlook developing"). Infine, in data 22 ottobre 2021 Moody's ha rivisto al rialzo il merito di credito di Autostrade per l'Italia portandolo a "Ba2" con "review for upgrade" (da Ba3 con "outlook positive").

Con riferimento al precedente punto d) (pandemia da Covid-19), si segnala che la Società ha previsto all'interno del PEF, il cui iter di approvazione è in corso di definizione, il ristoro delle perdite stimate relative al periodo di lockdown marzo-giugno 2020. A tal proposito, l'ART ha definito una metodologia di determinazione della quota recuperabile a tariffa degli effetti del Covid; il corrispondente importo è stato inserito nel PEF. L'entità del recupero degli effetti economici progressivi al 31 dicembre 2021, attribuibili all'evento pandemico, sarà calcolato nel corso del primo semestre 2022, asseverati da una società di revisione e riconosciuti, nell'anno di rilevazione della perdita, mediante utilizzo della componente specifica per oneri integrativi in occasione dell'aggiornamento periodico dei PEF.

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

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

Il bilancio di esercizio è predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board, le interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) nonché ai precedenti International Accounting Standards (IAS) e alle precedenti interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore, omologati dalla Commissione Europea. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni è di seguito definito come gli "IFRS". Inoltre, si è tenuto conto dei provvedimenti emanati dalla Consob (Commissione Nazionale per le Società e la Borsa) in attuazione del comma 3 dell'articolo 9 del D. Lgs. n. 38/2005 in materia di predisposizione degli schemi di bilancio.

Il bilancio di esercizio è costituito dai prospetti contabili (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto e rendiconto finanziario) e dalle presenti note illustrative ed è redatto applicando il criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al fair value, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritti nella nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati". La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Nel conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

Gli IFRS sono applicati coerentemente con le indicazioni fornite nel "Conceptual Framework for Financial Reporting" e non si sono verificate criticità che abbiano comportato il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1, paragrafo 19.

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

A tal proposito, si evidenzia che:

- a) nel corso dell'esercizio 2021 non sono occorsi eventi non ricorrenti e non sono state poste in essere operazioni non ricorrenti, atipiche o inusuali con terzi o con parti correlate che abbiano

impatti significativi sui dati economico-finanziari della Società. Pertanto, gli schemi della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico e del rendiconto finanziario, redatti in migliaia di euro, evidenziano solamente i saldi principali dei rapporti con parti correlate intercorsi negli esercizi a confronto;

- b) il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, così come quello comparativo, include gli effetti economici e patrimoniali conseguenti l'evento non ricorrente occorso nell'agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia gestita dalla Società, i cui effetti sono descritti nella nota n. 5.2, cui si rinvia;
- c) come illustrato nella medesima nota n. 5.2, cui si rinvia, nel corso del 2021 la Società ha sottoscritto con il MIMS l'accordo negoziale volto alla definitiva composizione delle vertenze emerse in relazione al suddetto crollo, mentre in data 22 dicembre 2021 il CIPESS ha reso parere favorevole rispetto al III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica tra ASPI e Ministero e al relativo Piano Economico Finanziario (PEF) 2020-2024, che include tra le altre cose anche i contenuti dell'accordo negoziale. Le modificazioni introdotte ai diritti e agli obblighi di Autostrade per l'Italia nell'Atto Aggiuntivo e nel relativo PEF modificano sostanzialmente quanto previsto dalla concessione. In relazione a ciò, il presente bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 recepisce gli effetti derivanti dalle modificazioni negoziali concordate, analiticamente descritti nella nota n. 5.2.

I prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico e di rendiconto finanziario sono presentati in unità di euro, mentre i prospetti del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e le informazioni aggiuntive al rendiconto finanziario e le note illustrative sono presentati in migliaia di euro, salvo diversa indicazione.

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

Con riferimento alla pandemia da Covid-19, in relazione alla Raccomandazione emanata in data 28 ottobre 2020 dalla European Securities and Markets Authority (ESMA) e al Richiamo ESMA del 29 ottobre 2021, nonché al Richiamo di attenzione n. 9/2020 emanato dalla Consob in data 20 luglio 2020, affinché sia fornita al mercato un'informativa rilevante, affidabile e trasparente sugli impatti attuali e attesi sulla situazione patrimoniale finanziaria, sulla performance economica e sui flussi finanziari dell'emittente, l'informativa delle presenti note illustrative è stata integrata ove opportuno. Inoltre, è stata predisposta la nota n. 5.3, cui si rinvia per maggiori dettagli, che descrive gli impatti sui risultati economici operativi della Società a seguito dalle restrizioni normative alla mobilità adottate dal Governo in relazione alla pandemia da Covid-19.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. Tali valori comparativi non sono stati oggetto di rideterminazione e/o riclassifiche rispetto a quelli già presentati nel bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, non essendo intervenuti fatti o modifiche rilevanti nei principi contabili applicati che abbiano comportato la necessità di effettuare rettifiche o riclassifiche ai saldi delle voci dell'esercizio precedente.

3. Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio precedente, ad eccezione delle modifiche introdotte con decorrenza dal 2021 agli IFRS in vigore, per i cui dettagli si rinvia ai paragrafi successivi, che comunque non hanno comportato impatti sulle voci di bilancio.

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

Attività materiali

Le attività materiali sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione, nonché degli oneri finanziari sostenuti nel periodo di realizzazione dei beni.

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

Gli investimenti immobiliari, ossia gli immobili posseduti al fine di conseguire canoni di locazione e/o un apprezzamento degli stessi nel tempo, sono rilevati e valutati al costo, determinato secondo le stesse modalità indicate per le altre attività materiali. Per tali attività è inoltre indicato il relativo fair value.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2021, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività materiali	Aliquota d'ammortamento
Fabbricati	3% - 16,7%
Diritto d'uso fabbricati	5,6% - 50%
Attrezzature industriali e commerciali	10% - 25%
Altri beni	12% - 20%
Migliorie su beni di terzi	8,3%
Diritto d'uso altri beni	20% - 50%

I beni materiali detenuti con contratto di leasing sono inizialmente contabilizzati come attività materiali, in contropartita del relativo debito, a un valore pari al fair value o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti contrattualmente. Il canone corrisposto è scomposto nelle sue componenti di onere finanziario, contabilizzato a conto economico, e di rimborso del capitale, iscritto a riduzione del debito finanziario.

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività materiali, queste sono sottoposte a una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore, come descritto nel seguito, nello specifico paragrafo "Riduzione e ripristino di valore delle attività".

Le attività materiali non sono più esposte in bilancio a seguito della loro cessione; l'eventuale utile o perdita (calcolato come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevato nel conto economico dell'esercizio di dismissione.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono le attività identificabili prive di consistenza fisica, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri, nonché l'avviamento, quando acquisito a titolo oneroso. L'identificabilità è definita con riferimento alla possibilità di distinguere l'attività immateriale acquisita rispetto all'avviamento. Tale requisito è soddisfatto, di norma, quando l'attività immateriale: (i) è riconducibile ad un diritto legale o contrattuale oppure (ii) è separabile, ossia può essere ceduta, trasferita, data in affitto o scambiata autonomamente o come parte integrante di altre attività. Il controllo da parte dell'impresa consiste nella capacità di usufruire dei benefici economici futuri derivanti dall'attività e nella possibilità di limitarne l'accesso ad altri.

I costi relativi alle attività di sviluppo interno sono iscritti nell'attivo patrimoniale quando: (i) il costo attribuibile all'attività immateriale è attendibilmente determinabile, (ii) vi è l'intenzione, la disponibilità di risorse finanziarie e la capacità tecnica di rendere l'attività disponibile all'uso o alla vendita, (iii) è dimostrabile che l'attività sia in grado di produrre benefici economici futuri.

Le attività immateriali sono iscritte al costo, che, ad esclusione dei "diritti concessori", è determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali. Per le attività immateriali rappresentate dai "diritti concessori", il costo è recuperato attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture e può includere una o più delle seguenti fattispecie:

- a) il fair value dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai "Ricavi"), al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie e costituite da: (i) le quote coperte sotto forma di contributo, (ii) l'ammontare che sarà incondizionatamente pagato dal concessionario subentrante al momento di scadenza della concessione (cosiddetto "diritto di subentro") e/o (iii) l'importo minimo dei pedaggi, il volume dei ricavi e/o le specifiche somme eventualmente garantite dal Concedente. In particolare, quali diritti concessori delle attività immateriali, si identificano:
 - 1) i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione di ampliamento e adeguamento dell'infrastruttura, per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali diritti sono inizialmente calcolati e iscritti al fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro (pari al valore attuale degli stessi, al netto della parte coperta da contributi, ed escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione) e hanno come contropartita il "fondo per impegni da convenzione", di pari importo, iscritto nel passivo della situazione patrimoniale – finanziaria; il valore iniziale di tali diritti si modifica nel tempo, oltre che per effetto degli ammortamenti, per la rideterminazione, su base periodica, del fair value della parte dei servizi di costruzione non ancora realizzati alla data di chiusura dell'esercizio;
 - 2) i diritti maturati a fronte di servizi di costruzione e/o miglioria resi, per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, rappresentati da incrementi tariffari specifici e/o significativi incrementi attesi del numero degli utenti per effetto degli ampliamenti/adeguamenti dell'infrastruttura;
- b) i diritti da opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio, rappresentati dagli investimenti sostenuti da tali soggetti e devoluti gratuitamente alla Società alla scadenza dei relativi contratti.

I diritti concessori sono ammortizzati lungo il periodo di durata della relativa concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità di consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine, tenuto conto che la concessione di cui è titolare Autostrade per l'Italia ha ad oggetto una infrastruttura autostradale matura, entrata in esercizio da molti anni e per la quale si evidenzia una dinamica di traffico sostanzialmente contenuta in un orizzonte di lungo periodo, gli ammortamenti sono calcolati con quote costanti. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti concessori iniziano a produrre i relativi benefici economici.

Le altre attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate invece a partire dal momento in cui le stesse attività sono disponibili per l'uso, in relazione alla vita utile residua.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2021, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività immateriali	Aliquota d'ammortamento
Diritti concessori	5,6%
Costi di sviluppo	20% - 33,3%
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	10% - 33,3%
Licenze e diritti simili	3,3% - 33,3%

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

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

Aggregazioni aziendali e avviamento

Le operazioni di acquisizione di aziende e rami d'azienda sono contabilizzate attraverso l'utilizzo dell'acquisition method, come previsto dall'IFRS 3; a tal fine le attività acquisite e le passività assunte e identificabili sono rilevate ai rispettivi fair value alla data di acquisizione. Il costo dell'acquisizione è misurato dal totale dei fair value, alla data di scambio, delle attività erogate, delle passività assunte e degli eventuali strumenti di capitale emessi dalla Società in cambio del controllo dell'entità acquisita. I costi accessori direttamente attribuibili all'operazione di aggregazione sono rilevati a conto economico quando sostenuti.

L'avviamento è iscritto in conformità all'IFRS 3 ad un valore pari alla differenza positiva tra:

- a) la sommatoria di:
 - 1) il costo dell'acquisizione, come sopra definito;
 - 2) il fair value alla data di acquisizione, di eventuali quote non di controllo già detenute nell'acquisita;

- 3) il valore degli interessi di minoranza detenuti da terzi nell'acquisita, valutati, per ciascuna operazione, al fair value oppure in proporzione al valore corrente delle attività nette identificabili dell'acquisita;
- b) il fair value netto, alla data di acquisizione, delle attività acquisite e delle passività assunte identificabili.

Alla data di acquisizione, l'avviamento emerso è allocato a ciascuna unità generatrice di flussi finanziari sostanzialmente autonomi (Cash Generating Unit – CGU) che ci si attende beneficerà delle sinergie derivanti dall'aggregazione aziendale. Nel caso in cui i benefici attesi riguardino più CGU, l'avviamento è allocato all'insieme di queste.

Nel caso di differenza negativa tra il costo dell'acquisizione e il fair value delle attività e passività identificabili acquisite, questa è iscritta quale provento nel conto economico dell'esercizio di acquisizione.

L'eventuale avviamento relativo a partecipazioni è incluso nel valore di carico delle partecipazioni relative a tali società.

Qualora non si disponga di tutte le necessarie informazioni per la determinazione dei fair value delle attività e passività acquisite, questi sono rilevati in via provvisoria nell'esercizio in cui si realizza l'operazione di aggregazione aziendale e rettificati, con effetto retroattivo, non oltre i dodici mesi successivi alla data dell'acquisizione.

Dopo l'iniziale iscrizione, l'avviamento non è ammortizzato ed è decrementato delle eventuali perdite di valore accumulate, determinate con le modalità descritte nel paragrafo "Riduzione e ripristino di valore delle attività" (impairment test).

L'IFRS 3 non è stato applicato retroattivamente alle acquisizioni effettuate precedentemente al 1° gennaio 2004; conseguentemente, per tali acquisizioni è stato mantenuto il valore dell'avviamento determinato in base ai precedenti principi contabili, pari al valore contabile netto in essere a tale data, previa verifica e rilevazione di eventuali perdite di valore.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e joint venture sono valutate al costo, incluso degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo è rettificato per eventuali perdite di valore secondo i criteri previsti dallo IAS 36, per i quali si rimanda alla sezione relativa alle "Riduzione e ripristino di valore delle attività". Il valore è successivamente ripristinato, qualora vengano meno i presupposti che hanno determinato le rettifiche; il ripristino di valore non può eccedere il costo originario della partecipazione. In caso di eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione, l'eccedenza è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la Società è impegnata ad adempiere a obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprirne le perdite.

Le partecipazioni in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari di capitale ai sensi dell'IFRS 9, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di regolamento, in quanto rappresentativo del fair value, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico, ad eccezione di quelle che non siano detenute per finalità di negoziazione e per le quali, come consentito dall'IFRS 9, sia stata esercitata la facoltà, al momento di acquisizione, di designazione al fair value con rilevazione delle successive variazioni nelle

altre componenti del conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto.

Eventuali operazioni di acquisizione o cessione di quote di controllo di partecipazioni tra società sotto il controllo di una entità comune (c.d. operazioni "under common control") sono trattate, nel rispetto di quanto stabilito dallo IAS 1 e dallo IAS 8, sulla base della sostanza economica delle stesse, verificando che il corrispettivo della compravendita sia determinato in base al fair value e che si generi valore aggiunto per il complesso delle parti interessate che si concretizzi in significative variazioni misurabili nei flussi di cassa ante e post operazione delle partecipazioni trasferite. In relazione a ciò:

- a) per quanto attiene alle operazioni di cessione di partecipazioni infragruppo, qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, la differenza tra il corrispettivo riconosciuto e il valore di carico della partecipazione ceduta è iscritta nel conto economico. Negli altri casi, tale differenza è rilevata direttamente nel patrimonio netto;
- b) relativamente alle operazioni di acquisto di partecipazioni infragruppo, qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, queste sono rilevate al costo (come sopra definito); negli altri casi, la partecipazione è rilevata al medesimo valore cui la stessa era iscritta nel bilancio della società cedente e la differenza tra il corrispettivo riconosciuto e tale valore è rilevata, se positiva, ad incremento del valore della partecipazione detenuta nella società cedente (o nella controllante della cedente, nel caso di controllo indiretto), ovvero, se negativa, nel patrimonio netto alla stregua del pagamento di un dividendo.

Rimanenze

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

Strumenti finanziari

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Strumenti finanziari derivati

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

I derivati sono classificati come strumenti di copertura, in accordo con l'IFRS 9, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata.

Per gli strumenti di cash flow hedge che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività (anche prospettive e altamente probabili) oggetto di copertura, le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico complessivo (nella riserva di cash flow hedge) e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico. Le variazioni cumulate di fair value accantonate nella riserva di *cash flow hedge* sono riclassificate dal conto economico complessivo al conto economico dell'esercizio in cui viene a cessare la relazione di copertura.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione del fair value delle attività e delle passività oggetto di copertura (fair value hedge), le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico dell'esercizio. Coerentemente, anche le relative attività e passività oggetto di copertura sono adeguate al fair value, con impatto a conto economico.

Nel caso in cui sia stipulato uno strumento con la finalità di copertura del rischio di variazione del fair value di una attività le cui variazioni di fair value sono rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo, anche le variazioni del fair value dello strumento di copertura sono rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo.

Le variazioni del fair value dei derivati che non soddisfino le condizioni per essere qualificati ai sensi dell'IFRS 9 come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

Attività finanziarie

La classificazione delle attività finanziarie e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano rispettate:

- a) il modello di gestione dell'attività finanziaria consista nella detenzione della stessa con la finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- b) l'attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

I crediti valutati al costo ammortizzato sono inizialmente iscritti al fair value dell'attività sottostante, al netto degli eventuali proventi di transazione direttamente attribuibili; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base della metodologia riportata nel paragrafo "svalutazione delle attività finanziarie". Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

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

Tra le attività finanziarie valutate al costo ammortizzato sono rilevati i seguenti crediti derivanti da attività in concessione:

- a) il "diritto di subentro" che sarà incondizionatamente pagato dal concessionario subentrante alla scadenza dell'accordo di concessione;

- b) il valore attuale degli eventuali pedaggi minimi garantiti dal Concedente, che rappresenta il diritto incondizionato a ricevere un compenso per l'attività di costruzione a prescindere dall'effettivo utilizzo dell'attività in concessione;
- c) le somme dovute da enti pubblici quali contributi o compensazioni assimilabili relativi alla realizzazione delle opere (servizi di costruzione e/o miglioria resi).

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

Infine, le eventuali residue attività finanziarie detenute sono classificate come attività detenute per la negoziazione e sono valutate al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Svalutazione delle attività finanziarie

La valutazione della recuperabilità delle attività finanziarie misurate al costo ammortizzato è effettuata attraverso la stima delle "expected credit losses" (ECL), sulla base del valore dei flussi di cassa attesi. Tali flussi, tenuto conto della stima della probabilità che la controparte non ottemperi alla propria obbligazione di pagamento, sono determinati in relazione ai tempi di recupero previsti, al presumibile valore di realizzo, alle eventuali garanzie ricevute, nonché ai costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti.

Per i crediti relativi a controparti che non presentano un incremento significativo del rischio, le ECL sono determinate sulla base delle perdite attese nei 12 mesi successivi alla data di bilancio; negli altri casi si provvede alla stima delle perdite attese fino al termine della vita dello strumento finanziario.

Con riferimento ai crediti commerciali e agli altri crediti, per la determinazione della probabilità di non ottemperanza della controparte sono adottati rating interni della clientela, oggetto di verifica periodica anche tramite analisi di serie storiche.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie sono inizialmente iscritte al fair value, al netto degli eventuali oneri di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo, ad eccezione di quelle per le quali viene esercitata l'opzione irrevocabile, al momento di iscrizione, per la valutazione al fair value con rilevazione delle variazioni nel conto economico (per eliminare o ridurre l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione rispetto ad una attività anch'essa valutata al fair value).

Le passività commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali o per i quali non vi siano significative componenti finanziarie, non sono attualizzate.

Qualora si verifichi la modificazione di uno o più elementi di una passività finanziaria in essere (anche attraverso sostituzione con altro strumento), si procede a un'analisi qualitativa e quantitativa al fine di verificare se tale modificazione risulti sostanziale rispetto ai termini contrattuali già in essere. In assenza di modificazioni sostanziali, la differenza tra il valore attuale dei flussi così come modificati (determinato utilizzando il tasso di interesse effettivo dello strumento in essere alla data della modifica) e il valore contabile dello strumento è iscritta nel conto economico, con conseguente adeguamento del valore della passività finanziaria e rideterminazione del tasso di interesse effettivo

dello strumento; qualora si verificano modificazioni sostanziali, si provvede alla cancellazione dello strumento in essere e alla contestuale rilevazione del fair value del nuovo strumento, con imputazione nel conto economico della relativa differenza.

Cancellazione degli strumenti finanziari

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

Valutazione del fair value e gerarchia di fair value

Per tutte le transazioni, i saldi (finanziari o non finanziari) per cui un principio contabile richieda o consenta la misurazione al fair value e, che rientrino nell'ambito di applicazione dell'IFRS 13, la Società applica i seguenti criteri:

- a) identificazione della "unit of account", vale a dire il livello al quale un'attività o una passività è aggregata o disaggregata per essere rilevata ai fini IFRS;
- b) identificazione del mercato principale (o, in assenza, del mercato maggiormente vantaggioso) nel quale potrebbero avvenire transazioni per l'attività o la passività oggetto di valutazione; in assenza di evidenze contrarie, si presume che il mercato correntemente utilizzato coincida con il mercato principale o, in assenza, con il mercato maggiormente vantaggioso;
- c) definizione, per le attività non finanziarie, dell'*highest and best use* (massimo e miglior utilizzo): in assenza di evidenze contrarie, l'*highest and best use* coincide con l'uso corrente dell'attività;
- d) definizione delle tecniche di valutazione più appropriate per la stima del fair value: tali tecniche massimizzano il ricorso a dati osservabili, che i partecipanti al mercato utilizzerebbero nel determinare il prezzo dell'attività o della passività;
- e) determinazione del fair value delle attività, quale prezzo che si percepirebbe per la relativa vendita, e delle passività e degli strumenti di capitale, quale prezzo che si pagherebbe per il relativo trasferimento in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione;
- f) inclusione del "non performance risk" nella valutazione delle attività e passività e, in particolare per gli strumenti finanziari, determinazione di un fattore di aggiustamento nella misurazione del fair value per includere, oltre il rischio di controparte (CVA- credit valuation adjustment), il proprio rischio di credito (DVA – debit valuation adjustment).

In base ai dati utilizzati per le valutazioni al fair value, è individuata una gerarchia di fair value in base alla quale classificare le attività e le passività valutate al fair value o per le quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio:

- a) livello 1: include i prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività identiche a quelle oggetto di valutazione;
- b) livello 2: include dati osservabili, differenti da quelli inclusi nel livello 1, quali ad esempio: (i) prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività simili; (ii) prezzi quotati in mercati non attivi per attività o passività simili o identiche; (iii) altri dati osservabili (curve di tassi di interesse, volatilità implicite, spread creditizi);
- c) livello 3: utilizza dati non osservabili, a cui è ammesso ricorrere qualora non siano disponibili dati di input osservabili. I dati non osservabili utilizzati ai fini delle valutazioni del fair value

riflettono le ipotesi che assumerebbero i partecipanti al mercato nella fissazione del prezzo per le attività e le passività oggetto di valutazione.

Si rinvia alle note illustrative relative alle singole voci di bilancio per la definizione del livello di gerarchia di fair value in base a cui classificare i singoli strumenti valutati al fair value o per i quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio.

Non sono presenti attività o passività classificabili nel livello 3 della gerarchia di fair value.

Il fair value degli strumenti derivati è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e la curva dei credit default swap quotati della controparte e della Società, per includere il rischio di non performance esplicitamente previsto dall'IFRS 13.

Per gli strumenti finanziari a medio-lungo termine, diversi dai derivati, ove non disponibili quotazioni di mercato, il fair value è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e considerando il rischio di controparte nel caso di attività finanziarie e il proprio rischio credito nel caso di passività finanziarie.

Fondi per impegni da convenzione e per accantonamenti

Il "Fondo per impegni da convenzione" accoglie il valore attuale dei servizi di costruzione ancora da realizzare, definiti nell'accordo di concessione e finalizzati all'ampliamento e/o miglioria delle infrastrutture autostradali della società concessionaria, per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi in termini di specifici aumenti tariffari e/o rilevante incremento del traffico atteso. Tale obbligazione, considerata come parte del corrispettivo dell'accordo di concessione, è rilevata inizialmente per un ammontare pari al fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro (pari al valore attuale degli stessi, al netto della parte coperta da contributi, ed escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione) in contropartita delle attività per diritti concessori per opere senza benefici economici aggiuntivi. Il fair value della passività residua, per i servizi di costruzione ancora da realizzare, è quindi periodicamente rideterminato e le modifiche nella misurazione della stessa (costituite dai cambiamenti nella stima degli esborsi necessari ad estinguere l'obbligazione, dalla variazione del tasso di attualizzazione o dalla variazione nella stima dei tempi di realizzazione) sono specularmente rilevate ad incremento o riduzione della corrispondente attività immateriale. L'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario. I costi sostenuti nell'esercizio, in relazione ai servizi di ampliamento e/o miglioria delle infrastrutture autostradali senza benefici economici aggiuntivi effettivamente realizzati, sono iscritti in base alla loro natura nelle singole voci del conto economico dell'esercizio; a fronte degli stessi, nella voce del conto economico "utilizzo fondo per impegni da convenzione" è rappresentato l'utilizzo del fondo precedentemente accantonato, quale indiretta rettifica dei costi sostenuti.

I "Fondi per accantonamenti" sono rilevati quando: (i) si è in presenza di una obbligazione attuale (legale o implicita) nei confronti di terzi che derivi da un evento passato, (ii) sia probabile un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione e (iii) possa essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'entità pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi ad un tasso di sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro e del rischio specifico dell'obbligazione, che sono approssimati

facendo riferimento al rendimento dei titoli governativi del paese Italia o alternativamente paese in cui sarà sostenuto l'esborso per l'estinzione dell'obbligazione. Gli oneri sostenuti nell'esercizio per l'estinzione dell'obbligazione sono portati a diretta riduzione dei fondi precedentemente accantonati.

Il "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione delle infrastrutture in concessione, prevista nella convenzione sottoscritta con il Concedente e finalizzata ad assicurarne la dovuta funzionalità e sicurezza. Gli accantonamenti a tale fondo sono determinati in funzione dell'usura e vetustà dell'infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell'esercizio e, quindi, degli interventi programmati, tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo. L'attualizzazione del fondo è effettuata sulla base dei medesimi criteri già descritti per i "Fondi per accantonamenti".

I costi per manutenzione ordinaria, invece, sono rilevati nel conto economico al momento del relativo sostenimento e, pertanto, non sono inclusi nel fondo.

Il fondo, facendo riferimento ad interventi ciclici di manutenzione, accoglie la stima degli oneri che deriveranno da un singolo ciclo di interventi ed è determinato separatamente per ciascuna categoria di opera infrastrutturale (viadotti, cavalcavia, gallerie, pavimentazione autostradale). Per ciascuna categoria, sulla base delle specifiche valutazioni di carattere tecnico, delle conoscenze disponibili, della situazione attuale del traffico autostradale, dei materiali e della tecnologia in essere:

- a) è stimata la durata del ciclo dell'intervento di ripristino o sostituzione;
- b) è valutato lo stato di conservazione delle opere, raggruppando gli interventi in classi omogenee in relazione al grado di usura dell'infrastruttura e al numero di anni residui fino all'intervento previsto;
- c) sono determinati i costi per ciascuna classe omogenea, sulla base degli elementi documentati verificabili alla data e degli interventi comparabili;
- d) è determinato il valore complessivo degli interventi con riferimento al relativo ciclo;
- e) è calcolato il fondo alla data di riferimento del bilancio, ripartendo gli oneri nel conto economico in relazione agli anni residui fino alla data prevista di intervento, coerentemente con la classe omogenea di usura dell'infrastruttura, attualizzando il valore così ottenuto alla data di valutazione sulla base di un tasso di interesse con "duration" coerente con quella dei flussi finanziari previsti.

Gli effetti, come sopra determinati, sono rilevati nelle seguenti voci del conto economico:

- a) "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti", relativamente agli effetti dell'aggiornamento delle stime derivanti dalle valutazioni di carattere tecnico (ammontare degli interventi da realizzare e tempistica prevista degli stessi) e della variazione del tasso di attualizzazione utilizzato rispetto a quello dell'esercizio precedente;
- b) "Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti", con riferimento all'effetto del trascorrere del tempo, calcolato sulla base del valore del fondo e del tasso di interesse utilizzato per l'attualizzazione del fondo alla data di bilancio dell'esercizio precedente.

Al momento del sostenimento degli oneri dell'intervento, i costi sono rilevati per natura nelle singole voci del conto economico dell'esercizio e la voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti" accoglie l'utilizzo del fondo precedentemente accantonato.

Benefici per dipendenti

Le passività relative ai benefici a breve termine garantiti ai dipendenti, erogati nel corso del rapporto di lavoro, sono rilevate per competenza per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali, se significative, e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici.

Le passività relative ai benefici a medio-lungo termine garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a contributi definiti, sono iscritte per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti, sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici. La valutazione delle passività è effettuata da attuari indipendenti. L'utile o la perdita derivante dall'effettuazione del calcolo attuariale è interamente iscritto nel conto economico complessivo, nell'esercizio di riferimento.

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

Le attività non correnti possedute per la vendita e le attività e passività in dismissione o distribuzione ai soci e/o connesse ad attività operative cessate, per le quali alla data di chiusura dell'esercizio è altamente probabile che il relativo valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita o il trasferimento ai soci anziché attraverso l'utilizzo continuativo, sono presentate separatamente dalle altre attività e passività della situazione patrimoniale-finanziaria.

Immediatamente prima di essere classificate come destinate alla vendita o distribuzione, ciascuna attività e passività è rilevata in base allo specifico IFRS di riferimento applicabile e successivamente iscritta al minore tra il valore contabile e il fair value, al netto dei relativi costi di vendita. Eventuali perdite sono rilevate immediatamente nel conto economico.

Relativamente all'esposizione nel conto economico, le attività operative dismesse o in corso di dismissione o distribuzione sono classificabili quali "attività operative cessate" qualora soddisfino uno dei seguenti requisiti:

- a) rappresentino un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;
- b) siano parte di un unico programma coordinato di dismissione di un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;
- c) siano imprese controllate acquisite esclusivamente in funzione di una successiva vendita.

Gli effetti economici derivanti dalla gestione e dismissione o distribuzione di tali attività operative, al netto dei relativi effetti fiscali, sono esposti in un'unica voce del conto economico, anche con riferimento ai dati dell'esercizio comparativo.

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (fair value) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti. L'ammontare rilevato riflette il

corrispettivo a cui l'entità ha diritto in cambio dei beni trasferiti al cliente e/o dei servizi resi, da rilevare nel momento in cui sono state adempiute le proprie obbligazioni contrattuali.

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

- a) i ricavi da pedaggio in base ai transiti autostradali;
- b) le vendite per cessioni di beni quando i rischi e i benefici significativi legati alla proprietà dei beni stessi sono trasferiti all'acquirente;
- c) le prestazioni di servizi in base allo stadio di completamento delle attività, sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti o del rapporto tra costi sostenuti e costi totali stimati, così da attribuire i ricavi e il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali richieste di corrispettivi aggiuntivi nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi determinabili con attendibilità. Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta nel conto economico indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa. Nel caso in cui non sia possibile determinare attendibilmente il valore dei ricavi da prestazioni di servizi, questi ultimi sono rilevati fino a concorrenza dei costi sostenuti che si ritiene saranno recuperati.
La differenza positiva o negativa tra il corrispettivo maturato e l'ammontare degli acconti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti;
- d) i canoni attivi e le royalty lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti. Tali ricavi comprendono quelli derivanti dalla subconcessione a terzi di aree commerciali all'interno dell'infrastruttura autostradale gestita dalla Società e, poiché sostanzialmente afferenti a locazioni di porzioni di infrastruttura, sono regolati dall'IFRS 16. Si evidenzia che i ricavi in esame, in relazione agli accordi contrattuali in essere, sono in parte determinati sulla base dei ricavi conseguiti dal subconcessionario; quindi, il loro ammontare varia nel tempo;
- e) i proventi per interessi, così come gli oneri per interessi, sono calcolati sul valore delle relative attività e passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo;
- f) i dividendi quando sorge il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Le prestazioni di servizi, sopra illustrate, includono anche i servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente, in applicazione dell'IFRIC 12, e afferenti ai contratti di concessione. In particolare, tali ricavi rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata e sono valutati al fair value, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti (costituiti principalmente dai costi per materiali e servizi esterni, dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività, dagli oneri finanziari attribuibili, questi ultimi solo nel caso di servizi di costruzione e/o miglioria relativi ad opere per le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi). La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria è rappresentata dalle attività finanziarie (diritti concessori e/o contributi su opere) o dai diritti concessori delle attività immateriali.

Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati al fair value quando: (i) il loro ammontare è attendibilmente determinabile e (ii) vi è la ragionevole certezza che a) saranno ricevuti e che b) saranno rispettate le condizioni previste per l'ottenimento degli stessi.

I contributi in conto esercizio sono iscritti nel conto economico nell'esercizio di competenza, coerentemente con i costi cui sono commisurati.

I contributi ricevuti a fronte degli investimenti in infrastrutture autostradali sono contabilizzati quali ricavi dei servizi di costruzione, la cui metodologia di determinazione è illustrata nel criterio di valutazione "Ricavi".

Eventuali contributi ricevuti a fronte di investimenti in attività materiali sono iscritti a riduzione del costo dell'attività cui sono riferiti e concorrono, in riduzione, al calcolo delle relative quote di ammortamento.

Imposte sul reddito

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

Le imposte anticipate e differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività (risultante dall'applicazione dei criteri di valutazione descritti nella presente nota n. 3) e il valore fiscale delle stesse (derivante dall'applicazione della normativa tributaria) e sono iscritte:

- a) le prime, solo se è probabile che ci sia un sufficiente reddito imponibile che ne consenta il recupero;
- b) le seconde, se esistenti, in ogni caso, salvo che le relative differenze temporanee derivino dalla rilevazione iniziale dell'avviamento.

Le imposte anticipate e differite sono calcolate in base all'aliquota fiscale che si ritiene sarà in vigore al momento di riversamento delle differenze che le hanno generate, tenuto conto dei provvedimenti legislativi emanati entro la fine dell'esercizio. Il valore di carico delle attività per imposte anticipate è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuta probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero delle stesse.

Le imposte correnti, anticipate e differite sono imputate nel conto economico ad eccezione di quelle relative a voci rilevate direttamente nel patrimonio netto, per le quali sono imputate nel patrimonio netto anche i relativi effetti fiscali.

Anche per l'esercizio 2021 Atlantia predispone il Consolidato Fiscale Nazionale, cui aderisce anche Autostrade per l'Italia. A tal fine, i rapporti tra Atlantia e le società aderenti sono regolati da apposito contratto che prevede, quale principio generale, che la partecipazione al consolidato fiscale non possa, in ogni caso, comportare svantaggi economici e finanziari per le società che vi partecipano rispetto alla situazione che avrebbero laddove non vi partecipassero; in tal caso, in contropartita all'eventuale svantaggio che dovesse verificarsi, alle società consolidate è riconosciuto un corrispondente indennizzo.

I debiti relativi alle imposte sul reddito sono esposti tra le passività per imposte sul reddito correnti della situazione patrimoniale-finanziaria, al netto degli acconti versati, anche per la quota riferibile all'IRES oggetto di consolidamento fiscale da parte di Atlantia. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte sul reddito correnti.

Pagamenti basati su azioni

Il costo delle prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione dei titoli è determinato sulla base del fair value dei diritti concessi, misurato alla data di assegnazione. Il metodo di calcolo per la determinazione del fair value tiene conto, alla data di assegnazione, di tutte le caratteristiche (periodo di maturazione, eventuale prezzo e condizioni di esercizio, ecc.) dei diritti e del titolo oggetto del relativo piano, sulla base di ipotesi attuariali. La valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti. Il costo di tali piani è riconosciuto nel conto economico, con contropartita nel patrimonio netto, lungo il periodo di maturazione dei diritti concessi, sulla base della migliore stima di quelli che diverranno esercitabili.

Il costo di prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite pagamenti basati su azioni e regolati per cassa è invece misurato al fair value delle passività assunte ed è riconosciuto nel conto economico, con contropartita tra le passività, lungo il periodo di maturazione dei diritti concessi sulla base della migliore stima di quelli che diverranno esercitabili. Fino a quando la passività non è estinta, il fair value della passività è rideterminato con riferimento alla data di chiusura di bilancio, rilevando nel conto economico le relative variazioni. Nel caso in cui i beneficiari siano amministratori e dipendenti di società controllate con l'obbligazione a regolare l'operazione in capo alla Società, il costo è rilevato quale incremento del valore della relativa partecipazione.

Riduzione e ripristino di valore delle attività

Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi siano indicazioni che il valore contabile di una o più delle attività materiali e immateriali e delle partecipazioni (ad esclusione di quelle eventualmente valutate al fair value) possa aver subito una perdita di valore, si procede ad una verifica della recuperabilità del valore contabile, come descritto nel seguito, per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione, rilevata nel conto economico. Per le attività immateriali a vita utile indefinita (es. avviamento, marchi, ecc.) e per quelle in corso di realizzazione, la verifica è effettuata almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si verificano eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima del valore recuperabile è compresa nell'ambito della CGU, o dell'insieme delle CGU, a cui l'attività appartiene o è allocata, come nel caso dell'avviamento.

Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Qualora quest'ultimo risultasse superiore, l'attività è svalutata fino a concorrenza del valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi ante imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, ante imposte, che rifletta la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività. Nel caso di stima dei flussi finanziari futuri di CGU operative in funzionamento, si utilizzano, invece, flussi finanziari e tassi di attualizzazione al netto delle imposte, che producono risultati sostanzialmente equivalenti a quelli derivanti da una valutazione ante imposte.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi sia indicazione che una perdita per riduzione di valore rilevata negli esercizi precedenti possa essersi ridotta, in tutto o in parte, si provvede a verificare la recuperabilità degli importi iscritti nella situazione patrimoniale-finanziaria e determinare l'eventuale importo della svalutazione da

ripristinare nel conto economico; tale ripristino non può eccedere, in nessun caso, l'ammontare delle svalutazioni precedentemente effettuate. L'avviamento non è mai ripristinabile.

Stime e valutazioni

La redazione del bilancio, in applicazione degli IFRS, richiede l'effettuazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla data di riferimento del bilancio. Tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compresa la stima della svalutazione delle attività finanziarie), dei fondi per impegni da convenzione e per accantonamenti, dei benefici per dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, dello stadio di completamento delle attività relative alle prestazioni di servizi che generano ricavi, delle imposte correnti, anticipate e differite.

In particolare, la stima dei suddetti fondi è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per classe omogenea di intervento.

I risultati effettivi rilevati successivamente potrebbero, quindi, differire da tali stime; peraltro, le stime e le valutazioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio.

Conversioni delle partite in valuta

Le transazioni in valuta, diversa da quella funzionale, sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio e le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta e iscritte al costo storico o al fair value sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione.

Utile per azione

L'utile base per azione è calcolato dividendo la quota di risultato dell'esercizio per la media ponderata delle azioni della Società in circolazione durante l'esercizio.

L'utile diluito per azione è calcolato dividendo il risultato dell'esercizio per la suddetta media ponderata, tenendo anche conto degli effetti connessi alla sottoscrizione, esercizio o conversione totale delle potenziali azioni che potrebbero essere emesse in relazione ai diritti in circolazione.

Nuovi principi contabili e interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2021

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - nel seguito sono indicati i nuovi principi contabili e le nuove interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore dal 1° gennaio 2021. Si

evidenzia che tali variazioni non hanno comportato impatti sui valori del bilancio d'esercizio, non verificandosi fattispecie applicabili di rilievo.

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

In data 28 maggio 2020 lo IASB ha emesso il documento “Amendment to IFRS 16 Leases Covid 19-Related Rent Concessions”, le cui disposizioni sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, 1° giugno 2020. Le modifiche introdotte attraverso i nuovi paragrafi 46A e 46B ammettono ora un espediente pratico al capitolo “Modifiche del leasing” che permette al locatario di non considerare le eventuali concessioni sul pagamento dei canoni derivanti dagli effetti del Covid-19 come una modifica del contratto originario. Le suddette modifiche devono, pertanto, essere contabilizzate come se il contratto non fosse stato modificato, rilevando a conto economico gli impatti derivanti dai cambiamenti nei canoni leasing dovuti a cui il locatario ha applicato l'espediente pratico di cui al paragrafo 46A. Tale espediente non riguarda i locatori, e si sarebbe dovuto applicare agli incentivi relativi al Covid-19 che riducono i pagamenti dei canoni dovuti entro il 30 giugno 2021; tuttavia, il 31 marzo 2021 lo IASB ha prorogato il periodo di applicazione dell'espediente pratico fino al 30 giugno 2022. L'emendamento si applica solo agli incentivi relativi alle locazioni che si verificano come conseguenza diretta della pandemia da Covid-19 e solo nel caso in cui risultino soddisfatte una serie di condizioni, indicate dal nuovo paragrafo 46B. Inoltre, il nuovo paragrafo 60A richiede al locatario che adotti l'espediente pratico appena descritto di fornire apposita informativa in bilancio.

Modifiche agli IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 e IFRS 16 “Interest Rate Benchmark Reform – Fase 2”

Il 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato il documento “Interest Rate Benchmark Reform - phase 2- (Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7)” per tenere conto delle conseguenze dell'effettiva sostituzione di indici di riferimento per la determinazione dei tassi di interesse esistenti con tassi di riferimento alternativi. Tali modifiche prevedono un temporaneo alleggerimento dei requisiti previsti in via ordinaria dagli IFRS nel momento in cui il tasso di interesse offerto sul mercato interbancario (IBOR) viene sostituito da un tasso alternativo sostanzialmente privo di rischio (Risk Free Rate- RFR).

Le modifiche includono i seguenti espedienti pratici:

- 1) è consentito considerare e trattare i cambiamenti contrattuali, o i cambiamenti nei flussi di cassa che sono direttamente richiesti dalla riforma, come variazioni di un tasso di interesse variabile, equivalente ad un movimento di un tasso di interesse nel mercato;
- 2) è permesso apportare i cambiamenti, richiesti dalla riforma IBOR, alla documentazione per la designazione di una relazione di copertura senza che la relazione di copertura debba essere interrotta;
- 3) le entità non debbono rispettare i requisiti di identificazione separata quando un RFR viene designato come copertura di una componente di rischio.

Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non ancora omologati

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - nel seguito sono indicati i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, non ancora in vigore al 31 dicembre 2021, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio della Società.

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

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

Modifiche allo IAS 16 Immobili, impianti e macchinari; IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali; Annual Improvements 2018-2020

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

- (i) attraverso la modifica "Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment", lo IASB ha introdotto alcune precisazioni, in particolare specificando come non sia consentito dedurre dal costo del cespite l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che il cespite fosse pronto per l'uso. Tali ricavi di vendita, e i relativi costi, dovranno pertanto essere rilevati a conto economico;
- (ii) con la modifica "Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets" lo IASB ha chiarito quali voci di costo devono essere considerate per valutare se un contratto si configuri, o meno, come contratto oneroso;
- (iii) infine, attraverso le modifiche denominate "Annual Improvements to IFRS Standards 2018-2020", sono state apportate variazioni (1) all'IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards; (2) all'IFRS 9 Financial Instruments. La modifica chiarisce quali commissioni debbano essere incluse da una società nelle proprie valutazioni, quando si effettua il test del "10 per cento", previsto dal paragrafo B3.3.6 dell'IFRS 9 nel valutare se le modifiche apportate ad una passività finanziaria siano rilevanti (e, quindi, comportino la derecognition). In particolare, specifica che devono essere incluse solo le commissioni, pagate o ricevute, tra l'entità e il prestatore.

Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio – Informativa sui principi contabili, e modifiche allo IAS 8 – Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - Definizione di stima contabile

In data 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato due emendamenti denominati "Informativa sui principi contabili – Modifiche allo IAS 1 e IFRS Practice Statement 2" e "Definizione delle stime contabili – Modifiche allo IAS 8". Le modifiche sono volte a migliorare l'informativa di bilancio sui principi contabili adottati, in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio, nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di accounting policy.

Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata.

Modifiche allo IAS 12 – Imposte sul reddito – Imposte differite relative ad attività e passività derivanti da una singola transazione

In data 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 12. Il documento chiarisce come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento.

Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata.

Per tutte le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, sopra illustrati, sulla base della analisi ad oggi condotte non si ravvisano impatti significativi per la Società.

4. Contratto di Concessione

La Convenzione Unica è stata sottoscritta il 12 ottobre 2007 tra la Società e l'ANAS (a cui, dal 1° ottobre 2012, è subentrato, nelle funzioni di Concedente, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) ed è stata approvata con la Legge n. 101/2008. Oggetto della convenzione è la costruzione e la gestione delle tratte autostradali assentite in concessione. La Convenzione Unica scade il 31 dicembre 2038.

La concessione, in estrema sintesi, stabilisce, da una parte, il diritto della Società alla riscossione dei pedaggi dall'utenza autostradale – al netto di una quota di spettanza dell'ANAS – aggiornati annualmente in base ad una formula tariffaria prevista nella Convenzione Unica; dall'altra, l'obbligo della stessa Società di eseguire gli interventi di ampliamento e ammodernamento dell'infrastruttura autostradale assentite in concessione e di provvedere alla manutenzione e gestione delle tratte in concessione.

Alla scadenza della Convenzione Unica, la concessionaria provvederà al trasferimento in proprietà, a titolo gratuito, al Concedente delle autostrade assentite in concessione, nonché delle relative pertinenze, in buono stato di conservazione e libere da pesi e gravami.

In data 24 dicembre 2013, il Concedente e Autostrade per l'Italia hanno sottoscritto il primo Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, con il quale si è proceduto all'aggiornamento quinquennale del Piano Finanziario allegato alla Convenzione, come previsto dall'art. 11 della medesima. Il predetto Atto aggiuntivo è stato quindi approvato con decreto interministeriale del 30 dicembre 2013 e registrato alla Corte dei Conti in data 29 maggio 2014.

Inoltre, come ampiamente descritto nella nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" cui si rimanda, si segnala che il CIPESS nella seduta del 22 dicembre 2021 ha reso parere favorevole rispetto al III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica tra ASPI e Ministero e al relativo Piano Economico Finanziario (PEF) 2020-2024. Ai fini del perfezionamento dell'iter approvativo dello Schema di Accordo complessivo si è in attesa del controllo di legittimità della Corte dei Conti.

Per ulteriori approfondimenti sui principali eventi regolatori dell'esercizio si rimanda alla nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

Con riferimento al piano di investimenti incluso nel PEF, il cui iter di approvazione è in corso di definizione, si segnala un impegno complessivo pari a 27,4 miliardi - di euro, comprensivo di 0,9 miliardi di interventi non remunerati sull'area ligure previsti nell'Accordo negoziale sottoscritto tra il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili e ASPI a chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento, che include:

- il programma di investimenti in "Grandi Opere" (inclusivo delle opere della Convenzione del 1997, del IV Atto Aggiuntivo 2002, degli interventi relativi al piano di potenziamento/adequamento della rete autostradale inseriti nel capitolo C3, degli interventi di realizzazione di terze e quarte corsie ex Art. 15, e delle Opere di miglioramento alla viabilità di Genova), pari a 21,2 miliardi di euro;
- il programma relativo agli Altri Investimenti sulla rete in esercizio e agli interventi di risanamento acustico, pari a 3,5 miliardi di euro;
- ulteriori interventi relativi al nuovo piano di adeguamento e ammodernamento della rete, per un importo complessivo pari a 2,7 miliardi di euro.

Al 31 dicembre 2021 gli investimenti realizzati ammontano a circa 14,4 miliardi di euro.

Si evidenzia che la voce “Fondo corrente per sanzioni e penali da Convenzione Unica” della situazione patrimoniale-finanziaria accoglie gli importi per sanzioni e/o penali a seguito di contestazioni del Concedente per inadempimenti della Società e/o per segnalazioni di non conformità come previsto dall'allegato N della Convenzione vigente. Si segnala, al riguardo, che Autostrade per l'Italia ha promosso avanti al TAR del Lazio cinque ricorsi – dei quali uno concluso con sentenza di accoglimento del 13 luglio 2020 - avverso altrettanti provvedimenti di applicazione di sanzioni/penali. Per maggiori dettagli circa la composizione di detto fondo, si rinvia alla nota n. 6.12 “Fondi per accantonamenti”.

Nella tabella seguente sono riepilogate le tratte autostradali in concessione al 31 dicembre 2021.

Tratta autostradale	Chilometri in esercizio
A1 Milano – Napoli ^(*)	803,5
A4 Milano – Brescia	93,5
A7 Genova – Serravalle	50,0
A8/9 Milano – laghi	77,7
A8 / A26 raccordo	24,0
A10 Genova – Savona	45,5
A11 Firenze – Pisa nord	81,7
A12 Genova – Sestri Levante	48,7
A12 Roma – Civitavecchia	65,4
A13 Bologna – Padova	127,3
A14 Bologna – Taranto	781,4
A16 Napoli – Canosa	172,3
A23 Udine – Tarvisio	101,2
A26 Genova – Gravellona Toce	244,9
A27 Mestre – Belluno	82,2
A30 Caserta – Salerno	55,3
Totale	2.854,6

^(*) di cui 32 chilometri potenziati con un raddoppio fuori sede (Variante di Valico).

5. Eventi e operazioni societarie

5.1 Acquisizione del controllo di Pavimental

Nel corso del 2021 è stata perfezionata l'acquisizione del controllo di Pavimental S.p.A., società attiva nel settore della costruzione, manutenzione, ripristino e ammodernamento della rete autostradale, a seguito dell'acquisto del 79,4% del capitale sociale precedentemente detenuto da Atlantia (59,4%) e da Aeroporti di Roma S.p.A. (20%), per un importo complessivo pari a 14.689 migliaia di euro. Il prezzo corrisposto è supportato da una valutazione di un perito indipendente.

Alla conclusione di tale processo, l'interessenza partecipativa in Pavimental è pari al 99,4%.

5.2 Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio

Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova e conseguenti impatti nel bilancio

Con riferimento al tragico crollo, avvenuto il 14 agosto 2018, di una sezione del viadotto Polcevera (nel seguito anche il "Ponte") dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia gestita da Autostrade per l'Italia (nel seguito anche "società concessionaria"), già oggetto di informativa nei bilanci dei precedenti esercizi, cui si rinvia, si illustrano nel seguito le evoluzioni intercorse nel 2021 e i conseguenti impatti contabili; per un aggiornamento delle evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio relativi all'evento, si rinvia a quanto descritto nella nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

Coerentemente con l'impostazione contabile adottata negli esercizi precedenti e con riferimento ai costi strettamente connessi al suddetto crollo, nel corso del 2021 Autostrade per l'Italia ha provveduto a:

- 1) rilevare gli oneri, pari a 93.050 migliaia di euro, in relazione a quanto richiesto dal Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte (87.512 migliaia di euro) e altre spese (5.538 migliaia di euro). Gli oneri per la ricostruzione risultavano già interamente coperti dal "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" già stanziato a partire dal 2018, e sono neutralizzati nel conto economico dell'esercizio 2021 tramite l'utilizzo indiretto dello stesso Fondo rilevato nella "Variazione operativa dei fondi";
- 2) liquidare, tramite utilizzo diretto di quanto già stanziato nell'ambito degli "Altri fondi per rischi e oneri", 13.203 migliaia di euro complessivi in relazione agli indennizzi a favore di alcuni familiari delle vittime colpiti direttamente dal crollo del Ponte, ai contributi a favore degli artigiani e imprenditori colpiti dal crollo e alle consulenze e spese legali correlate all'avvio delle azioni a tutela dei diritti della Società e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati;
- 3) accantonare nella voce "Altri fondi per rischi e oneri" ulteriori 38.557 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento delle stime degli ulteriori oneri da sostenere per le consulenze e spese legali correlate alle azioni a tutela dei diritti della Società e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati, nonché all'aggiornamento dei rischi legali sui procedimenti in essere e per risarcimenti alle vittime e ai feriti.

Si ricorda che era stata identificata la presenza di una obbligazione di ricostruzione del Ponte in capo ad Autostrade per l'Italia; in relazione a ciò, coerentemente con il trattamento contabile applicato dalla Società, nel conto economico degli esercizi precedenti (a partire dal 2018) erano stati già rilevati

una serie di oneri derivanti dall'evento in oggetto, come analiticamente illustrato nelle note illustrative di tali bilanci, cui si rinvia.

Come illustrato in tale sede, relativamente alle modalità di contabilizzazione dei rischi e oneri connessi ai danni "diretti" e "indiretti", si ricorda che:

- a) i c.d. "danni diretti", intendendo come tali quelli direttamente legati come conseguenza diretta e immediata del crollo del viadotto e a prescindere dalla causa dello stesso astrattamente identificabili in relazione all'evento, si possono suddividere in due tipologie: (i) gli oneri connessi alle attività di demolizione e ricostruzione, compresi gli oneri per il ristoro dei danni subiti dalle attività produttive residenti sotto il viadotto, a fronte dei quali la Società ha contabilizzato un accantonamento al "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali"; e (ii) gli oneri derivanti dal ristoro ai parenti delle vittime e ai feriti di somme a titolo d'indennizzo che sono stati contabilizzati negli "Altri fondi correnti per rischi e oneri";
- b) relativamente ai c.d. "danni indiretti" astrattamente identificabili in relazione all'evento, per quanto attiene alla determinazione delle probabilità di soccombenza e, di conseguenza, all'identificazione delle fattispecie contabili previste dallo IAS 37 (accantonamento o passività potenziale) alle quali appare ragionevole ricondurre i rischi legali in esame, le valutazioni effettuate si basano e risultano coerenti con un insieme di pareri tecnico-legali espressi da professionisti specializzati nelle tematiche oggetto di indagine, nei quali la vicenda relativa al crollo del viadotto e annessi contenziosi sono stati oggetto di una valutazione analitica volta alla stima della probabilità di soccombenza della Società e del relativo valore atteso dell'esborso in tale ipotesi.

Relativamente ai c.d. "danni indiretti", i pareri acquisiti costituiscono utili, se non decisivi, elementi in base ai quali Autostrade per l'Italia ha valutato la qualificazione della natura dell'accantonamento (passività potenziale), ovvero la misurazione del grado di realizzazione e di avveramento dell'evento di soccombenza nell'ambito dei contenziosi e la possibilità di stimare con ragionevole certezza l'entità della perdita connessa all'eventuale avveramento di tale evento.

I suddetti pareri tecnico-legali hanno evidenziato come, risultando allo stato attuale impossibile una valutazione astratta ex ante, occorrerà misurarsi con le fattispecie concrete che di tempo in tempo potranno concretamente emergere e che, quanto all'individuazione del soggetto responsabile dell'occorrenza dell'evento, la Società non è stata individuata come responsabile dell'evento da alcun accertamento giudiziale o stragiudiziale definitivo.

Tenuto conto dunque che:

- a) non appare possibile effettuare valutazioni astratte ex ante in merito ai profili di responsabilità della Società in relazione al verificarsi dell'evento, né, di conseguenza, in merito all'an e al quantum degli indennizzi eventualmente dovuti;
- b) allo stato attuale si ravvisano ulteriori elementi di incertezza relativamente all'an e al quantum degli eventuali esborsi dovuti da Autostrade per l'Italia in relazione ai contenziosi per effetto delle procedure di valutazione relative alle coperture assicurative connesse al crollo del viadotto,

da un punto di vista contabile, non risultano verificate le condizioni di cui al paragrafo 14 dello IAS 37 necessarie per rilevare un accantonamento tra gli "Altri fondi correnti per rischi e oneri".

Con riferimento ai sopra citati oneri pari a 93.050 migliaia di euro sostenuti nel 2021, e più in generale all'impegno assunto dalla Società per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio – descritto nel prosieguo del presente paragrafo - si precisa che si è proceduto a riclassificare dagli "Altri fondi

correnti per rischi e oneri" al "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" un importo pari a 76.817 migliaia di euro, già accantonato negli esercizi precedenti. Tale importo fa riferimento a:

- a) ulteriori fabbisogni erogati su richiesta del Commissario Straordinario per Genova per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio per 24.751 migliaia di euro;
- b) la rilevazione a conto economico dei crediti IVA di un importo pari a 52.066 migliaia di euro in relazione alle attività di ricostruzione del viadotto stesso, già eseguite in esercizi precedenti, a seguito della risposta negativa dell'Agenzia delle Entrate alla richiesta di recupero presentata dalla Società.

Alla data del 31 dicembre 2021 risultano stanziati in bilancio, in relazione alle fattispecie descritte, i seguenti fondi:

- a) nell'ambito del "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", un ammontare pari a 14.041 migliaia di euro;
- b) nell'ambito degli "Altri fondi correnti per rischi e oneri", un ammontare pari a 41.476 migliaia di euro.

Evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio e relativi effetti contabili

Come analiticamente illustrato nelle note illustrative dei bilanci dei precedenti esercizi e in particolare a quello del 2020, cui si rinvia, a seguito dell'avvio da parte del Concedente del procedimento per presunto grave inadempimento conseguente al crollo, precedentemente descritto, di una sezione del viadotto "Polcevera" a Genova, sono state sviluppate numerose interlocuzioni volte al raggiungimento di una definizione concordata dello stesso. In particolare, Autostrade per l'Italia e il Concedente sono pervenuti alla definizione di uno Schema di Accordo che risulta riflesso in un Accordo negoziale, in un Atto Aggiuntivo alla Convenzione e nel Piano Economico Finanziario (allegato all'Atto Aggiuntivo), i quali sono da intendersi quali componenti interdipendenti e funzionali alla finalizzazione dell'unitaria composizione della vertenza.

Lo Schema di Accordo è, pertanto, composto dai seguenti documenti che, nel loro insieme, costituiscono l'unitaria definizione della trattativa:

- a) Accordo negoziale per la chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento;
- b) Atto aggiuntivo alla Convenzione;
- c) Piano Economico Finanziario (allegato all'Atto aggiuntivo);

In particolare:

- a) l'Accordo negoziale, sottoscritto il 14 ottobre 2021, stabilisce nell'importo di complessivi 3,4 miliardi di euro l'impegno di onere assunto da Autostrade per l'Italia esclusivamente a suo carico per la chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento. Tale impegno, che quindi definisce l'onerosità complessiva dell'accordo, è stato affinato nel tempo, su richiesta del MIMS, e declinato nelle singole voci che ne compongono le modalità operative di esecuzione, ovvero, da ultimo, in: a) un ammontare pari a 1.108 milioni di euro per specifici interventi sull'area ligure e genovese; b) un importo di 1.200 milioni di euro per investimenti non remunerati sulle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 – 2024; c) un ammontare pari a 509 milioni di euro da destinarsi a riduzioni tariffarie

a favore dell'utenza; d) un importo di 583 milioni di euro di oneri a carico di da Autostrade per l'Italia per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi;

- b) l'Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica definisce e disciplina le modifiche necessarie alla stessa per adeguarla ai meccanismi tariffari previsti dal sistema tariffario introdotto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") con la delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019 nonché per includere le modifiche, frutto dell'accordo negoziale, agli articoli che disciplinano le ipotesi di interruzione del rapporto concessorio (ex art. 9 e 9bis della Convenzione Unica);
- c) il Piano Economico Finanziario (PEF), infine, recepisce, tenuto anche conto del nuovo modello tariffario introdotto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), gli impegni assunti e gli investimenti concordati tra la Società e il Concedente nonché tutti gli obblighi e gli aspetti negoziali assunti e concessi dalle due controparti all'interno dell'accordo negoziale. Nel PEF, di conseguenza, è anche riflesso l'importo pari a 1,2 miliardi di euro relativo al Piano Straordinario di Manutenzione, richiesto dal MIMS, che include talune manutenzioni, soggette a remunerazione, derivanti da nuovi provvedimenti o disposizioni del Concedente. Tale Piano Straordinario è addizionale rispetto ai "normali" impegni convenzionali di manutenzione in quanto relativo a specifiche richieste del Concedente correlate all'elevazione degli standard manutentivi; per questo, il Piano Straordinario è remunerato, con riconoscimento dei costi nella componente tariffaria di costruzione prevista dall'applicazione del nuovo modello ART. Tale piano straordinario di manutenzione, oggetto di remunerazione tariffaria nella versione definitiva del PEF, nelle versioni precedenti dell'accordo negoziale era incluso tra gli oneri assunti a carico di ASPI in via negoziale, e è stato successivamente sostituito, nell'ambito dell'accordo, con un equivalente importo di investimenti non remunerati.

Lo Schema di Accordo acquisisce carattere sostanziale e quindi inizia a produrre i suoi effetti sul 2021 in relazione ai seguenti eventi:

- a) la formale sottoscrizione dell'Accordo negoziale da parte di Autostrade per l'Italia e del MIMS in data 14 ottobre 2021;
- b) il parere favorevole reso dal CIPESS – in data 22 dicembre 2021 – circa l'Atto Aggiuntivo, sopra indicato, alla Convenzione Unica in essere tra Autostrade per l'Italia S.p.A. e il MIMS del 12 ottobre 2007, e al relativo Piano Economico Finanziario (PEF) 2020-2024, sopra indicato, che come detto include, tra l'altro, i contenuti dell'accordo negoziale di cui al precedente punto a).

Lo Schema di Accordo definisce una serie di diritti e obblighi di Autostrade per l'Italia che attengono ad eventi precedenti rispetto alla data di sottoscrizione dello stesso, e quindi il riconoscimento reciproco di aspetti relativi anche ad operazioni e attività svolte e/o intercorse in precedenti esercizi, a partire dal 2019, in particolare modo per quanto riguarda le tariffe, gli oneri di gestione dell'infrastruttura e gli investimenti. Di conseguenza, tenuto conto di quest'ultimo aspetto nonché della sostanziale efficacia dello Schema di Accordo, intercorsa durante l'esercizio 2021, si ritiene necessario riflettere gli effetti che ne derivano nell'ambito della predisposizione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

In relazione a ciò, i suddetti effetti contabili possono essere recepiti solo a partire dall'1 gennaio 2021 in quanto, come già indicato:

- a) lo Schema di Accordo ridefinisce retroattivamente diritti e obblighi della Società anche per periodi precedenti alla data di sottoscrizione dello stesso;
- b) la modifica negoziale non rappresenta né una correzione di errore né una variazione dei criteri contabili e dei principi di valutazione adottati da Autostrade per l'Italia (*restatement*), e quindi non risulta possibile modificare i valori economici e patrimoniali riflessi nel bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, in cui risultava vigente un diverso schema contrattuale con il Concedente.

Con riferimento agli elementi di maggior rilievo ai fini contabili rispetto a quanto rappresentato nel bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, si evidenzia quanto segue:

- a) gli effetti connessi all'adozione di un nuovo meccanismo tariffario, conforme a quanto indicato dall'ART nella Delibera n. 71/2019, che presenta elementi di forte discontinuità rispetto a quanto previsto dalla Convenzione Unica della Società del 12 ottobre 2007;
- b) l'assunzione a carico di Autostrade per l'Italia di un importo pari a 1,2 miliardi di euro per investimenti del periodo 2020 – 2024 non remunerati sulle infrastrutture in concessione, nell'ambito delle previsioni dell'Accordo negoziale;
- c) il riconoscimento, nell'ambito del PEF, degli interventi inclusi nel piano straordinario di manutenzione (per 1,2 miliardi di euro) all'interno della componente della tariffaria di costruzione, al pari degli altri investimenti.

Con riferimento a quanto riportato al punto a), La suddetta Delibera introduce alcuni cambiamenti nelle modalità di determinazione delle tariffe da applicare sulla rete autostradale gestita dalla Società. A tale riguardo, si specificano le due seguenti componenti:

- la componente "tariffa di gestione", finalizzata al recupero (i) dei costi operativi della Società rilevanti ai fini tariffari, nonché (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset di funzionamento della gestione della concessione non reversibili al termine del rapporto concessorio;
- la componente "tariffa di costruzione", finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, che includono anche il valore di tutte le opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto della concessione, compreso l'eventuale valore di subentro da corrispondere ad Autostrade per l'Italia da parte del concessionario subentrante. In tale componente, è anche inclusa, ai fini regolatori, la remunerazione di parte dell'avviamento inizialmente iscritto dalla Società per effetto dell'operazione intercorsa nel 2003 con la quale ha ricevuto, in conferimento, il compendio autostradale dalla ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A., ammortizzato ai fini regolatori sulla base della durata della concessione.

In sostanza, quindi, i nuovi meccanismi introdotti dalla Delibera prevedono, limitatamente a quanto di interesse per la fattispecie in esame, la remunerazione tariffaria di tutti i servizi di ampliamento e/o miglioria dell'infrastruttura; quindi, sia quelli per i quali sino ad oggi non erano riconosciuti benefici economici aggiuntivi (in termini di remunerazione dei servizi di investimento, come descritto nella nota n. 3), sia quelli che già attualmente godono di remunerazione. Si tratta, quindi,

dell'ammontare classificato in bilancio fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 nella voce "diritti concessori", con e senza benefici economici aggiuntivi, al netto del "Fondo per impegni da convenzione" quale valore attuale dei servizi di costruzione da rendere in futuro. Tenuto conto, pertanto, delle previsioni contenute nella Delibera e riflesse nello Schema di Accordo, non sussiste più una suddivisione tra diritti concessori senza benefici economici aggiuntivi e diritti concessori con benefici economici aggiuntivi, essendo tutti gli investimenti rilevanti ai fini della remunerazione. Inoltre, venendo meno l'obbligazione di realizzare specifiche attività di miglioria/ampliamento senza che queste diano diritto a remunerazione tariffaria, viene meno l'iscrizione in bilancio del "Fondo per impegni da convenzione".

Pertanto, per effetto dell'introduzione del nuovo sistema regolatorio con riferimento alla data dell'1 gennaio 2021, il valore contabile del "Fondo per impegni da convenzione" (pari a 2.540 milioni di euro) è stato portato a diretta riduzione del valore dei diritti concessori senza benefici economici aggiuntivi iscritti nell'attivo. Inoltre, nell'ambito di tale categoria di attività, si è provveduto a riclassificare il valore netto residuo dei diritti concessori senza benefici economici aggiuntivi nell'ambito di quelli con benefici economici aggiuntivi.

Con riferimento agli interventi inclusi nel precedente punto b), si segnala il piano di investimenti non remunerati da 1,2 miliardi di euro - previsto nell'Accordo negoziale sottoscritto il 14 ottobre 2021 - rappresenta una specifica componente del complessivo onere pari a 3,4 miliardi di euro a carico di Autostrade per l'Italia per la chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento. Tale impegno, che quindi definisce l'onerosità complessiva dell'accordo, era già stato riflesso nei bilanci degli esercizi precedenti, nel limite del suddetto ammontare di 3,4 miliardi di euro, tra le seguenti componenti economico-patrimoniali:

- a) 2,2 miliardi di euro tra i fondi per rischi e oneri, al netto delle spese già sostenute per la ricostruzione del viadotto sul Polcevera e degli oneri connessi;
- b) 1,2 miliardi euro, sulla base dei diritti e obblighi della Convenzione Unica in vigore a tale data, tra le consistenze del "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" (al netto delle somme già spese sino al 31 dicembre 2020), in relazione al nuovo impegno assunto dalla Società di effettuare tali interventi.

Tuttavia, con riferimento al punto 2), il nuovo PEF prevede che il piano di manutenzioni "straordinarie" sarà oggetto di remunerazione mediante tariffa di costruzione. I costi inclusi nel piano in oggetto sono quindi assimilabili a nuovi servizi di costruzione che generano specifici benefici economici aggiuntivi in tariffa. Inoltre, al pari degli altri interventi di ampliamento e miglioramento inclusi nella tariffa di costruzione, il piano in oggetto non costituisce una *performance obligation* separata perché non separabile e identificabile nella tariffa addebitata al cliente.

Pertanto, nell'ambito dell'onere complessivo assunto a proprio carico dalla Società di 3,4 miliardi di euro per la definizione complessiva del procedimento di presunto grave inadempimento, il valore di 1,2 miliardi di euro delle suddette manutenzioni "straordinarie" è stato concordemente sostituito da un analogo ammontare di investimenti non remunerati nell'Accordo negoziale sottoscritto il 14 ottobre 2021.

In relazione a ciò, fermo restando l'onerosità complessiva per Autostrade per l'Italia pari a 3,4 miliardi di euro dell'Accordo negoziale, si è proceduto con riferimento alla data dell'1 gennaio 2021, a rilevare i seguenti effetti:

4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

- per quanto riguarda gli interventi inclusi nel piano "straordinario" di manutenzione: (i) incremento dei "diritti concessori" immateriali con benefici economici aggiuntivi per un ammontare pari a 439 milioni di euro, rappresentativo degli interventi già eseguiti fino all'1 gennaio 2021, e riduzione del "Fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali" per un importo pari a 761 milioni di euro, corrispondente ai lavori residui da eseguire alla medesima data, che come detto saranno oggetto di remunerazione tariffaria e quindi non possono più essere ricompresi nel fondo;
- con riferimento agli investimenti non remunerati: (i) decremento dei "diritti concessori" immateriali con benefici economici aggiuntivi per un ammontare pari a 489 milioni di euro, rappresentativo degli interventi già eseguiti fino all'1 gennaio 2021 (e che non saranno più oggetto di remunerazione) e incremento degli "Altri fondi per rischi e oneri" per un importo pari a 711 milioni di euro, corrispondente all'ammontare dei lavori residui a carico di Autostrade per l'Italia alla data dell'1 gennaio 2021.

A conclusione dell'analisi, si riporta di seguito una tabella riepilogativa che riassume le rettifiche ai valori di bilancio riflessi alla data del 1° gennaio 2021:

Milioni di euro		31/12/2020	Adozione nuovo sistema tariffario (ART)	Remunerazione a tariffa del piano straordinario di manutenzione da 1,2 €/mid	Assunzione a carico della Società di un importo pari a 1,2 miliardi di euro per investimenti non remunerati	01/01/2021
		A	B	C	D	A+B+C+D
Stato patrimoniale	Totale Attività	19.785	-2.540	439	-489	17.195
	di cui					
	aggiuntivi	3.168	4.614	439	-489	7.732
	aggiuntivi	7.154	-7.154			-
	Totale Passività	-19.785	2.540	761	-711	-17.195
	di cui					
	Fondi per impegni da convenzioni (quota corrente e non corrente)	-2.540	2.540			-
Fondi per ripristino e sostituzione infrastruttura autostradale (quota corrente e non corrente)	-1.743		761		-982	
Fondi rischi e oneri per chiusura transazione MIMS	-1.721			-711	-2.432	
Capitale investito netto	-	-	1.200	-1.200	-	
Conto economico	Proventi/(Oneri) da prima applicazione schema di accordo		-	1.200	-1.200	-

Con riferimento all'onere complessivo da 3,4 miliardi di euro assunto dalla Società nell'accordo negoziale per la chiusura del procedimento di grave inadempimento, coerentemente all'approccio contabile sopra descritto, lo stesso risulta pertanto contabilizzato tra le seguenti componenti economico-patrimoniali:

- per 509 milioni di euro alle riduzioni tariffarie e alle altre iniziative previste al fine di favorire l'utenza. In relazione a tale ammontare, nel corso del 2021 sono stati riconosciuti sconti ed esenzioni per un importo complessivo pari a 87 milioni di euro, mentre 30 milioni di euro sono stati sostenuti da Autostrade per l'Italia nell'esercizio 2020. Al 31 dicembre 2021, pertanto, l'impegno residuo accantonato è pari a 392 milioni di euro;
- per 1.108 milioni di euro a interventi sull'area ligure, comprensivo di un ammontare pari a 930 milioni di euro di investimenti non remunerati. In relazione a tale impegno, non sono stati

rilevati oneri sino alla data del 31 dicembre 2021 e, pertanto, l'impegno residuo a tale data ammonta a 1.108 milioni di euro;

- c) per 583 milioni di euro relativo ad oneri a carico della concessionaria connessi alla demolizione e alla ricostruzione del viadotto Polcevera. In relazione alla ricostruzione del viadotto, riaperto al traffico ad agosto 2020, si evidenzia il pagamento di complessivi 460 milioni di euro - su richiesta del Commissario Straordinario per Genova per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio - oltre ai mancati ricavi da pedaggio relativi all'esenzione sull'area genovese per complessivi 42 milioni di euro negli esercizi 2018- 2020 e altri oneri per la ricostruzione del viadotto pari a 43 milioni di euro. Pertanto, l'impegno residuo aggiornato al 31 dicembre 2021 degli oneri a carico di Autostrade per l'Italia è pari a 39 milioni di euro (14 milioni di euro nella quota corrente del "Fondo ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", e 25 milioni di euro negli "Altri fondi per rischi e oneri" correnti);
- d) per 1.200 milioni di euro al piano di investimenti non remunerati nel periodo 2020 – 2024, assunto dalla Società a proprio carico. Tale impegno è stato ricompreso tra le consistenze degli "Altri fondi per rischi e oneri", in sostituzione dell'analogo ammontare da 1,2 miliardi di euro connesso al piano straordinario di manutenzione, che era stato precedentemente incluso nelle consistenze del "Fondo ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali". Si segnala che nel corso del 2021 sono stati realizzati interventi non remunerati a tariffa per un ammontare pari a 299 milioni di euro, a fronte di 489 milioni di euro realizzati nel 2020. Pertanto l'impegno residuo al 31 dicembre 2021 risulta pari a 412 milioni di euro.

5.3 Impatti derivanti dalla pandemia da Covid-19

Come illustrato nel bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, a partire dalla fine di febbraio del 2020, le restrizioni normative alla mobilità adottate da numerosi governi a seguito dell'espansione a livello mondiale della pandemia Covid-19 hanno generato una significativa riduzione dei volumi di traffico.

Si segnala che nel 2021 il traffico sulla rete di Autostrade per l'Italia è risultato in aumento rispetto a quello del 2020 (+23,1%), grazie anche all'allentamento nel corso del 2021 delle misure restrittive agli spostamenti adottate dal Governo italiano. Tuttavia, si sono registrati livelli di traffico ancora inferiori rispetto ai livelli pre crisi del 2019 (-10,3%).

Inoltre, come già evidenziato nelle note illustrative del bilancio d'esercizio incluse nella Relazione finanziaria annuale 2020, a fronte degli impatti generati dal calo del traffico osservato a partire dal 2020, la Società ha tempestivamente avviato un piano di efficientamento dei costi, pur non riducendo le manutenzioni e gli investimenti per la sicurezza delle proprie infrastrutture, e ha adottato le misure di mitigazione previste dalle autorità competenti a tutela dei propri lavoratori. Tra questi si segnala il ricorso limitatamente all'esercizio 2020 alla Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria oltre a una serie di iniziative economiche a sostegno delle attività degli affidatari delle aree di servizio.

Si evidenzia, infine, come riportato anche nella nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" cui si rinvia, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha definito una metodologia di calcolo dei ristori per le concessionarie mediante il recupero in tariffa dei parziali ristori degli effetti negativi subiti dalle società concessionarie conseguenti a tale stato di emergenza.

L'entità del recupero degli effetti economici progressivi al 31 dicembre 2021, attribuibili all'evento pandemico, nonché la quota ancora da recuperare da parte della concessionaria - determinata

secondo i criteri dettati dalle note metodologiche ART - saranno calcolati nel corso del primo semestre 2022, asseverati da una società di revisione e riconosciuti, nell'anno di rilevazione della perdita, mediante utilizzo della componente specifica per oneri integrativi in occasione dell'aggiornamento periodico dei PEF.

Gli impatti progressivi relativi all'attuale scadenza dello stato emergenziale e quelli ulteriori derivanti dall'eventuale protrarsi dello stesso, saranno quantificati e regolati secondo quanto stabilito dalla procedura delineata sulla scorta delle indicazioni fornite nelle richiamate note dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti 4 maggio e 15 luglio 2021.

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2020.

Per il dettaglio dei saldi della situazione patrimoniale-finanziaria derivanti da rapporti con parti correlate, si rinvia alla nota n. 9.3 "Rapporti con parti correlate".

6.1 Attività materiali - Migliaia di euro 91.537 (79.141)

Nella tabella seguente sono espone le consistenze iniziali e finali delle voci delle attività materiali, con evidenza del costo originario e degli ammortamenti cumulati a fine esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2021			31/12/2020		
	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari	355.108	-269.021	86.087	328.201	-255.495	72.706
Investimenti immobiliari	17.690	-12.240	5.450	19.150	-12.715	6.435
Attività materiali	372.798	-281.261	91.537	347.351	-268.210	79.141

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

Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2020	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							Valore netto al 31/12/2021
		Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Passaggi in esercizio	Decrementi per dismissioni (costo)	Riclassifiche (costo)	Incrementi (ammortamenti cumulati)	Decrementi per dismissioni (ammortamenti cumulati)	Riclassifiche (ammortamenti cumulati)	
Terreni	1.107	-	-	-	32	-	-	-	1.139
Fabbricati	14.798	770	-	-	1.428	-1.004	-	-796	15.196
Diritto d'uso fabbricati	7.700	21.251	-	-	-13.365	-3.458	-	1.158	13.286
Diritto d'uso di impianti e macchinari	356	-	-	-	-534	-	-	-	178
Attrezzature industriali e commerciali	21.110	11.143	1.086	-8.039	330	-10.055	7.895	-33	23.437
Altri beni	16.020	5.403	73	-194	-330	-6.317	193	33	14.881
Diritto d'uso altri beni	1.515	3.888	-	-	-78	-1.198	-	62	4.189
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	10.100	2.545	-1.159	-	-	-	-	-	11.486
Migliorie su beni di terzi	-	2.657	-	-	-	-184	-	-	2.473
Immobili, impianti e macchinari	72.706	47.657	-	-8.233	-12.517	-22.216	8.088	602	86.087
Terreni	437	-	-	-	-32	-	-	-	405
Fabbricati	5.998	-	-	-	-1.428	-321	-	796	5.045
Investimenti immobiliari	6.435	-	-	-	-1.460	-321	-	796	5.450
Attività materiali	79.141	47.657	-	-8.233	-13.977	-22.537	8.088	1.398	91.537

Si evidenzia che la voce investimenti immobiliari accoglie alcune porzioni di fabbricati e terreni non strumentali, destinati alla locazione (prevalentemente a società del Gruppo ASPI) e valutati al costo; il fair value di tali attività, stimato in apposite perizie redatte da esperti indipendenti e basate sulle indicazioni provenienti dal mercato immobiliare applicabili per la tipologia di investimenti detenuti, è stimato complessivamente per un valore pari a circa 26 milioni di euro ed è superiore al relativo valore contabile.

Nell'esercizio 2021 tali immobili hanno generato canoni di locazione attivi pari a 4.495 migliaia di euro, a fronte di costi operativi diretti di manutenzione e gestione pari a 4.304 migliaia di euro.

Nel corso del 2021 non si sono verificate variazioni della vita utile stimata dei beni.

Si precisa, infine, che al 31 dicembre 2021 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

I diritti d'uso relativi a immobili impianti e macchinari sono pari a 17.475 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 e riguardano:

- a) contratti di locazione passiva di immobili ad uso foresteria e ad uso uffici (13.286 migliaia di euro);
- b) contratti di noleggio di autoveicoli a lungo termine (4.189 migliaia di euro).

La durata effettiva dei contratti è compresa tra i 2 e 17 anni, anche tenendo conto delle possibili proroghe esercitabili dalla Società.

Si evidenzia che nel corso del 2021, sono stati riclassificati tra i crediti finanziari diritti d'uso sui fabbricati per un importo pari a 10.917 migliaia di euro e diritti d'uso su impianti e macchinari per 534 migliaia di euro, per effetto dei contratti di subleasing stipulati da ASPI rispettivamente con le controllate Tecne e FreeToX.

6.2 Attività immateriali - Migliaia di euro 14.450.184 (16.568.314)

Nella tabella seguente sono esposte le consistenze iniziali e finali delle voci delle attività immateriali, con evidenza del costo originario e degli ammortamenti cumulati a fine esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2021			31/12/2020		
	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Diritti concessori immateriali	15.780.992	-7.511.009	8.269.983	17.501.505	-7.075.694	10.425.811
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.261	-	6.111.261	6.111.201	-	6.111.201
Altre attività immateriali	385.942	-317.002	68.940	307.582	-276.280	31.302
Attività immateriali	22.278.195	-7.828.011	14.450.184	23.920.288	-7.351.974	16.568.314

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

4. Bilancio d'esercizio
al 31 dicembre 2021

Migliaia di euro	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						Valore netto al 31/12/2021
	Valore netto al 31/12/2020	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Investimenti a titolo gratuito	Incrementi per opere realizzate	Passaggi in esercizio	Ammortamenti	
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggluntivi	7.154.350	-	-	-	-	-	-7.154.350
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggluntivi	3.168.165	-	-	869.627	-	-	4.564.177
Diritti per opere a carico dei subconcessionari	103.296	-	33	-	-	-	97.589
Diritti concessori immateriali	10.425.811	-	33	869.627	-	-435.315	8.269.983
Avviamento	6.111.198	-	-	-	-	-	6.111.198
Marchi	3	60	-	-	-	-	63
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.201	60	-	-	-	-	6.111.261
Costi di sviluppo	16.892	50.878	-	-	18	-25.473	42.315
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	10.920	26.948	-	-	-	-15.098	22.770
Concessioni e licenze	678	163	-	-	-	-151	690
Attività immateriali in corso e accenti	2.812	371	-	-	-18	-	3.165
Altre attività immateriali	31.302	78.360	-	-	-40.722	-	68.940
Attività immateriali	16.568.314	78.420	33	869.627	-	-476.037	14.450.184

Il decremento del valore netto delle attività immateriali rispetto al 31 dicembre 2020, pari a 2.118.130 migliaia di euro, è riconducibile principalmente a:

- a) effetti connessi all'introduzione dello Schema di Accordo a partire dal 1° gennaio 2021 già descritti nella nota n. 5.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio";
- b) gli investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi (869.627 migliaia di euro), riconducibili per 442.924 migliaia di euro alla rilevazione degli interventi eseguiti nel 2021 relativi al Piano Straordinario di Manutenzione;
- c) gli investimenti in altre attività immateriali per 78.420 migliaia di euro, riconducibili essenzialmente all'attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione focalizzate sull'innovazione tecnologica per la gestione e sicurezza delle infrastrutture e sui servizi digitali avanzati per la mobilità;
- d) gli ammortamenti dell'esercizio (476.037 migliaia di euro).

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

Il prospetto seguente evidenzia le componenti degli investimenti in attività in concessione, esposte anche nel rendiconto finanziario dell'esercizio, a fronte dei servizi di costruzione eseguiti.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Utilizzo del fondo per impegni da convenzione per opere realizzate senza benefici economici aggiuntivi	-	349.527	-349.527
Incrementi dei diritti concessori immateriali per opere realizzate con benefici economici aggiuntivi	869.627	159.797	709.830
Investimenti in attività in concessione	869.627	509.324	360.303

Si evidenzia che l'utilizzo del fondo per impegni da convenzione per opere realizzate senza benefici economici aggiuntivi non ha accolto valori nel 2021 in relazione alla sopracitata adozione da parte dell'ART della Delibera.

Riguardo la voce "avviamento", si evidenzia che la stessa è stata rilevata nel 2003 a seguito del conferimento a favore della Società del compendio autostradale da parte della ex Autostrade - Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (ora Atlantia) nell'ambito del progetto di riorganizzazione del Gruppo. Il valore, che è stato determinato sulla base dei precedenti principi contabili applicati dalla Società (in accordo con l'esenzione prevista dall'IFRS 1), coincide con il valore netto contabile in essere al 1° gennaio 2004, data di transizione agli IFRS del Gruppo Atlantia.

Si precisa che, analogamente a quanto effettuato nei precedenti esercizi, l'intera attività della Società rappresenta un'unica "CGU", in quanto i flussi finanziari generati dalle tratte autostradali assegnate in gestione dalla concessione sono tra loro strettamente correlati. Pertanto, il test di impairment consente di verificare, nel complesso, la recuperabilità di tutte le attività immateriali nonché dell'intero capitale investito netto.

Con riferimento alla recuperabilità dell'avviamento, è stato effettuato il test di impairment secondo quanto disciplinato dallo IAS 36. In particolare, tale test è stato effettuato prendendo a riferimento il fair value riconosciuto da Holding Reti Autostradali alla controllante Atlantia per l'acquisto dell'intera partecipazione da questa detenuta in ASPI. Tale fair value, corrispondente, al 100% dell'Equity value, ammonta a circa 9,3 miliardi di euro (inclusivo di 0,2 miliardi di euro di ticking fee). Il test di impairment ha confermato la piena recuperabilità dell'avviamento iscritto al 31 dicembre 2021.

Si evidenzia infine che nell'esercizio 2021 sono stati rilevati nel conto economico costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 1.319 migliaia di euro (299 migliaia di euro nel 2020). Tali attività sono finalizzate al miglioramento di infrastrutture, servizi offerti, livelli di sicurezza, sviluppo interno di software, tutela e valorizzazione dell'ambiente.

6.3 Partecipazioni - Migliaia di euro 317.424 (247.464)

Nelle tabelle seguenti si riportano:

- a) i saldi di apertura e chiusura (con evidenza del costo originario e delle svalutazioni cumulate) delle partecipazioni detenute dalla Società, classificate per categoria, nonché le relative variazioni intervenute nell'esercizio;

Migliaia di euro	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						31/12/2021			
	31/12/2020			Costo			Svalutazioni	Costo	(Svalutazioni) cumulate	Valore netto
	Costo	(Svalutazioni) cumulate	Valore netto	Nuove costituzioni	Ridassifiche	Altri incrementi/ decrementi				
	90.672	-	90.672	-	-	-	-	90.672	-	90.672
Società Autostrada Tirrenica p.a.	54.785	-	54.785	-	-	-	-	54.785	-	54.785
Tangenziale di Napoli S.p.A.	9.697	-4.891	4.806	-	-	-	-	44.386	-4.891	39.495
Pavimental S.p.A.	-	-	-	1.000	-	-	-	26.000	-	26.000
Free To X S.r.l.	-	-	-	-	-	25.000	-	15.340	-	15.340
Autostrade Meridionali S.p.A.	15.340	-	15.340	-	-	-	-	15.340	-	15.340
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	5.100	-	5.100	-	-	5.000	-	10.100	-	10.100
Movyon S.p.A. (1)	5.692	-	5.692	-	-	-	-	5.692	-	5.692
Società italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	2.461	-	2.461	-	-	-	-	2.461	-	2.461
AD Moving S.p.A.	4.000	-3.165	835	-	-	-	-	4.000	-3.165	835
EsedilEsse Società di Servizi S.p.A.	701	-	701	-	-	-	-	701	-	701
Giove Clear S.r.l.	326	-	326	-	-	-	-	326	-	326
Partecipazioni in imprese controllate (A)	188.774	-8.056	180.718	1.000	-	64.689	-	254.463	-8.056	246.407
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	64.867	-2.522	62.345	-	-	-	-	64.867	-2.522	62.345
Spea Engineering S.p.A.	1.784	-	1.784	-	-	-	-	1.784	-	1.784
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	999	-	999	-	-	-	-	999	-	999
Consorzio Autostrade Italiane Energia	29	-	29	-	-	-	-	29	-	29
Partecipazioni in imprese collegate (B)	67.679	-2.522	65.157	-	-	-	-	67.679	-2.522	65.157
Strada dei Parchi S.p.A.	-	-	-	-	4.271	-	-	4.271	-	4.271
Tangenziale Esterna S.p.A.	1.163	-	1.163	-	-	-	-	1.163	-	1.163
digITALog S.p.A.	426	-	426	-	-	-	-	426	-	426
Partecipazioni in altre imprese (C)	1.589	-	1.589	-	4.271	-	-	5.860	-	5.860
Partecipazioni (A+B+C)	258.042	-10.578	247.464	1.000	4.271	64.689	-	328.002	-10.578	317.424

(1) Il 23 febbraio 2022 si è perfezionata l'iscrizione della deliberazione dell'Assemblea degli Azionisti della (già) Autostrade Tech S.p.A. relativa alla modifica della denominazione sociale.

- b) il dettaglio delle partecipazioni con indicazione, tra le altre informazioni, delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico al 31 dicembre 2021 (esposto al netto degli eventuali decimi da versare).

Denominazione	Sede	Numero azioni/quote	Valore nominale	Capitale/Rondo consortile	Quota partecipazione (%)	Numero azioni/quote possedute	Utile (Perdita) dell'esercizio 2021 (migliaia di euro) (1)	Patrimonio netto al 31/12/2021 (migliaia di euro) (1)	Valore di carico (migliaia di euro) 31/12/2021
Partecipazioni in imprese controllate (a)									
Società Autostrada Tirrenica p.A.	Roma	183.071.000	euro	24.460.800	99,99%	183.980.600	1.180	79.884	90.672
Tirrenicale di Napoli S.p.A.	Napoli	20.842.250	euro	108.077.490	100,00%	20.842.250	281	278.898	54.785
Pavimental S.p.A.	Roma	77.818.865	euro	10.116.452	99,40%	77.350.836	23.376	33.727	39.495
Free To X S.r.l.	Roma	1.000.000	euro	1.000.000	100,00%	1.000.000	-1.657	24.343	26.000
Autostrade Meridionali S.p.A.	Napoli	4.375.000	euro	8.058.230	58,98%	2.980.500	16.023	195.274	15.340
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	5.693.795	euro	5.693.795	100,00%	5.693.795	-2.209	6.891	10.100
Movipra S.p.A. (3)	Roma	1.120.000	euro	1.120.000	100,00%	1.120.000	8.359	71.433	5.692
Società italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	Pré-Saint-Dier (Aosta)	3.848.000	euro	188.749.200	51,00%	1.962.480	12.363	234.886	2.461
AD Moving S.p.A.	Roma	1.000.000	euro	1.000.000	100,00%	1.000.000	358	1.795	835
EsseEsse Società di Servizi S.p.A.	Roma	500.000	euro	500.000	100,00%	500.000	160	3.427	701
Glove Clear S.r.l.	Roma	10.000	euro	10.000	100,00%	10.000	640	2.839	326
Partecipazioni in imprese controllate (a)									
Tirrenicali Esterne di Milano S.p.A.	Milano	293.792.811	euro	210.344.608	27,45%	80.645.753	-484	230.899	62.345
Spea Engineering S.p.A.	Roma	1.350.000	euro	6.946.000	20,00%	270.000	-6.820	33.609	1.784
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna	2.715.200	euro	2.715.200	36,81%	999.440	-847	5.944	999
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	-	euro	114.884.79	27,04%	-	-	1.14	29
Partecipazioni in imprese collegate (b)									
Strada dei Parchi S.p.A.	Roma	4.811.424	euro	48.114.240	2%	96.228	2.604	18.732	4.271
Tirrenicale Esterna S.p.A.	Milano	464.845.000	euro	464.845.000	0,25%	1.161.363	-15.001	281.972	1.163
digitalog S.p.A. (5)	Roma	1.142	euro	1.142.000	1,401%	16	209	5.671	426
Partecipazioni in altre imprese (c)									
Partecipazioni (A+B+C)									
									5.860
									317.424

(1) I dati sono riferiti al bilancio al 31 dicembre 2021 approvato dal Consiglio di Amministrazione di ciascuna società.

(2) In data 29 dicembre 2021 Società Autostrada Tirrenica ha acquistato, in base all'autorizzazione dell'assemblea dei soci della stessa data, n. 109.600 proprie azioni da soci di minoranza. La quota di interessenza della Società è, pertanto, pari al 99,99% al 31 dicembre 2021 (rispetto al 99,93% calcolato sulla base del rapporto tra le azioni possedute dalla Società e le azioni totali della controllata).

(3) Il 23 febbraio 2022 si è perfezionata l'iscrizione della deliberazione dell'Assemblea degli Azionisti del (g) Autostrade Tech S.p.A. relativa alla modifica della denominazione sociale.

(4) I dati sono riferiti al bilancio al 31 dicembre 2020.

(5) Il 26 aprile 2021 l'Assemblea dei Soci di URNET ha deliberato la modifica della denominazione sociale della società in digitalog S.p.A.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni in essere al 31 dicembre 2021 non si rileva la presenza di indicatori di possibili perdite di valore (impairment).

Con riferimento al protrarsi della pandemia da Covid-19, tenuto anche conto di quanto indicato dal richiamo ESMA n° 32-63-11186 del 29 ottobre 2021, per l'esercizio 2021 non si è ritenuto che tale fattore costituisca un indicatore di impairment delle partecipazioni detenute nelle società concessionarie in quanto nell'esercizio 2020 le stesse sono state oggetto del test di impairment in relazione a tale evento (come raccomandato dall'ESMA e dalla Consob e illustrato nel bilancio consolidato del precedente esercizio, cui si rinvia) e i risultati economici, patrimoniali e finanziari conseguiti nel 2021 evidenziano un significativo miglioramento rispetto all'esercizio 2020, nonché un andamento in linea con quanto previsto per l'esercizio 2021 nell'ambito dei piani pluriennali utilizzati a base per i test di impairment del precedente esercizio. Inoltre, si evidenzia che, per le medesime società, gli impatti negativi progressivi riguardanti l'intero periodo di emergenza Nazionale, calcolati dalle società stesse sulla base di specifica nota metodologica dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e asseverati da soggetto indipendente, saranno riconosciuti dal Concedente mediante una specifica componente tariffaria a favore della società concessionaria.

Con riferimento ad Autostrade Meridionali, la concessione di cui è titolare tale società è scaduta al 31 dicembre 2012 e la stessa sta proseguendo nella gestione dell'infrastruttura, nelle more delle negoziazioni in corso con il concedente per la definizione dell'ammontare del diritto di subentro spettante ad Autostrade Meridionali che dovrà essere pagato da parte del concessionario subentrante. Tale elemento, unitamente all'obbligo a carico del nuovo concessionario di subentro in tutti i rapporti attivi e passivi in essere di Autostrade Meridionali, ad esclusione di quelli di natura finanziaria, consente il pieno recupero del valore della partecipazione.

La variazione della voce, pari a 69.960 migliaia di euro, è riconducibile a:

- a) l'acquisizione del 79,4% del capitale sociale di Pavimental (59,4% da Atlantia e 20% da Aeroporti di Roma) per complessivi 14.689 migliaia di euro e un successivo versamento, nel mese di dicembre 2021, di 20.000 migliaia di euro a titolo di futuri aumenti di capitale. La partecipazione attualmente detenuta in Pavimental è complessivamente pari al 99,4%;
- b) la costituzione di "Free To X S.r.l." il cui capitale sociale, pari a 1.000 migliaia di euro, è interamente detenuto dalla Società, a cui si aggiunge, nel corso del 2021, il successivo versamento di 25.000 migliaia di euro per futuri aumenti di capitale;
- c) il versamento di 5.000 migliaia di euro in favore di Tecne per aumenti di capitale sociale;
- d) la riclassifica della quota di partecipazione del 2% in Strada dei Parchi, dalle partecipazioni possedute per la vendita (4.271 migliaia di euro).

6.4 Attività finanziarie

(quota non corrente) - Migliaia di euro 332.552 (562.072)

(quota corrente) - Migliaia di euro 355.482 (66.378)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie a inizio e a fine esercizio, con evidenza della quota corrente e di quella non corrente.

(Migliaia di euro)	Note	31/12/2021			31/12/2020		
		Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Attività finanziarie per contributi su opere	(1)	174.533	45.137	129.396	174.534	20.193	154.341
Depositi vincolati	(1)	173.711	44.315	129.396	173.712	19.371	154.341
Derivati con fair value positivo	(2)	51.519	10.285	41.234	-	-	-
Finanziamenti a medio-lungo termine		244.853	231.000	13.853	251.569	4.536	247.033
Ratei attivi per attività finanziarie a medio - lungo termine		21.120	21.120	-	19.762	19.762	-
Presiti al personale		4.872	833	4.039	5.759	1.132	4.627
Risconti attivi finanziari pluriennali		2.900	36	2.864	390	34	356
Altri crediti finanziari		13.136	1.366	11.770	1.374	-	1.374
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine	(1)	286.881	254.355	32.526	278.854	25.464	253.390
Altre attività finanziarie correnti	(1)	1.390	1.390	-	1.350	1.350	-
Attività finanziarie		688.034	355.482	332.552	628.450	66.378	562.072

(1) Tali strumenti finanziari rientrano nel business model della Società quali "hold to collect" e come tali sono valutati al costo ammortizzato.

(2) Tali attività includono strumenti derivati di cash flow hedge in base a quanto previsto dall'IFRS9 e rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

Il saldo, comprensivo della quota corrente e di quella non corrente, si incrementa di 59.584 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2020, essenzialmente per l'effetto di:

- il saldo delle "attività per contratti derivati" pari a 51.519 migliaia di euro essenzialmente in relazione all'iscrizione del fair value positivo di strumenti finanziari derivati stipulati nel corso del 2021 e classificati come di *hedge accounting*, volti a mitigare l'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse di operazioni di finanziamento prospettiche che saranno assunte dalla Società. Per maggiori dettagli a riguardo si rinvia a quanto commentato alla nota n. 8.2 "Gestione dei rischi finanziari";
- l'incremento degli altri crediti finanziari (11.762 migliaia di euro), dovuto essenzialmente alla rilevazione degli importi per subleasing nei confronti delle controllate Tecne e FreeToX per complessivi 11.451 migliaia di euro, come già commentato nella nota n. 6.1 "Attività materiali".

Con riferimento alle voci più significative, si evidenzia che:

- le attività finanziarie per contributi su opere accolgono i crediti relativi alle somme dovute dal Concedente, da terzi e da altri enti pubblici, quali contributi maturati sui servizi di costruzione effettuati. Per ciò che concerne i contributi maturati verso il Concedente, il relativo riconoscimento è correlato al momento della certificazione della effettiva esecuzione dei lavori sulla A1 Milano-Napoli relativi ad alcuni lotti della Variante di Valico e del potenziamento del Nodo di Firenze;
- i depositi vincolati si riferiscono a somme vincolate a fronte delle erogazioni effettuate dagli istituti bancari in relazione ai finanziamenti stipulati per l'attivazione dei contributi previsti dalle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997 riferibili alle opere della A1 indicate al punto a). La natura del vincolo deriva dall'indisponibilità delle somme accreditate sui conti, fino al rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta in relazione all'effettiva esecuzione dei lavori e all'avanzamento dei progetti;
- i finanziamenti a medio-lungo termine si riferiscono al finanziamento concesso alla controllata Società Autostrada Tirrenica (231.000 migliaia di euro, tasso fisso del 5,75% e scadenza fissata per il 31 marzo 2022).

Con riferimento a quest'ultimo, si segnala che nel corso del mese di febbraio 2022 è stata prorogata la scadenza originariamente prevista al 31 marzo 2022 al 30 settembre 2023.

Si evidenzia inoltre che, con il perfezionarsi nel mese di gennaio 2022 dell'emissione del prestito obbligazionario pari a 1.000 milioni di euro, parte dei derivati attivi in essere al 31 dicembre 2021, per un importo nozionale pari a 500 milioni di euro, sono stati chiusi. Il fair value positivo al 31

dicembre 2021 pari a 10.285 migliaia di euro, pertanto, è stato classificato tra le altre attività finanziarie correnti.

6.5 Attività commerciali - Migliaia di euro 621.251 (472.577)

Al 31 dicembre 2021 le attività commerciali sono costituite da:

- a) rimanenze di magazzino, pari a 66.864 migliaia di euro (56.635 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), principalmente relative a scorte e ricambi per la manutenzione autostradale e per l'assemblaggio di impianti;
- b) attività contrattuali, pari a 4.226 migliaia di euro, (4.204 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), connesse alla realizzazione di opere a favore del Concedente, in qualità di committente;
- c) crediti commerciali, pari a 550.161 migliaia di euro (411.738 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Crediti commerciali verso:		
Clienti	351.768	238.677
Subconcessionari delle aree di servizio	60.452	47.084
Clienti diversi	70.735	66.310
Crediti commerciali (saldo lordo)	482.955	352.071
Fondo svalutazione dei crediti commerciali	-44.961	-43.563
Altre attività commerciali	112.167	103.230
Crediti commerciali (saldo netto)	550.161	411.738

L'incremento del saldo netto dei crediti commerciali, pari a 138.423 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2020, è determinato principalmente da:

- a) l'aumento dei crediti verso clienti (113.091 migliaia di euro) in virtù del positivo andamento del traffico nel 2021 rispetto allo scorso esercizio;
- b) l'incremento dei crediti verso i subconcessionari delle aree di servizio autostradali (13.368 migliaia di euro), essenzialmente dovuto alla richiesta di applicazione di misure a supporto del mercato da parte degli affidatari a seguito del protrarsi degli effetti negativi della pandemia Covid-19;
- c) l'incremento delle altre attività commerciali (8.937 migliaia di euro) relativo agli anticipi e acconti versati ai fornitori per le attività di manutenzione, sviluppo della rete autostradale e attività inerenti l'assessment delle gallerie.

La tabella seguente presenta l'anzianità dei crediti commerciali.

Migliaia di euro	Totale saldo	Saldo a scadere	Scaduto entro 90 giorni	Scaduto tra 90 giorni e 365 giorni	Scaduto superiore a 365 giorni
Crediti commerciali	482.955	367.541	19.124	44.870	51.420

I crediti scaduti sono riferibili a pedaggi autostradali non incassati, alle royalty dovute dai concessionari di aree di servizio e a prestazioni o forniture di natura diversa, quali le convenzioni di attraversamento dell'autostrada e le cessioni di servizi e di beni di proprietà.

La tabella seguente indica la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nell'esercizio, determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati storici relativi alle perdite su crediti, tenendo conto anche dei depositi cauzionali e delle garanzie prestate dai clienti.

Migliaia di euro	31/12/2020	Incrementi	Utilizzi	31/12/2021
Fondo svalutazione dei crediti commerciali	-43.563	-4.576	3.178	-44.961

Il fondo svalutazione dei crediti commerciali risulta in linea rispetto al 31 dicembre 2020. La variazione è correlata prevalentemente alle necessità derivanti dai rapporti di mancato pagamento e dal recupero delle interferenze sostenute nello svolgimento dell'attività in concessione, parzialmente compensate dagli utilizzi dell'esercizio, riferiti essenzialmente alla penale verso Autogrill per 3.168 migliaia di euro.

La Società monitora costantemente i crediti commerciali stimando in misura analitica la percentuale di perdita attesa del monte crediti, sulla base di tutte le informazioni in suo possesso.

Per i crediti commerciali riferibili a pedaggi autostradali non incassati, la Società effettua una valutazione delle perdite attese basata sull'analisi delle serie storiche relative alla stratificazione delle perdite e degli incassi registrati a seguito dell'emissione dei rapporti di mancato pagamento.

Per i crediti commerciali diversi da quelli riferibili a pedaggi autostradali non incassati e non soggetti a stime analitiche, la valutazione si basa sulla ponderazione di un rating cliente calcolato tenendo in considerazione i seguenti parametri:

- 1) l'analisi dei profili storici degli incassi e delle perdite,
- 2) l'analisi della situazione dello scaduto sul monte credito analizzato,
- 3) l'applicazione di un tasso di default in relazione alla segmentazione dei clienti presenti in portafoglio per tipologia di settore industriale di appartenenza.

Si segnala che il valore di bilancio dei crediti commerciali approssima il relativo fair value.

6.6 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti - Migliaia di euro 1.593.683 (1.601.663)

La voce include:

- a) le disponibilità liquide, pari a 781.350 migliaia di euro (1.083.229 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), impiegate essenzialmente in operazioni bancarie a vista;
- b) i mezzi equivalenti, pari a 150.104 migliaia di euro (59 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), che comprendono principalmente la liquidità investita nei depositi bancari con scadenza a breve termine;

- c) i rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate, pari a 662.229 migliaia di euro (518.375 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), accesi anche con le altre società del Gruppo Atlantia, tenuto conto dell'attività di tesoreria centralizzata svolta dalla Società.

Per ulteriori dettagli sui fenomeni che hanno generato l'incremento della liquidità nel corso dell'esercizio, si rinvia alla nota n. 8.1 "Informazioni sul rendiconto finanziario", tenuto conto che le disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti ivi esposti includono i rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate, illustrati nella nota n. 6.13 "Passività finanziarie", cui si rinvia.

6.7 Attività e passività per imposte sul reddito correnti

Attività per imposte sul reddito correnti - Migliaia di euro 18.618 (53.367)

Passività per imposte sul reddito correnti - Migliaia di euro 150.592 (-)

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

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2020
	Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti	
IRES da reddito imponibile	-	12.644	140.832	-
Istanze di rimborso IRES	18.596	25.001	-	-
Altri crediti di imposta IRES	22	22	-	-
IRES	18.618	37.667	140.832	-
IRAP	-	15.700	9.760	-
Totale	18.618	53.367	150.592	-

Si evidenzia che la Società aderisce al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto dalla controllante Atlantia per l'IRES e, pertanto, sia il saldo risultante per l'imposta sul reddito di esercizio che il credito correlato alle istanze di rimborso presentate, sono contabilizzati nei confronti della consolidante stessa.

Il saldo al 31 dicembre 2021 delle passività per imposte sul reddito correnti, complessivamente pari a 150.592 migliaia di euro (nullo nell'esercizio di confronto, essenzialmente per le rispettive basi imponibili negative), è costituito da:

- il debito verso Atlantia relativo all'IRES, pari a 129.779 migliaia di euro (credito per 4.482 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), relativo prevalentemente allo stanziamento delle imposte IRES dell'esercizio (133.349 migliaia di euro);
- il debito verso l'Erario, pari a 11.053 migliaia di euro, in relazione allo stanziamento delle imposte per l'aliquota IRES maggiorata di 3,5% sui redditi derivanti da attività svolte in base a concessioni autostradali, aeroportuali, portuali e ferroviarie per il triennio 2019-2021 (19.270 migliaia di euro), compensato dal credito per gli acconti versati rilevato nell'esercizio precedente (8.217 migliaia di euro);

- c) il debito IRAP, pari a 9.760 migliaia di euro, relativo allo stanziamento delle imposte di esercizio (25.460 migliaia di euro), compensato dal credito IRAP per gli esercizi precedenti e per l'esercizio corrente (15.700 migliaia di euro).

Il saldo al 31 dicembre 2021 delle attività per imposte sul reddito correnti è costituito essenzialmente dal credito verso Atlantia, per 18.596 migliaia di euro, a fronte della richiesta di rimborso dell'IRES per mancata deduzione dell'IRAP relativa al costo per il personale per gli anni 2008-2011, secondo quanto stabilito dalla Legge n. 44/2012 e dal provvedimento dell'Agenzia delle Entrate del 17 dicembre 2012.

Si segnala che a febbraio 2021, la Società ha ricevuto il rimborso del credito nei confronti di Sintonia relativo all'esercizio 2007, anno in cui la società era la consolidante fiscale (6.243 migliaia di euro).

6.8 Altre attività correnti - Migliaia di euro 80.715 (127.952)

La voce è composta da crediti e da altre attività correnti di natura non commerciale né finanziaria, come esposto in dettaglio nella seguente tabella.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	16.109	14.736
Crediti verso amministrazioni pubbliche	1.281	2.077
Crediti verso enti previdenziali	529	460
Anticipi e altri crediti diversi	65.427	113.266
Altre attività correnti (saldo lordo)	83.346	130.539
Fondo svalutazione altre attività correnti	-2.631	-2.587
Altre attività correnti (saldo netto)	80.715	127.952

La voce al 31 dicembre 2021 si riduce di 47.237 migliaia di euro, principalmente per la rilevazione nel conto economico di crediti IVA (52.066 migliaia di euro), in relazione alle attività di demolizione, costruzione e direzione lavori del viadotto Genova San Giorgio, già eseguite in esercizi precedenti, a seguito della risposta negativa dell'Agenzia delle Entrate alla richiesta di recupero presentata dalla Società come commentato nella nota n. 5.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio" cui si rimanda.

Il fondo svalutazione altre attività correnti è interamente correlato alla stima di inesigibilità dei crediti verso gli utenti e verso le assicurazioni per il recupero dei danni subiti all'infrastruttura autostradale gestita dalla Società. Tale fondo è determinato coerentemente con quanto descritto da criteri contabili indicati nella nota n.3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati".

6.9 Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate - Migliaia di euro - (6.057)

La variazione della voce, pari a 6.057 migliaia di euro, è dovuta a:

- a) la riclassifica tra le partecipazioni della quota di partecipazione del 2% in Strada dei Parchi per 4.271 migliaia di euro;
- b) la liquidazione della partecipazione del 29,77% detenuta in Pedemontana Veneta pari a 1.786 migliaia di euro.

6.10 Patrimonio netto - Migliaia di euro 1.829.211 (1.095.296)

Il capitale sociale, interamente sottoscritto e versato, è composto da n. 622.027.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 622.027 migliaia di euro, e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2020.

L'incremento della voce al 31 dicembre 2021 rispetto all'esercizio di confronto, pari a 733.915 migliaia di euro ed esposto in dettaglio nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto, è dovuto interamente all'effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio.

Con riferimento alle altre componenti del conto economico complessivo, si evidenzia la riclassifica nel conto economico dell'esercizio di quota parte della riserva di cash flow hedge iscritta al 31 dicembre 2020 (16.921 migliaia di euro, al netto del relativo effetto fiscale) per quei derivati di Interest Rate Swap e Interest Rate Swap Forward Starting posti in essere per la copertura dal rischio di variazione dei flussi finanziari, classificati di *non hedge accounting* al 31 dicembre 2020. La riserva di cash flow hedge è stata sospesa ed è stata rilasciata al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura.

Gli obiettivi di Autostrade per l'Italia nella gestione del capitale sono diretti a creare valore per gli azionisti, a salvaguardare la continuità aziendale, a garantire gli interessi degli stakeholder, nonché a consentire l'accesso efficiente a fonti esterne di finanziamento tese a supportare in modo adeguato lo sviluppo delle attività della Società e il rispetto degli impegni sottoscritti in convenzione.

Si riporta di seguito il prospetto di riepilogo delle voci di patrimonio netto con la relativa possibilità di utilizzazione e l'evidenza della quota disponibile.

Descrizione	Saldo al 31/12/2021 (Migliaia di euro)	Possibilità di utilizzo (A, B, C, D)*	Quota disponibile (Migliaia di euro)	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nel periodo 01/01/2018 - 31/12/2020 (ex art. 2427, 7 bis, c.c.)	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
Capitale emesso	622.027	B	-	-	-
Riserva da sovrapprezzo azioni	216.070	A, B, C	216.070	-	-
Riserva legale	124.406	B	-	-	-
Riserva da valutazione di strumenti finanziari di cash flow hedge	-75.020	-	-	-	-
Riserva straordinaria	441.269	A, B, C	441.269	-	-
Riserva da utili e perdite per valutazione attuariale dei fondi per benefici per dipendenti	-24.260	-	-24.260	-	-
Quota della riserva da transizione agli IFRS non disponibile	272.016	B	-	-	-
Quota della riserva da transizione agli IFRS disponibile	296.622	A, B, C	296.622	-	-
Riserva da prima applicazione dell'IFRIC 12	-962.198	-	-962.198	-	-
Riserva da prima applicazione dell'IFRS 9	25.528	A, B, C	25.528	-	-
Riserva da operazioni under common control (1)	36.666	A, B, C	36.666	-	-
Utili portati a nuovo	174.208	A, B, C	174.208	-	-
Riserve diverse e utili portati a nuovo	259.851		-12.165	-	-
Riserve e utili portati a nuovo (2)	525.307		203.905		
Totale	1.147.334		203.905	-	-
di cui:					
Quota non distribuibile (3)			42.315		
Quota distribuibile			161.590		

* Legenda:

- A: per aumento di capitale
- B: per copertura perdite
- C: per distribuzione ai soci
- D: per altri vincoli statutari/assembleari

Note:

- (1) la riserva è stata iscritta a seguito di operazioni di cessione di partecipazioni in società controllate a società del Gruppo Atlantia. Tali operazioni sono escluse dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 in quanto business combinations under common control.
- (2) In base a quanto disposto dall'articolo 109, comma 4 lettera b del T.U.J.R. (abrogato dalla L. n° 244 del 24 dicembre 2007 e sostituito, non retroattivamente negli effetti, dall'articolo 103 comma 3-bis), l'importo degli utili distribuiti agli azionisti sarà soggetto a tassazione in caso di mancanza di riserve capienti per un importo pari ad almeno 584.790 migliaia di euro. Si evidenzia che la presenza di riserve incapiienti non è stata causata dalla distribuzione di riserve/utigli agli azionisti, bensì dall'utilizzo delle riserve di utili portati a nuovo (da precedenti esercizi) a copertura delle perdite degli esercizi 2019 e 2020, che per tale motivo non sono state tassate. Si ricorda che la nuova norma ha abolito ogni vincolo fiscale sulle riserve di patrimonio netto per le quote di ammortamento dei marchi d'impresa e dell'avviamento; di conseguenza l'importo dei dividendi eventualmente tassabili non dovrebbe subire ulteriori incrementi.
- (3) Rappresenta l'ammontare della quota non distribuibile destinata alla copertura dei costi di sviluppo non ancora ammortizzati, in accordo con l'art. 2426, comma 5 del Codice Civile.

6.11 Fondo per impegni da convenzione

(quota non corrente) - Migliaia di euro - (1.808.116)

(quota corrente) - Migliaia di euro - (732.162)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio del fondo per impegni da convenzione, nonché delle relative movimentazioni del 2021, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

Migliaia di euro	31/12/2020			VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO	31/12/2021		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente		Effetti applicazione schema di accordo al 1° gennaio 2021	Saldo di bilancio	di cui non corrente
Fondo per impegni - Potenziamento Firenze-Bologna	722.949	509.724	213.225	-722.949	-	-	-
Fondo per impegni - Terze e quarte corsie	5.511	5.511	-	-5.511	-	-	-
Fondo per impegni - Altre opere	1.811.818	1.292.881	518.937	-1.811.818	-	-	-
Fondo per impegni da convenzione	2.540.278	1.808.116	732.162	-2.540.278	-	-	-

Si segnala la chiusura del saldo del fondo impegni da convenzione alla data del 1° gennaio 2021 (2.540.278 migliaia di euro), a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali senza benefici

economici aggiuntivi, per effetto dell'adozione da parte dell'ART della Delibera n. 71/2019, come già descritto nella nota n. 6.2 "Attività immateriali" e nella nota n. 5.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio", cui si rimanda.

6.12 Fondi per accantonamenti

(quota non corrente) - Migliaia di euro 2.023.186 (1.080.684)

(quota corrente) - Migliaia di euro 1.036.602 (2.489.576)

Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti per natura e la distinzione tra quote correnti e non correnti.

Migliaia di euro	31/12/2021			31/12/2020		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Fondi per benefici per dipendenti	68.130	56.381	11.749	78.891	66.916	11.975
Fondo per ripristino e sostituzione Infrastrutture autostradali	1.003.665	607.810	395.855	1.743.038	1.013.768	729.270
Fondo per sanzioni e penali da Convenzione Unica	16.481	-	16.481	14.291	-	14.291
Fondo per rischi e oneri con Amministrazione Finanziaria	14.750	-	14.750	12.627	-	12.627
Fondi per rischi e oneri diversi	1.956.762	1.358.995	597.767	1.721.413	-	1.721.413
Altri fondi per rischi e oneri	1.971.512	1.358.995	612.517	1.734.040	-	1.734.040
Fondi per accantonamenti	3.059.788	2.023.186	1.036.602	3.570.260	1.080.684	2.489.576

Di seguito è esposto inoltre il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio dei fondi per accantonamenti e delle relative movimentazioni nell'esercizio.

	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO										31/12/2021	
	31/12/2020	Saldo di bilancio	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	(Utili)/Perdite attuariali rilevate nel conto economico complessivo	Decrementi per liquidazione e anticipi TFR	Trasferimenti (a)/da altre società	Utilizzi		Riclassifiche e altre variazioni	Effetti applicazione schema di accordo al 1° gennaio 2021	Saldo di bilancio
								Diretti	Indiretti			
Migliaia di euro												
Fondi per benefici per dipendenti	78.891	424	-14	5.312	-16.450	-33	-	-	-	-	-	68.130
Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.743.038	415.909	2.937	-	-	-	-	-	-473.762	76.817	-761.274	1.003.665
Fondo per sanzioni e penali da Convenzione Unica	14.291	2.190	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.481
Fondo per rischi e oneri con Amministrazione Finanziaria	12.627	5.455	-	-	-	-	-	-3.332	-	-	-	14.750
Fondi per rischi e oneri diversi	1.721.413	1.604	-	-	-	-	-	-400.817	-	-76.817	711.379	1.956.762
Altri fondi per rischi e oneri	1.734.040	7.059	-	-	-	-	-	-404.149	-	-76.817	711.379	1.971.512
Fondi per accantonamenti	3.570.260	425.582	2.923	5.312	-16.450	-33	-404.149	-473.762	-	-	-49.895	3.059.788

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 56.381 (66.916)

(quota corrente) - Migliaia di euro 11.749 (11.975)

Al 31 dicembre 2021, come al 31 dicembre 2020, la voce è composta esclusivamente dal valore attuale del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (di seguito "TFR") nei confronti del personale dipendente, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro.

La diminuzione di 10.761 migliaia di euro è essenzialmente riferibile a:

- a) gli utilizzi dell'esercizio relativi a liquidazioni e anticipi (16.450 migliaia di euro);
- b) le perdite attuariali dell'esercizio rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo (5.312 migliaia di euro).

Il modello attuariale di riferimento per la valutazione del TFR è basato su ipotesi sia di tipo demografico che economico.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del TFR al 31 dicembre 2021.

Ipotesi finanziarie	
Tasso annuo di attualizzazione (1)	0,44%
Tasso annuo di inflazione	1,75%
Tasso annuo di incremento del TFR	2,81%
Tasso annuo di incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	2,00%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	2,50%
Duration (anni)	7

(1) Si segnala che il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato con riferimento alla curva dei rendimenti medi che scaturisce dall'Iboxx Corporate AA con duration 7-10 anni alla data della valutazione.

Ipotesi demografiche	
Decesso	Dati della Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Età pensionamento	Raggiungimento requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria

Si riporta di seguito l'analisi di sensitività del TFR per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio 2021, mostrando gli effetti che si sarebbero determinati sul TFR a seguito delle variazioni delle stesse ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data.

Migliaia di euro	Analisi di sensitività al 31/12/2021					
	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	67.766	68.524	68.796	67.473	67.070	69.219

FONDO PER RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 607.810 (1.013.768)

(quota corrente) - Migliaia di euro 395.855 (729.270)

Il saldo del fondo si decrementa di 739.373 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 prevalentemente per:

- a) la riduzione del fondo accantonato nei precedenti esercizi per gli interventi ancora da effettuare nell'ambito del Piano Straordinario di Manutenzione da 1,2 miliardi (761.274 migliaia di euro), quale effetto della rappresentazione (a partire dal 1° gennaio 2021) del contenuto dello Schema di Accordo sottoscritto con il MIMS e già commentato nella nota 5.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio", cui si rimanda;
- b) gli utilizzi dell'esercizio, pari a 386.250 migliaia di euro, per gli interventi di manutenzione sulla rete autostradale, di cui 199.317 migliaia di euro relativi alle manutenzioni non ricorrenti;
- c) gli accantonamenti operativi dell'esercizio, complessivamente pari a 415.909 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino previsti sulla rete autostradale;
- d) la riclassifica di 76.817 migliaia di euro dagli "Altri fondi per rischi e oneri" al "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", relativa agli stanziamenti effettuati in esercizi precedenti con riferimento agli ulteriori fabbisogni per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio.

Per ulteriori dettagli sulle movimentazioni sub a) e d) si rimanda a quanto già descritto nella nota 5.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Genova Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio".

FONDO PER SANZIONI E PENALI DA CONVENZIONE UNICA

(quota corrente) - Migliaia di euro 16.481 (14.291)

Il valore del fondo al 31 dicembre 2021 accoglie essenzialmente:

- a) l'importo complessivo pari a 9.506 migliaia di euro (9.106 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) relativo alle penali applicate (o che potrebbero essere applicate in base alle non conformità contestate) per gli anni dal 2009 al 2019 dal Concedente ai sensi dell'Allegato N della vigente Convenzione Unica in relazione al mancato rispetto dei parametri di cui al Piano Annuale di Monitoraggio previsto nella Convenzione medesima;
- b) l'ammontare complessivo pari a 6.975 migliaia di euro (5.185 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) per le penali e sanzioni applicate in relazione ad eventi nevosi, disagi alla circolazione e a visite ispettive.

Si fa presente che per alcuni dei provvedimenti in questione la Società ha promosso ricorso al TAR del Lazio e i relativi giudizi sono tuttora pendenti.

Per ulteriori dettagli sulla situazione relativa agli eventi significativi in ambito concessorio, si rinvia a quanto riportato nella nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 1.358.995 (-)

(quota corrente) - Migliaia di euro 612.517 (1.734.040)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi e oneri ritenuti probabili a fine esercizio. La voce si incrementa per 237.472 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2020, essenzialmente per l'effetto combinato di:

- a) l'incremento degli altri fondi per rischi e oneri per un ammontare pari a 711.379 migliaia di euro rappresentativo del piano di investimenti non remunerati - da 1,2 miliardi di euro - residuo alla data del 1° gennaio 2021, quale effetto della rappresentazione, a partire dal 1° gennaio 2021, del contenuto dello Schema di Accordo sottoscritto con il MIMS e già commentato nella nota 5.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio", cui si rimanda;
- b) gli utilizzi diretti, pari a 404.149 migliaia di euro, in relazione prevalentemente a:
 - 1) il fondo per far fronte agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIMS e con il Governo, relativamente agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (299.421 migliaia di euro realizzati nel 2021) e agli sconti tariffari agli utenti, alle esenzioni area Genova e agli sconti per disagi lavori (86.894 migliaia di euro);
 - 2) gli indennizzi definiti a favore di alcuni familiari delle vittime colpiti direttamente dal crollo di una sezione del viadotto Polcevera e per le consulenze e spese legali correlate all'avvio delle azioni a tutela dei propri diritti e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati (13.203 migliaia di euro);
 - 3) la liquidazione di alcuni avvisi di accertamento in materia di tributi locali (3.332 migliaia di euro);
- c) la già commentata riclassifica di 76.817 migliaia di euro degli "Altri fondi per rischi e oneri" al "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali".

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto già descritto nella nota 5.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio".

Per maggiori dettagli circa le evoluzioni dei principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2021, si rinvia alla nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

6.13 Passività finanziarie

(quota non corrente) - Migliaia di euro 8.180.385 (7.679.256)

(quota corrente) - Migliaia di euro 2.538.393 (3.409.844)

PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) - Migliaia di euro 8.180.385 (7.679.256)

(quota corrente) - Migliaia di euro 2.468.322 (3.345.896)

Si riportano di seguito i prospetti di dettaglio delle passività finanziarie a medio-lungo termine, con evidenza di:

- a) la composizione del saldo di bilancio (quota corrente e non corrente), del corrispondente valore nominale e della relativa esigibilità:

4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

Migliaia di euro	31/12/2021				31/12/2020			
	di cui		Esigibilità		di cui		di cui	
	Valore nominale	Quota non corrente	In scadenza tra 13 e 60 mesi	In scadenza oltre 60 mesi	Valore nominale	Quota corrente	Quota non corrente	
Prestito obbligazionario 2004-2022 (GBP) (1)	750.000	605.234	-	-	750.000	589.427	589.427	
Prestito obbligazionario 2004-2024	1.000.000	993.275	993.275	-	1.000.000	990.785	990.785	
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY) (1)	149.176	194.079	-	194.079	149.176	200.559	200.559	
Prestito obbligazionario 2010-2025	500.000	498.133	498.133	-	500.000	497.680	497.680	
Prestito obbligazionario 2012-2032	35.000	35.000	-	35.000	35.000	-	35.000	
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	80.004	80.004	-	80.004	76.020	-	76.020	
Prestito obbligazionario 2013-2021	-	-	-	-	594.572	594.384	594.384	
Prestito obbligazionario 2013-2033	75.000	73.158	73.158	-	75.000	73.033	73.033	
Prestito obbligazionario 2014-2034	125.000	124.030	124.030	-	125.000	123.968	123.968	
Prestito obbligazionario 2014-2038	75.000	72.979	72.979	-	75.000	72.892	72.892	
Prestito obbligazionario 2015-2021	-	-	-	-	480.364	480.009	480.009	
Prestito obbligazionario 2015-2023	750.000	746.492	746.492	-	750.000	744.120	744.120	
Prestito obbligazionario 2015-2025	500.000	498.459	498.459	-	500.000	498.076	498.076	
Prestito obbligazionario 2015-2026	750.000	746.312	746.312	-	750.000	745.530	745.530	
Prestito obbligazionario 2016-2027	600.000	595.882	595.882	-	600.000	595.117	595.117	
Prestito obbligazionario 2017-2029	700.000	666.676	666.676	-	700.000	662.824	662.824	
Prestito obbligazionario 2020-2028	1.250.000	1.222.721	1.222.721	-	1.250.000	1.219.130	1.219.130	
Prestito obbligazionario 2021-2030	1.000.000	985.040	985.040	-	-	-	-	
Prestiti obbligazionari (2)	8.338.180	8.137.474	7.532.240	3.482.671	8.410.132	8.198.554	7.124.161	
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	1.153.398	1.153.398	-	-	1.265.892	1.265.892	-	
Cassa Depositi e Prestiti (3)	713.953	701.359	389.664	389.664	737.209	717.094	-	
	1.867.351	1.854.757	1.465.093	389.664	2.003.101	1.982.986	1.982.986	
Debiti verso istituti di credito (A)								
ANAS (4)	173.712	173.712	44.316	129.396	173.712	173.712	19.371	
Debiti verso altri finanziatori (B)	173.712	173.712	44.316	129.396	173.712	173.712	19.371	
Debiti per leasing	28.930	28.930	4.555	24.375	10.555	10.555	2.627	
	28.930	28.930	4.555	24.375	10.555	10.555	2.627	
Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C) (2)	2.065.993	2.057.399	1.513.964	141.670	2.187.368	2.167.253	2.004.984	
Derivati con fair value negativo (5)								
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine (2)	287.747	183.056	104.691	9.138	487.130	94.304	392.826	
Altre passività finanziarie	166.068	166.068	-	-	172.215	172.215	-	
	166.068	166.068	19	19	172.215	172.215	-	
Passività finanziarie a medio-lungo termine	10.648.707	2.468.322	8.180.385	3.633.498	11.025.152	3.345.896	7.679.256	

(1) Al 31 dicembre 2021, sono presenti operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse e di cambio per nazionale e scadenza coincidenti con quelli dello strumento sottostante coperto, incluse nella voce "Derivati con fair value negativo", classificate come di non hedge accounting a seguito dell'operazione di "issuer substitution" di dicembre 2016.

(2) Tali strumenti finanziari sono valutati al costo ammortizzato. Il valore nominale dei prestiti obbligazionari in sterlina e yen sono espressi al tasso di cambio del Cross Currency Swap ad essi collegati.

(3) Al 31 dicembre 2021, per alcuni finanziamenti esistenti nelle voci, sono presenti operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse per nazionale e scadenza coincidenti con quelli dello strumento sottostante coperto, classificati come di non hedge accounting nel corso del 2019 secondo quanto previsto dall'IFRS 9 e inclusi nella voce "Derivati con fair value negativo".

(4) La voce è relativa ai debiti verso ANAS derivanti dal pagamento, effettuato direttamente dalla stessa ANAS, in relazione al programma degli investimenti, dei finanziamenti in conto contributi dai istituti di credito previsti dalle Leggi n. 662/1996, n. 135/1997 e n. 345/1997 per gli interventi infrastrutturali sulle tratte "Firenze Nord - Firenze Sud" e "Cà Nova - Aglio" (Variante di Valico). Si ricorda che tali debiti saranno ridotti, al momento del rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta, a fronte delle attività finanziarie per contributi, maturati contestualmente alla realizzazione delle opere.

(5) La voce include i derivati citati alle precedenti note 1 e 3 e i derivati di Interest Rate Swap Forward Starting stipulati a luglio 2018 e a febbraio e marzo 2021.

b) le tipologie di tassi di interesse di riferimento applicati, scadenze e fair value:

Migliaia di euro		31/12/2021		31/12/2020	
	Scadenza	Valore di bilancio (1)	Fair value (2)	Valore di bilancio (1)	Fair value (2)
Prestito obbligazionario (emissione 2004 - GBP)	2022	605.234	593.405	589.427	589.691
Prestito obbligazionario (emissione 2004)	2024	993.275	1.125.050	990.785	1.147.240
Prestito obbligazionario (emissione 2009 - JPY)	2038	194.079	186.867	200.559	177.252
Prestito obbligazionario (emissione 2010)	2025	498.133	564.760	497.680	563.650
Prestito obbligazionario (emissione 2012)	2032	35.000	46.097	35.000	41.091
Prestito obbligazionario (emissione 2012- Zero Coupon Bond)	2032	80.004	107.545	76.020	100.621
Prestito obbligazionario (emissione 2013)	2021	-	-	594.384	596.379
Prestito obbligazionario (emissione 2013)	2033	73.158	82.050	73.033	71.248
Prestito obbligazionario (emissione 2014)	2034	124.030	129.943	123.968	111.469
Prestito obbligazionario (emissione 2014)	2038	72.979	83.716	72.892	79.230
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2021	-	-	480.009	479.519
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2023	746.492	761.468	744.120	749.768
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2025	498.459	517.220	498.076	503.775
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2026	746.312	773.775	745.530	749.145
Prestito obbligazionario (emissione 2016)	2027	595.882	618.438	595.117	600.600
Prestito obbligazionario (emissione 2017)	2029	666.676	720.132	662.824	698.663
Prestito obbligazionario (emissione 2020)	2028	1.222.721	1.297.737	1.219.130	1.259.525
Prestito obbligazionario (emissione 2021)	2030	985.040	1.034.200	-	-
	tasso fisso quotati	8.137.474	8.642.403	8.198.554	8.518.866
Prestiti obbligazionari		8.137.474	8.642.403	8.198.554	8.518.866
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	dal 2021 al 2036	1.153.398	1.341.988	1.265.892	1.440.740
	tasso fisso	1.153.398	1.341.988	1.265.892	1.440.740
Cassa Depositi e Prestiti	dal 2021 al 2034	701.359	751.670	717.094	725.070
	tasso variabile	701.359	751.670	717.094	725.070
	Debiti verso istituti di credito (B)	1.854.757	2.093.658	1.982.986	2.165.810
ANAS		173.712	173.712	173.712	173.712
	Debiti verso altri finanziatori (C)	173.712	173.712	173.712	173.712
Debiti per leasing		28.930	28.930	10.555	10.555
	Debiti Debiti per leasing (C)	28.930	28.930	10.555	10.555
Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)		2.057.399	2.296.300	2.167.253	2.350.077
Derivati con fair value negativo		287.747	287.747	487.130	487.130
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		166.068	166.068	172.215	171.215
Altre passività finanziarie		19	19	-	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		166.087	166.087	172.215	171.215
Passività finanziarie a medio-lungo termine		10.648.707	11.392.537	11.025.152	11.527.288

(1) I valori delle passività finanziarie a medio-lungo termine riportati in tabella includono sia la quota non corrente che la quota corrente.

(2) Il fair value indicato rientra nel livello 2 della gerarchia dei fair value ad esclusione dei debiti per leasing il cui fair value rientra nel livello 3 della gerarchia.

Per i dettagli sui criteri di determinazione dei fair value indicati in tabella, si rinvia alla nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati";

c) il confronto tra il saldo nominale delle passività (prestiti obbligazionari e finanziamenti a medio-lungo termine) e il relativo valore di bilancio, distinto per valuta di emissione con indicazione dei corrispondenti tasso medio e tasso effettivo di interesse:

Valuta	31/12/2021				31/12/2020	
	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)	Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2021 (1)	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2021	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)
Euro (EUR)	9.509.997	9.395.560	3,03%	2,96%	9.698.324	9.575.821
Sterlina (GBP)	750.000	605.234	5,99%	2,20%	750.000	589.427
Jen (JPY)	149.176	194.079	5,30%	2,39%	149.176	200.559
Totale	10.409.173	10.194.873	3,28%		10.597.500	10.365.807

(1) Tale valore include l'effetto delle operazioni di copertura dal rischio di variazione dei tassi di interesse e di cambio in essere al 31 dicembre 2021.

- d) la movimentazione nell'esercizio dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio-lungo termine espressi in valore di bilancio:

Migliaia di euro	Valore di bilancio 31/12/2020 (1)	Nuove accensioni	Rimborsi	Differenze di cambio e altri movimenti	Valore di bilancio 31/12/2021 (1)
Prestiti obbligazionari	8.198.554	983.535	-1.074.936	30.321	8.137.474
Debiti verso istituti di credito	1.982.986	-	-135.749	7.520	1.854.757
Debiti verso altri finanziatori	173.712	-	-	-	173.712
Debiti per leasing	10.555	25.139	-5.373	-1.391	28.930
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.167.253	25.139	-141.122	6.129	2.057.399
Totale	10.365.807	1.008.674	-1.216.058	36.450	10.194.873

(1) I valori delle passività finanziarie a medio-lungo termine riportati in tabella includono sia la quota non corrente che la quota corrente.

Si evidenzia che, a fronte di talune passività finanziarie attuali e prospettiche, la Società ha posto in essere strumenti derivati di tipo Interest Rate Swap (IRS) e di Cross Currency Swap (CCIRS). Il valore di mercato (fair value) al 31 dicembre 2021 di tali strumenti finanziari è rilevato nelle voci di bilancio "Derivati con fair value negativo" e "Derivati con fair value positivo".

Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari detenuti dalla Società, si rinvia a quanto indicato nella nota n. 8.2 "Gestione dei rischi finanziari".

PRESTITI OBBLIGAZIONARI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 7.532.240 (7.124.161)

(quota corrente) - Migliaia di euro 605.234 (1.074.393)

La voce accoglie i saldi relativi a:

- le emissioni obbligazionarie avvenute dal 2015 al 2021 pari a 4.715.090 migliaia di euro (4.200.685 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), destinate a investitori istituzionali;
- l'emissione obbligazionaria riservata a investitori privati effettuata nel 2015 e con scadenza nel 2023, pari a 746.492 migliaia di euro (744.120 migliaia di euro al 31 dicembre 2020);
- le emissioni obbligazionarie iscritte a seguito dell'operazione di "issuer substitution", perfezionatasi a fine dicembre 2016, per 2.675.892 migliaia di euro (3.253.749 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

Il decremento della voce di 61.080 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 è essenzialmente correlato all'effetto combinato di:

- il rimborso avvenuto in data 26 febbraio 2021 del prestito obbligazionario, garantito da Atlantia, di importo nominale pari a 594.572 migliaia di euro, avente cedola del 2,875%;
- il rimborso avvenuto in data 4 novembre 2021 del prestito obbligazionario di importo nominale pari a 480.364 migliaia di euro, avente cedola dell'1,125%;
- l'emissione obbligazionaria, avvenuta a gennaio 2021 di importo nominale pari a 1.000.000 migliaia di euro con scadenza nel 2030 e avente cedola del 2%.

Limitatamente al private placement in JPY (di importo pari a 20.000.000 migliaia di JPY, per un controvalore di 194.079 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), si richiede il rispetto di una soglia minima definita contrattualmente dei seguenti covenant finanziari (da calcolarsi su base annuale successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e civilistico, con riferimento a dati consolidati):

- I. Indice di copertura degli oneri finanziari;
- II. Rapporto tra FFO consolidato e totale net debt alla scadenza di ogni anno fiscale;
- III. Patrimonio Netto di Autostrade per l'Italia.

Il mancato rispetto dei covenant costituirebbe un evento di default. Si segnala che la Società monitora periodicamente i covenant e al 31 dicembre 2021 i parametri finanziari in oggetto risultano rispettati.

Con riferimento all'evento trigger "Cambio di Controllo" emerso a seguito del perfezionamento della cessione dell'intera partecipazione detenuta da Atlantia S.p.A. in ASPI a favore di HRA, nell'ambito di taluni prestiti obbligazionari detenuti da investitori istituzionali e garantiti da Atlantia, si evidenzia la chiusura del processo di Consent Solicitation in data 22 novembre 2021, con l'approvazione da parte delle Assemblee delle suddette serie di Obbligazionisti delle seguenti proposte di modifica:

- 1) rilascio della garanzia prestata da Atlantia;
- 2) modifica della condizione relativa al cambio di controllo in relazione ai prestiti obbligazionari in scadenza nel 2022, 2024 e 2025.

Tali modifiche approvate dalle Assemblee saranno efficaci al perfezionamento della cessione dell'intera partecipazione detenuta da Atlantia S.p.A. in Autostrade per l'Italia S.p.A.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) - Migliaia di euro 543.435 (162.269)

(quota corrente) - Migliaia di euro 1.513.964 (2.004.984)

La voce, che comprende sia la quota corrente che quella non corrente, include al 31 dicembre 2021 prevalentemente i finanziamenti ottenuti da istituti di credito, pari a 1.854.757 migliaia di euro.

Nel 2021 il saldo si riduce di 109.854 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020, principalmente per i rimborsi, contrattualmente previsti, dei finanziamenti concessi da istituti di credito, pari a complessivi 135.749 migliaia di euro, in parte compensati dall'incremento dei debiti per leasing pari a 18.375 migliaia di euro per effetto dei nuovi contratti di locazione e noleggio in essere al 31 dicembre 2021.

Si segnala che, esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1 al paragrafo 69, al 31 dicembre 2021 una porzione dei finanziamenti a medio lungo-termine verso BEI e CDP, per un ammontare complessivo pari a 1.465.093 migliaia di euro, è classificata nella quota corrente dei finanziamenti a medio-lungo termine, a seguito del declassamento sotto il livello investment grade, come già commentato nella precedente nota n.2 "Forma e contenuto del bilancio".

Resta fermo, tuttavia, che tale declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio 2020, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere dapprima protezioni aggiuntive. Solo qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero quindi la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere. Si evidenzia che, alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l'applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali e non hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

Per quanto concerne i prestiti ottenuti da Cassa Depositi e Prestiti, non rientranti nella fattispecie precedentemente descritta e non soggetti a rimborso anticipato in conseguenza del downgrading, oltre al rispetto del parametro finanziario dato dal rapporto tra "cash flow operativo disponibile per il servizio del debito" e "servizio del debito" (DSCR), la Società Autostrade per l'Italia è tenuta a dimostrare, finché il rating rimarrà sotto il livello investment grade, il superamento di una soglia minima definita contrattualmente per i seguenti covenant finanziari addizionali (su base consolidata):

- a) indice di copertura degli oneri finanziari;
- b) rapporto tra FFO e Indebitamento finanziario netto alla scadenza di ogni anno fiscale.

Qualora non fossero rispettati questi ultimi parametri, la Società dovrebbe produrre idonea garanzia bancaria autonoma.

Con esclusivo riferimento al calcolo da effettuarsi sulla base dei dati di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020, la Società aveva ottenuto, a marzo 2021, il consenso alla sospensione dell'impegno di rispettare i valori soglia dei parametri finanziari descritti sopra, in conseguenza dell'impatto subito sui cash flows per effetto delle misure restrittive agli spostamenti introdotte dalle autorità per contenere la diffusione della pandemia da Covid. Con riferimento al calcolo da effettuarsi sulla base dei dati di bilancio al 31 dicembre 2021 i suddetti parametri finanziari risultano rispettati e pertanto è stata operata la riclassifica a lungo termine di tale finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti di importo nominale pari a 400 milioni di euro.

I contratti di finanziamento prevedono, inoltre – con esclusivo riferimento alle date di chiusura dell'esercizio - il rispetto di una soglia minima del parametro finanziario dato dal rapporto tra "cash flow operativo disponibile per il servizio del debito" e "servizio del debito" (DSCR). Il mancato rispetto del suddetto covenant, alle rispettive date di calcolo, potrebbe configurare un evento di default e comportare l'obbligo di rimborsare anticipatamente gli importi in linea capitale, gli interessi e le ulteriori somme previste nei contratti stessi. Tale parametro, con riferimento all'ultima data di calcolo relativa al 31 dicembre 2021 risulta rispettato.

A tal proposito, i suddetti covenant e i relativi calcoli vengono monitorati periodicamente dalla Società anche avvalendosi di dati prospettici e, nel caso di esposizioni a rimborsi anticipati, viene instaurato un colloquio con il finanziatore volto a porre rimedio.

Con riferimento all'evento trigger "Cambio di Controllo" emerso a seguito del perfezionamento della cessione dell'intera partecipazione detenuta da Atlantia S.p.A. in ASPI a favore di HRA, nell'ambito dei finanziamenti con Cassa Depositi e Prestiti e Banca Europea degli Investimenti, si evidenzia che nel mese di luglio 2021 Cassa Depositi e Prestiti ha confermato il proprio consenso al perfezionamento del "Cambio di Controllo" di Autostrade per l'Italia.

Alla data di predisposizione del presente bilancio, Banca Europea degli Investimenti ha recentemente comunicato la proposta per il suo consent volta a ottenere le seguenti modifiche:

- 1) rilascio della garanzia prestata da Atlantia;
- 2) modifica della condizione relativa al cambio di controllo.

Si ricorda che l'approvazione dell'operazione da parte degli enti finanziatori costituisce una delle condizioni sospensive del suddetto contratto di cessione.

DERIVATI CON FAIR VALUE NEGATIVO

(quota non corrente) - Migliaia di euro 104.691 (392.826)

(quota corrente) - Migliaia di euro 183.056 (94.304)

La voce accoglie, al 31 dicembre 2021, il saldo degli strumenti finanziari derivati stipulati con alcuni istituti di credito allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse e di cambio di talune passività finanziarie a medio-lungo termine, anche a fronte di operazioni di finanziamento prospettiche che saranno assunte dalla Società.

La diminuzione complessiva della voce rispetto al saldo al 31 dicembre 2020, pari a 199.383 migliaia di euro, è prevalentemente correlata all'effetto combinato di:

- a) diminuzione del fair value negativo per 60.652 migliaia di euro dei Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterlina e yen, derivante dalla variazione del fair value (26.485 migliaia di euro) in relazione all'effetto combinato della variazione della curva dei tassi in valuta e in euro rilevato, a seguito dell'operazione di issuer substitution di fine 2016, tra i proventi finanziari, e dall'effetto cambio positivo (34.167 migliaia di euro) connesso principalmente all'apprezzamento della sterlina rispetto all'euro;
- b) diminuzione del fair value negativo, 44.427 migliaia di euro, dei derivati di Interest Rate Swap e di Interest Rate Swap Forward Starting in essere, essenzialmente a seguito dell'aumento della curva dei tassi di interesse al 31 dicembre 2021 rispetto al 31 dicembre 2020;
- c) la liquidazione avvenuta a gennaio 2021 dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting per 91.231 migliaia di euro, in corrispondenza dell'emissione obbligazionaria.

Si segnala che, in relazione ai derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, al 31 dicembre 2021 risulta iscritto un fair value negativo complessivamente pari a 21.448 migliaia di euro per un importo nozionale complessivamente pari a 350.000 migliaia di euro di durata media residua ponderata di sei anni e tre mesi a un tasso fisso medio ponderato pari a circa l'1,074%, connessi a passività finanziarie prospettiche che saranno assunte a copertura dei fabbisogni finanziari.

Si evidenzia, infine, una che:

- a) con il perfezionarsi nel mese di gennaio 2022 dell'emissione del prestito obbligazionario citato, parte dei derivati in essere al 31 dicembre 2021 per un importo nozionale pari a 350.000 migliaia di euro, e durata media residua ponderata di sei anni e tre mesi a un tasso fisso medio ponderato pari a circa l'1,074%, sono stati liquidati. Il fair value negativo al 31 dicembre 2021 pari a 21.448 migliaia di euro è stato classificato tra le passività finanziarie a breve termine;

- b) sono stati riclassificati a breve termine i due Cross Currency Swap legati al prestito obbligazionario in sterline in scadenza a giugno 2022, per un importo nozionale di 750 milioni di euro e un fair value al 31 dicembre 2021 pari a 161.608 migliaia di euro.

Al 31 dicembre 2021 tutti i derivati in essere risultano classificati di *non hedge accounting*; per maggiori dettagli, si rinvia alla nota n. 8.2 "Gestione dei rischi finanziari".

ALTRE PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) - Migliaia di euro 19 (-)

(quota corrente) - Migliaia di euro 166.068 (172.215)

Il saldo, sostanzialmente in linea con il 31 dicembre 2020, accoglie i ratei passivi connessi prevalentemente agli interessi da liquidare in relazione a:

- a) i prestiti obbligazionari, per 115.920 migliaia di euro;
- b) i finanziamenti ottenuti da istituti di credito, per 16.049 migliaia di euro;
- c) i differenziali connessi agli strumenti finanziari derivati esistenti, per 32.927 migliaia di euro.

PASSIVITA' FINANZIARIE A BREVE TERMINE

Migliaia di euro 70.071 (63.948)

La composizione delle passività finanziarie a breve è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Scoperti di conto corrente	-	-
Finanziamenti a breve termine	-	5.000
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	40.071	26.943
Altre passività finanziarie correnti	30.000	32.005
Passività finanziarie a breve termine	70.071	63.948

L'incremento del saldo delle passività finanziarie a breve termine rispetto al 31 dicembre 2020, pari a 6.123 migliaia di euro, è principalmente riconducibile all'incremento dei rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate.

Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari derivati sottoscritti, si rinvia a quanto indicato nella nota n. 8.2 "Gestione dei rischi finanziari".

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA IN ACCORDO CON LA RACCOMANDAZIONE DELL'ESMA DEL 20 MARZO 2013

La tabella seguente evidenzia l'ammontare della posizione finanziaria netta con il dettaglio delle posizioni di debito e credito verso parti correlate, come richiesto dalla Comunicazione Consob

DEM/6064293 del 28 luglio 2006 che rinvia, tramite il "Richiamo di attenzione n. 5/21", all'ultima Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority – ESMA del 4 marzo 2021. Gli attuali Orientamenti aggiornano le precedenti Raccomandazioni CESR (ivi inclusi i riferimenti presenti nella Comunicazione n. DEM/6064293 del 28-7-2006 in materia di posizione finanziaria netta).

Migliaia di euro	31/12/2021	di cui verso parti correlate	31/12/2020	di cui verso parti correlate
Disponibilità liquide	-781.350		-1.083.229	
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide ⁽¹⁾	-812.333	-662.229	-518.434	-518.375
Altre attività finanziarie correnti ⁽²⁾	-31.405		-19.762	
Liquidità (A)	-1.625.088		-1.621.425	
Debito finanziario corrente ⁽³⁾	70.071	70.071	63.948	58.948
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	2.468.322		3.345.896	
Indebitamento finanziario corrente (B)	2.538.393		3.409.844	
Indebitamento finanziario netto corrente (C=A+B)	913.305		1.788.419	
Debito finanziario non corrente ⁽⁴⁾	648.145		555.095	
Strumenti di debito ⁽⁵⁾	7.532.240		7.124.161	
Indebitamento finanziario non corrente (D)	8.180.385		7.679.256	
Indebitamento finanziario netto come da Raccomandazione ESMA (E=C+D)	9.093.690		9.467.675	

RICONDUZIONE INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO COME DA ORIENTAMENTO ESMA CON INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

Migliaia di euro	31/12/2021	di cui verso parti correlate	31/12/2020	di cui verso parti correlate
Indebitamento finanziario netto come da Raccomandazione ESMA (E=C+D)	9.093.690		9.467.675	
Attività finanziarie correnti ⁽⁶⁾ al netto dei derivati (F)	-324.077	-232.366	-46.616	-4.536
Attività finanziarie non correnti (G)	-332.552	-9.866	-562.072	-234.132
Indebitamento finanziario netto (H=E+F+G)	8.437.061		8.858.987	

(1) La voce include mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate, così come riportati nella nota n.6.6 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021".

(2) Trattasi dei derivati attivi inclusi nella quota corrente della voce "Altre attività finanziarie a medio-lungo termine", così come riportati nella nota n. 5.4 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021".

(3) Include il valore degli "Scoperti di conto corrente", dei "Finanziamenti a breve termine" e delle "Altre passività finanziarie correnti" così come riportati nella nota n. 6.13 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021".

(4) Include il valore dei "Finanziamenti a medio-lungo termine", dei "Derivati non correnti con fair value negativo" e delle "Altre passività finanziarie non correnti" così come riportati nella nota n. 6.13 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021".

(5) Include il valore dei "Prestiti obbligazionari" così come riportati nella nota n. 6.13 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021".

(6) Include il valore delle "Attività finanziarie correnti", al netto del valore del fair value dei derivati attivi inclusi nella voce "Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine", così come riportati nella nota n. 6.4 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021" e ricompresi nella voce "Altre attività finanziarie correnti" del prospetto ESMA di cui sopra.

6.14 Passività per imposte differite nette - Migliaia di euro 314.624 (17.206)

Di seguito è esposta la consistenza delle passività per imposte differite, al netto delle attività per imposte anticipate compensabili.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Passività per imposte differite IRES	1.484.146	1.471.376
Passività per imposte differite IRAP	258.937	243.227
Passività per imposte differite	1.743.083	1.714.603
Attività per imposte anticipate IRES compensabili	1.265.388	1.486.921
Attività per imposte anticipate IRAP compensabili	163.071	210.476
Attività per imposte anticipate compensabili	1.428.459	1.697.397
Passività per imposte differite nette	314.624	17.206

4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

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

Migliaia di euro	31/12/2020	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO				31/12/2021
		Accantonamenti	Rilasci	Accantonamenti/ (rilasci) iscritti tra le altre componenti del conto economico complessivo	Variazione di stime di esercizi precedenti e altre variazioni	
Ammortamento fiscale dell'avviamento	1.709.433	15.710	-	-	-	1.725.143
Strumenti finanziari prima applicazione IFRS 9	-	-	-	-	-	-
Strumenti finanziari derivati con fair value positivo	1.914	-	-	11.590	-	13.504
Valutazione e attuariale del fondo TFR a conto economico	3.235	1.180	-	-	-	4.415
Altre differenze temporanee	21	-	-	-	-	21
Passività per imposte differite	1.714.603	16.890	-	11.590	-	1.743.083
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12	348.819	-	-20.398	-	-21.901	306.520
Fondi per accantonamenti	1.282.073	523.805	-708.813	-	-24.622	1.072.443
Strumenti finanziari derivati con fair value negativo	43.313	-	-	-6.118	-	37.195
Utile e perdite attuariali del fondo TFR	4.932	-	-	1.275	-	6.207
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	4.934	926	-691	-	346	5.515
Altre differenze temporanee	894	74	-83	-	-306	579
Perdite fiscali riportabili	12.432	-	-13.336	-	904	-
Attività per imposte anticipate compensabili	1.697.397	524.805	-743.321	-4.843	-45.579	1.428.459
Passività per imposte differite nette	17.206	-507.915	743.321	16.433	45.579	314.624

Come evidenziato nella tabella, il saldo al 31 dicembre 2021 include sostanzialmente:

- le imposte differite stanziato, a partire dal 2003, in relazione alla quota annuale IRAP di deduzione dell'ammortamento (rilevato ai soli fini fiscali) dell'avviamento;
- il saldo residuo delle imposte anticipate relative al riallineamento, rilevato in quote costanti in 29 anni a partire dal 2010, del saldo globale determinato in sede di prima applicazione dell'IFRIC 12 ai sensi dell'art. 11 comma 3 del D.M. 8 giugno 2011 di coordinamento tra fiscalità e principi contabili internazionali;
- le quote non dedotte dei fondi per accantonamenti, in prevalenza riferibili al fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali.

Le passività per imposte differite nette si incrementano di 297.418 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 prevalentemente per

- i rilasci netti di imposte anticipate per gli utilizzi riferibili alle spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali e agli utilizzi dei fondi per rischi e oneri, come commentato in precedenza (185.008 migliaia di euro);
- il rilascio di imposte anticipate (24.428 migliaia di euro) per l'adeguamento della fiscalità anticipata IRES correlata al rigiro delle differenze temporanee, relative ai fondi per accantonamenti, quale effetto della rimodulazione della fiscalità dal 27,5% al 24%. Si precisa, infatti, che in base all'art.1 commi 716-718 della L.160/2019 (Legge di Bilancio 2020) era stata introdotta un'addizionale IRES del 3,5% sui redditi derivanti da attività svolte in base a concessioni autostradali, aeroportuali, portuali e ferroviarie per gli anni 2019-2021;
- lo stanziamento di imposte differite IRAP in relazione alla citata deduzione dell'ammortamento fiscale dell'avviamento (15.710 migliaia di euro);
- il rilascio di imposte anticipate per le perdite fiscalmente riportabili dell'esercizio precedente (13.336 migliaia di euro).

6.15 Altre passività non correnti - Migliaia di euro 25.460 (23.184)

La voce è composta da debiti e da altre passività non correnti di natura non commerciale né finanziaria. La composizione del saldo al 31 dicembre 2021 è illustrata nella seguente tabella.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Risconti passivi non commerciali	21.808	23.184
Debiti verso il personale	2.758	-
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	894	-
Altre passività non correnti	25.460	23.184

La voce è sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2020.

6.16 Passività commerciali - Migliaia di euro 1.544.243 (1.292.504)

Il dettaglio delle passività commerciali è esposto nel seguente prospetto.

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Debiti per rapporti di interconnessione	659.547	528.357
Debiti verso fornitori	805.643	709.879
Pedaggi in corso di regolazione	78.839	54.194
Altre passività commerciali	214	74
Passività commerciali	1.544.243	1.292.504

L'incremento delle passività commerciali, pari a 251.739 migliaia di euro, è attribuibile prevalentemente a:

- 1) l'aumento dei debiti verso le società interconnesse (131.190 migliaia di euro) e dei pedaggi in corso di regolazione (24.645 migliaia di euro), ascrivibile ai maggiori volumi di traffico registrati nel corso del 2021 rispetto al 2020;
- 2) l'incremento dei debiti verso fornitori (95.764 migliaia di euro), in relazione alla dinamica delle manutenzioni eseguite nei due esercizi a confronto.

Il valore di bilancio delle passività commerciali approssima il relativo fair value.

6.17 Altre passività correnti - Migliaia di euro 218.750 (157.218)

La voce è composta da debiti e da altre passività correnti di natura non commerciale né finanziaria. La composizione del saldo al 31 dicembre 2021 è illustrata nella seguente tabella.

**4. Bilancio d'esercizio
al 31 dicembre 2021**

Migliaia di euro	31/12/2021	31/12/2020
Debiti per canoni	93.189	43.346
Debiti verso il personale	50.876	33.746
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	17.792	17.049
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	11.226	8.982
Debiti per espropri	826	1.276
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	1.336	1.823
Altri debiti diversi	43.505	50.996
Altre passività correnti	218.750	157.218

Il saldo al 31 dicembre 2021 si incrementa di 61.532 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020. Sulla variazione incidono essenzialmente i seguenti fattori:

- a) l'incremento dei debiti per canoni di concessione (49.843 migliaia di euro) principalmente dovuto al maggior volume di debito stimato nei confronti dell'ANAS;
- b) l'incremento dei debiti verso il personale (17.130 migliaia di euro) principalmente dovuto alla politica di incentivi all'esodo legati al piano straordinario uscite attivato nel 2021 dalla Società.

7. Informazioni sulle voci di Conto Economico

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico. Le componenti negative di conto economico sono indicate con il segno “-” nei titoli e nelle tabelle delle note, mentre i valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi al 2020.

Per il dettaglio dei saldi del conto economico derivanti da rapporti con parti correlate, si rinvia alla nota n. 9.3 “Rapporti con parti correlate”.

7.1 Ricavi da pedaggio - Migliaia di euro 3.203.057 (2.569.386)

I ricavi da pedaggio presentano un incremento di 633.671 migliaia di euro rispetto al 2020, in conseguenza dell'andamento del traffico sulla rete pari a +23,1% (+20,9% considerando anche l'effetto derivante dal mix di traffico). Si specifica che i periodi a confronto includono entrambi gli effetti riconducibili alla pandemia da Covid-19 e che l'andamento positivo del traffico sulla rete registrato nel 2021, rispetto all'esercizio di confronto, è anche dovuto all'allentamento delle limitazioni agli spostamenti disposte dalle Autorità governative nel corso del 2021.

Si precisa che tra i ricavi da pedaggio sono comprese le maggiorazioni tariffarie di competenza dell'ANAS che originano gli oneri concessori rilevati nella voce “Altri oneri” pari a 340.618 migliaia di euro (284.534 migliaia di euro nel 2020).

In conformità a quanto previsto dalla Delibera CIPE del 20/12/1996, si segnala che in calce alle presenti note illustrative sono allegate le tabelle relative ai dati mensili sui volumi di traffico per le tratte in concessione.

7.2 Ricavi per servizi di costruzione - Migliaia di euro 869.660 (162.432)

Il dettaglio dei ricavi per servizi di costruzione è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione opere con benefici economici aggiuntivi	869.627	159.797	709.830
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	33	2.635	-2.602
Ricavi per servizi di costruzione	869.660	162.432	707.228

La variazione della voce pari a 707.228 migliaia di euro è una conseguenza dell'adozione del già citato nuovo meccanismo tariffario a seguito dell'adozione da parte dell'ART in data 19 giugno 2019 della Delibera n. 71/2019, come descritto nella n. 5.2 “Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio”.

In sostanza, i nuovi meccanismi introdotti dalla Delibera prevedono la remunerazione tariffaria di tutti i servizi di ampliamento e/o miglioria dell'infrastruttura; quindi, sia quelli per i quali sino ad oggi non erano riconosciuti benefici economici aggiuntivi (in termini di remunerazione dei servizi di investimento) sia quelli che già attualmente godono di remunerazione.

Pertanto, essendo tutti i diritti concessori rilevanti ai fini della remunerazione degli investimenti effettuati dalla Società, i ricavi per servizi di costruzione accolgono tutti gli interventi relativi a opere in concessione e sono rappresentativi del fair value del corrispettivo spettante per le attività di

ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture in concessione effettuate nell'esercizio, determinato come indicato nella nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati", cui si rinvia.

Si evidenzia che nel 2020 la Società aveva eseguito ulteriori servizi di costruzione per opere che non comportano benefici economici aggiuntivi, per complessivi 349.527 migliaia di euro, a fronte dei quali era stato utilizzato il "Fondo per impegni da convenzione" appositamente stanziato. Tale utilizzo del fondo era classificato a riduzione dei costi operativi dell'esercizio e commentato nella nota n. 7.9 "Utilizzo del fondo impegni da convenzione".

Per un dettaglio completo degli investimenti complessivi in attività in concessione nell'esercizio, si rinvia alla precedente nota n. 6.2 "Attività immateriali".

7.3 Altri ricavi - Migliaia di euro 202.779 (174.296)

Il dettaglio degli altri ricavi operativi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Ricavi da subconcessionari di aree di servizio	104.680	82.335	22.345
Risarcimento danni e indennizzi	15.693	15.562	131
Rimborsi	17.847	17.707	140
Ricavi per prestazioni	13.331	13.286	45
Ricavi per manutenzioni	13.645	10.938	2.707
Altri ricavi della gestione autostradale	15.853	14.839	1.014
Ricavi da pubblicità	1.774	1.886	-112
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	261	269	-8
Altri proventi	19.695	17.474	2.221
Altri ricavi	202.779	174.296	28.483

Gli altri ricavi operativi si incrementano di 28.483 migliaia di euro rispetto al 2020, principalmente in relazione alle maggiori royalty delle aree di servizio (22.345 migliaia di euro), in relazione all'aumento del traffico e alla sospensione nell'esercizio di confronto delle royalty e dei corrispettivi, applicata al fine di supportare economicamente gli operatori di business Oil e Ristoro nel periodo di lockdown connesso all'emergenza sanitaria Covid-19.

Con riferimento al "Totale Ricavi", si riporta di seguito la disaggregazione degli stessi in relazione al soddisfacimento delle correlate "performance obligation", come richiesto dall'IFRS 15.

Dati in migliaia di euro	2021				2020			
	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi
	At a point in time	Over the time			At a point in time	Over the time		
Ricavi netti da pedaggio	3.203.057	-	-	3.203.057	2.569.386	-	-	2.569.386
Ricavi per servizi di costruzione	-	869.660	-	869.660	-	162.432	-	162.432
Altri ricavi	37.741	-	165.038	202.779	47.925	-	126.371	174.296
Totale Ricavi	3.240.798	869.660	165.038	4.275.496	2.617.311	162.432	126.371	2.906.114

I ricavi fuori ambito IFRS 15 sono essenzialmente rappresentati dai ricavi da subconcessioni delle aree di servizio, dai rimborsi e dai risarcimenti danni e indennizzi.

7.4 Materie prime e materiali - Migliaia di euro -69.387 (-66.149)

La voce include costi per gli acquisti di materiali e la variazione delle rimanenze delle materie prime e materiali di consumo.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Materiale elettrico ed elettronico	-33.964	-18.958	-15.006
Carbolubrificanti e combustibili	-9.458	-8.662	-796
Materiale da costruzione	-18.421	-11.548	-6.873
Altre materie prime e materiali di consumo	-28.004	-30.436	2.432
Acquisti di materiali	-89.847	-69.604	-20.243
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	19.042	3.388	15.654
Costi per materie prime capitalizzati	1.418	67	1.351
Materie prime e materiali	-69.387	-66.149	-3.238

La voce al 31 dicembre 2021 risulta sostanzialmente in linea con il saldo dell'esercizio precedente.

Si evidenzia che la voce costi per "materie prime e materiali", rispetto al 2020, non include gli oneri connessi agli interventi inclusi nel piano di investimenti non remunerati, i cui impatti dall'esercizio 2021 sono rappresentati a diretta riduzione del fondo rischi e oneri, come già commentato in precedenza.

7.5 Costi per servizi - Migliaia di euro -1.381.218 (-1.447.039)

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	2021	2020	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-972.800	-1.087.806	115.006
Prestazioni professionali	-230.204	-209.508	-20.696
Utenze	-36.949	-35.873	-1.076
Trasporti e simili	-25.265	-20.743	-4.522
Assicurazioni	-19.364	-18.497	-867
Pubblicità	-8.210	-6.362	-1.848
Compensi Collegio Sindacale	-274	-289	15
Prestazioni diverse	-88.152	-67.961	-20.191
Costi per servizi	-1.381.218	-1.447.039	65.821

Il decremento dei costi per servizi, pari a 65.821 migliaia di euro, è attribuibile essenzialmente ai seguenti fattori:

- il decremento dei costi per servizi edili e simili (115.006 migliaia di euro), per i minori i costi correlati allo stato avanzamento dei lavori in relazione alla demolizione e ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio (67.255 migliaia di euro). Tali oneri sono interamente coperti dall'utilizzo del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali per il ripristino del viadotto Genova San Giorgio, accantonato al 31 dicembre 2018;

- b) l'incremento dei costi per prestazioni professionali (20.696 migliaia di euro), in relazione essenzialmente ai costi per le prestazioni tecniche e ingegneristiche, riferiti ai maggiori costi di manutenzione per gli interventi relativi alla prosecuzione dei programmi operativi sulla rete;
- c) l'incremento dei costi per prestazioni diverse (20.191 migliaia di euro), in relazione ai maggiori costi di vigilanza e sorveglianza nei cantieri su tutta la rete autostradale.

Si evidenzia che la voce "costi per servizi", rispetto al 2020, non include gli oneri connessi agli interventi inclusi nel piano di investimenti non remunerati, i cui impatti dall'esercizio 2021 sono rappresentati a diretta riduzione del fondo rischi e oneri, come già commentato in precedenza.

7.6 Costo per il personale – Migliaia di euro -451.420 (-394.276)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Salari e stipendi	-296.140	-269.821	-26.319
Oneri sociali	-88.856	-80.068	-8.788
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	-17.742	-16.408	-1.334
Costi per piani di compensi basati su azioni	1.340	3.584	-2.244
Compensi ad amministratori	-1.518	-1.304	-214
Recupero oneri per personale distaccato	6.288	5.709	579
Altri costi del personale	-56.180	-36.977	-19.203
Costo del personale capitalizzato	1.388	1.009	379
Costo per il personale	-451.420	-394.276	-57.144

Il saldo della voce si incrementa di 57.144 migliaia di euro rispetto al 2020, essenzialmente per:

- a) l'incremento del costo medio complessivo, principalmente dovuto a maggiori costi per incentivi all'esodo legati al piano straordinario uscite attivato nel 2021, a minori costi nel 2020 legati all'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO" e ad altri effetti correlati all'emergenza Covid-19, nonché alla riduzione nel 2020 del valore dei piani di incentivazione al management per adeguamento al fair value;
- b) l'incremento della forza media (+56 unità medie), riconducibile principalmente agli inserimenti per potenziamento di alcune strutture organizzative legati al Piano di Trasformazione, in parte compensati dal piano straordinario uscite attivato nel 2021 e dal rallentamento del turn over prevalentemente nel comparto esazione.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio suddivisa per livello di inquadramento:

(Unità)	2021	2020	Variazione
Dirigenti	103	93	10
Quadri	253	266	-13
Impiegati	2.242	2.050	192
Corpo esattoriale	1.593	1.675	-82
Operai	886	937	-51
Organico medio	5.077	5.021	56

In relazione ai piani di compensi basati su azioni e regolati con azioni o per cassa che coinvolgono alcuni amministratori e dipendenti della Società, si rimanda a quanto descritto nella nota n. 9.4 "Informativa sui piani di compensi basati su azioni".

7.7 Altri oneri – Migliaia di euro -490.263 (-397.237)

Il dettaglio degli altri oneri è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Oneri concessori	-415.970	-344.795	-71.175
Oneri per godimento beni di terzi	-3.236	-4.760	1.524
Risarcimenti danni e penalità	-27.650	-11.947	-15.703
Contributi e liberalità	-27.365	-24.069	-3.296
Imposte indirette e tasse	-8.948	-7.281	-1.667
Altri oneri	-7.094	-4.385	-2.709
Oneri diversi	-71.057	-47.682	-23.375
Altri oneri	-490.263	-397.237	-93.026

Gli altri oneri si incrementano rispetto all'esercizio precedente di 93.026 migliaia di euro, prevalentemente in relazione a:

- a) l'aumento degli oneri concessori (71.175 migliaia di euro) correlato all'andamento del traffico, ai ricavi da pedaggio e ai contratti di subconcessione;
- b) l'aumento dei risarcimenti danni e penalità (15.703 migliaia di euro) principalmente correlato agli oneri relativi alla ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio (13.579 migliaia di euro), come evidenziato anche nella precedente nota n. 5.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova ed evoluzioni degli aspetti in ambito legale e concessorio" cui si rimanda.

Si ricorda che la voce "oneri concessori" include l'integrazione del canone di concessione in relazione ai già commentati incrementi del traffico. La Legge n. 102/2009 e s.m.i di conversione, con modificazioni del Decreto Legge n. 78/2009, ha soppresso il sovrapprezzo sulle tariffe autostradali di cui alla Legge n. 296/2006, introducendo tale integrazione del canone di concessione, calcolata sulla percorrenza chilometrica, pari a 6 millesimi di euro a km per le classi A e B e a 18 millesimi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5, di ciascun veicolo che ha fruito dell'infrastruttura autostradale. Il maggior canone da corrispondere al Concedente è recuperato dal concessionario attraverso l'equivalente incremento della tariffa di competenza, non incidendo sul risultato della Società.

7.8 Variazione operativa dei fondi per accantonamenti - Migliaia di euro 48.604 (-398.249)

La voce è costituita dalle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti, ad esclusione di quelli per benefici per dipendenti (classificati nel costo per il personale), stanziati dalla Società per poter adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l'impiego di risorse economiche negli esercizi successivi.

Il saldo della voce nel 2021 è essenzialmente riconducibile a:

- a) la variazione operativa del fondo ripristino e sostituzione (utilizzo netto di 57.853 migliaia di euro), in relazione agli oneri connessi al completamento della ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio (87.513 migliaia di euro);
- b) la variazione operativa degli "altri fondi per rischi e oneri" (negativa per 9.249 migliaia di euro), prevalentemente riconducibile a:
 - 1) l'aggiornamento delle stime degli ulteriori oneri da sostenere per le consulenze e spese legali correlate alle azioni a tutela dei diritti della Società e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati, nonché all'aggiornamento dei rischi legali sui procedimenti in essere e per risarcimenti alle vittime e ai feriti, in relazione al crollo del viadotto Polcevera (38.557 migliaia di euro), come commentato già in precedenza;
 - 2) gli oneri connessi ad accertamenti in materia di tributi locali (5.455 migliaia di euro);
 - 3) l'attualizzazione del saldo al 31 dicembre 2021 dei fondi accantonati negli esercizi precedenti per far fronte agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIMS e con il Governo (39.009 migliaia di euro).

7.9 Utilizzo del fondo per impegni da convenzione - Migliaia di euro - (349.527)

Si segnala la chiusura del saldo del fondo impegni alla data del 1° gennaio 2021 (2.540.778 migliaia di euro) per effetto dell'adozione del nuovo meccanismo tariffario, a seguito dell'adozione dell'ART, a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi, come già descritto nella nota n. 6.2 "Attività immateriali".

7.10 Ammortamenti - Migliaia di euro -498.574 (-602.532)

Il decremento di 103.958 migliaia di euro rispetto al 2020 si riferisce essenzialmente a:

- a) il minore ammortamento dei diritti concessori immateriali per 122.845 migliaia di euro, essenzialmente per la chiusura del saldo del fondo per impegni da convenzione alla data del 1° gennaio 2021 (2.540.278 migliaia di euro) a diretta riduzione dei diritti concessori immateriali senza benefici economici aggiuntivi, a seguito dell'adozione da parte dell'ART in data 19 giugno 2019 della Delibera n. 71/2019, come già commentato nella nota 6.2 "Attività immateriali";
- b) il maggiore ammortamento delle altre attività immateriali per 18.082 migliaia di euro, in relazione principalmente all'attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione focalizzate sull'innovazione tecnologica per la gestione e sicurezza delle infrastrutture e sui servizi digitali avanzati per la mobilità.

Si precisa che al 31 dicembre 2020, la voce includeva ammortamenti dei diritti concessori per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi per 390.158 migliaia di euro.

7.11 (Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti

- Migliaia di euro -3.994 (-2.225)

Il saldo della voce accoglie la svalutazione dei crediti commerciali, dei crediti assicurativi e dei rapporti di mancato pagamento del pedaggio sorti in esercizi precedenti, in relazione al rischio di parziale inesigibilità degli stessi.

7.12 (Oneri)/Proventi finanziari - Migliaia di euro -289.397 (-475.441)

Proventi finanziari - Migliaia di euro 184.560 (89.920)

Oneri finanziari - Migliaia di euro -473.950 (-565.328)

Utili/(Perdite) su cambi - Migliaia di euro -7 (-33)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
Dividendi da società partecipate	16.537	-	16.537
Proventi da attualizzazione finanziaria	226	87	139
Proventi da operazioni di finanza derivata	119.073	44.932	74.141
Proventi da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato	26.157	25.702	455
Interessi attivi	20.454	12.526	7.928
Proventi finanziari rilevati ad incremento di attività finanziarie	951	3.999	-3.048
Proventi finanziari diversi	1.162	2.674	-1.512
Altri proventi finanziari	168.023	89.920	78.103
Totale proventi finanziari (a)	184.560	89.920	94.640
Oneri da attualizzazione finanziaria di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	-2.923	-15.135	12.212
Interessi passivi	-304.596	-292.714	-11.882
Oneri da operazioni di finanza derivata	-112.370	-215.892	103.522
Oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato	-20.880	-20.572	-308
Oneri finanziari rilevati ad incremento di passività finanziarie	-3.983	-3.785	-198
Oneri finanziari diversi	-29.198	-17.230	-11.968
Altri oneri finanziari	-471.027	-550.193	79.166
Totale oneri finanziari (b)	-473.950	-565.328	91.378
Utili/(Perdite) cambi (c)	-7	-33	26
(Oneri)/Proventi finanziari (a+b+c)	-289.397	-475.441	186.044

I “Dividendi da società partecipate” pari a 16.537 migliaia di euro, riferibili ai dividendi deliberati dalle società partecipate Traforo Monte Bianco, Autostrade Tech, Autostrade Meridionali e Giove Clear mentre nel 2020 la voce presentava un saldo nullo non essendo stato deliberato alcun dividendo.

Gli “Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione” sono calcolati sulla base del valore dei fondi e dei tassi di interesse di riferimento per la relativa attualizzazione al 31 dicembre dell’anno precedente. Il decremento della voce, pari a 12.211 migliaia di euro, è sostanzialmente riconducibile alla riduzione degli oneri da attualizzazione calcolati sul fondo ripristino e sostituzione per i minori tassi di interesse adottati al 31 dicembre 2021 rispetto a quelli di fine 2020.

Si segnala, infine, la mancata rilevazione a partire dal 2021 degli oneri finanziari da attualizzazione del “fondo impegni da convenzione”, a seguito dell’implementazione del nuovo modello tariffario introdotto dall’ART, come già commentato nella nota n. 6.2 “Attività immateriali”.

Gli altri oneri finanziari, al netto dei relativi proventi, sono pari a 303.011 migliaia di euro e si decrementano di 157.295 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio (460.306 migliaia di euro). La diminuzione è principalmente attribuibile all’effetto combinato dei seguenti fattori:

- a) i maggiori proventi finanziari netti da finanza derivata pari a 177.663 migliaia di euro, essenzialmente per effetto della variazione del fair value degli strumenti derivati (positiva nel 2021 e negativa nell'esercizio a confronto);
- b) l'incremento della voce "oneri finanziari diversi", pari a 11.989 migliaia di euro, in relazione prevalentemente ai costi rilevati per la Consent Solicitation (7.773 migliaia di euro), come già descritto nella nota n. 6.13 "Passività finanziarie".

7.13 (Oneri)/Proventi fiscali - Migliaia di euro -458.897 (128.933)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali netti.

Migliaia di euro	2021	2020	Variazione
IRES	-152.619	-	-152.619
IRAP	-25.460	-	-25.460
Beneficio imposte correnti per perdite fiscali	-	973	-973
Imposte correnti sul reddito	-178.079	973	-179.052
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	167	3.898	-3.731
Accantonamenti	524.805	498.177	26.628
Rilasci	-743.321	-298.404	-444.917
Variazione di stime di esercizi precedenti	-45.579	202	-45.781
Imposte anticipate	-264.095	199.975	-464.070
Accantonamenti	-16.890	-75.913	59.023
Imposte differite	-16.890	-75.913	59.023
Imposte anticipate e differite	-280.985	124.062	-405.047
(Oneri)/Proventi fiscali	-458.897	128.933	-587.830

Gli oneri fiscali del 2021 ammontano a 458.897 migliaia di euro, con un decremento di 587.830 migliaia di euro rispetto ai proventi fiscali del 2020 (128.933 migliaia di euro), in linea con l'incremento del risultato ante imposte. In particolare, si evidenzia che il 2020 rilevava proventi fiscali in virtù del reddito imponibile negativo.

La variazione negativa è sostanzialmente riferibile ai seguenti effetti:

- a) i rilasci di imposte anticipate per gli utilizzi del fondo stanziato in esercizi precedenti, in riferimento alla definizione dell'accordo negoziale con il MIMS e con il Governo 317.152 migliaia di euro;
- b) le imposte correnti rilevate nel 2021 pari a 178.079 migliaia di euro.

Nella tabella seguente è evidenziata la riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'IRES nei due esercizi a confronto.

Migliaia di euro	2021			2020		
	Imponibile	Imposte		Imponibile	Imposte	
		Valore	Incidenza %		Valore	Incidenza %
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.140.774			-527.064		
IRES teorica di competenza dell'esercizio		313.713	27,50%	-144.943		27,50%
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	1.894.696	521.041	45,67%	1.780.829	489.728	-92,92%
Accantonamenti a fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	647.023	177.931		1.513.272	416.150	
Perdite fiscalmente riportabili				45.207	12.432	
Accantonamento fondo Accordo negoziale MMS	1.200.000	330.000		190.000	52.250	
Altre differenze	47.673	13.110		32.350	8.896	
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:	-4.918	-1.352	-0,12%	-248.737	-68.403	12,98%
Ammortamento extracontabile dell'avviamento				-248.737	-68.403	
Valutazione attuariale del fondo TFR a conto economico	4.918	1.352				
Rilascio netto delle differenze temporanee di esercizi precedenti	-2.468.846	-678.932	-59,52%	-1.004.609	-276.267	52,42%
Rilasci del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.342.478	369.182		907.572	-249.582	
Rilasci fondo Accordo negoziale MMS	992.061	272.817				
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC12	67.651	18.604		67.651	18.604	
Perdite fiscalmente riportabili	48.491	-13.335				
Altre differenze	-18.165	-4.994		29.386	-8.081	
Differenze permanenti:	-6.730	-1.851	-0,16%	-3.958	-1.088	0,21%
Dividendi non imponibili	-15.710	-4.320				
Altre differenze permanenti	8.980	2.470		-3.958	-1.088	
Imponibile fiscale IRES	554.977			-3.539		
IRES di competenza dell'esercizio		152.619	13,38%	-973		0,18%
IRAP di competenza dell'esercizio		25.460	2,23%	-		0,00%
Imposte correnti sul reddito		178.079	15,61%	-973		0,18%

7.14 Utile/(Perdita) per azione

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile (perdita) base per azione per i due esercizi oggetto di comparazione. Si evidenzia che, in assenza di opzioni e/o strumenti finanziari convertibili della Società, l'utile (perdita) diluito/a per azione coincide con l'utile (perdita) base per azione.

	2021	2020
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000
Utile (Perdita) dell'esercizio (migliaia di euro)	681.877	-398.131
Utile (Perdita) per azione (euro)	1,10	-0,64
Utile (Perdita) da attività operative in funzionamento (migliaia di euro)	681.877	-398.131
Utile (Perdita) base per azione da attività operative in funzionamento (euro)	1,10	-0,64
Utile (Perdita) da attività operative cessate (migliaia di euro)	-	-
Utile (Perdita) base per azione da attività operative cessate (euro)	-	-

8. Altre informazioni finanziarie

8.1 Informazioni sul rendiconto finanziario

Si commenta di seguito la gestione finanziaria del 2021, a confronto con quella del 2020, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione "Prospetti contabili".

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2021 evidenzia un decremento delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 21.108 migliaia di euro, rispetto all'incremento di 281.039 migliaia di euro rilevato nel 2020.

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio nel 2021 è pari a 1.299.277 migliaia di euro, in aumento di 993.107 migliaia di euro rispetto al flusso generato nel 2020 (306.170 migliaia di euro). Sul flusso generato nel 2021 incidono:

- a) FFO (Funds From Operations o Cash Flow Operativo) pari a 907.068 migliaia di euro, in aumento di 455.295 migliaia di euro rispetto al 2020 (451.773 migliaia di euro) prevalentemente per l'incremento dei ricavi da pedaggio;
- b) il flusso generato dalla variazione del capitale di esercizio e altre variazioni, pari a 392.209 migliaia di euro, che include le dinamiche connesse ai crediti e debiti commerciali già commentate in precedenza.

Si segnala, inoltre, che nel 2021 il flusso risente dell'utilizzo del fondo per rischi e oneri per far fronte agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIMS e con il Governo, relativamente agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (299.421 migliaia di euro realizzati nel 2021).

Il flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento è pari a 1.042.356 migliaia di euro, essenzialmente per effetto di:

- a) investimenti in attività in concessione (869.627 migliaia di euro);
- b) investimenti in partecipazioni (65.689 migliaia di euro), come già descritto nella nota n. 6.3 "Partecipazioni";
- c) investimenti in altre attività immateriali (78.420 migliaia di euro), relativamente all'attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione focalizzate sull'innovazione tecnologica.

Nel 2020 il flusso finanziario assorbito dalle attività di investimento era pari a 529.821 migliaia di euro ed era essenzialmente riferito agli investimenti in attività in concessione (509.324 migliaia di euro).

Il flusso di cassa assorbito dalle attività finanziarie nel 2021 è pari a 278.029 migliaia di euro per effetto principalmente di:

- a) i rimborsi dei prestiti obbligazionari, pari a 1.074.936 migliaia di euro, effettuati a febbraio 2021 e novembre 2021;

- b) il rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 135.749 migliaia di euro, essenzialmente riconducibili ai rimborsi contrattualmente previsti dei finanziamenti concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e da Cassa Depositi e Prestiti;
- c) l'emissione del prestito obbligazionario avvenuta a gennaio 2021, pari a 983.535 migliaia di euro.

Per maggiori dettagli si rinvia a quanto già commentato nella nota n.6.13 "Passività finanziarie".

Nel 2020 il flusso di cassa generato dalle attività finanziarie era pari a 504.690 migliaia di euro ed era riferibile prevalentemente all'emissione del prestito obbligazionario per 1.218.864 migliaia di euro, parzialmente compensato dai rimborsi di prestiti obbligazionari pari a 501.728 migliaia di euro e dai rimborsi dei finanziamenti concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e da Cassa Depositi e Prestiti pari a 140.163 migliaia di euro.

8.2 Gestione dei rischi finanziari

Obiettivi e politica di gestione dei rischi finanziari

La Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative e finanziarie, risulta esposta:

- a) al rischio di liquidità, riconducibile principalmente al rischio di downgrading del merito creditizio da parte delle Agenzie di Rating, limitando quindi la possibilità di assicurarsi risorse a lungo termine per soddisfare le proprie esigenze di investimento di natura operativa, nonché di far fronte alle passività finanziarie assunte;
- b) al rischio di mercato, principalmente riconducibile alla variazione dei tassi di interesse e di cambio in relazione alle passività finanziarie assunte e alle attività finanziarie erogate;
- c) al rischio di credito, connesso sia ai normali rapporti commerciali, sia alla possibilità che una controparte finanziaria con cui sono stati eseguiti investimenti della liquidità e/o sono stati stipulati contratti e strumenti finanziari di natura derivata non sia in grado di onorare in tutto o in parte il proprio impegno;
- d) al rischio di violazione dei covenant finanziari previsti da alcuni contratti di finanziamento, che potrebbero innescare clausole di rimborso anticipato.

Rischio di mercato

La strategia seguita per tale tipologia di rischio mira alla mitigazione del rischio di tasso di interesse e di cambio e alla ottimizzazione del costo del debito.

La gestione di tali rischi è effettuata nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato.

Gli obiettivi principali sono i seguenti:

- a) perseguire la difesa dello scenario del piano a lungo termine dagli effetti causati dall'esposizione ai rischi di variazione dei tassi di cambio e di interesse, individuando la combinazione ottimale tra tasso fisso e tasso variabile;
- b) perseguire una potenziale riduzione del costo del debito della Società nell'ambito dei limiti di rischio definiti dal Consiglio di Amministrazione;

- c) gestire le operazioni in strumenti finanziari derivati, tenendo conto degli impatti economici e patrimoniali che le stesse potranno avere, anche in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Al 31 dicembre 2021 le operazioni del portafoglio derivati della Società, dettagliate nel seguito, sono classificate, in applicazione dell'IFRS 9, come di *cash flow hedge* o di *non hedge* come meglio descritto nel seguito.

In tale ambito, i valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine esercizio pubblicato dalla Banca Centrale Europea.

La vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2021 è pari a circa 5 anni e 4 mesi. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel 2021 è stato pari al 3,3%.

Le attività di monitoraggio sono inoltre rivolte a valutare, su base continuativa, il merito di credito delle controparti e il livello di concentrazione dei rischi.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio connesso all'incertezza derivante dall'andamento dei tassi di interesse può presentare una duplice manifestazione:

- a) rischio di cash flow: è collegato ad attività o passività finanziarie con flussi finanziari indicizzati ad un tasso di interesse di mercato. Con l'obiettivo di ridurre l'ammontare di indebitamento finanziario a tasso variabile, la Società ha posto in essere contratti derivati di Interest Rate Swap (IRS) classificati al 31 dicembre 2021 come di *cash flow hedge*, laddove tutti i requisiti richiesti dall'IFRS 9 sono rispettati, ovvero di *non hedge accounting*;
- b) rischio di fair value: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di interesse di mercato. Al 31 dicembre 2021 non risultano in essere contratti derivati classificati come di *fair value hedge*.

Con riferimento agli strumenti derivati posti in essere in relazione del rischio di cash flow, si precisa che le scadenze dei derivati e delle relative passività finanziarie sottostanti esistenti sono le medesime. Qualora il nozionale di riferimento del derivato sia maggiore del nozionale del finanziamento sottostante, si rileva la variazione di valore relativa a tale quota a Conto Economico.

Gli strumenti Interest Rate Swap a copertura di finanziamenti sono classificati come di *cash flow hedge*, se sono rispettati tutti i requisiti richiesti dal principio IFRS 9; in caso contrario, sono trattati quali strumenti di *non hedge*. Nel caso in cui, a fronte dell'emissione di una passività già coperta per effetto di operazioni di *interest rate swap forward starting*, i derivati siano liquidati e risultino rispettati i requisiti stabiliti dall'IFRS9, la riserva di *cash flow hedge* rilevata nel patrimonio netto viene rilasciata in corrispondenza dell'effettivo scambio dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura.

Con riferimento agli Interest Rate Swap Forward Starting si evidenzia che, al 31 dicembre 2021 risultano in essere derivati per un totale di 3.350 milioni di euro di nozionale, di cui 3.000 milioni di euro contabilizzati come di "cash flow hedge" e 350 milioni di euro come di "non hedge".

Con riferimento a questi ultimi -strumenti classificati di *non hedge accounting* - si evidenzia che, ritenendo possibile l'emissione del debito prospettico sottostante connesso a tali strumenti, l'ammontare della riserva di cash flow hedge è stata sospesa a Patrimonio Netto e il Conto Economico

è o sarà accreditato (addebitato) al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura.

Al contrario, i derivati Interest Rate Swap Forward Starting stipulati durante il corso dell'esercizio 2021, per un nozionale complessivo di 3.000 milioni di euro, sono invece trattati come di *cash flow hedge* con impatto a Patrimonio Netto. Il Conto Economico è o sarà accreditato (addebitato) al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie oggetto di copertura.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, l'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2021 risulta espresso al 98% a tasso fisso.

Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di cambio è suddivisa in:

- a) esposizione al rischio di cambio economico, rappresentata dai flussi di incasso e pagamento in divise diverse da quella funzionale della singola società;
- b) esposizione al rischio di cambio traslativo, riconducibile all'investimento netto di capitale effettuato in società partecipate in valute diverse da quella funzionale della Società;
- c) esposizione al rischio di cambio transattivo, derivante da operazioni di deposito e/o finanziamento in divise diverse da quella funzionale della Società.

Il rischio di tasso di cambio deriva principalmente dalla presenza di attività e passività finanziarie denominate in valuta diversa da quella di conto della Società. I derivati di tipo Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterline e yen oggetto di "issuer substitution" a fine 2016, pur essendo da un punto di vista gestionale a copertura dei rischi connessi alle oscillazioni di cambio, non rispettano tutti i requisiti formali per la qualificazione di copertura ex IFRS 9 e sono stati classificati come di *non hedge*.

L'indebitamento finanziario a medio-lungo termine della Società è espresso per l'8% in valute diverse dall'euro (Sterlina e Yen). Tenuto conto delle suindicate operazioni di Cross Currency Swap, la percentuale di indebitamento in valuta esposta al rischio di cambio nei confronti dell'euro risulta, tuttavia, nulla.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contratti derivati in essere alla data del 31 dicembre 2021 raffrontati ai dati al 31 dicembre 2020 con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

Migliaia di euro		31/12/2021		31/12/2020	
Tipologia	Rischio coperto	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento
<i>Derivati di cash flow hedge (1)</i>					
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	51.519	3.000.000	-	-
		51.519	3.000.000	-	-
<i>Derivati di non hedge accounting (1)</i>					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	-201.492	899.176	-262.143	899.176
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-21.448	350.000	-93.543	737.209
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	-64.807	513.953	-131.444	1.350.000
		-287.747	1.763.129	-487.130	2.986.385
	Totale	-236.228	4.763.129	-487.130	2.986.385
	di cui:				
	con fair value positivo	51.519		-	
	con fair value negativo	-287.747		-487.130	

(1) Il fair value dei derivati è espresso escludendo i relativi ratei maturati alla data di bilancio.

Analisi di sensitività

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul Conto Economico 2021 e sul Patrimonio Netto al 31 dicembre 2021 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui la Società risulta esposta.

In particolare, l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi degli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a Conto Economico, uno spostamento della curva dell'1% (100 bps) all'inizio dell'anno.

In base all'analisi sopra descritta, risulta che:

- in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa e sfavorevole variazione dell'1% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo a conto economico pari a 63.498 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale, essenzialmente attribuibile ai derivati riclassificati come di *non hedge accounting*, e un impatto negativo nelle altre componenti di Conto Economico Complessivo pari a 244.691 migliaia di euro, essenzialmente attribuibile ai derivati classificati come di *cash flow hedge*;
- per quanto concerne il rischio di variazione dei tassi di cambio, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 10.067 migliaia di euro, riconducibile alla variazione del fair value negativo dei derivati di tipo Cross Currency Swap in sterline e in yen, che, come detto, sono rilevati quali strumenti di *non hedge*.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta l'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza.

Tale rischio è riconducibile, principalmente, alla potenziale diminuzione del credit rating rilasciato dalle Agenzie di Rating, il quale consente alla Società di accedere ai mercati finanziari a condizioni favorevoli e di assicurarsi risorse a lungo termine per soddisfare le proprie esigenze di investimento.

I rating creditizi possono essere diminuiti dalle agenzie a seguito di eventi che incidono materialmente sulla condizione finanziaria della Società o comportano un cambiamento significativo nel suo profilo di rischio, nonché un cambiamento nelle metodologie utilizzate dalle agenzie stesse. Conseguentemente, le condizioni di finanziamento del Gruppo potrebbero diventare più onerose e il suo accesso ai mercati finanziari più complesso.

Oltre alla dinamica del rating creditizio, i principali fattori che contribuiscono al rischio di liquidità della Società sono, da un lato, la generazione/assorbimento di risorse finanziarie da parte delle attività operative e di investimento, dall'altro le scadenze dei debiti finanziari e degli impieghi di liquidità.

Per mitigare tali rischi, la Società monitora gli indici finanziari che contribuiscono alla determinazione del rating da parte delle agenzie, e intrattiene un dialogo regolare con le stesse, monitorando eventuali modifiche alle metodologie utilizzate che potrebbero generare un impatto sul credit score attribuito alla Società.

Sempre in relazione al rischio di liquidità, e in generale a talune passività finanziarie, si evidenzia che la Società è esposta al rischio associato al mancato rispetto di una soglia minima definita contrattualmente di alcuni covenants finanziari per taluni contratti di finanziamento passivo che potrebbero esporre la Società al rischio di rimborso anticipato degli strumenti in oggetto. A tal proposito, i suddetti covenant e i relativi calcoli vengono monitorati periodicamente dalla Società anche avvalendosi di dati prospettici e nel caso di esposizioni a rimborsi anticipati viene instaurato un colloquio con il finanziatore volto a porre rimedio.

Al 31 dicembre 2021 la Società dispone di linee di finanziamento pari a 2.050 milioni di euro con una vita media residua ponderata di circa quattro anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa un anno e otto mesi.

Nell'ambito di queste linee si segnala che:

- a) prosegue il dialogo volto a verificare la valutazione di non sussistenza di elementi ostativi all'erogabilità della linea di credito Revolving di Autostrade per l'Italia con Cassa Depositi e Prestiti (complessivamente pari a 600 milioni di euro);
- b) è stata sottoscritta nel corso del 2021 una Sustainability-linked Revolving Credit Facility, per un ammontare pari a 750 milioni di euro con scadenza a 5 anni.

Nella tabella che segue è riportato il dettaglio delle linee di credito committed, con indicazione delle quote utilizzate e non.

Migliaia di euro			31/12/2021		
Linee di credito	Scadenza del periodo di utilizzo	Scadenza finale	Disponibili	di cui utilizzate	di cui non utilizzate
Linea Committed a medio-lungo termine Cassa Depositi e Prestiti	31/12/2022	13/12/2027	1.100.000	400.000	700.000
Linea Revolving Cassa Depositi e Prestiti	02/10/2022	31/12/2022	600.000	-	600.000
Linea Revolving ESG	27/01/2026	27/04/2026	750.000	-	750.000
Linee di credito			2.450.000	400.000	2.050.000

Le tabelle seguenti rappresentano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2021 e il dato comparativo al 31 dicembre 2020.

Gli importi indicati nelle tabelle includono il pagamento degli interessi ed escludono l'impatto di eventuali accordi di compensazione.

4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

La distribuzione sulle scadenze è effettuata in base alla durata residua contrattuale o alla prima data in cui può essere richiesto il rimborso della passività, a meno che non sia disponibile una stima migliore.

Per le passività con piano di ammortamento definito si è fatto riferimento alla scadenza di ciascuna rata.

Migliaia di euro	Valore di bilancio	Totale flussi contrattuali	31/12/2021			
			Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate (1)						
Prestito obbligazionario 2004-2022 (GBP)	605.234	-632.230	-632.230	-	-	-
Prestito obbligazionario 2004-2024	993.275	-1.176.089	-58.750	-58.750	-1.058.589	-
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY)	194.079	-224.578	-4.188	-4.188	-12.563	-203.639
Prestito obbligazionario 2010-2025	498.133	-587.500	-21.875	-21.875	-543.750	-
Prestito obbligazionario 2012-2032	35.000	-53.480	-1.680	-1.680	-5.040	-45.080
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	80.004	-135.000	-	-	-	-135.000
Prestito obbligazionario 2013-2033	73.158	-108.752	-2.813	-2.813	-8.438	-94.688
Prestito obbligazionario 2014-2034	124.030	-177.650	-4.050	-4.050	-12.150	-157.400
Prestito obbligazionario 2014-2038	72.979	-121.219	-2.719	-2.719	-8.156	-107.625
Prestito obbligazionario 2015-2023 retail	746.492	-774.376	-12.188	-762.188	-	-
Prestito obbligazionario 2015-2025	498.459	-537.500	-9.375	-9.375	-518.750	-
Prestito obbligazionario 2015-2026	746.312	-815.625	-13.125	-13.125	-789.375	-
Prestito obbligazionario 2016-2027	595.882	-663.000	-10.500	-10.500	-31.500	-610.500
Prestito obbligazionario 2017-2029	666.676	-805.000	-13.125	-13.125	-39.375	-739.375
Prestito obbligazionario 2020-2028	1.222.721	-1.390.000	-20.000	-20.000	-60.000	-1.290.000
Prestito obbligazionario 2021-2030	985.040	-1.180.000	-20.000	-20.000	-60.000	-1.080.000
Totale prestiti obbligazionari	8.137.474	-9.381.999	-826.618	-944.388	-3.147.686	-4.463.307
Debiti verso istituti di credito						
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	1.153.399	-1.484.249	-150.249	-120.411	-348.453	-865.136
Cassa Depositi e Prestiti	701.358	-786.017	-28.629	-33.095	-101.776	-622.517
Totale debiti verso istituti di credito (A)	1.854.757	-2.270.266	-178.878	-153.506	-450.229	-1.487.653
Debiti verso altri finanziatori						
ANAS	173.712	-	-	-	-	-
Totale debiti verso altri finanziatori (B)	173.712	-	-	-	-	-
Debiti per leasing						
Debiti per leasing	28.930	-28.930	-4.555	-3.069	-9.205	-12.101
Totale debiti per leasing (C)	28.930	-28.930	-4.555	-3.069	-9.205	-12.101
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)	2.057.399	-2.299.196	-183.433	-156.575	-459.434	-1.499.754
Derivati con fair value negativo (2)						
Interest Rate Swap e Interest Rate Swap Forward Starting (4)	86.255	-123.754	-20.848	-19.460	-42.968	-40.478
Cross Currency Swap (3)	201.492	-224.287	-167.212	-3.806	-11.485	-41.784
Totale derivati con fair value negativo	287.747	-348.041	-188.060	-23.266	-54.453	-82.262

(1) I flussi futuri relativi agli interessi dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza del finanziamento.

(2) Al 31 dicembre 2021, i flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura, in essere e prospettiche a copertura dei fabbisogni futuri. I flussi futuri relativi ai differenziali degli IRS sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto costante fino a scadenza del contratto.

(3) I flussi futuri attesi dei differenziali cross currency swap sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.

Migliaia di euro	31/12/2020					
	Valore di bilancio	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate (1)						
Prestito obbligazionario 2004-2022 (GBP)	589.427	-625.675	-34.760	-590.915	-	-
Prestito obbligazionario 2004-2024	990.785	-1.234.840	-58.750	-58.750	-1.117.340	-
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY)	200.559	-235.802	-4.317	-4.317	-12.950	-214.218
Prestito obbligazionario 2010-2025	497.680	-609.375	-21.875	-21.875	-565.625	-
Prestito obbligazionario 2012-2032	35.000	-55.160	-1.680	-1.680	-5.040	-46.760
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	76.020	-135.000	-	-	-	-135.000
Prestito obbligazionario 2013-2021	594.384	-611.666	-611.666	-	-	-
Prestito obbligazionario 2013-2033	73.033	-111.564	-2.813	-2.813	-8.438	-97.500
Prestito obbligazionario 2014-2034	123.968	-181.700	-4.050	-4.050	-12.150	-161.450
Prestito obbligazionario 2014-2038	72.892	-123.938	-2.719	-2.719	-8.156	-110.344
Prestito obbligazionario 2015-2021	480.009	-485.768	-485.768	-	-	-
Prestito obbligazionario 2015-2023 retail	744.120	-786.564	-12.188	-12.188	-762.188	-
Prestito obbligazionario 2015-2025	498.076	-546.875	-9.375	-9.375	-528.125	-
Prestito obbligazionario 2015-2026	745.530	-828.750	-13.125	-13.125	-39.375	-763.125
Prestito obbligazionario 2016-2027	595.117	-673.500	-10.500	-10.500	-31.500	-621.000
Prestito obbligazionario 2017-2029	662.824	-818.125	-13.125	-13.125	-39.375	-752.500
Prestito obbligazionario 2020-2028	1.219.130	-1.410.000	-20.000	-20.000	-60.000	-1.310.000
Totale prestiti obbligazionari	8.198.554	-9.474.302	-1.306.711	-765.432	-3.190.262	-4.211.897
Debiti verso istituti di credito						
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	1.265.892	-1.647.397	-163.148	-150.249	-354.843	-979.157
Cassa Depositi e Prestiti	717.094	-817.385	-29.253	-28.832	-99.404	-659.896
Totale debiti verso istituti di credito (A)	1.982.986	-2.464.782	-192.401	-179.081	-454.247	-1.639.053
Debiti verso altri finanziatori						
ANAS	173.712	-	-	-	-	-
Totale debiti verso altri finanziatori (B)	173.712	-	-	-	-	-
Debiti per leasing						
Debiti per leasing	10.555	-12.124	-2.886	-1.889	-2.408	-4.941
Totale debiti per leasing (C)	10.555	-12.124	-2.886	-1.889	-2.408	-4.941
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)	2.167.253	-2.476.906	-195.287	-180.970	-456.655	-1.643.994
Derivati con fair value negativo (2)						
Interest Rate Swap e Interest Rate Swap Forward Starting (4)	224.987	-252.008	-120.059	-21.964	-53.047	-56.938
Cross Currency Swap (3)	262.143	-273.205	-14.509	-208.398	-11.077	-39.221
Totale derivati con fair value negativo	487.130	-525.213	-134.568	-230.363	-64.124	-96.159

(1) I flussi futuri relativi agli interessi dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza del finanziamento.

(2) Al 31 dicembre 2020, i flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura, in essere e prospettiche a copertura dei fabbisogni futuri. I flussi futuri relativi ai differenziali degli IRS sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto costante fino a scadenza del contratto.

(3) I flussi futuri attesi dei differenziali cross currency swap sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.

(4) I flussi di cassa relativi agli IRS forward starting oggetto di unwinding contestualmente all'emissione obbligazionaria di gennaio 2021 sono stati classificati nella sezione "Entro l'esercizio".

La tabella seguente presenta la distribuzione dei cash flow attesi associati ai derivati di copertura dei flussi finanziari, nonché gli esercizi in cui si prevede che tali flussi influenzeranno il Conto Economico.

Migliaia di euro	Valore bilancio	31/12/2021					Valore bilancio	Flussi attesi (1)	31/12/2020				
		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni			Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	
Interest rate swap													
Derivati con fair value positivo	51.519	51.519	-648	-2.578	6.875	47.870	-	-	-	-	-	-	-
Derivati con fair value negativo													
Totale derivati di cash flow hedge	51.519												
Ratei passivi da cash flow hedge													
Ratei attivi da cash flow hedge													
Totale (passività)/attività per contratti derivati di cash flow hedge	51.519	51.519	-648	-2.578	6.875	47.870							
Interest rate swap													
Oneri da cash flow hedge		-1.694	-1.177	-517	5.959	47.254							
Proventi da cash flow hedge		53.213											
Totale (oneri)/proventi da cash flow hedge		51.519	-1.177	-517	5.959	47.254							

(1) I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

Con riferimento alla situazione finanziaria di Autostrade per l'Italia, oltre a quanto già ampiamente descritto nella nota n.2 "Forma e contenuto del bilancio", il miglioramento dei flussi di cassa operativi unitamente alle operazioni finanziarie del 2021 e del 2022 (nuove emissioni obbligazionaria di gennaio 2021 e gennaio 2022 nonché la sottoscrizione della linea di credito di natura revolving del

valore complessivo di 750 milioni di euro) hanno permesso alla Società di costituire una solida riserva di liquidità mitigando significativamente il rischio di liquidità nel breve-medio termine.

Attraverso le suddette emissioni, unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente, la Società ha, infatti, assicurato la copertura dei fabbisogni operativi e per investimenti allo stato ragionevolmente prevedibili nel 2022 e nel 2023.

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, qualora in contratti e strumenti finanziari stipulati con banche e altri istituti finanziari, il debitore non sia in grado di onorare in tutto o in parte alle proprie obbligazioni nei confronti della Società.

I crediti commerciali sono costituiti essenzialmente da crediti per prestazioni di servizi e sono riconducibili ad attività connesse al core business.

In questa fattispecie rientrano principalmente:

- a) crediti per pedaggi autostradali non incassati;
- b) crediti per canoni di concessione e royalty connesse alla gestione delle aree di servizio;
- c) crediti per convenzioni di attraversamento dell'autostrada o per posizionamento di impianti;
- d) crediti per cessione di beni/servizi;
- e) crediti derivanti da affitti di unità immobiliari.

Nei crediti commerciali non rientrano, invece, quelli derivanti da fatturazione posticipata dei pedaggi, a seguito della stipula del contratto di surroga di questa particolare fattispecie di credito alla controllata di Atlantia, Telepass.

Si evidenzia inoltre che il rischio di credito originato da forme di investimento della liquidità e/o da eventuali posizioni su operazioni in strumenti finanziari derivati può essere considerato di entità marginale, in quanto le controparti utilizzate, nel rispetto della Policy Finanziaria di Gruppo, sono primari istituti di credito.

Sono oggetto di svalutazione individuale le posizioni creditorie, se singolarmente significative, per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie. A fronte di crediti che non sono oggetto di una svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione.

Per maggiori dettagli circa il fondo svalutazione relativo ai crediti commerciali si rinvia alla nota n. 6.6 "Attività commerciali", mentre per le altre attività finanziarie si rinvia alla nota n. 6.4 "Attività finanziarie".

9. Altre informazioni

9.1 Garanzie

La Società ha rilasciato alcune garanzie personali e reali. Alla data del 31 dicembre 2021 si evidenziano per rilevanza:

- a) le fideiussioni rilasciate nell'interesse di alcune società controllate e collegate operanti nell'ambito delle infrastrutture autostradali, per complessivi 17.412 migliaia di euro;
- b) la garanzia solidale con Società Autostrada Tirrenica in favore del Concedente (14.003 migliaia di euro) a fronte della fideiussione rilasciata dalla stessa società;
- c) la fideiussione rilasciata a beneficio dell'I.N.P.S. (19,5 milioni di euro), allo scopo di dare attuazione al contratto di espansione 2021 sulla base di quanto previsto dall'art.41 del decreto legislativo del 14 settembre 2015, n 148, a garanzia degli impegni contributivi assunti dalla società per la durata del piano di esodo.
- d) il pegno, in favore di istituti di credito e a garanzia di finanziamenti ottenuti, delle azioni di Bologna & Fiera Parking (999 migliaia di euro), del 2% del capitale in Strada dei Parchi (1.355 migliaia di euro), nonché della partecipazione diretta (0,25%) in Tangenziale Esterna (1.163 migliaia di euro). Si evidenzia inoltre che sono costituite in pegno a favore di istituti di credito anche le azioni rappresentative della partecipazione indiretta detenuta in Tangenziale Esterna (13,29%) attraverso il veicolo societario Tangenziali Esterne di Milano.

A dicembre 2021, con riferimento ad Autostrade Meridionali, la Società, su richiesta della stessa controllata, ha mantenuto in essere fino a tutto il 2024, l'efficacia della garanzia a beneficio di Intesa Sanpaolo, emessa a dicembre 2015, per un importo massimo pari a 300 milioni di euro. Tale garanzia è relativa al finanziamento di pari importo erogato a dicembre 2015 dall'istituto alla società, utilizzato al 31 dicembre 2021 per 245 milioni di euro e prorogato in data 29 luglio 2020 fino al 31 dicembre 2024.

9.2 Riserve

Al 31 dicembre 2021 risultano riserve iscritte dagli appaltatori in relazione a:

- a) attività di investimento, per 1.143 milioni di euro (768 milioni di euro al 31 dicembre 2020). Sulla base delle evidenze pregresse, solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori e, in tal caso, la stessa è rilevata patrimonialmente ad incremento dei diritti concessori immateriali;
- b) attività non di investimento, per circa 38 milioni di euro, il cui presunto onere futuro è coperto dal fondo per rischi e oneri già iscritto in bilancio.

9.3 Rapporti con parti correlate

Sono di seguito descritti i principali rapporti intrattenuti dalla Società con le proprie parti correlate, identificate secondo i criteri definiti dalla procedura emanata da Atlantia per le operazioni con parti correlate, in attuazione di quanto previsto dall'art. 2391 bis c.c. e dal Regolamento adottato dalla Commissione Nazionale per le Società e la Borsa con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche. Tale procedura, pubblicata nella sezione "Statuto, codici e procedure" disponibile sul sito www.atlantia.it, stabilisce i criteri per l'individuazione delle parti correlate, per la distinzione fra le operazioni di maggiore e minore rilevanza per la disciplina procedurale applicabile alle dette

operazioni di maggiore e minore rilevanza, nonché per le eventuali comunicazioni obbligatorie agli organi competenti.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i saldi economici e patrimoniali, di natura commerciale e finanziaria, derivanti dai rapporti con le parti correlate, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e agli altri dirigenti con responsabilità strategiche della Società.

Migliaia di euro	Passivo						Attivo						Totale						
	Autoservizi		Altre attività		Totale		Autoservizi		Altre attività		Totale		Autoservizi		Altre attività		Totale		
	Impieghi	Passivo	Impieghi	Passivo	Impieghi	Passivo	Impieghi	Passivo	Impieghi	Passivo	Impieghi	Passivo	Impieghi	Passivo	Impieghi	Passivo	Impieghi	Passivo	
	31/12/2021																		
Autoservizi	2.559	18.658	3.361	21.561	45	179.179	59	13.883	15.270	1.808	1.957	2.811	76	117	859				
Altre attività	1.566	10.920	1.044	1.044	381	1.383	1.383	1.383	1.383	1.383	1.383	1.383	70	117	859				
Totale Impieghi autoservizi	4.125	29.578	4.405	22.605	836	1.772	2.766	4.163	15.653	3.291	3.340	4.194	146	234	1.718				
Autoservizi	13.241	10.920	13.241	10.920	33.052	10.920	10.920	33.052	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920				
Altre attività	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709				
Totale Impieghi altre attività	19.950	17.629	19.950	17.629	40.761	17.629	17.629	40.761	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629				
Totale Impieghi	24.075	47.207	24.355	40.234	44.843	35.401	45.395	86.154	33.282	30.919	58.024	28.623	32.575	50.203	62.847				
Autoservizi	13.241	10.920	13.241	10.920	33.052	10.920	10.920	33.052	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920				
Altre attività	11.114	6.709	11.114	6.709	11.791	6.709	6.709	11.791	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709				
Totale Impieghi	24.355	17.629	24.355	17.629	44.843	17.629	17.629	44.843	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629				
Autoservizi	13.241	10.920	13.241	10.920	33.052	10.920	10.920	33.052	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920				
Altre attività	11.114	6.709	11.114	6.709	11.791	6.709	6.709	11.791	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709				
Totale Impieghi	24.355	17.629	24.355	17.629	44.843	17.629	17.629	44.843	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629				
Autoservizi	13.241	10.920	13.241	10.920	33.052	10.920	10.920	33.052	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920				
Altre attività	11.114	6.709	11.114	6.709	11.791	6.709	6.709	11.791	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709				
Totale Impieghi	24.355	17.629	24.355	17.629	44.843	17.629	17.629	44.843	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629				
Autoservizi	13.241	10.920	13.241	10.920	33.052	10.920	10.920	33.052	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920				
Altre attività	11.114	6.709	11.114	6.709	11.791	6.709	6.709	11.791	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709				
Totale Impieghi	24.355	17.629	24.355	17.629	44.843	17.629	17.629	44.843	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629				
Autoservizi	13.241	10.920	13.241	10.920	33.052	10.920	10.920	33.052	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920	10.920				
Altre attività	11.114	6.709	11.114	6.709	11.791	6.709	6.709	11.791	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709	6.709				
Totale Impieghi	24.355	17.629	24.355	17.629	44.843	17.629	17.629	44.843	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629	17.629				

(1) Nella tabella sono riportati i dati della società che non sono stati ancora approvati in bilancio.
 (2) Il "C" indica per i passivi e i ricavi, e il "D" indica per i costi e i debiti.
 (3) La società è ancora in fase di costituzione e non ha ancora iniziato le attività.
 (4) Con la data di emissione del presente bilancio, la società ha cessato di essere controllata dalla Autostrade per l'Italia.
 (5) Il 21 febbraio 2022, la società ha cessato di essere controllata dalla Autostrade per l'Italia.

4. Bilancio d'esercizio
al 31 dicembre 2021

Migliaia di euro	Principali rapporti finanziari con parti correlate									
	Attività finanziarie					Passività finanziarie				
	Altre attività finanziarie non correlate su agente	Attività finanziarie correlate su agente	Altre attività finanziarie correlate a medio-lungo termine	Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	Totale	Altre passività finanziarie correlate	Finanziamenti a medio-lungo termine	Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	Altre passività finanziarie correlate
	31/12/2021									
	2021									
Alitalia										
Totale imprese controllanti										
AD Moving										
Autotrade Meridionali										
Movyon (4)										
EsedEse Società di Servizi										
Glove Clear										
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta										
Società Italiana per Azioni per il Triforo del Monte Bianco										
Tangenziale di Napoli										
Società Autostrada Tirrenica										
Pavimental										
Itone Gruppo Autotrade per l'Italia										
Free To X										
64										
Altre imprese controllate (3)										
Spa Engineering										
Totale imprese controllate (2)										
Totale imprese collegate										
Autogrill Italia										
Telepass										
Totale imprese associate										
TOTALE										
	31/12/2020									
	2020									
Alitalia										
Sinoma										
Totale imprese controllanti										
AD Moving										
Autotrade Meridionali										
Movyon S.p.A. (4)										
EsedEse Società di Servizi										
Glove Clear										
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta										
Società Italiana per Azioni per il Triforo del Monte Bianco										
Tangenziale di Napoli										
Società Autostrada Tirrenica										
Itone Gruppo Autotrade per l'Italia										
234.137										
Totale imprese controllate (2)										
Pavimental										
Spa Engineering										
Totale imprese collegate										
Autogrill Italia										
Telepass										
Totale imprese associate										
TOTALE										

(1) La tabella non include i dividendi da società partecipate, i ripristini e le rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni.

(2) Il totale accoglie anche i saldi delle controllate indirette.

(3) Nella voce sono esposti i saldi delle società che non presentano alcun dato rilevante in tabella.

(4) Il 23 febbraio 2022 si è perfezionata l'iscrizione della deliberazione dell'Assemblea degli Azionisti della (ex) Autotrade Tech S.p.A. relativa alla modifica della denominazione sociale.

Nel corso del 2021, come nel 2020, non sono state poste in essere operazioni atipiche o inusuali con parti correlate, con effetto significativo sui dati economico-finanziari della Società.

Nel corso del 2021 non si sono verificati eventi e/o operazioni non ricorrenti.

Di seguito si descrivono i principali rapporti intrattenuti con le parti correlate.

Rapporti con le imprese controllanti

Con riferimento ai rapporti di natura tributaria, descritti in dettaglio nella nota n. 6.7 “Attività e passività per imposte sul reddito correnti”, si evidenzia che al 31 dicembre 2021 la Società rileva passività nette verso Atlantia, per complessivi 111.161 migliaia di euro, derivanti dall’adesione al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da quest’ultima.

Si segnala infine che la Società, nel corso del mese di febbraio 2021, ha ricevuto il rimborso del credito nei confronti di Sintonia sopra citato per un importo pari a 6.243 migliaia di euro.

Rapporti con le altre imprese del Gruppo Autostrade per l’Italia

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 2021, tali contratti hanno riguardato in prevalenza le seguenti linee di servizio:

- a) attività amministrativo-contabili e fiscali;
- b) organizzazione, gestione e sviluppo del personale;
- c) affari societari e assistenza legale, ivi inclusa la gestione del contenzioso;
- d) acquisto di beni e servizi;
- e) risk management per la mappatura delle aree a rischio, ivi inclusa l’attività di analisi ai sensi del D. Lgs. 231/01.

Autostrade per l’Italia gestisce, inoltre, per conto delle proprie controllate e collegate, i servizi di tesoreria, i servizi finanziari, i servizi assicurativi e di gestione dei rischi connessi.

Sulla base di apposite convenzioni stipulate con le concessionarie italiane controllate e collegate, la Società effettua inoltre l’attività di service relativa alla rilevazione dei dati di traffico e alla regolazione dei rapporti di interconnessione.

Con riferimento ai rapporti commerciali per beni e servizi prestati da società controllate e collegate, si segnalano per rilevanza quelli derivanti da:

- a) attività necessarie per gli investimenti nell’infrastruttura autostradale e per l’attività di manutenzione, affidati a:
 - 1) Tecne Gruppo Autostrade per l’Italia S.p.A., subentrata a Spea Engineering a partire dal 1° dicembre 2020 a seguito della definizione del contratto di affitto del ramo d’azienda relativo alle attività di progettazione e direzione, per quanto riguarda appunto i servizi di progettazione e direzione lavori;
 - 2) Pavimental per la realizzazione delle opere d’arte a questa commissionate e per le attività di manutenzione e pavimentazione;
- b) i servizi forniti da Autostrade Tech (a seguito dell’affitto ad essa del ramo d’azienda) inerenti alla ricerca, lo sviluppo, la produzione, la commercializzazione e la gestione di impianti, sistemi e servizi a contenuto tecnologico;

- c) le prestazioni da parte di EsseDiEsse per servizi contabili, recupero pedaggi, amministrazione del personale e servizi generali e immobiliari;
- d) l'affitto dei mezzi pubblicitari dislocati lungo la rete autostradale ad AD Moving.

Al 31 dicembre 2021 risultano in essere finanziamenti a medio-lungo termine, già dettagliati nella nota n. 6.4 "Attività finanziarie" concessi a Società Autostrade Tirrenica per 231.000 migliaia di euro, con scadenza a marzo 2022.

Si segnala che nel corso del mese di febbraio 2022 è stata prorogata la scadenza originariamente prevista al 31 marzo 2022 al 30 settembre 2023.

Rapporti con le imprese collegate

Con riferimento ai rapporti commerciali per beni e servizi prestati da altre società del Gruppo Atlantia, si segnalano per rilevanza quelli derivanti dai rapporti con Telepass, prevalentemente relativi alla surroga dei crediti di Autostrade per l'Italia, afferenti ai pedaggi derivanti dai sistemi di pagamento differito Viacard e Telepass.

La Società, inoltre, intrattiene rapporti di natura commerciale con Autogrill con cui condivide la controllante ultima, Edizione S.r.l.

Al 31 dicembre 2021 risultano in essere con Autogrill:

- a) 91 affidamenti di servizi di ristoro sulle aree di servizio lungo la rete autostradale della Società, di cui 4 in ATI con altri operatori;
- b) 9 affidamenti di servizi di distribuzione carburanti, di cui 1 in ATI con altri operatori.

Nell'esercizio 2021 i proventi della Società, al netto degli oneri, per rapporti con Autogrill ammontano a 40.534 migliaia di euro, dei quali 37.668 migliaia di euro per royalty relativi alla gestione delle aree di servizio (che derivano da rapporti contrattuali stipulati nel corso del tempo, per la gran parte ad esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie).

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenzia l'esistenza di un rapporto di conto corrente di corrispondenza intrattenuto con Telepass e regolato a condizioni in linea con quelle di mercato.

Infine, per quanto concerne i rapporti di natura commerciale in essere con alcune società concessionarie italiane del Gruppo Abertis, l'ammontare dei debiti commerciali evidenziato in tabella, pari a 59.217 migliaia di euro, è prevalentemente correlato alla dinamica del rapporto di interconnessione con le stesse in relazione ai ricavi da pedaggio di loro spettanza.

9.4 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Negli anni passati, con lo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo nelle società del Gruppo Atlantia, sono stati definiti alcuni piani di incentivazione basati su azioni Atlantia, regolati tramite azioni o per cassa, e correlati al conseguimento di obiettivi aziendali prefissati.

Nell'ambito di tali piani, sono stati identificati tra i beneficiari anche taluni dipendenti di Autostrade per l'Italia o distaccati presso la stessa, ovvero di società controllate.

Nel corso del 2021 non sono intervenute variazioni ai piani di incentivazione già in essere nel Gruppo al 31 dicembre 2020.

Le caratteristiche di ciascun piano sono dettagliate in specifici documenti informativi redatti ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento Consob n. 11971/1999 e s.m.i. e nella Relazione sulla Remunerazione di Atlantia redatta ai sensi dell'art.123 ter del TUF pubblicati sul sito www.atlantia.com.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione regolati per cassa, con evidenza dei diritti attribuiti a dipendenti della Società a tale data e delle relative variazioni (in termini di nuove assegnazioni e di esercizi, conversioni o decadenza dei diritti e trasferimenti/distacchi da/in altre società del Gruppo Atlantia) intercorse nel 2021. Inoltre, sono indicati in tabella i fair value unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nell'esercizio 2021 è stato rilevato un effetto positivo, iscritto a riduzione del costo del lavoro, pari a 1.340 migliaia di euro, corrispondente alla variazione del fair value dei diritti attribuiti e maturati a tutto il 31 dicembre 2021. A tale data, non risultano iscritte passività nel bilancio di Autostrade per l'Italia a fronte dei diritti ancora in essere, in quanto si stima che per gli stessi non saranno raggiunti i parametri previsti dal regolamento di ciascun piano per l'erogazione di somme di denaro a favore dei beneficiari, anche per i cicli per i quali al 31 dicembre 2021 non risulta scaduto il periodo di vesting.

	Numero diritti assegnati	Scadenza vesting	Scadenza esercizio/ assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2014									
<u>Diritti esistenti al 1 gennaio 2020</u>									
- assegnazione del 09/05/14	1.244.647	09/05/17	09/05/20	N/A (*)	2,88	3,0 - 6,0	1,10%	28,9%	5,47%
- assegnazione del 08/05/15	1.258.364	08/05/18	08/05/21	N/A (*)	2,59	3,0 - 6,0	1,01%	25,8%	5,32%
- assegnazione del 10/06/16	1.438.790	10/06/19	10/06/22	N/A (*)	1,89	3,0 - 6,0	0,61%	25,3%	4,94%
- trasferimenti/distacchi	-440.563								
- diritti esercitati	-1.783.273								
- diritti decaduti	-574.338								
Totale	1.143.627								
<u>Variazioni dei diritti nel 2021</u>									
- diritti decaduti	-321.223								
Diritti in essere al 31 dicembre 2021	822.403								
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2017									
<u>Diritti esistenti al 1 gennaio 2020</u>									
- assegnazione del 12/05/2017	808.611	15/06/20	01/07/23	N/A (*)	2,37	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
- assegnazione del 03/08/2018	679.671	15/06/21	01/07/24	N/A (*)	2,91	5,91	2,35%	21,9%	4,12%
- assegnazione del 07/06/2019	507.958	15/06/22	01/07/25	N/A (*)	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
- trasferimenti/distacchi	-83.721								
- diritti decaduti	-1.024.209								
Totale	888.310								
<u>Variazioni dei diritti nel 2021</u>									
- diritti decaduti	-398.034								
Diritti in essere al 31 dicembre 2021	490.276								
PIANO DI PHANTOM STOCK GRANT 2017									
<u>Diritti esistenti al 1 gennaio 2020</u>									
- assegnazione del 12/05/2017	71.909	15/06/20	01/07/23	N/A (*)	23,18	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
- assegnazione del 03/08/2018	67.133	15/06/21	01/07/24	N/A (*)	24,5	5,91	2,35%	21,9%	4,12%
- assegnazione del 07/06/2019	52.024	15/06/22	01/07/25	N/A (*)	22,57	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
- trasferimenti/distacchi	-8.729								
- diritti decaduti	-88.103								
Totale	94.234								
<u>Variazioni dei diritti nel 2021</u>									
- diritti decaduti	-44.020								
Diritti in essere al 31 dicembre 2021	50.214								

(*) Trattandosi di piani regolati per cassa, tramite corresponsione di un importo lordo in denaro il Piano di Phantom Stock Option 2014 e il Piano di Phantom Stock Option 2017 non comportano un prezzo di esercizio. Tuttavia, il Regolamento di tali piani indica un "prezzo di esercizio" (pari alla media aritmetica del valore delle azioni Atlantia in un periodo determinato) quale parametro di calcolo dell'importo lordo che sarà corrisposto ai beneficiari.

Piano di phantom stock option 2014

Il piano è stato approvato dall'Assemblea degli Azionisti di Atlantia in data 16 aprile 2014.

In data 8 maggio 2021 è scaduto il periodo di esercizio relativo al secondo ciclo del piano in oggetto. Inoltre, nel corso del 2021 sono decaduti n. 321.223 diritti, in quanto è terminato il periodo di esercizio relativo al secondo ciclo del piano in oggetto ai sensi del regolamento. Alla data del 31 dicembre 2021 i diritti residui in essere sono n. 822.403.

Piano di phantom stock option 2017

Il piano è stato approvato dall'Assemblea degli Azionisti di Atlantia in data 21 aprile 2017.

In data 15 giugno 2021 è scaduto il periodo di vesting relativo al secondo ciclo del piano in oggetto. Inoltre, nel corso del 2021 sono decaduti n. 398.034 diritti, in quanto si è verificato il non raggiungimento del gate relativo al secondo ciclo del piano. Alla data del 31 dicembre 2021 i diritti residui in essere sono n. 490.276.

Piano di phantom stock grant 2017

Il piano è stato approvato dall'Assemblea degli Azionisti di Atlantia in data 21 aprile 2017.

In data 15 giugno 2021 è scaduto il periodo di vesting relativo al secondo ciclo del piano in oggetto. Inoltre, nel corso del 2021 sono decaduti n. 44.020 diritti, in quanto si è verificato il non raggiungimento del gate relativo al secondo ciclo del piano. Alla data del 31 dicembre 2021 i diritti residui in essere sono n. 50.214.

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

- a) prezzo al 31 dicembre 2021: euro 17,45;
- b) prezzo medio ponderato dell'esercizio 2021: euro 15,82.

9.5 Eventi significativi in ambito legale e concessorio

Di seguito si riporta una descrizione dei principali contenziosi in essere e degli eventi regolatori di rilievo per la Società, intercorsi sino alla data di approvazione del presente bilancio.

Crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova

In data 14 agosto 2018 si è verificato, per cause non ancora accertate alla data di approvazione della presente relazione finanziaria annuale, il crollo di una sezione del viadotto Polcevera sulla A10 Genova-Ventimiglia che ha comportato la morte di 43 persone. Nel seguito sono illustrate alcune implicazioni derivanti dall'evento, in ambito legale e concessorio.

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

Con riferimento al procedimento di contestazione di presunto grave inadempimento a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera, avviato dal Concedente con nota del 16 agosto 2018, e nell'ambito delle numerosissime interlocuzioni intervenute tra ASPI e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) volte alla sua definizione, si è svolto un intenso scambio di corrispondenza tra le parti, finalizzato alla sottoscrizione tanto dell'Accordo per la definizione consensuale del procedimento stesso, che dell'Atto Aggiuntivo e dei suoi allegati, compreso il Piano Economico Finanziario.

In particolare, con nota del 15 luglio 2021, ASPI ha nuovamente trasmesso al Concedente lo schema del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica unitamente al PEF e agli altri allegati; con nota del 21 luglio 2021, il Concedente ha comunicato di aver trasmesso la documentazione ricevuta all'Avvocatura Generale dello Stato per l'acquisizione del parere afferente l'ipotesi per la definizione consensuale della contestazione di grave inadempimento.

A seguito di ciò si sono svolte ulteriori interlocuzioni con i rappresentanti del Governo e con le Autorità locali liguri (Regione, Comune di Genova e Autorità Portuale), all'esito delle quali è stata raggiunta un'intesa volta a redistribuire parte delle misure previste nell'Accordo negoziale individuato nel 2020, concentrandole maggiormente nell'area ligure al fine di individuare il miglior interesse pubblico al loro utilizzo.

Il 14 ottobre 2021 il Concedente ha comunicato che *“in considerazione del rilevante interesse sociale assunto dalla proposta, e acquisito l'assenso delle Autorità politiche, si è proceduto ad aggiornare il testo dell'Accordo del 23 settembre 2020 per recepire la rimodulazione della destinazione dell'importo in questione nei termini indicati da codesta società”*. In pari data, l'accordo negoziale è stato sottoscritto tra il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili e ASPI a chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento.

Ai fini del perfezionamento di tale accordo, si è in attesa di una serie di atti formali quali:

- (i) la registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto approvativo dello stesso;
- (ii) l'approvazione dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007 – comprensivo di tutti gli allegati, ivi compreso in primis il Piano Economico Finanziario - e alla registrazione della Corte dei Conti del relativo decreto approvativo MIMS-MEF;
- (iii) il perfezionamento dell'operazione di cambio di controllo di ASPI nei termini definiti ad esito delle negoziazioni tra Atlantia S.p.A. e HRA.

Successivamente ASPI, con nota del 5 novembre 2021 ha comunicato di aver provveduto ad aggiornare, nei termini indicati dallo stesso Concedente, lo schema del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007 unitamente agli allegati (tra i quali il Piano Economico Finanziario), trasmettendoli al Concedente.

In data 19 dicembre 2021 il MIMS ha comunicato ad ASPI le determinazioni dell'ART sul III Atto Aggiuntivo e relativi allegati, precisando che l'ART *“ha formulato osservazioni sullo schema di III Atto Aggiuntivo, sui relativi allegati, ivi incluso il Piano Economico Finanziario e sulle modalità di determinazione di tassi di remunerazione»* e ha chiesto alla Società *«la disponibilità a recepire i suggerimenti espressi nonché di fornire ogni opportuno elemento di chiarimento in merito»*.

ASPI, in data 20 dicembre 2021 ha riscontrato la nota MIMS del 19 dicembre u.s., comunicando le proprie considerazioni in merito al recepimento nell'Atto Aggiuntivo e nei relativi Allegati e fornendo i chiarimenti richiesti.

Successivamente, il CIPESS, cui gli atti erano stati nel frattempo trasmessi per competenza, nella seduta del 22 dicembre 2021, ha reso parere favorevole rispetto al III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica tra ASPI e MIMS e al relativo Piano Economico Finanziario 2020-2024.

Con lettera del 20 gennaio 2022, il MIMS ricevuta dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri (Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica), la Delibera CIPESS del 22 dicembre 2021, ha comunicato ad ASPI che la Delibera CIPESS *«è in corso di invio alla Corte dei Conti per il controllo di legittimità»* e ha richiesto alla Società di *«voler formalizzare la disponibilità di adeguare l'Atto convenzionale nei punti risultanti dalla Delibera CIPESS in questione»*.

Il 4 febbraio 2022 ASPI ha trasmesso al Concedente lo schema di III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007 e l'allegato C, modificati in conformità alla citata Delibera CIPESS.

In merito al diverso tema del cambio di controllo di ASPI e al relativo iter autorizzativo, con nota del 15 giugno 2021, Atlantia S.p.A. ha comunicato ad ASPI di avere sottoscritto con Holding Reti Autostradali S.p.A. (società costituita da CDP Equity S.p.A., The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp, soggetti che hanno presentato in Consorzio l'offerta di acquisto vincolante) il contratto di cessione dell'intera partecipazione (pari all'88,06% del capitale sociale) posseduta in Autostrade per l'Italia S.p.A.. Nella citata nota viene rappresentato che il perfezionamento della cessione è sottoposto ad una serie di condizioni sospensive.

In particolare, Atlantia S.p.A. ha comunicato ad ASPI che la cessione è - *inter alia* – condizionata al rilascio da parte del Concedente delle “*autorizzazioni alla Cessione richieste in relazione alle concessioni in capo ad ASPI e alle altre società del gruppo ASPI*”.

Con lettera del 4 agosto 2021, ASPI ha inviato al Concedente formale richiesta di autorizzazione, ai sensi dell'art. 10 bis commi 6 e 8 della Convenzione Unica, relativa al “mutamento soggettivo” conseguente alla sottoscrizione tra Atlantia S.p.A. e Holding rete Autostradali S.p.A. del contratto di cessione dell'intera partecipazione di Atlantia in ASPI, e il 17 novembre 2021 il Concedente ha trasmesso il Decreto di approvazione dell' «*operazione di modifica soggettiva comportante il trasferimento della partecipazione azionaria pari all'88,06% da Atlantia S.p.a. ad Holding Reti Autostradali S.p.A.*». Il Decreto, come successivamente precisato con nota del Concedente del 31 gennaio 2022, subordina l'efficacia dell'approvazione dell'operazione alle seguenti condizioni:

- la preventiva acquisizione da parte del rappresentante di Holding Reti Autostradali S.p.A. di un impegno formale su alcuni aspetti riguardanti tra le altre cose: (i) la conferma degli obblighi derivanti dalla Convenzione Unica 2007 e di quelli previsionali contenuti nello schema di III Atto Aggiuntivo attualmente in corso di approvazione, con riferimento all'attuazione del programma di investimenti e di manutenzione ordinaria; (ii) il rispetto della condizione di cui all'art. 10 bis, comma 6, lett. a), della Convenzione, che prevede l'incremento del patrimonio netto nella misura almeno pari a 10 milioni di euro per ogni punto % di partecipazione nel capitale sociale del concessionario; (iii) il mantenimento del requisito di solidità patrimoniale previsto dall'allegato O alla Convenzione vigente e il rispetto delle modifiche al riguardo introdotte dal III Atto Aggiuntivo;
- il perfezionamento dell'iter approvativo del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione e dell'Accordo negoziale con il quale è stata definita la risoluzione della procedura di contestazione di presunto grave inadempimento formalizzata dal Concedente in data 16 agosto 2018.

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

Con riferimento al procedimento di contestazione di grave inadempimento avviato dal Concedente con nota del 22 luglio 2020 ai sensi dell'art. 8 della Convenzione Unica, avente ad oggetto le attività di verifica condotte da Autostrade per l'Italia sulle gallerie ricomprese nella rete dalla stessa gestita, con particolare riferimento a quelle della Regione Liguria, a seguito delle controdeduzioni presentate dalla Società e alle due specifiche audizioni tenutesi presso gli uffici del Concedente, quest'ultimo, con provvedimento del 21 aprile 2021, ritenendo che la Società abbia disatteso la programmazione stimata per le lavorazioni da eseguire in 4 gallerie, ha irrogato ad Autostrade per l'Italia una sanzione pari ad euro 100.000,00. Il provvedimento è stato impugnato da ASPI con ricorso promosso davanti al TAR Lazio il 21 giugno 2021.

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

A seguito del crollo avvenuto in data 14 agosto 2018 di una sezione del viadotto Polcevera sulla A10 Genova-Ventimiglia, è stato incardinato un procedimento penale innanzi al Tribunale di Genova a carico di dirigenti e funzionari della Direzione Generale di Roma e della Direzione di Tronco competente di Genova. Nello stesso procedimento risulta altresì imputata Autostrade per l'Italia ai sensi del D.lgs. 231/2001 per il reato di omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro, nonché di falsità ideologica in documento informatico pubblico in relazione alla predisposizione dei *report* in formato digitale in materia di sorveglianza del Polcevera da parte delle competenti strutture tecniche della società collegata SPEA.

All'udienza del 24 novembre 2021, il Giudice dell'Udienza Preliminare (GUP):

- ha dichiarato l'inammissibilità delle costituzioni di parte civile formulate nei confronti di Autostrade e SPEA in quanto enti incolpati ex D.lgs. n. 231/2001;
- ha escluso tutte le costituzioni dei sindacati nonché la maggior parte delle associazioni;
- ha escluso tutte le costituzioni relative alle categorie dei «passanti/spettatori» e delle «forze dell'ordine»;
- ha escluso alcune costituzioni delle restanti categorie come sopra individuate.

Quanto ai responsabili civili, sono circa oltre 270 le parti civili che hanno richiesto la citazione di ASPI, SPEA, MIMS e Anas come responsabili civili; in particolare, la Presidenza del Consiglio dei Ministri e il MIMS hanno chiesto la citazione come responsabile civile esclusivamente di SPEA; il Comune di Genova ha depositato richiesta di citazione di ASPI, SPEA, MIMS e ANAS.

Si fa presente che la citazione di ANAS come responsabile civile deriva dalla circostanza che 4 degli odierni imputati, al momento della presunta commissione dei reati loro contestati, erano suoi dipendenti.

L'udienza preliminare è stata rinviata al 15 dicembre 2021 per la costituzione dei responsabili civili.

In merito all'istanza di rikusazione del GUP (per avere lo stesso manifestato, nell'ambito di un procedimento collegato, il proprio convincimento sui fatti oggetto dell'imputazione) avanzata dalla difesa di alcuni imputati, si è svolta in data 3 novembre 2021, avanti alla Corte di appello di Genova, la relativa udienza di discussione. L'istanza è stata rigettata e avverso l'ordinanza della Corte d'appello è stato proposto ricorso per Cassazione.

Alla predetta udienza del 15 dicembre 2021, i legali dei responsabili civili ASPI, SPEA, MIMS e ANAS hanno chiesto l'esclusione degli enti dal processo per non aver questi ultimi partecipato agli incidenti probatori come responsabili civili, eccependo altresì la tardività di alcune notifiche.

Il GUP, all'esito della camera di consiglio:

- ha accolto le richieste di esclusione dei legali di ANAS e MIMS;
- ha respinto le richieste dei legali di ASPI e SPEA, perché le due società, contrariamente all'ANAS e al MIMS «hanno preso parte ai due incidenti probatori esercitando i propri diritti difensivi mediante la nomina di consulenti tecnici di parte, a nulla rilevando che abbiano partecipato solo nella veste di società indagate ex Decreto 231»;
- stante la tardività di alcune notifiche di citazione dei responsabili civili, ha modificato il calendario di udienza rinviando direttamente al 28 dicembre 2021, per la discussione dei Pubblici Ministeri.

Alla successiva udienza del 28 dicembre 2021, i legali di alcuni imputati hanno avanzato richiesta di sospensione dell'udienza preliminare in attesa della decisione della Cassazione sulla rikusazione, la cui udienza è stata calendarizzata per il 21 gennaio u.s.

Il 21 gennaio 2022 la Corte di Cassazione ha rigettato il predetto ricorso, presentato dai legali di alcuni imputati, avverso l'ordinanza della Corte di Appello di Genova.

Il 28 gennaio 2022 è così proseguita l'udienza preliminare e ha avuto inizio la requisitoria del Pubblico Ministero che durerà, presumibilmente, fino all'udienza del 16 febbraio 2022.

Il 28 gennaio 2022 è così proseguita l'udienza preliminare e ha avuto inizio la requisitoria del Pubblico Ministero che si è conclusa all'udienza del 16 febbraio 2022 con la richiesta di rinvio a giudizio dei 59 imputati persone fisiche nonché di ASPI e SPEA in qualità di enti imputati ex D.Lgs. n. 231/2001.

Successivamente sono iniziate le discussioni dei legali degli imputati che dureranno fino a metà marzo.

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

Con riferimento al ricorso presentato da ASPI avanti il TAR Lazio per l'accertamento - previa disapplicazione dell'art. 35 del citato Decreto-legge o previa rimessione delle questioni interpretative del diritto europeo e delle questioni incidentali di legittimità costituzionale - della validità e vigenza degli artt. 8, 9 e 9-bis della Convenzione Unica regolatrice della concessione di Autostrade per l'Italia, a seguito dell'istanza congiunta delle parti per il differimento dell'udienza di discussione, fissata per il 12 gennaio 2022, il Presidente del Collegio ha disposto la cancellazione della causa dal ruolo, rappresentando che, se e quando dovesse sopravvenire l'interesse alla decisione del ricorso, sarà onere di ASPI depositare istanza motivata di prelievo al fine di ottenere la fissazione di nuova udienza di trattazione.

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

Con riferimento ai contenziosi promossi da Autostrade per l'Italia davanti al TAR Liguria avverso i provvedimenti del Commissario Straordinario, a seguito dell'accoglimento dell'istanza congiunta delle parti per il differimento dell'udienza di discussione, fissata per il 15 dicembre 2021, la stessa è stata rinviata al 2 dicembre 2022.

Con riferimento, invece, ai ricorsi promossi in data 5 gennaio 2020, dinanzi al Consiglio di Stato dalle Amministrazioni resistenti (Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Commissario Straordinario), avverso le ordinanze con cui il TAR ha rigettato le questioni pregiudiziali sollevate dalle Amministrazioni nell'ambito dei relativi giudizi di primo grado, a seguito delle istanze di fissazione udienza presentate dall'avvocatura di Stato, il Consiglio ha fissato le relative udienze per il giorno 16 giugno 2022.

Autorità di Regolazione dei Trasporti – metodologia per la quantificazione dei ristori delle concessionarie autostradali a seguito delle perdite subite per effetto della emergenza sanitaria Covid-19

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

L'ART ha evidenziato la necessità da parte delle concessionarie di formalizzare, in occasione di ciascun aggiornamento periodico dei Piani Economico Finanziari (PEF), gli impatti progressivi riguardanti l'intero periodo dello Stato di emergenza (il cui termine è previsto per il 31 marzo 2022) sulla base di quanto indicato nella metodologia di quantificazione fornita da ART stessa.

In tal senso, ASPI ha incluso all'interno del PEF, attualmente in corso di approvazione, la remunerazione di una prima stima degli effetti relativi al periodo di lockdown marzo-giugno 2020. Inoltre, è previsto che l'entità del recupero degli effetti economici progressivi al 31 dicembre 2021, attribuibili all'evento pandemico, nonché la quota ancora da recuperare da parte della concessionaria - determinata secondo i criteri dettati dalle note metodologiche ART - saranno calcolati nel corso del primo semestre 2022, asseverati da una società di revisione e riconosciuti, nell'anno di rilevazione della perdita, mediante utilizzo della componente specifica per oneri integrativi in occasione dell'aggiornamento periodico dei PEF.

Gli impatti progressivi relativi all'attuale scadenza dello stato emergenziale e quelli ulteriori derivanti dall'eventuale protrarsi dello stesso, saranno quantificati e regolati secondo quanto stabilito dalla procedura delineata sulla scorta delle indicazioni fornite nelle richiamate note dell'ART 4 maggio e 15 luglio 2021.

Contenzioso con l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti – Sistemi tariffari

Con riferimento al ricorso presentato da Autostrade per l'Italia avverso le Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 16/2019 e n. 71/2019 relative al nuovo sistema tariffario, a seguito dell'udienza del 5 ottobre 2021, il TAR ha disposto il deposito a carico di ASPI e dell'ART di documentazione finalizzata a chiarire il differente valore del *tax rate* di Ferrovial, indicato dall'ART nella misura del 10,12% e da ASPI nella misura del 23% e ha fissato la nuova udienza di discussione all'8 marzo 2022. Aspi ha provveduto al deposito della documentazione richiesta.

Contenzioso relativo alla definizione delle riserve afferenti l'Appalto per la realizzazione del collegamento tra lo svincolo di Genova Aeroporto sull'Autostrada A10, la S.S.1 – Aurelia, l'Aeroporto Cristoforo Colombo e la S.S. n. 35

Relativamente al contenzioso per la definizione delle riserve avviato da Astaldi (ex CILT) a metà degli anni '90 per i lavori lungo il torrente Polcevera — assentiti ad Autostrade in regime di concessione di sola costruzione - la Corte di Cassazione, con sentenza del 17 gennaio 2017, ha accolto i motivi di ricorso di ASPI e Atlantia (e un motivo incidentale di Astaldi) con annullamento della sentenza della Corte di Appello e della consulenza tecnica che era stata alla base della condanna di ASPI, rinviando il giudizio alla Corte d'Appello.

Il giudizio riassunto da Astaldi avanti la Corte di Appello di Roma, in esecuzione della citata sentenza della Corte di Cassazione, è stato definito in modo favorevole per Aspi e Atlantia, dalla sentenza del 6 ottobre 2021, che ha rideterminato l'importo dovuto ad Astaldi in virtù di tali riserve in € 17.945.381,63, di gran lunga inferiore rispetto alla quantificazione (€ 47.122.343,44) effettuata dalla precedente sentenza della Corte di Appello nel 2011, poi annullata dalla Suprema Corte, e con il riconoscimento del diritto di Aspi e Atlantia di essere interamente manlevate da ANAS per tutti gli importi dovuti (e già corrisposti) ad Astaldi.

Il 21 dicembre 2021 Anas ha impugnato la richiamata sentenza della Corte di Appello del 6 ottobre 2021 chiedendone la cassazione. Astaldi in data 14 gennaio 2022 ha presentato ricorso incidentale, chiedendo l'annullamento della sentenza pronunciata dalla Corte di Appello. Aspi e Atlantia si sono costituite in giudizio con controricorso e relativo ricorso incidentale il 31 gennaio 2022.

Considerato che Aspi, in esecuzione delle sentenze di primo e secondo grado, annullate come sopra accennato dalla Suprema Corte, aveva in precedenza corrisposto ad Astaldi € 47.122,343,44, a seguito di tale ultima sentenza, in data 17 ottobre 2017, ha presentato decreto ingiuntivo per il recupero

delle somme versate. Detto decreto è stato opposto da Astaldi e il relativo giudizio è attualmente pendente davanti alla Corte di Appello di Roma, con sentenza fissata per il 15 luglio 2022.

Incrementi tariffari ASPI 2019

Con riferimento all'incremento tariffario del 2019, autorizzato con provvedimento congiunto del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti e del Ministero Economia e Finanze nella misura dello 0,81% e volontariamente sospeso dalla Società per tutto il 2019, Autostrade per l'Italia ha sempre, in via volontaria, deciso di prorogare ulteriormente la sospensione dell'incremento di cui sopra da ultimo fino al 30 giugno 2022.

Adeguamenti tariffari 2021

Con riferimento all'incremento tariffario 2021, Autostrade per l'Italia ha inviato al Concedente il 15 ottobre 2020, una lettera nella quale vengono formulate due richieste tariffarie alternative e precisamente: (i) una, relativa alla *"denegata ipotesi che entro il 31 dicembre non sia divenuto efficace, nell'ambito della complessiva definizione concordata della procedura di contestazione lo stipulando Atto Aggiuntivo con allegato PEF aggiornato"*, determinata sulla base formula di adeguamento tariffario prevista in Convenzione e pari a + 0,47%; (ii) l'altra, basata sul nuovo modello tariffario (in coerenza con quanto stabilito nel piano economico finanziario aggiornato alla data di presentazione della richiesta), pari a 1,75%, che potrà essere esaminata e istruita dal Concedente qualora nel frattempo intervenisse l'approvazione del PEF.

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

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

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

Autostrade per l'Italia ha presentato - come fatto avverso il diniego all'incremento tariffario relativo al 2020 - ricorso al TAR avverso il provvedimento del Concedente di cui sopra.

Adeguamenti tariffari 2022

ASPI con lettera del 15 ottobre 2021 ha formulato al MIMS la proposta di incremento tariffario con decorrenza dal 1° gennaio 2022 comprendente anche quanto richiesto per l'anno 2021. La suddetta proposta prevedeva, in conformità alla delibera ART n. 71 del 2019, - rispetto alla quale rimangono confermate le contestazioni mosse da ASPI fino alla intervenuta efficacia dello stipulando Atto Aggiuntivo - un incremento tariffario del 3,12%, corrispondente alla somma: (i) dell'incremento relativo all'anno 2022, pari all'1,40%; e (ii) dell'incremento non riconosciuto per l'anno 2021, pari all'1,70% (iii) del c.d. *"effetto composto incremento 2022"* - pari allo 0,02% - dovuto alla mancata applicazione dell'incremento 2021. Il Ministero unitamente alla valutazione della richiesta tariffaria

dovrà stabilire lo sconto da applicare all'utenza determinando di conseguenza la variazione tariffaria effettiva. A tal proposito la Società utilizzerà a copertura dello sconto concesso all'utenza quota parte del fondo stanziato in esercizi precedenti.

Come noto, l'articolo 13, comma 3, del D.L. n. 162 del 30 dicembre 2019, come da ultimo modificato dall'articolo 2, comma 1, del D.L. n. 121 del 10 settembre 2021, convertito, con modificazioni, dalla L. n. 156 del 9 novembre 2021, ha previsto che: *“per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottatedall'Autorità di regolazione dei trasporti”*.

Il 31 dicembre 2021 il MIMS ha pubblicato un comunicato stampa sul proprio portale istituzionale affermando che *“anche per il 2022 vengono confermate le tariffe vigenti sulle autostrade gestite dalle società per le quali è in corso l'aggiornamento/revisione del rapporto concessorio. Ogni variazione sarà applicata esclusivamente alla definizione dei nuovi contratti che dovranno recepire il regime tariffario previsto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti”*.

Contenzioso per il mancato riconoscimento tariffario di ASPI relativo all'anno 2020

Con riferimento al ricorso presentato da ASPI per il mancato aggiornamento tariffario relativo all'anno 2020, a seguito dell'istanza congiunta delle parti per il differimento dell'udienza di discussione, fissata per il 12 gennaio 2022, il Presidente del Collegio ha disposto la cancellazione della causa dal ruolo, rappresentando che, se e quando dovesse sopravvenire l'interesse alla decisione del ricorso, sarà onere di ASPI depositare istanza motivata di prelievo al fine di ottenere la fissazione di nuova udienza di trattazione.

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

Con riferimento all'accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna, sottoscritto in data 15 aprile 2016 da Autostrade per l'Italia, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Regione Emilia - Romagna, dalla Città metropolitana di Bologna e dal Comune di Bologna, a seguito di una prima conferenza di servizi svoltasi a giugno 2020, si è tenuta in data 29 luglio 2021 una nuova seduta di Conferenza di Servizi dalla quale sono emerse nuove prescrizioni al progetto. ASPI ha condotto un'analisi tecnica di tali prescrizioni che è stata inviata al Concedente. Il Concedente ha condiviso tale analisi tecnica e, a seguito di ciò, ha convocato la terza seduta di conferenza dei servizi per il giorno 18 gennaio 2022. Nella seduta del 18 gennaio 2022, sono emerse ulteriori prescrizioni che saranno valutate d'intesa con il Concedente e recepite nell'ambito del progetto esecutivo, salvo diverso avviso del Concedente stesso. A conclusione dei lavori il Presidente, valutate le risultanze della Conferenza e tenuto conto delle posizioni favorevoli espresse in sede di riunione o acquisite agli atti, ha dichiarato concluso positivamente il procedimento.

Inoltre, a seguito di ulteriori richieste di integrazione del progetto presentate dal Comune di Bologna e ritenute dal MIMS come *“ipotizzabili in fase 2”*, il Comune di Bologna, nel corso della stessa seduta della conferenza di servizi, ha richiesto che fosse sottoscritto, prima dell'avvio dei lavori, un secondo accordo trilaterale (tra MIMS, ASPI e Comune di Bologna), in aggiunta a quelli in essere tra il Ministero, ASPI e gli altri enti, e indipendente dagli stessi, finalizzato a regolare ammissibilità, tempi e modi per la progettazione e la realizzazione delle opere della *“Fase 2”*. Tale richiesta ha incontrato l'adesione del MIMS e di ASPI che ha confermato la disponibilità alla sottoscrizione di tale Accordo ulteriore per valutare le possibili soluzioni progettuali e per la successiva eventuale attuazione degli

interventi successivamente selezionati, con la relativa copertura economico finanziaria, in conformità alle determinazioni del Concedente.

Contenzioso per l'accertamento dell'illegittimità del silenzio serbato dal Concedente sulla proposta di aggiornamento del PEF di ASPI per il periodo regolatorio 2018-2022

Con riferimento al ricorso presentato dal MIMS per la riforma della sentenza del TAR n. 13789/2019 di parziale accoglimento dell'azione di ASPI tesa all'accertamento dell'illegittimità del silenzio serbato dal concedente in relazione alla proposta di aggiornamento del PEF per il periodo regolatorio 2018-2022, il Consiglio di Stato con sentenza 5585 del 27 luglio 2021, nel correggere la motivazione della sentenza appellata, ha rigettato il ricorso del Concedente, confermando l'obbligo del MIMS di provvedere in ordine all'aggiornamento e all'approvazione del Piano Economico Finanziario e di adottare la determinazione conclusiva del procedimento, motivando eventualmente sulle ragioni del diniego.

Procedimento avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

Con il provvedimento finale del 26 marzo 2021, l'AGCM ha giudicato la condotta di ASPI con riferimento ai disagi alla circolazione per la massiccia presenza di cantieri di ammodernamento della rete quale pratica commerciale scorretta in violazione della normativa a tutela del consumatore, ha irrogato la sanzione pecuniaria di Euro 5 milioni, e ha chiesto di avere evidenza delle iniziative che verranno poste in essere per eliminare i profili di scorrettezza censurati.

Il provvedimento presenta plurimi aspetti censurabili dal punto di vista fattuale e giuridico.

ASPI ha compiutamente contribuito all'istruttoria, producendo ogni elemento utile ai fini di un corretto apprezzamento delle condotte contestate, e fornendo nella specie numerosi dati, documenti ed elementi informativi sulle condizioni di utilizzo delle tratte autostradali interessate e sulle iniziative assunte dalla Società per far fronte ai circoscritti disagi riscontrati dall'utenza.

Su di un piano fattuale, il provvedimento non tiene conto dei numerosi elementi presentati da ASPI in ordine fra l'altro alla correttezza delle iniziative manutentive realizzate dalla Società, ai tempi di percorrenza medi sui tratti autostradali interessati dai lavori di manutenzione, alle attività poste in essere dalla Società in termini di informativa all'utenza per ridurre al massimo i disagi, nonché riguardo alle misure straordinarie di ristoro ed esenzione del pedaggio adottate per venire incontro a situazioni di eccezionale e circoscritta turbativa della viabilità.

Quanto ai profili giuridici, il provvedimento presenta un'applicazione delle norme in materia di tutela dei consumatori che non risulta coerente con il quadro normativo europeo e nazionale di riferimento, considerato che il provvedimento non dimostra affatto – come viceversa prescritto dalle norme europee e nazionali - in che misura le condotte di ASPI avrebbero potuto condurre in errore il consumatore.

ASPI, pur provvedendo ad ottemperare a quanto prescritto dalla delibera dell'Autorità, ha dato incarico ai propri legali di valutare il documento per l'impugnativa in sede giurisdizionale.

Con ricorso del 25 maggio 2021, promosso avanti al Tar del Lazio, ASPI ha richiesto l'annullamento, previa adozione di idonee misure cautelari, del provvedimento dell'Autorità.

All'esito dell'udienza del 23 giugno 2021, con decreto del 24 giugno 2021 il TAR ha accolto la domanda cautelare limitatamente alla sospensione dell'obbligo della pubblicazione del provvedimento sanzionatorio, ritenendo, tuttavia, non sussistenti i presupposti di estrema gravità e urgenza, per disporre ugualmente con riferimento all'adozione delle misure idonee ad elidere la sussistenza della pratica commerciale scorretta.

Al riguardo occorre precisare che, pur rilevando il particolare interesse di ASPI ad avere certezza su un tema ancora aperto presso l'AGCM quale la richiesta di ottemperanza, per tale adempimento la società non può decidere in autonomia, ma solo a seguito di un necessario accordo con il MIMS e con l'ART, vertendo sui criteri di determinazione delle tariffe.

Il TAR ha rinviato all'udienza del 23 febbraio 2022 per la trattazione del merito.

A causa del parziale accoglimento della sospensiva pronunciata dal TAR, l'Autorità il 20 luglio 2021 ha avviato nei confronti di ASPI il procedimento di inottemperanza IP/346 alla richiesta di adottare misure idonee ad elidere la pratica commerciale scorretta.

In relazione alle richieste di informazioni avanzate dall'AGCM, ASPI ha presentato l'iniziativa *cashback*, lanciata il 15 settembre 2021 per il rimborso da ritardi da cantieri, in ordine alla quale l'Autorità ha chiesto di conoscere il periodico stato di avanzamento dell'iniziativa ancora in fase sperimentale.

A seguito dell'adunanza del 14 dicembre 2021, l'AGCM ha deliberato la proroga dei termini di conclusione del procedimento IP/346 al 15 marzo 2022, per valutare i dati forniti con riferimento all'andamento del servizio di Cashback.

In virtù della proroga del termine, ASPI pur rappresentando la propria tesi difensiva, all'udienza del 23 febbraio 2022, ha chiesto – concorde l'Avvocatura di Stato – il rinvio della trattazione dopo la conclusione del procedimento di inottemperanza pendente. Il rinvio è stato concesso dal TAR Lazio.

Sinistro del 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga dell'autostrada A16 Napoli-Canosa

In relazione all'incidente stradale occorso il 28 luglio 2013 all'altezza del viadotto Acqualonga a un pullman che percorreva l'A/16 Napoli/Canosa, si è concluso il giudizio di primo grado avanti al Tribunale monocratico di Avellino a carico di 12 tra dirigenti, *ex* dirigenti e dipendenti di Autostrade per l'Italia per i reati di cooperazione colposa in omicidio colposo plurimo e disastro colposo innominato.

Nel corso dell'udienza del giudizio di appello del 30 settembre 2021, la Corte di Appello ha mantenuto la riserva su tutte le richieste istruttorie avanzate dai legali degli imputati e del responsabile civile appellanti, ad esclusione di quella relativa al nuovo esame del Perito nominato dal Giudice di primo grado e rinviato, per tale incumbente, alla successiva udienza del 9 dicembre 2021.

Nel corso della predetta udienza, i legali degli imputati e il responsabile civile di ASPI hanno chiesto al Collegio giudicante, come da specifici motivi formulati nei rispettivi atti di appello, di poter instaurare un confronto diretto tra il Perito e i consulenti tecnici nominati dalle difese o, in subordine, il nuovo esame di questi ultimi.

La Corte di Appello ha rigettato tali richieste, autorizzando invece l'esame del Perito solo previa formulazione di domande da parte dei legali, che hanno quindi ritenuto di non procedere in tal senso, radicandosi, a loro giudizio, una nullità da far valere nel successivo grado di giudizio.

Sempre all'udienza del 9 dicembre 2021 sono state effettuate produzioni documentali da parte delle difese di alcuni imputati, avuto specifico riguardo ad alcuni progetti predisposti in attuazione del Piano di riqualifica del 2008.

Nel corso dell'udienza del 3 febbraio 2022, la Corte, all'esito della camera di consiglio, ha ammesso:

- la richiesta di produzione documentale menzionata in precedenza avanzata dai legali di alcuni imputati di ASPI;
- l'escussione di un teste, come da specifica richiesta del legale dell'imputato proprietario della ditta di noleggio del pullman.

È stato infine disposto il rinvio all'udienza del 17 marzo 2022 per l'esame del predetto teste, per la chiusura della rinnovazione dibattimentale nonché per la calendarizzazione delle discussioni del Procuratore Generale, dei difensori delle parti civili e degli imputati.

Indagine della Procura di Avellino sugli ancoranti delle barriere New Jersey installate su viadotti dell'A16, A14 e A1

Con decreto notificato agli indagati il 16 agosto 2021, il Giudice per le Indagini Preliminari (GIP) presso il Tribunale di Avellino ha disposto l'archiviazione del procedimento iscritto, per l'ipotesi di reato di disastro colposo, nei confronti dell'allora Responsabile della Unità Organizzativa "Pavimentazioni e Barriere di Sicurezza" e dei diversi Direttori di Tronco che, dall'anno 2013 si sono succeduti nell'incarico nelle Direzioni di Cassino, Fiano e Pescara, disponendo, per l'effetto, il dissequestro delle barriere NJ bordo ponte installate sui viadotti dell'A14, dell'A16 e dell'A1.

Più nello specifico, il GIP, condividendo le argomentazioni avanzate dal PM nella sua richiesta di archiviazione, ha stabilito che:

- ASPI ha condiviso con il Concedente tempistiche e modalità di attuazione del Piano di sostituzione delle barriere del c.d. «Catalogo Blu»;
- non è stata raggiunta alcuna certezza scientifica, anche all'esito della Consulenza Tecnica richiesta dalla pubblica accusa, in ordine alla pericolosità delle barriere di sicurezza in questione;
- nel corso delle indagini non è stata riscontrata alcuna violazione di norme tecniche e giuridiche dettate dalla disciplina di settore;
- le strutture tecniche della Società si sono adoperate, sin dall'evento del 28 luglio 2013 occorso sul viadotto Acqualonga, affinché venissero individuate soluzioni tecniche per l'ammodernamento dei sistemi di ritenuta installati sulla rete autostradale.

Infine, il GIP, riprendendo ancora una volta testualmente quanto già argomentato nella richiesta di archiviazione della Procura, conclude nel merito che: *«può certamente affermarsi che, a partire dall'anno 2013, la condotta della Concessionaria e dei suoi vertici, tra i quali certamente gli odierni indagati, sia stata improntata alla ricerca di soluzioni alla necessità, ancora più avvertita a partire dall'evento nefasto verificatosi presso il viadotto Acqualonga, di ammodernare i sistemi di ritenuta e contenimento».*

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

L'indagine trae origine da due incidenti avvenuti in data 6 novembre 2016 e 17 gennaio 2017 per il cedimento delle barriere integrate sicurezza e antirumore modello "Integautos" posizionate rispettivamente sui viadotti Rio Rezza e Rio Castagna in A12, vede coinvolti in qualità di indagati ex manager ed ex dipendenti con competenze tecniche di Autostrade per l'Italia S.p.A., per i reati di frode nelle pubbliche forniture, attentato alla sicurezza dei trasporti e tentata truffa ai danni dello Stato.

Le indagini sono ancora in corso.

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

In questo filone di indagine risultano indagati, per i reati di falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici, ex manager, un dipendente e un dirigente di Autostrade per l'Italia. Secondo il teorema accusatorio, alcuni report predisposti dai tecnici responsabili dei collaudi, dei controlli e

delle progettazioni sarebbero stati edulcorati al fine di far apparire le condizioni manutentive dei viadotti migliori di quelle reali. Le indagini sono ancora in corso.

Indagine della Procura di Vasto relativa al presunto inserimento di dati non veritieri all'interno di documentazione tecnica relativa al viadotto Giustina (A14)

Il procedimento penale in oggetto nasce come uno stralcio di quello precedente a seguito della trasmissione degli atti per competenza dalla Procura di Genova alla Procura di Vasto.

In data 26 giugno 2020, il PM procedente presso il Tribunale di Vasto ha trasmesso al GIP la richiesta di proroga delle indagini preliminari sino al 3 febbraio 2021 per il procedimento in esame, instaurato nei confronti dell'allora Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio, dell'ex Direttore VIII Tronco e dell'allora RUP di Autostrade per l'Italia, per il reato di falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici.

Da ultimo, in data 27 agosto 2021, le indagini sono state prorogate sino al 3 marzo p.v.

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

In tale procedimento erano imputati per i reati di corruzione per atti contrari ai doveri d'ufficio e abuso d'ufficio, il Responsabile Unico del Procedimento e il Project Manager Investimenti Esercizio, entrambi dipendenti di Autostrade per l'Italia e già destinatari di provvedimenti disciplinari, avuto specifico riguardo ai lavori di realizzazione dei caselli autostradali di Firenze Nord, S. Giovanni Valdarno, Rosignano e cavalcavia di Capannori.

All'udienza del 14 luglio 2021 il Tribunale ha pronunciato la declaratoria di prescrizione dei reati contestati ai due imputati di ASPI.

Procedimento penale incardinato a seguito dell'incidente occorso il 30.12.2019 nella galleria Bertè in A26

Per l'evento occorso in data 30 dicembre 2019 nella galleria Bertè, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova ha notificato un avviso di garanzia a carico del Direttore del I Tronco per il reato di omissione di atti d'ufficio.

Il GIP di Genova ha poi emesso un provvedimento di proroga delle indagini preliminari sino al 22 luglio 2021, dal quale si evince che, oltre al Direttore di Tronco competente, il cui capo di incolpazione è stato integrato con i reati di inadempimento di contratti di pubbliche forniture, di attentato alla sicurezza dei trasporti e di rimozione od omissione dolosa di cautele contro infortuni sul lavoro, sono stati indagati anche 5 ex manager e altri 3 dipendenti con funzioni tecniche di ASPI esclusivamente per il già richiamato reato di inadempimento di contratti di pubbliche forniture.

In data 6 settembre 2021, il GIP di Genova, su richiesta del PM, ha disposto la seconda proroga del termine delle indagini preliminari sino al 22 gennaio 2022.

Per completezza si segnala che, rispetto alle prime iscrizioni, è stato eliminato il riferimento al reato di inadempimento di contratti di pubbliche forniture con il contestuale inserimento della fattispecie incriminatrice di frode nelle pubbliche forniture.

Dalle notizie apprese dai legali degli indagati, non ci sono state ulteriori notifiche di proroga del termine delle indagini preliminari.

Presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico

Il procedimento penale incardinato avanti il Tribunale di Firenze per presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico (reati previsti e puniti dall'art. 260 «traffico organizzato di rifiuti» in relazione all'art. 186, comma 5 «utilizzo delle

terre e rocce da scavo come sottoprodotti anziché come rifiuti» del Testo Unico Ambientale ("TUA") n. 152/06; 256 comma 1, lett. a) e b) «gestione non autorizzata di rifiuti» e terzo comma «discarica abusiva» del TUA), si è concluso in primo grado con l'assoluzione del Condirettore Generale Sviluppo Rete e del Project Manager di Autostrade per l'Italia con la formula piena «perché il fatto non sussiste».

Avverso la suddetta sentenza, la Procura di Firenze ha presentato ricorso c.d. "per saltum" innanzi la Corte di Cassazione.

La Corte di Cassazione, accogliendo il ricorso, ha annullato la sentenza di assoluzione con rinvio alla Corte di Appello di Firenze per un nuovo giudizio.

Si è in attesa della fissazione dell'udienza presso la Corte di Appello competente.

Indagine della Procura di Genova relativa allo smontaggio dei pannelli delle barriere fonoassorbenti installate sul tratto urbano dell'A7 e dell'A10

A seguito dell'indagine aperta nel mese di dicembre 2019 dalla Procura della Repubblica di Genova sull'asserita pericolosità delle barriere integrate sicurezza e antirumore modello "Integautos", la competente Direzione del I Tronco di ASPI ha provveduto a rimuovere su diverse tratte liguri, tra le quali l'A7 e l'A10, parte dei manufatti fonoassorbenti.

Nelle more dell'approvazione dei progetti finalizzati alla riqualifica delle barriere in questione, i pannelli smontati, che avevano lo scopo di mitigare il rumore proveniente dal traffico verso le abitazioni limitrofe, non sono stati ancora sostituiti.

Da qui l'ulteriore e autonoma indagine, che scaturisce proprio dagli esposti presentati dagli abitanti delle tratte oggetto di interesse investigativo e vede coinvolto per i reati di disturbo delle occupazioni o del riposo delle persone e getto pericolose di cose, l'allora Responsabile Esercizio della Direzione del I Tronco di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Le indagini sono ancora in corso.

Indagine della Procura di Genova per i presunti omessi lavori di manutenzione sul viadotto Valle Ragone

In data 31 maggio 2021 è stato notificato presso gli uffici della Direzione del I Tronco di Genova un decreto di sequestro nell'ambito di un nuovo procedimento penale incardinato presso la locale Procura.

Più nello specifico, la Polizia Giudiziaria su delega del Pubblico Ministero ha richiesto tutta la documentazione anche tecnica relativa al viadotto "Valle Ragone", al fine di verificare le condizioni di sicurezza dell'opera d'arte in questione.

Successivamente, in data 6 luglio 2021, è stato notificato un avviso di garanzia a carico dell'allora Direttore del I Tronco di Genova, del Direttore Gestione Rete e dell'allora Responsabile della Unità Operativa Ingegneria della Manutenzione, per i reati di omissione di atti d'ufficio e attentato alla sicurezza dei trasporti.

Le indagini sono ancora in corso.

Indagine della Procura di Prato sull'infortunio mortale di un operaio di Pavimental

A seguito dell'infortunio mortale occorso, in data 27 agosto 2014, ad un operaio di Pavimental – società cui erano stati affidati in appalto da Autostrade per l'Italia i lavori per l'ampliamento di una tratta di corsia dell'A1 – durante lo svolgimento di alcuni lavori all'interno del cantiere, è stato incardinato presso la Procura di Prato un procedimento penale a carico, tra gli altri, del Responsabile

Unico del Procedimento di Autostrade per l'Italia, per l'ipotesi di omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme in materia di salute e sicurezza del lavoro.

All'udienza dibattimentale del 27 gennaio 2022 sono stati escussi alcuni testi citati dalla pubblica accusa.

Il predetto esame continuerà nel corso dell'udienza già calendarizzata del 17 maggio 2022.

Indagine della Procura di Ancona sulla caduta del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 Bologna-Taranto

A seguito della caduta, avvenuta in data 9 marzo 2017, del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 al km 235+794, che ha causato la morte del conducente e di un passeggero di un autoveicolo e il ferimento di tre operai di una ditta subappaltatrice della Pavimental S.p.A., cui Autostrade per l'Italia aveva in precedenza affidato l'esecuzione dei lavori di ampliamento della terza corsia lungo l'A14 Bologna-Bari-Taranto nel tratto Rimini Nord-Porto Sant'Elpidio, è stato incardinato un procedimento penale a carico di dipendenti ed ex dipendenti della Società per i reati di cooperazione in crollo colposo, cooperazione in omicidio colposo plurimo, e cooperazione in omicidio stradale. Inoltre, ASPI risulta imputata ai sensi all'art. 25-septies del D. Lgs. n. 231/2001 per il reato di omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

Le udienze del 21 settembre 2021, 2 e 26 novembre 2021 e 21 gennaio 2022 non si sono celebrate con ultimo rinvio al 1° marzo 2022 per la trattazione delle questioni preliminari e l'apertura del dibattimento.

All'udienza del 1° marzo, il Giudice ha riunito il procedimento penale con quello relativo alle contravvenzioni antinfortunistiche e ha rigettato alcune questioni preliminari sollevate dai difensori degli imputati. L'udienza è stata così rinviata al 7 giugno 2022 per: (i) l'esame delle questioni relative alle costituzioni di parti civili; (ii) la dichiarazione di apertura del dibattimento; e (iii) le richieste di prove.

Indagine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze relativa al presunto inserimento di dati non veritieri all'interno della documentazione tecnica relativa ad alcuni viadotti di competenza della Direzione del IV Tronco

Il procedimento penale in oggetto, ancora nella fase delle indagini preliminari, nasce come un ulteriore stralcio di quello già incardinato presso il Tribunale di Genova relativo ai falsi contestati sugli altri viadotti della rete (i.e. il Paolillo sulla Napoli-Canosa, il Moro a Pescara, il Pecetti, il Sei Luci e il Gargassa in Liguria e il Sarno sull'A30), a seguito della trasmissione degli atti per competenza alla Procura di Firenze. Per i fatti in questione risulta indagato l'allora Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio.

Indagine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Benevento relativa ad una gara di appalto bandita con riferimento al lotto 7 per le tratte autostradali della VI Direzione di Tronco di Cassino

In data 9 dicembre 2021, la Guardia di Finanza si è recata presso gli uffici della Direzione Centrale di ASPI per notificare un decreto di perquisizione e sequestro, emesso dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Benevento, nell'ambito di un procedimento penale incardinato per presunte

irregolarità relative ad una gara di appalto bandita da ASPI con riferimento al lotto 7 per le tratte autostradali della DT6 di Cassino.

Più in particolare, si tratta di un accordo quadro della durata di 24 mesi per lavori di manutenzione delle pavimentazioni della piattaforma autostradale, degli svincoli e delle aree di parcheggio presenti in quell'area, per un valore complessivo pari ad euro 76.500.000,00.

Dalla lettura degli atti nella disponibilità della Società, risulta che nell'espletamento della suddetta gara erano state ammesse alla fase della presentazione delle offerte due operatori economici: il Consorzio Argo Scarl, la cui offerta era stata giudicata come la più economicamente vantaggiosa dalla commissione giudicatrice e un RTI che è poi risultata l'aggiudicataria dell'appalto.

Nel procedimento qui di interesse risultano indagati, tra gli altri, il Contract Manager di ASPI, preposto alla procedura di gara del lotto 7, il Presidente di SAT e il Direttore Acquisti e Appalti di ASPI.

Al Contract Manager di ASPI e al Presidente di SAT sono stati contestati i reati di corruzione e di turbata libertà degli incanti perché, in concorso con i gestori delle imprese riunite in Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI), avrebbero favorito a costoro l'aggiudicazione dell'appalto a fronte del futuro riconoscimento di *«una somma pari allo 0,5% dell'importo complessivo dei lavori e precisamente 360.000 Euro destinati al presidente di SAT, nonché ulteriori 100.000 Euro destinati al Contract Manager di ASPI e un altro funzionario di ASPI non identificato»*.

Sul punto in questione, si fa presente che dalla lettura degli atti, allo stato disponibili, non risulta alcun obiettivo riscontro alle ipotizzate contestazioni se non un primo bonifico bancario per un importo pari ad Euro 64.128,00 che risulterebbe essere stato effettuato da uno dei gestori della RTI sul conto del Presidente della SAT *«mediante l'emissione di una fattura per operazioni oggettivamente inesistenti (i.e. riferite a prestazioni di assistenza legale in minima parte effettuate dall'indagato in favore di una delle ditte coinvolte)»*.

A fronte di questi presunti accordi illeciti, la struttura tecnica del RUP dei lavori gestita dal Contract Manager della Società, al fine di favorire l'aggiudicazione finale dell'appalto al RTI, avrebbe redatto due relazioni, con cui nella prima *“veniva valutata come anomala ex art. 97 del Decreto 50/2016 l'offerta del Consorzio Argo, già giudicata come la più economicamente vantaggiosa dalla commissione aggiudicatrice e con la seconda veniva valutata come non anomala l'offerta della RTI”*.

In conseguenza delle condotte loro contestate, nei confronti del Presidente di SAT e del Contract Manager di ASPI è stata disposta dal locale GIP la misura cautelare degli arresti domiciliari.

Al riguardo, ASPI, che è stata individuata dal P.M. precedente come persona offesa per alcuni dei reati in contestazione, attraverso un proprio legale di fiducia, appositamente nominato a tutela degli interessi della Società, ha ottenuto l'acquisizione di copia dell'ordinanza di custodia cautelare emessa nei confronti del Presidente SAT e del Contract Manager di ASPI.

All'esito dell'esame della documentazione, entrambi gli indagati sono stati sospesi dai rispettivi incarichi.

Per quanto concerne invece la posizione del Direttore Acquisti e Appalti di ASPI, lo stesso risulta indagato, in via concorsuale, esclusivamente per il reato di turbata libertà degli incanti.

Successivamente, in data 29 dicembre 2021 il Tribunale del Riesame di Napoli, in accoglimento dei motivi di ricorso dei legali degli indagati destinatari della misura cautelare, ha annullato l'ordinanza applicativa della misura degli arresti domiciliari, ordinando l'immediata liberazione degli indagati se non detenuti per altra causa.

Più nello specifico, nella pronuncia in esame, le cui motivazioni sono state poi depositate in data 27 gennaio 2022, è stata esclusa in primo luogo la competenza del Tribunale di Benevento in favore di quello di Roma. In aggiunta, con riferimento alle esigenze cautelari, il Tribunale ha ritenuto non più

sussistente il pericolo di inquinamento probatorio mentre per quanto concerne il pericolo di reiterazione dei reati, lo ha considerato in astratto ancora presente (in ragione dell'interesse dei ricorrenti anche per altri appalti e dati i rapporti tra il Presidente di SAT e gli stessi imprenditori), ma non sorretto da alcuna urgenza, in ragione: i) delle dimissioni del Presidente di SAT e del Contract Manager di ASPI; ii) della "sospensione" operata da ASPI del contratto di affidamento alla RTI, per cui è stato incardinato il procedimento penale in esame.

Procedimenti Gruppo Autostrade per l'Italia contro CRAFT e Alessandro Patanè

Chiamata in causa da parte di ANAS S.p.A. nel giudizio avverso Alessandro Patanè – Tribunale di Roma

Nell'ambito del giudizio pendente dinanzi al Tribunale di Roma instaurato da Patanè nei confronti di ANAS S.p.A. e del Ministero degli Interni per l'uso illegittimo del sistema Vergilius, ANAS ha chiamato in causa ASPI e Movyon (già Autostrade Tech). Il Ministero degli Interni è rimasto invece contumace. È stata fissata al 15 settembre 2021 l'udienza per l'ammissione dei mezzi istruttori. A tale udienza, il giudice ha accolto l'istanza di ANAS e ASPI e ha sospeso il giudizio in attesa della conclusione sia del giudizio con Patanè pendente in Corte di appello di Roma per la titolarità del *software*, sia di quello con CRAFT pendente dinanzi alla Cassazione per la contraffazione.

Procedimento dinanzi alla Corte di Appello di Roma – ASPI e Autostrade Tech contro Alessandro Patanè

Nel giudizio promosso da ASPI e Movyon dinanzi alla Corte di Appello di Roma per l'impugnazione della sentenza n. 120/2019 del Tribunale di Roma, il Giudice aveva rinviato al 15 giugno 2021 per consentire a Patanè di presentare una nuova querela di falso (lo stesso ne aveva presentata un'altra in primo grado) contro i documenti depositati da ASPI e Movyon.

La querela poi presentata da Patanè è stata dichiarata inammissibile e la causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni al 10 maggio 2022.

Procedimento dinanzi alla Corte di Cassazione – ASPI contro CRAFT

CRAFT ha promosso un giudizio dinanzi alla Corte di Cassazione avverso la sentenza della Corte di Appello di Roma n. 2658/2021 con la quale è stato deciso il giudizio di riassunzione a seguito del rinvio disposto dalla Cassazione con la sentenza 21405/2019. ASPI si è costituita nel giudizio e si è in attesa della fissazione dell'udienza.

La sentenza della Corte di Appello di Roma citata ha altresì condannato CRAFT a rifondere ad ASPI le spese legali dei vari gradi di giudizio. CRAFT e ASPI hanno concordato una rateizzazione degli importi da recuperare.

Contenziosi tributari in materia di TOSAP, COSAP e CUP

Nel corso degli ultimi anni, i Comuni e le Province hanno notificato ad Autostrade per l'Italia numerosi atti richiedenti il pagamento di importi a titolo di Tassa per l'Occupazione di Spazi e Aree Pubbliche ("TOSAP") e di Canone per l'Occupazione di Spazi e Aree Pubbliche ("COSAP") – ora Canone Unico Patrimoniale ("CUP") a decorrere dall'anno d'imposta 2021 – per gli attraversamenti di strade comunali/provinciali, effettuati mediante infrastrutture autostradali (quali ponti, viadotti, sottopassi

ecc.). L'attività di accertamento degli Enti locali si è ulteriormente intensificata in seguito ad alcune pronunce della Corte di Cassazione negative per la Società.

Di recente la Corte di Cassazione è nuovamente intervenuta sul tema, con la sentenza n. 16395/2021 e poi con le ordinanze nn. 365-378-508-509/2022, rese nei confronti di società concessionarie, stabilendo che: (i) le occupazioni prive della concessione dell'Ente locale devono essere considerate "abusive", a prescindere dal fatto che queste siano state effettuate per la realizzazione di un'infrastruttura di interesse istituzionale e (ii) il COSAP è dovuto dal soggetto che ritrae un beneficio economico dallo sfruttamento del bene che occupa il demanio comunale/provinciale, indipendentemente dalla sottrazione di suolo pubblico all'uso collettivo.

Vista la rilevanza del tema per l'intero comparto delle Società concessionarie autostradali, AISCAT ha avviato le interlocuzioni istituzionali con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, al fine di chiarire che le occupazioni non possono essere considerate "abusive" poiché la costruzione e la gestione di infrastrutture autostradali viene assentita dallo Stato tramite il rilascio di apposita concessione e in virtù di disposizioni di legge.

Modalità di affidamento degli appalti da parte di ASPI al mercato ed a società del Gruppo a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n. 218/2021

Con la sentenza n. 218/2021 la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 177 del D.Lgs. n. 50/2016 nonché dell'art. 1, comma 1, lettera iii), della legge n. 11/2016 ("*Legge delega per l'attuazione delle direttive comunitarie sugli appalti pubblici*").

Secondo la Consulta, in particolare, la previsione dell'obbligo a carico dei titolari di concessioni già in essere, non assegnate con la formula della finanza di progetto o con procedure a evidenza pubblica, di affidare una quota pari all'80% (60% per i concessionari autostradali) dei contratti di appalto relativi alle concessioni mediante procedura ad evidenza pubblica costituisce "*una misura irragionevole e sproporzionata rispetto al pur legittimo fine perseguito, in quanto tale lesiva della libertà di iniziativa economica*".

Fermo quanto sopra, di seguito si riportano le conseguenze derivanti dalla citata sentenza in ordine alle modalità di affidamento dei contratti di appalto da parte di ASPI.

Si evidenzia che, con la dichiarazione di incostituzionalità del predetto art. 177, non vi è più alcun obbligo legislativo di esternalizzazione in capo ai concessionari, ivi compresi i concessionari autostradali. Essi potranno, pertanto, decidere liberamente in ordine all'esecuzione delle attività oggetto delle concessioni, affidandole a terzi ovvero gestendole direttamente o attraverso società controllate.

In considerazione dei fatti sopra commentati, i fondi per rischi e oneri già stanziati riflettono in base alle informazioni alla data disponibili la migliore stima del rischio di soccombenza e degli oneri potenzialmente connessi alle controversie sopra descritte.

9.6 Legge 4 agosto 2017, n. 124 - Legge annuale per il mercato e la concorrenza

La legge 4 agosto 2017, n. 124 ha introdotto all'articolo 1, commi da 125 a 129, alcune misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche.

Per la Società, la disciplina si traduce in un obbligo di pubblicazione delle erogazioni ricevute nella nota integrativa del bilancio (comma 126) da:

- a) le pubbliche amministrazioni e i soggetti di cui all'articolo 2-bis del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33;

- b) le società controllate, di diritto o di fatto, direttamente o indirettamente, da pubbliche amministrazioni, comprese le società con azioni quotate in mercati regolamentati e le loro partecipate;
- c) le società a partecipazione pubblica, comprese quelle che emettono azioni quotate in mercati e dagli altri soggetti.

La disciplina è accompagnata da un severo sistema sanzionatorio correlato all'inosservanza dell'obbligo di pubblicazione che si traduce nella restituzione delle somme ai soggetti eroganti (comma 125).

Sulla base delle analisi effettuate è emerso che, a giudizio della Società, l'unica tipologia di erogazioni ricevuta dalla Società per la quale si applicano gli obblighi di informativa è rappresentata dai contributi a fronte degli investimenti autostradali.

Nell'esercizio 2021 non ci sono contributi incassati/svincolati per gli investimenti in attività in concessione.

9.7 Eventi successivi al 31 dicembre 2021

Approvazione Progetto Esecutivo in Conferenza di Servizi del Passante di Bologna

In data 18 gennaio 2022, la Conferenza di Servizi ha approvato il Progetto relativo al Passante di Bologna per un controvalore di circa 1,7 miliardi di euro. Entro il 2022 è prevista l'approvazione del Progetto esecutivo e l'avvio delle attività relative agli espropri, alla gestione delle interferenze nonché l'avvio delle attività preparatorie delle aree.

Emissione prestito obbligazionario

In data 18 gennaio 2022 Autostrade per l'Italia ha collocato, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) recentemente aggiornato, obbligazioni per 1.000 milioni di euro in due tranches da 500 milioni di euro con durata 6 e 10 anni. I proventi delle emissioni forniscono alla Società le risorse finanziarie per il pieno supporto degli importanti piani di investimento e manutenzione e per lo sviluppo del piano di digitalizzazione della rete, oltre che per finalità societarie generali.

Costituzione Elgea

In data 24 gennaio 2022 è stata costituita la società Elgea S.p.A., interamente controllata da Autostrade per l'Italia, che si occuperà nell'ambito del Gruppo della produzione di energia da fonti rinnovabili.

10. Proposta di destinazione dell'Utile dell'esercizio all'Assemblea di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Signori Azionisti,

Il Consiglio di Amministrazione, in merito alla proposta da formulare all'Assemblea degli Azionisti circa la distribuzione dell'utile d'esercizio, tenuto conto:

- a) di quanto riportato nello Statuto Sociale al paragrafo 44.1, secondo cui: «[...] l'utile netto residuo sarà distribuito agli Azionisti in proporzione alle loro partecipazioni, nella misura massima consentita dalla legge, a condizione che tale distribuzione sia coerente con le prescrizioni di cui alla Convenzione Unica, nonché con i covenant di cui agli accordi di finanziamento di cui la Società sia parte»;
- b) di quanto riportato al paragrafo 25.2 (d) dello Statuto Sociale, secondo cui: «le decisioni relative alle seguenti materie potranno essere validamente adottate, sia in prima che in seconda convocazione, a condizione che i voti favorevoli computati nelle maggioranze di legge includano anche il voto degli Azionisti di Minoranza che detengano, alla data della relativa assemblea, singolarmente, almeno il cinque per cento (5%) del capitale sociale della Società (fatto salvo quanto previsto al successivo articolo 33.6): [...] (d) la distribuzione di dividendi in deroga alla politica di distribuzione dei dividendi come stabilita al successivo articolo 44 [...]»;
- c) di quanto riportato ai paragrafi 33.3 (f) e 47.2 dello Statuto Sociale, secondo cui, sulle proposte all'Assemblea degli Azionisti concernenti una delle materie elencate al paragrafo 25.2, il Consiglio di Amministrazione delibera validamente con le maggioranze di legge a condizione che tali maggioranze comprendano il voto favorevole degli Amministratori designati dagli Azionisti di Minoranza;
- d) che la distribuzione agli Azionisti dell'utile dell'esercizio nella misura massima è coerente con le prescrizioni di cui alla Convenzione Unica e con i covenant di cui agli accordi di finanziamento di cui la Società è parte;
- e) che la riserva legale ha già raggiunto la misura prevista dal codice civile pari al quinto del capitale sociale;
- f) cionondimeno, nelle more del perfezionamento dell'accordo negoziale e considerata l'opportunità di ricostituire le riserve di patrimonio netto in sospensione di imposta ridotte lo scorso anno a seguito della perdita del 2020;

si propone:

- a) di approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 dal quale risulta un utile dell'esercizio di euro 681.876.751,87;
- b) preso atto dei documenti corredati ad esso di destinare il risultato di esercizio pari ad Euro 681.876.751,87 a utili portati a nuovo.

Si rammenta che tale proposta dovrà, altresì, essere approvata dall'Assemblea degli Azionisti nel rispetto delle maggioranze previste dall'art. 25.2 dello Statuto Sociale.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

11. 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 e collegate (ex art. 3, punto 1.1 della Convenzione Unica del 2007).

I sopra elencati allegati non sono assoggettati a revisione contabile.

Allegato 1

Informazioni ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob n. 11971/1999

Società Autostrade per l'Italia S.p.A.

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Note	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo		199
Altri servizi	Revisore della capogruppo	(1)	62
Totale			261

(1) Comfort letter su prestiti e assistenza alla predisposizione del Bilancio di Sostenibilità

Allegato 2

Dati di traffico (ex delibera CIPE 20/12/1996)

I valori dei chilometri percorsi “paganti”, riportati nelle tabelle seguenti, sono riferiti al traffico dell’esercizio assoggettato al pagamento di un’integrazione del canone di concessione, calcolata sulla percorrenza chilometrica di ciascun veicolo che ha fruito dell’infrastruttura autostradale, da corrispondere all’ANAS ai sensi della Legge n. 102/2009 e s.m.i, che ha soppresso il sovrapprezzo chilometrico ex art. 15 della n. 531/1982, modificato dalla Legge n. 407/1990. Tali valori, quindi, oltre a non comprendere il traffico non pagante, sono influenzati dal fenomeno del mancato pagamento del pedaggio contestuale, in questo caso rilevato al momento della sua effettiva corresponsione. In particolare, per traffico non pagante si intende: gli esenti a norma di convenzione o per motivi di servizio (veicoli aziendali, della Polstrada, dell’ACI, del soccorso stradale, di dipendenti per il raggiungimento del posto di lavoro); i valori stimati per le percorrenze avvenute in periodi di sciopero del personale esattoriale; gli altri casi di traffico non pagante (rapporti di mancato pagamento del pedaggio, esenzione area genovese, ecc.).

I dati relativi ai chilometri percorsi sulla rete di Autostrade per l’Italia, riportati nel capitolo n. 2.7 “Andamento gestionale dei settori del Gruppo”, nel paragrafo “Traffico”, della Relazione sulla Gestione, invece includono tutti i flussi di transito sulla rete, ivi inclusi quelli per cui il transito non si è concluso con il pagamento, rilevati al momento in cui il passaggio in autostrada è effettivamente avvenuto.

4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

AUTOSTRADE PER L'ITALIA: INTERA RETE

Anno 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio														
	A		B		3		4		5						
	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Complessivo
Gennaio	1.221.580	221.369	204.788	37.423	38.378	6.575	37.138	7.164	342.181	76.190	1.844.065	348.721	2.192.786		2.192.786
Febbraio	1.453.390	254.983	232.108	41.898	43.260	7.345	40.256	7.671	372.985	83.163	2.141.999	395.060	2.537.059		2.537.059
Marzo	1.291.660	242.436	259.782	47.432	50.390	8.570	46.361	8.925	431.328	95.975	2.079.521	403.338	2.482.859		2.482.859
Aprile	1.469.758	261.278	249.264	45.588	46.652	8.102	42.520	8.201	388.703	87.772	2.196.897	410.941	2.607.838		2.607.838
Maggio	2.196.714	415.043	289.973	55.215	50.963	9.192	43.544	8.366	396.628	88.377	2.977.822	576.193	3.554.015		3.554.015
Giugno	2.551.032	505.955	312.176	61.570	54.373	10.105	44.544	8.659	426.868	90.455	3.368.973	676.744	4.045.717		4.045.717
Luglio	3.156.967	643.388	340.716	68.250	61.232	11.764	44.986	8.618	415.418	91.734	4.019.319	823.754	4.843.073		4.843.073
Agosto	3.566.469	749.740	292.025	62.515	52.237	11.297	31.952	6.283	313.609	74.231	4.254.292	904.066	5.160.358		5.160.358
Settembre	2.759.046	554.729	335.813	67.318	59.531	11.650	44.029	8.483	412.127	93.374	3.610.546	735.554	4.346.100		4.346.100
Ottobre	2.495.175	474.663	324.566	63.371	55.645	10.046	44.021	8.367	407.490	89.511	3.326.897	645.958	3.972.855		3.972.855
Novembre	2.122.040	387.869	294.980	54.990	52.242	9.131	43.829	8.397	411.658	91.265	2.924.749	551.652	3.476.401		3.476.401
Dicembre	2.233.108	418.212	278.140	52.084	49.020	8.611	41.338	7.862	376.097	82.790	2.977.703	569.559	3.547.262		3.547.262
ANNO	26.516.939	5.129.665	3.434.331	657.654	613.923	112.388	504.518	96.996	4.675.092	1.044.837	35.724.783	7.041.540	42.766.323		42.766.323

AUTOSTRADA: MILANO - NAPOLI
TRATTA: A1 MILANO-BOLOGNA

Anno 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio														
	A		B		3		4		5						
	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Complessivo
Gennaio	154.850	-	29.811	-	6.565	-	8.121	-	64.984	-	264.331	-	264.331		264.331
Febbraio	192.763	-	34.305	-	7.470	-	8.609	-	71.651	-	314.798	-	314.798		314.798
Marzo	171.447	-	38.500	-	8.795	-	9.948	-	82.987	-	311.677	-	311.677		311.677
Aprile	199.155	-	37.057	-	8.124	-	9.157	-	75.457	-	328.950	-	328.950		328.950
Maggio	314.240	-	43.797	-	8.771	-	9.446	-	76.512	-	452.766	-	452.766		452.766
Giugno	377.108	-	47.040	-	9.189	-	9.488	-	77.314	-	520.139	-	520.139		520.139
Luglio	470.757	-	50.770	-	10.566	-	9.578	-	78.969	-	620.640	-	620.640		620.640
Agosto	512.206	-	42.876	-	8.841	-	6.904	-	58.175	-	629.002	-	629.002		629.002
Settembre	406.504	-	52.162	-	10.332	-	9.456	-	77.842	-	556.296	-	556.296		556.296
Ottobre	365.039	-	50.177	-	9.647	-	9.495	-	77.709	-	512.067	-	512.067		512.067
Novembre	305.586	-	41.793	-	8.981	-	9.670	-	78.214	-	447.244	-	447.244		447.244
Dicembre	306.571	-	41.401	-	8.352	-	9.146	-	71.967	-	437.437	-	437.437		437.437
ANNO	3.776.226	-	512.689	-	105.633	-	109.018	-	891.781	-	5.395.347	-	5.395.347		5.395.347

AUTOSTRADA: MILANO - NAPOLI
TRATTA: A1 BOLOGNA-FIRENZE

Anno 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio														
	A		B		3		4		5						
	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Complessivo
Gennaio	35	48.301	8	9.099	1	1.993	1	3.102	6	24.479	71	86.974	87.045		87.045
Febbraio	57	53.726	9	10.333	1	2.291	1	3.294	6	26.594	74	96.238	96.312		96.312
Marzo	57	50.557	10	11.768	1	2.689	1	3.803	7	31.169	76	99.986	100.062		100.062
Aprile	56	58.336	9	11.351	1	2.496	1	3.443	6	27.782	73	103.408	103.481		103.481
Maggio	83	96.234	11	14.117	1	2.812	1	3.563	6	28.497	102	145.223	145.325		145.325
Giugno	83	112.325	11	15.848	1	3.048	1	3.665	7	29.172	103	164.058	164.161		164.161
Luglio	88	143.764	11	17.052	1	3.423	1	3.624	7	28.902	108	196.765	196.873		196.873
Agosto	77	172.246	9	15.427	1	3.033	1	2.573	5	21.535	93	214.814	214.907		214.907
Settembre	86	127.501	11	17.805	1	3.573	1	3.652	6	28.446	105	180.977	181.082		181.082
Ottobre	90	115.088	12	17.083	1	3.237	1	3.620	6	28.893	110	167.921	168.031		168.031
Novembre	86	92.769	12	14.442	1	2.934	1	3.611	7	29.458	107	143.214	143.321		143.321
Dicembre	82	100.421	10	13.346	1	2.765	1	3.432	7	27.121	101	147.085	147.186		147.186
ANNO	900	1.171.268	123	167.671	12	34.294	12	41.382	76	332.048	1.123	1.746.663	1.747.786		1.747.786

AUTOSTRADA: MILANO - NAPOLI
TRATTA: A1 FIRENZE ROMA

Anno 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio														
	A		B		3		4		5						
	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Complessivo
Gennaio	163.150	-	25.650	-	4.498	-	7.578	-	57.248	-	258.124	-	258.124		258.124
Febbraio	174.717	-	28.563	-	5.119	-	8.014	-	61.078	-	277.491	-	277.491		277.491
Marzo	169.939	-	32.495	-	5.916	-	9.058	-	70.373	-	287.781	-	287.781		287.781
Aprile	189.813	-	31.009	-	5.438	-	8.202	-	62.721	-	297.183	-	297.183		297.183
Maggio	282.070	-	36.224	-	6.064	-	8.475	-	64.831	-	397.664	-	397.664		397.664
Giugno	308.315	-	38.387	-	6.466	-	8.674	-	65.601	-	427.443	-	427.443		427.443
Luglio	373.488	-	41.249	-	7.181	-	8.578	-	64.941	-	495.437	-	495.437		495.437
Agosto	479.618	-	36.269	-	6.440	-	6.115	-	49.040	-	577.482	-	577.482		577.482
Settembre	339.299	-	41.122	-	7.212	-	8.525	-	63.662	-	459.820	-	459.820		459.820
Ottobre	317.757	-	41.618	-	7.137	-	8.525	-	65.121	-	440.158	-	440.158		440.158
Novembre	269.298	-	38.177	-	6.775	-	8.346	-	66.845	-	389.461	-	389.461		389.461
Dicembre	306.972	-	36.547	-	6.665	-	8.217	-	62.421	-	420.822	-	420.822		420.822
ANNO	3.374.436	-	427.310	-	74.911	-	94.337	-	753.882	-	4.728.866	-	4.728.866		4.728.866

AUTOSTRADA: MILANO - NAPOLI
TRATTA: A1 FIANO-S.CESAREO

Anno 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio														
	A		B		3		4		5						
	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Planura	Montagna	Complessivo
Gennaio	9.872	8.886	1.903	1.464	431	266	581	302	5.547	2.689	18.334	13.607	31.941		31.941
Febbraio	10.635	10.304	2.134	1.638	481	291	607	316	5.903	2.890	19.760	15.439	35.199		35.199
Marzo	10.099	9.349	2.378	1.795	555	333	683	353	6.779	3.294	20.494	15.124	35.618		35.618
Aprile	12.009	10.961	2.335	1.758	502	306	636	333	6.513	2.990	21.576	16.348	37.924		37.924
Maggio	17.663	15.615	2.696	1.991	542	336	662	346	6.311	3.074	27.874	21.362	49.236		49.236
Giugno	20.863	17.551	2.900	2.109	587	364	696	364	6.492	3.168	31.538	23.556	55.094		55.094
Luglio	27.021	20.924	3.186	2.296	663	408	703	369	6.505	3.184	38.078	27.181	65.259		65.259
Agosto	39.340	25.144	2.849	1.943	583	360	495	256	4.835	2.354	48.102	30.057	78.159		78.159
Settembre	23.581	18.510	3.126	2.273	646	397	694	354	6.356	3.091	34.403	24.625	59.028		59.028
Ottobre	20.842	17.260	3.235	2.346	650	392	708	365	6.433	3.124	31.868	23.487	55.355		55.355
Novembre	16.841	14.805	2.960	2.217	626	380	704	365	6.567	3.216	27.698	20.983	48.681		48.681
Dicembre	20.159	16.369	2.829	2.090	622	378	688	361	6.247	3.055	30.545	22.253	52.798		52.798
ANNO	228.925	185.678	32.512 </												

AUTOSTRADA: MILANO - NAPOLI
TRATTA: A1 ROMA-NAPOLI

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	181.736	-	24.862	-	4.214	-	4.190	-	37.795	-	252.797	-	252.797
Febbraio	201.971	-	27.148	-	4.590	-	4.400	-	40.362	-	278.471	-	278.471
Marzo	184.183	-	29.758	-	5.275	-	5.018	-	46.186	-	270.450	-	270.450
Aprile	217.381	-	28.620	-	4.830	-	4.612	-	41.317	-	291.760	-	291.760
Maggio	299.510	-	32.659	-	5.269	-	4.758	-	42.907	-	384.893	-	384.893
Giugno	331.764	-	34.652	-	5.588	-	4.829	-	44.104	-	420.937	-	420.937
Luglio	393.477	-	38.052	-	6.386	-	4.898	-	45.216	-	488.029	-	488.029
Agosto	461.463	-	32.463	-	5.634	-	3.424	-	36.284	-	539.268	-	539.268
Settembre	354.398	-	37.109	-	6.173	-	4.739	-	45.049	-	447.468	-	447.468
Ottobre	385.128	-	37.770	-	6.079	-	4.824	-	43.814	-	427.615	-	427.615
Novembre	286.531	-	34.815	-	5.707	-	4.758	-	44.163	-	375.974	-	375.974
Dicembre	319.033	-	33.571	-	5.606	-	4.551	-	42.040	-	404.811	-	404.811
ANNO	3.561.575	-	391.179	-	65.941	-	55.041	-	509.237	-	4.582.473	-	4.582.473

AUTOSTRADA: TORINO - TRIESTE
TRATTA: A4 MILANO-BRESCIA

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	120.275	-	25.647	-	4.143	-	2.790	-	27.247	-	179.657	-	179.657
Febbraio	155.929	-	29.766	-	4.707	-	3.621	-	29.950	-	223.513	-	223.513
Marzo	133.013	-	32.926	-	5.610	-	3.021	-	34.924	-	207.494	-	207.494
Aprile	146.709	-	31.067	-	5.113	-	2.820	-	31.920	-	217.629	-	217.629
Maggio	206.483	-	34.070	-	5.810	-	2.858	-	32.045	-	280.766	-	280.766
Giugno	224.287	-	35.488	-	5.550	-	2.899	-	32.905	-	301.129	-	301.129
Luglio	255.040	-	37.786	-	6.121	-	2.959	-	33.151	-	335.057	-	335.057
Agosto	233.647	-	28.133	-	4.494	-	1.973	-	22.713	-	290.960	-	290.960
Settembre	239.600	-	36.995	-	5.951	-	2.940	-	33.228	-	318.714	-	318.714
Ottobre	243.800	-	36.851	-	5.573	-	2.929	-	32.370	-	321.523	-	321.523
Novembre	216.087	-	34.748	-	5.221	-	2.897	-	32.776	-	291.729	-	291.729
Dicembre	213.868	-	32.439	-	4.682	-	2.603	-	28.677	-	282.269	-	282.269
ANNO	2.386.738	-	395.416	-	62.475	-	32.810	-	371.981	-	3.249.420	-	3.249.420

AUTOSTRADA: MILANO - SERRAVALLE - GENOVA
TRATTA: A7 SERRAVALLE-GENOVA

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	-	17.932	-	2.845	-	517	-	407	-	5.147	-	26.848	26.848
Febbraio	-	20.038	-	3.108	-	576	-	441	-	5.534	-	29.695	29.695
Marzo	-	19.629	-	3.481	-	675	-	497	-	6.118	-	30.400	30.400
Aprile	-	27.469	-	3.491	-	670	-	491	-	6.066	-	33.217	33.217
Maggio	-	35.003	-	3.842	-	666	-	503	-	6.012	-	46.026	46.026
Giugno	-	40.384	-	4.183	-	716	-	519	-	6.277	-	52.079	52.079
Luglio	-	46.393	-	4.572	-	775	-	536	-	6.475	-	58.751	58.751
Agosto	-	44.612	-	3.865	-	663	-	374	-	5.138	-	54.652	54.652
Settembre	-	41.125	-	4.443	-	756	-	510	-	6.215	-	53.049	53.049
Ottobre	-	37.512	-	4.320	-	688	-	478	-	5.871	-	48.369	48.369
Novembre	-	31.848	-	3.857	-	651	-	497	-	6.222	-	43.075	43.075
Dicembre	-	31.562	-	3.594	-	605	-	463	-	5.602	-	41.826	41.826
ANNO	-	388.507	-	45.599	-	7.958	-	5.716	-	70.807	-	518.587	518.587

AUTOSTRADA: MILANO - LAGHI
TRATTA: A6/AD MILANO-LAGHI

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	85.969	4.226	11.310	430	1.478	48	959	57	7.196	452	106.912	5.213	112.125
Febbraio	112.555	5.800	12.882	510	1.680	60	1.071	65	8.231	536	136.419	6.971	143.390
Marzo	95.175	4.653	15.137	501	1.957	70	1.264	82	9.728	634	123.261	6.004	129.265
Aprile	105.821	5.411	14.229	501	1.809	66	1.163	71	8.782	564	131.894	6.663	138.497
Maggio	145.327	8.309	15.919	720	1.975	92	1.156	72	10.682	549	175.069	9.742	182.811
Giugno	152.847	8.822	16.888	814	2.117	114	1.196	77	8.903	566	181.996	10.393	192.389
Luglio	171.654	10.271	18.240	869	2.557	173	1.247	78	9.167	566	202.865	11.957	214.822
Agosto	141.137	9.868	13.489	813	2.067	208	878	61	6.378	399	163.949	11.349	175.298
Settembre	162.590	9.282	18.345	965	2.450	175	1.223	79	8.979	542	193.587	11.043	204.630
Ottobre	167.405	9.018	18.177	907	2.187	125	1.265	62	8.896	548	197.980	10.680	208.660
Novembre	150.561	7.620	16.129	662	1.890	77	1.221	72	8.961	563	178.802	9.925	187.827
Dicembre	144.337	7.718	15.002	591	1.668	66	1.089	65	7.893	499	169.989	8.939	178.928
ANNO	1.635.428	91.028	185.772	8.397	23.875	1.274	13.742	862	101.846	6.418	1.960.663	107.979	2.068.642

AUTOSTRADA: ADR/A26
TRATTA: A6/A26 DIRAMAZIONE GALLARATE-GATTICO

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	11.880	3.031	1.940	708	276	103	113	44	1.175	489	15.393	5.275	20.668
Febbraio	16.010	5.045	2.249	829	326	122	127	51	1.348	560	20.069	6.607	26.676
Marzo	13.475	4.419	2.524	933	380	145	151	61	1.587	677	18.117	6.235	24.352
Aprile	15.339	5.032	2.448	906	356	136	143	59	1.424	617	19.710	6.750	26.460
Maggio	24.856	8.980	2.792	1.073	391	150	158	63	1.464	631	29.661	10.897	40.558
Giugno	27.190	10.043	2.946	1.157	414	160	140	65	1.541	671	32.251	12.096	44.349
Luglio	29.110	11.320	3.052	1.201	444	172	160	65	1.561	686	34.307	13.444	47.751
Agosto	26.842	11.381	2.139	877	322	127	99	42	1.048	459	30.450	12.886	43.336
Settembre	26.587	10.185	2.838	1.109	424	168	153	64	1.546	676	31.548	12.202	43.750
Ottobre	26.592	10.116	2.835	1.116	393	153	152	62	1.474	647	31.446	12.094	43.540
Novembre	22.529	8.307	2.641	1.029	357	139	145	61	1.479	643	27.151	10.179	37.330
Dicembre	21.929	8.288	2.408	957	318	122	119	51	1.274	552	26.048	9.950	35.998
ANNO	262.359	97.047	30.792	11.875	4.401	1.697	1.640	688	16.921	7.308	316.153	118.615	434.768

4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

AUTOSTRADA: GENOVA-VENTIMIGLIA
TRATTA: A10 GENOVA-SAVONA

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio 1						Classi di pedaggio 2						Pianura	Montagna	Complessivo
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L			
Gennaio	-	25.393	-	3.581	-	464	-	428	-	6.315	-	36.181	-	36.181	
Febbraio	-	29.086	-	4.054	-	513	-	464	-	6.945	-	41.062	-	41.062	
Marzo	-	31.748	-	4.764	-	597	-	560	-	7.963	-	45.632	-	45.632	
Aprile	-	29.634	-	4.512	-	569	-	520	-	7.506	-	42.741	-	42.741	
Maggio	-	43.709	-	5.295	-	599	-	524	-	7.357	-	57.484	-	57.484	
Giugno	-	52.642	-	5.601	-	656	-	553	-	7.417	-	66.869	-	66.869	
Luglio	-	63.922	-	6.125	-	758	-	519	-	7.458	-	78.782	-	78.782	
Agosto	-	69.141	-	5.545	-	726	-	383	-	5.899	-	81.694	-	81.694	
Settembre	-	54.328	-	5.852	-	725	-	516	-	7.474	-	68.895	-	68.895	
Ottobre	-	47.494	-	5.716	-	664	-	507	-	7.456	-	61.837	-	61.837	
Novembre	-	35.779	-	5.066	-	607	-	528	-	7.581	-	53.561	-	53.561	
Dicembre	-	42.485	-	4.942	-	584	-	472	-	6.803	-	55.286	-	55.286	
ANNO	-	526.361	-	61.053	-	7.662	-	5.974	-	66.174	-	690.024	-	690.024	

AUTOSTRADA: A11 FRIANZE - PISA NORD
TRATTA: A11 FIRENZE-MAIE

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio 1						Classi di pedaggio 2						Pianura	Montagna	Complessivo
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L			
Gennaio	63.942	40	8.523	7	1.083	1	634	1	6.995	5	80.777	54	80.831		
Febbraio	63.223	43	9.380	7	1.211	1	707	1	7.241	5	81.762	57	81.819		
Marzo	58.808	42	10.678	9	1.383	1	788	1	8.421	6	80.076	59	80.135		
Aprile	62.875	42	10.099	8	1.297	1	740	1	7.586	6	82.609	58	82.667		
Maggio	96.564	66	11.726	8	1.400	1	766	1	7.673	6	118.229	81	118.311		
Giugno	110.978	64	12.469	9	1.496	1	803	1	7.951	6	133.697	81	133.778		
Luglio	125.842	68	13.038	10	1.575	1	797	1	7.912	6	149.164	86	149.250		
Agosto	122.751	57	10.397	7	1.260	1	534	1	6.117	5	141.059	71	141.130		
Settembre	110.578	67	12.432	10	1.596	1	783	1	7.861	6	133.450	85	133.535		
Ottobre	104.474	74	12.390	10	1.499	2	762	1	7.276	7	126.901	84	126.985		
Novembre	90.493	67	11.365	10	1.380	1	746	1	7.858	6	111.843	85	111.928		
Dicembre	89.407	65	10.787	9	1.325	1	695	1	7.157	5	109.371	81	109.452		
ANNO	1.100.035	695	133.485	105	16.505	13	8.755	12	90.160	69	1.348.940	894	1.349.834		

AUTOSTRADA: GENOVA-LIVORNO-CITAVEC-ROMA
TRATTA: A12 GENOVA-SESTO

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio 1						Classi di pedaggio 2						Pianura	Montagna	Complessivo
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L			
Gennaio	-	29.475	-	4.268	-	464	-	356	-	3.239	-	37.802	-	37.802	
Febbraio	-	31.278	-	4.529	-	510	-	402	-	3.631	-	40.350	-	40.350	
Marzo	-	31.709	-	5.240	-	501	-	478	-	4.220	-	45.293	-	45.293	
Aprile	-	32.989	-	4.865	-	560	-	424	-	3.872	-	42.770	-	42.770	
Maggio	-	48.599	-	5.817	-	588	-	425	-	3.783	-	59.222	-	59.222	
Giugno	-	56.618	-	6.342	-	638	-	439	-	3.889	-	67.926	-	67.926	
Luglio	-	67.997	-	6.997	-	725	-	435	-	3.996	-	80.050	-	80.050	
Agosto	-	73.896	-	6.357	-	675	-	298	-	3.120	-	84.346	-	84.346	
Settembre	-	60.425	-	6.057	-	706	-	438	-	3.579	-	72.305	-	72.305	
Ottobre	-	53.940	-	6.337	-	643	-	427	-	4.007	-	65.354	-	65.354	
Novembre	-	46.511	-	5.676	-	582	-	429	-	4.105	-	57.303	-	57.303	
Dicembre	-	47.740	-	5.432	-	544	-	396	-	3.645	-	57.257	-	57.257	
ANNO	-	583.657	-	68.617	-	7.236	-	4.942	-	45.426	-	709.878	-	709.878	

AUTOSTRADA: GENOVA-LIVORNO-CITAVEC-ROMA
TRATTA: A12 ROMA-CITAVEC-RA

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio 1						Classi di pedaggio 2						Pianura	Montagna	Complessivo
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L			
Gennaio	22.062	-	2.435	-	382	-	283	-	2.338	-	42.641	-	42.641		
Febbraio	29.700	-	2.826	-	414	-	329	-	2.515	-	41.794	-	41.794		
Marzo	37.384	-	3.074	-	474	-	368	-	2.753	-	50.357	-	50.357		
Aprile	29.229	-	3.076	-	486	-	335	-	2.632	-	37.900	-	37.900		
Maggio	44.746	-	3.753	-	508	-	357	-	2.654	-	52.715	-	52.715		
Giugno	53.405	-	4.045	-	529	-	355	-	2.708	-	60.996	-	60.996		
Luglio	69.395	-	4.423	-	570	-	376	-	2.929	-	77.723	-	77.723		
Agosto	66.549	-	4.602	-	538	-	270	-	2.989	-	74.848	-	74.848		
Settembre	50.517	-	4.071	-	657	-	527	-	3.159	-	62.507	-	62.507		
Ottobre	43.546	-	3.960	-	513	-	374	-	2.813	-	50.329	-	50.329		
Novembre	37.015	-	3.471	-	470	-	336	-	2.778	-	44.874	-	44.874		
Dicembre	38.473	-	3.251	-	458	-	271	-	2.540	-	45.618	-	45.618		
ANNO	507.921	-	42.387	-	5.829	-	3.911	-	32.706	-	592.754	-	592.754		

AUTOSTRADA: BOLOGNA-PADOVA
TRATTA: A13 BOLOGNA-PADOVA

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio 1						Classi di pedaggio 2						Pianura	Montagna	Complessivo
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L			
Gennaio	53.861	-	11.321	-	2.318	-	1.912	-	19.746	-	89.158	-	89.158		
Febbraio	69.739	-	13.392	-	2.729	-	2.180	-	22.588	-	110.628	-	110.628		
Marzo	63.357	-	15.090	-	3.100	-	2.539	-	26.240	-	110.492	-	110.492		
Aprile	68.926	-	14.226	-	2.881	-	2.296	-	23.464	-	113.793	-	113.793		
Maggio	103.042	-	16.241	-	3.033	-	2.295	-	23.508	-	148.139	-	148.139		
Giugno	115.562	-	17.518	-	3.213	-	2.391	-	24.472	-	163.156	-	163.156		
Luglio	137.758	-	18.640	-	3.525	-	2.364	-	24.917	-	187.204	-	187.204		
Agosto	147.417	-	16.152	-	2.813	-	1.768	-	19.192	-	187.342	-	187.342		
Settembre	131.445	-	18.894	-	3.440	-	2.364	-	25.014	-	181.197	-	181.197		
Ottobre	124.088	-	18.463	-	3.279	-	2.315	-	24.240	-	177.394	-	177.394		
Novembre	103.214	-	16.474	-	3.082	-	2.292	-	24.696	-	149.758	-	149.758		
Dicembre	101.892	-	15.277	-	2.860	-	2.108	-	22.182	-	144.319	-	144.319		
ANNO	1.220.291	-	191.688	-	36.393	-	28.824	-	280.374	-	1.755.570	-	1.755.570		

AUTOSTRADA: BOLOGNA - TARANTO
TRATTA: A14 BRIMAZIONE DI IUVININA

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Casi di pedaggio												Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5						
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna				
Gennaio	5.309	-	773	-	145	-	86	-	2.047	-	8.160	-	8.160		
Febbraio	7.411	-	935	-	166	-	96	-	2.338	-	10.946	-	10.946		
Marzo	5.345	-	974	-	196	-	109	-	2.683	-	9.307	-	9.307		
Aprile	6.817	-	980	-	188	-	116	-	2.427	-	10.528	-	10.528		
Maggio	12.543	-	1.279	-	200	-	116	-	2.425	-	16.513	-	16.513		
Giugno	15.888	-	1.282	-	202	-	116	-	2.512	-	20.000	-	20.000		
Luglio	17.243	-	1.327	-	215	-	116	-	2.444	-	21.345	-	21.345		
Agosto	17.131	-	1.165	-	176	-	85	-	1.711	-	20.268	-	20.268		
Settembre	13.552	-	1.338	-	212	-	118	-	2.429	-	17.689	-	17.689		
Ottobre	10.832	-	1.191	-	193	-	113	-	2.427	-	14.756	-	14.756		
Novembre	9.147	-	1.109	-	183	-	115	-	2.499	-	13.053	-	13.053		
Dicembre	8.981	-	1.004	-	170	-	102	-	2.239	-	12.396	-	12.396		
ANNO	129.939	-	13.307	-	2.246	-	1.288	-	28.181	-	174.961	-	174.961		

AUTOSTRADA: BOLOGNA - ANCONA
TRATTA: A14 BOLOGNA-ANCONA

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Casi di pedaggio												Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5						
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna				
Gennaio	142.945	-	25.600	-	5.918	-	4.702	-	52.441	-	231.606	-	231.606		
Febbraio	180.857	-	29.853	-	6.743	-	5.263	-	57.470	-	280.186	-	280.186		
Marzo	148.548	-	32.818	-	7.836	-	6.170	-	66.714	-	262.086	-	262.086		
Aprile	183.987	-	32.675	-	7.373	-	5.713	-	60.633	-	296.381	-	296.381		
Maggio	300.384	-	40.034	-	8.127	-	7.794	-	61.671	-	416.000	-	416.000		
Giugno	387.556	-	44.169	-	8.879	-	6.044	-	63.810	-	505.467	-	505.467		
Luglio	456.675	-	48.671	-	9.845	-	6.212	-	66.162	-	627.565	-	627.565		
Agosto	563.040	-	44.007	-	8.299	-	4.360	-	48.504	-	668.210	-	668.210		
Settembre	403.424	-	47.663	-	9.447	-	6.016	-	65.500	-	530.050	-	530.050		
Ottobre	327.373	-	43.181	-	8.333	-	5.956	-	64.570	-	456.018	-	456.018		
Novembre	270.312	-	38.676	-	8.113	-	5.883	-	64.930	-	387.734	-	387.734		
Dicembre	282.870	-	36.048	-	7.357	-	5.462	-	57.507	-	389.189	-	389.189		
ANNO	3.680.951	-	463.585	-	96.490	-	67.575	-	729.996	-	5.038.507	-	5.038.507		

AUTOSTRADA: BOLOGNA - TARANTO
TRATTA: A14 ANCONA-PESCARA

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Casi di pedaggio												Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5						
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna				
Gennaio	57.683	-	10.269	-	2.159	-	1.888	-	18.619	-	90.568	-	90.568		
Febbraio	63.467	-	11.392	-	2.385	-	2.016	-	20.067	-	99.327	-	99.327		
Marzo	58.398	-	12.828	-	2.761	-	2.378	-	23.242	-	99.407	-	99.407		
Aprile	68.958	-	12.471	-	2.601	-	2.149	-	20.837	-	107.016	-	107.016		
Maggio	97.721	-	14.939	-	2.957	-	2.794	-	21.168	-	136.401	-	136.401		
Giugno	113.848	-	15.708	-	3.125	-	2.222	-	21.846	-	156.752	-	156.752		
Luglio	164.428	-	18.253	-	3.428	-	2.302	-	23.093	-	211.504	-	211.504		
Agosto	215.246	-	17.693	-	3.131	-	1.640	-	17.595	-	255.305	-	255.305		
Settembre	136.681	-	17.164	-	3.289	-	2.149	-	22.756	-	182.039	-	182.039		
Ottobre	106.823	-	15.103	-	3.086	-	2.164	-	22.406	-	148.579	-	148.579		
Novembre	91.457	-	14.098	-	2.951	-	2.056	-	22.359	-	133.021	-	133.021		
Dicembre	101.022	-	13.598	-	2.772	-	2.056	-	20.331	-	139.779	-	139.779		
ANNO	1.275.530	-	172.994	-	34.645	-	25.214	-	254.314	-	1.762.697	-	1.762.697		

AUTOSTRADA: BOLOGNA - TARANTO
TRATTA: A14 PESCARA-LANCIANO

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Casi di pedaggio												Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5						
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna				
Gennaio	4.794	11.545	928	1.971	192	371	193	375	1.957	3.655	8.054	17.917	25.981		
Febbraio	4.714	11.154	1.010	2.120	209	397	208	399	2.108	3.928	8.249	17.998	26.247		
Marzo	4.661	11.423	1.142	2.414	241	461	243	471	2.399	4.488	8.686	19.257	27.943		
Aprile	5.677	13.603	1.134	2.337	226	447	219	426	2.130	3.970	9.368	20.778	30.146		
Maggio	8.536	19.325	1.577	2.739	293	536	241	433	2.381	4.061	13.713	27.092	39.814		
Giugno	10.580	23.330	1.533	3.058	307	534	254	452	2.376	4.214	15.040	31.598	46.638		
Luglio	15.697	33.922	1.742	3.631	348	622	258	490	2.492	4.218	20.537	43.052	63.589		
Agosto	21.748	45.722	1.731	3.644	317	500	177	317	1.916	3.386	25.869	53.715	79.604		
Settembre	13.975	27.328	1.587	3.347	323	586	233	399	2.415	4.264	16.533	36.924	53.457		
Ottobre	36.798	71.406	1.823	2.960	307	556	237	413	2.577	4.207	33.517	29.544	43.061		
Novembre	7.794	18.268	1.317	2.700	290	522	238	412	2.365	4.168	12.004	26.070	38.074		
Dicembre	8.956	20.675	1.276	2.670	268	486	223	401	2.148	3.824	12.871	28.056	40.927		
ANNO	114.305	257.757	16.185	33.591	3.322	6.104	2.724	4.956	26.964	48.593	163.480	351.001	514.481		

AUTOSTRADA: BOLOGNA - TARANTO
TRATTA: A14 LANCIANO-CANOSA

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Casi di pedaggio												Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5						
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna				
Gennaio	20.831	10.033	3.476	1.897	703	418	849	425	8.955	4.373	34.812	17.176	51.988		
Febbraio	21.226	9.673	3.775	2.037	776	477	949	450	9.460	4.660	36.186	17.297	53.483		
Marzo	20.794	9.903	4.263	2.309	874	559	1.074	536	10.776	5.335	37.781	18.642	56.423		
Aprile	23.807	11.821	4.242	2.254	871	238	991	499	9.637	4.732	39.448	19.848	59.296		
Maggio	36.798	17.181	3.040	2.037	1.003	642	1.009	502	9.978	4.852	53.835	23.834	79.669		
Giugno	53.489	22.135	6.010	3.012	1.100	625	1.019	501	10.446	5.017	72.064	31.310	103.374		
Luglio	87.878	34.170	7.486	3.610	1.376	725	1.064	516	10.863	5.286	108.777	44.307	153.084		
Agosto	134.166	48.768	8.316	3.740	1.410	673	739	361	8.677	4.049	153.308	57.591	210.899		
Settembre	66.705	26.885	7.016	3.338	1.293	667	997	455	11.045	5.089	87.056	36.434	123.490		
Ottobre	44.613	19.702	5.855	2.910	1.147	647	963	478	10.964	5.061	63.582	26.820	90.402		
Novembre	34.910	16.217	5.019	2.646	1.064	603	1.034	476	10.839	5.050	52.875	24.992	77.867		
Dicembre	44.611	19.411	4.887	2.578	1.033	575	953	459	9.961	4.608	61.445	27.631	89.076		
ANNO	589.957	245.900	65.309	33.008	12.650	7.179	11.631	5.658	121.622	58.137	801.169	348.882	1.151.051		

4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

AUTOSTRADA BOLOGNA - TARANTO
FRATTA A14 CANOSA TARANTO

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale			
	Classi di pedaggio					Classi di pedaggio					Pianura	Montagna	Complessivo	
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J				
Gennaio	21.217	-	3.133	-	-	552	-	546	-	4.989	-	30.437	-	30.437
Febbraio	23.337	-	3.414	-	-	595	-	603	-	5.240	-	33.189	-	33.189
Marzo	22.604	-	3.757	-	-	665	-	671	-	5.873	-	33.590	-	33.590
Aprile	23.664	-	3.561	-	-	662	-	616	-	5.283	-	33.786	-	33.786
Maggio	35.194	-	4.273	-	-	714	-	647	-	5.573	-	46.401	-	46.401
Giugno	48.569	-	4.559	-	-	806	-	855	-	5.996	-	62.015	-	62.015
Luglio	75.996	-	6.011	-	-	958	-	678	-	6.777	-	89.920	-	89.920
Agosto	109.228	-	6.210	-	-	948	-	489	-	5.185	-	122.060	-	122.060
Settembre	60.044	-	5.693	-	-	912	-	647	-	6.476	-	73.772	-	73.772
Ottobre	44.906	-	5.364	-	-	848	-	661	-	6.440	-	58.121	-	58.121
Novembre	37.533	-	4.722	-	-	806	-	675	-	6.254	-	49.068	-	49.068
Dicembre	42.649	-	4.546	-	-	806	-	620	-	5.858	-	54.479	-	54.479
ANNO	545.941	-	55.543	-	-	9.292	-	7.536	-	69.446	-	687.758	-	687.758

AUTOSTRADA NAPOLI - CANOSA
FRATTA A16 NAPOLI-CANOSA

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio					Classi di pedaggio					Pianura	Montagna	Complessivo
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J			
Gennaio	24.223	24.152	3.335	4.292	658	880	384	486	3.133	5.638	31.633	35.448	67.081
Febbraio	25.913	26.167	3.425	4.635	682	940	361	465	3.231	5.742	33.612	37.949	71.561
Marzo	24.256	24.569	3.851	5.141	808	1.086	437	552	3.774	6.741	31.126	38.089	71.215
Aprile	25.964	26.094	3.549	4.854	741	1.018	395	497	3.338	5.961	33.977	38.414	72.391
Maggio	37.090	37.973	4.232	5.623	813	1.130	399	512	3.590	6.312	40.591	51.537	92.128
Giugno	41.899	45.016	4.815	5.988	847	1.154	422	540	3.710	6.516	51.293	59.214	110.507
Luglio	49.061	55.800	4.799	6.424	905	1.286	396	554	3.861	7.099	59.022	71.183	130.205
Agosto	52.068	68.559	3.772	5.451	767	1.095	300	445	3.325	5.987	60.232	85.131	145.363
Settembre	46.652	50.990	4.785	6.434	878	1.228	394	558	3.994	10.377	56.703	69.487	126.190
Ottobre	45.634	47.159	4.556	6.716	888	1.259	411	552	3.792	6.940	55.681	63.626	119.307
Novembre	40.885	40.882	4.749	6.176	809	1.235	414	546	3.687	6.870	50.632	55.689	106.321
Dicembre	41.662	42.832	4.617	5.895	886	1.217	400	530	3.562	6.452	51.127	56.926	108.053
ANNO	455.348	490.037	50.282	67.631	9.772	13.463	4.700	6.257	42.987	84.305	562.989	661.693	1.224.682

AUTOSTRADA UDINE - TREVISO
FRATTA A25 UDINE-TREVISO

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio					Classi di pedaggio					Pianura	Montagna	Complessivo
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J			
Gennaio	6.311	2.536	1.195	861	151	91	227	261	4.078	5.711	11.962	9.460	21.422
Febbraio	9.363	4.059	1.441	1.055	179	120	280	332	4.911	6.958	16.174	12.524	28.698
Marzo	5.748	1.915	1.593	1.219	214	150	327	379	5.782	8.062	13.664	11.725	25.389
Aprile	6.187	2.039	1.467	1.103	192	134	273	325	4.898	6.888	13.017	10.489	23.506
Maggio	11.546	4.514	2.133	1.810	365	270	379	331	4.770	6.630	19.093	14.565	33.658
Giugno	19.918	16.338	2.924	2.780	590	498	593	356	5.064	7.044	28.789	27.316	56.105
Luglio	27.768	26.431	3.470	3.445	901	1.136	297	371	5.021	7.122	37.457	38.505	75.962
Agosto	32.537	31.985	3.779	3.973	1.234	1.632	272	348	3.907	5.515	41.729	43.453	85.182
Settembre	24.087	22.063	3.557	3.636	873	1.099	305	376	4.821	6.760	33.643	33.934	67.577
Ottobre	14.812	10.188	2.435	2.201	322	307	269	328	6.679	6.409	22.656	19.613	42.269
Novembre	10.145	10.532	1.839	1.455	213	165	255	301	5.103	7.167	17.549	15.645	33.194
Dicembre	12.521	6.457	1.734	1.328	188	158	226	267	4.180	5.785	18.849	11.975	30.824
ANNO	180.943	136.337	27.361	24.866	5.422	6.040	3.302	3.975	57.334	80.260	274.562	250.484	525.046

AUTOSTRADA GENOVA VOLTRI-GRAVELLONA TOCE
FRATTA A26 VOLTRI-ALESSANDRIA

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale			
	Classi di pedaggio					Classi di pedaggio					Pianura	Montagna	Complessivo	
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J				
Gennaio	-	19.969	-	3.571	-	627	-	768	-	12.609	-	37.564	-	37.564
Febbraio	-	23.803	-	3.958	-	678	-	825	-	13.485	-	42.749	-	42.749
Marzo	-	22.833	-	4.545	-	785	-	955	-	15.164	-	44.282	-	44.282
Aprile	-	25.256	-	4.403	-	765	-	917	-	14.820	-	46.161	-	46.161
Maggio	-	48.463	-	5.767	-	825	-	886	-	14.625	-	70.564	-	70.564
Giugno	-	64.719	-	6.127	-	885	-	914	-	14.365	-	87.210	-	87.210
Luglio	-	83.917	-	7.134	-	1.049	-	865	-	14.291	-	107.256	-	107.256
Agosto	-	96.514	-	6.055	-	1.024	-	669	-	11.217	-	116.079	-	116.079
Settembre	-	68.346	-	7.039	-	1.037	-	863	-	14.287	-	91.566	-	91.566
Ottobre	-	51.215	-	6.589	-	907	-	841	-	13.865	-	75.511	-	75.511
Novembre	-	41.860	-	5.069	-	770	-	873	-	14.210	-	59.818	-	59.818
Dicembre	-	41.860	-	5.069	-	770	-	792	-	13.185	-	61.676	-	61.676
ANNO	-	585.430	-	66.421	-	10.174	-	10.188	-	166.223	-	838.436	-	838.436

AUTOSTRADA GENOVA VOLTRI-GRAVELLONA TOCE
FRATTA A26 ALESSANDRIA GRAVELLONA

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio					Classi di pedaggio					Pianura	Montagna	Complessivo
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J			
Gennaio	20.263	6.877	3.998	1.269	707	170	502	75	5.389	898	30.859	9.289	40.148
Febbraio	27.642	9.404	4.728	1.542	797	213	556	92	5.789	1.107	39.494	12.368	51.862
Marzo	22.136	7.303	5.124	1.681	923	244	610	110	6.700	1.345	35.473	10.683	46.156
Aprile	23.907	8.577	4.556	1.818	871	277	607	105	6.193	1.285	36.532	11.257	47.789
Maggio	41.293	15.469	6.057	1.966	927	248	606	109	6.296	1.244	55.179	19.016	74.215
Giugno	49.367	17.733	6.598	2.201	966	280	615	111	6.487	1.386	64.033	21.661	85.694
Luglio	61.487	21.034	7.364	2.396	1.090	307	625	114	6.714	1.395	77.280	25.246	102.526
Agosto	63.775	23.206	5.885	1.959	864	253	449	77	6.814	988	75.787	26.483	102.270
Settembre	55.136	18.188	7.178	2.247	1.080	297	622	109	6.702	1.365	70.718	22.206	92.924
Ottobre	50.568	17.723	7.004	2.153	1.015	285	604	106	6.703	1.275	65.894	21.522	87.416
Novembre	41.853	11.706	6.154	1.885	936	232	611	109	6.775	1.241	56.349	17.353	73.502
Dicembre	40.643	14.041	5.612	1.703	844	202	566	91	6.211	1.037	53.876	17.074	70.950
ANNO	498.050	173.256	70.656	22.600	11.020	2.938	6.975	1.208	74.773	14.466	661.474	214.466	875.942

AUTOSTRADA: VENEZIA - BELLUNO
TRATTA: A27 MESTRE-BELLUNO

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio												Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5						
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	17.938	8.073	3.146	1.160	526	132	295	57	2.968	491	24.863	9.913	34.776		
Febbraio	27.669	15.403	3.848	1.545	638	156	339	74	3.441	588	35.915	17.766	53.701		
Marzo	22.312	9.324	4.271	1.568	739	184	395	92	4.055	759	31.772	11.927	43.699		
Aprile	22.544	9.068	4.018	1.477	686	174	375	90	3.705	730	31.328	11.519	42.867		
Maggio	31.466	13.805	4.485	1.787	740	203	378	97	3.774	744	40.844	16.636	57.480		
Giugno	35.351	18.235	4.827	2.121	766	232	376	102	3.909	787	45.211	21.477	66.708		
Luglio	40.403	23.495	5.174	2.488	829	254	390	112	3.994	840	50.790	27.188	77.979		
Agosto	40.604	28.591	4.075	2.259	581	237	264	78	2.807	580	48.311	31.745	80.076		
Settembre	38.371	19.606	5.012	2.169	791	235	387	109	4.015	803	48.576	22.922	71.498		
Ottobre	37.933	16.788	4.935	2.013	752	199	368	107	3.829	759	47.817	19.866	67.683		
Novembre	32.800	13.531	4.659	1.813	733	181	374	95	3.912	770	42.478	16.390	58.868		
Dicembre	35.003	18.788	4.475	1.900	669	158	341	81	3.432	617	43.910	21.544	65.464		
ANNO	382.384	194.707	52.926	22.300	8.452	2.345	4.282	1.094	43.841	8.468	491.585	228.914	720.799		

AUTOSTRADA: CASERTA-NOLA-SALERNO
TRATTA: A30 CASERTA-SALERNO

ANNO: 2021

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio												Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5						
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	32.635	-	5.627	-	1.278	-	854	-	7.693	-	48.067	-	48.067		
Febbraio	34.483	-	6.133	-	1.362	-	937	-	8.017	-	50.932	-	50.932		
Marzo	32.241	-	6.591	-	1.607	-	1.078	-	9.239	-	50.756	-	50.756		
Aprile	35.943	-	6.147	-	1.442	-	983	-	8.188	-	52.703	-	52.703		
Maggio	49.519	-	7.114	-	1.551	-	995	-	8.523	-	67.702	-	67.702		
Giugno	56.143	-	7.422	-	1.633	-	1.003	-	8.655	-	74.856	-	74.856		
Luglio	70.601	-	7.982	-	1.748	-	987	-	9.221	-	90.540	-	90.540		
Agosto	85.879	-	6.614	-	1.517	-	716	-	8.392	-	103.118	-	103.118		
Settembre	59.194	-	7.515	-	1.641	-	964	-	9.374	-	78.688	-	78.688		
Ottobre	53.499	-	7.533	-	1.576	-	956	-	8.500	-	72.064	-	72.064		
Novembre	47.103	-	7.051	-	1.524	-	950	-	8.601	-	65.229	-	65.229		
Dicembre	51.617	-	6.821	-	1.470	-	891	-	8.268	-	69.067	-	69.067		
ANNO	608.837	-	82.550	-	18.349	-	11.314	-	102.672	-	823.722	-	823.722		

Allegato 3

Tabella degli investimenti ai sensi dell'art. 2 della Convenzione Unica del 2007

Si riporta di seguito la tabella riepilogativa degli investimenti previsti dall'art. 2 della Convenzione Unica del 2007, specificando che i dati presentati sono esposti in base ai principi contabili nazionali e non secondo quelli internazionali (IFRS) utilizzati per la redazione del bilancio di esercizio 2021.

Dati Progettuali convenzionali (a)		Eseguito al 31/12/2021		NUOVA Articolazione	
Importo lordo approvato (b)	Importo netto da AA 2021 (c)	BdA (d)	SuD	Oneri fin.	TOTALE
68.106	82.964	65.116	18.463	2.559	86.138
628.558	589.781	463.860	100.852	38.636	603.348
2.244.298 (7)	3.100.878	2.501.934	527.987	384.319	3.414.240
	34.728	2.561.333	3.458	5.534	35.126
	390.776	329.670	74.562	73.725	523
	983.332	583.412	137.026	85.913	806.351
	886.070	670.153	173.173	81.974	925.300
	593.697	608.701	52.570	14.089	62.049
	560.041	95.390	29.466	8.134	37.600
	43.991	54.167	155.663	27.745	237.575
	353.456	4.789.835	1.273.131	722.628	6.785.595
		115.156	29.562	2.051	146.769
	144.716	-	1.619	503	2.122
	49.000	-	6	-	6
	191.252	157.991	33.270	8.582	199.843
	25.133	9.015	15.456	686	25.157
	64.734	35.186	29.548	37	64.771
	59.393	47.754	11.639	1.383	50.776
		365.102	121.094	13.242	499.438
		5.154.937	1.394.225	735.870	7.285.033

Dati Progettuali convenzionali (a)		Eseguito al 31/12/2020		NUOVA Articolazione	
Importo lordo approvato (b)	Importo netto da AA 2021 (c)	BdA (d)	SuD	Oneri fin.	TOTALE
68.106	82.964	65.116	18.375	2.559	86.050
628.558	589.781	463.860	100.852	38.636	603.348
2.244.298 (7)	3.100.878	2.501.934	527.987	384.319	3.414.240
	34.728	2.561.333	3.458	5.534	35.126
	390.776	329.670	74.562	73.725	523
	983.332	583.412	137.026	85.913	806.351
	886.070	670.153	173.173	81.974	925.300
	593.697	608.701	52.570	14.089	62.049
	560.041	95.390	29.466	8.134	37.600
	43.991	54.167	155.663	27.745	237.575
	353.456	4.789.835	1.273.131	722.628	6.785.595
		115.156	29.562	2.051	146.769
	144.716	-	1.619	503	2.122
	49.000	-	6	-	6
	191.252	157.991	33.270	8.582	199.843
	25.133	9.015	15.456	686	25.157
	64.734	35.186	29.548	37	64.771
	59.393	47.754	11.639	1.383	50.776
		365.102	121.094	13.242	499.438
		5.154.937	1.394.225	735.870	7.285.033

Dati Progettuali convenzionali (a)		Eseguito al 31/12/2020		NUOVA Articolazione	
Importo lordo approvato (b)	Importo netto da AA 2021 (c)	BdA (d)	SuD	Oneri fin.	TOTALE
68.106	82.964	65.116	18.375	2.559	86.050
628.558	589.781	463.860	100.852	38.636	603.348
2.244.298 (7)	3.100.878	2.501.934	527.987	384.319	3.414.240
	34.728	2.561.333	3.458	5.534	35.126
	390.776	329.670	74.562	73.725	523
	983.332	583.412	137.026	85.913	806.351
	886.070	670.153	173.173	81.974	925.300
	593.697	608.701	52.570	14.089	62.049
	560.041	95.390	29.466	8.134	37.600
	43.991	54.167	155.663	27.745	237.575
	353.456	4.789.835	1.273.131	722.628	6.785.595
		115.156	29.562	2.051	146.769
	144.716	-	1.619	503	2.122
	49.000	-	6	-	6
	191.252	157.991	33.270	8.582	199.843
	25.133	9.015	15.456	686	25.157
	64.734	35.186	29.548	37	64.771
	59.393	47.754	11.639	1.383	50.776
		365.102	121.094	13.242	499.438
		5.154.937	1.394.225	735.870	7.285.033

Dati Progettuali convenzionali (a)		Eseguito al 31/12/2020		NUOVA Articolazione	
Importo lordo approvato (b)	Importo netto da AA 2021 (c)	BdA (d)	SuD	Oneri fin.	TOTALE
68.106	82.964	65.116	18.375	2.559	86.050
628.558	589.781	463.860	100.852	38.636	603.348
2.244.298 (7)	3.100.878	2.501.934	527.987	384.319	3.414.240
	34.728	2.561.333	3.458	5.534	35.126
	390.776	329.670	74.562	73.725	523
	983.332	583.412	137.026	85.913	806.351
	886.070	670.153	173.173	81.974	925.300
	593.697	608.701	52.570	14.089	62.049
	560.041	95.390	29.466	8.134	37.600
	43.991	54.167	155.663	27.745	237.575
	353.456	4.789.835	1.273.131	722.628	6.785.595
		115.156	29.562	2.051	146.769
	144.716	-	1.619	503	2.122
	49.000	-	6	-	6
	191.252	157.991	33.270	8.582	199.843
	25.133	9.015	15.456	686	25.157
	64.734	35.186	29.548	37	64.771
	59.393	47.754	11.639	1.383	50.776
		365.102	121.094	13.242	499.438
		5.154.937	1.394.225	735.870	7.285.033

Art. 2 AA 2021	INTERVENTIVO	TOTALE
A.1.1	POTENZIAMENTO DELL'AUTOSTRADA AI MILANO-NAPOI	82.964
A.1.2.1, B.3	Casalecchio-Sasso Marconi	589.781
A.1.2.2	La Quercia-Aglio (2)	3.100.878
A.1.3	Nuovo svincolo di Rievigello	34.728
A.1.2.3	Aglio-Barberino	390.776
A.2	Barberino- Firenze Nord	983.332
A.3	Firenze Nord-Firenze Sud	886.070
A.4	Firenze Sud-Incisa	593.697
A.5	Realizzazione degli assi di penetrazione in Firenze	608.701
A.6	Interventi sul territorio	27.272
	Interventi sul territorio	353.456
	TOTALE POTENZIAMENTO DELL'AUTOSTRADA AI MILANO-NAPOI	4.789.835
B.1	Investimenti residui in TERZE E QUARTE CORSE	144.716
B.2	Modena Brennero - Bologna B. Panigale investimenti residui di quarta corsia	49.000
B.4	Tangenziale di Modena	191.252
B.5, B.6	Orte - Fiano Romano investimenti residui di terza corsia (3)	25.133
B.7	Residui investimenti terze corsie (3)	64.734
B	Milano - Gallarate investimenti residui (4)	59.393
	Tangenziale di Bologna (4)	
	TOTALE INVESTIMENTI RESIDUI IN TERZE E QUARTE CORSE	499.438
	TOTALE PIANO 1997	7.285.033

Art. 2 AA 2021	INTERVENTIVO	TOTALE
D.1.1	Ampliamento alla terza corsia A1 tratta Fiano Romano - Settebagni e Svincolo di Guidonia	139.938
D.1.2	Ampliamento alla quarta corsia A4 tratta Milano Etl - Bergamo (12)	12.818
D.1.3	Adeguamento Ponti Adda e Brembo esistenti	16.738
D.2.1	Ampliamento alla terza corsia A9 tra la barriera di Milano nord e Svincolo alla quinta corsia A5 tra la barriera di Milano nord e Svincolo alla terza corsia A14 - Rimini Nord-Cattolica (5)	505.665
D.3.1	Quota parte delle opere di accessibilità al Polo Istituzionale di rito - Piero	10.625
D.3.2	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	312.376
D.3.3	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	170.800
D.4.1.1	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	86.139
D.4.1.2	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	489.860
D.4.1.3	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	436.841
D.4.1.4	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	326.549
D.4.1.5	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	362.150
D.4.1.6	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	457.723
D.4.1.7	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	346.011
D.4.1.8	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	155.819
D.4.2	Ampliamento alla terza corsia A14 - Lotta 0 interventi propedeutici sulle	173.278
D.4.3	Ampliamento alla terza corsia A14 - Opere complementari nel Comune di	23.716
D.4.4	Opere complementari della tratta Ancona Nord - Porto S. Epilido	47.471
D.4.5	Ampliamento alla terza corsia A14 - Opere complementari nel Comune di	55.787
D.4.6	Ampliamento alla terza corsia A14 - Opere complementari nel Comune di	84.759
D.5.1	Svincolo di Rubicone	13.587
D.5.2	Gronda di Ponente e Interconnessione AZ/A10/A12	4.755.205
D.5.3	Nodo di S. Benigno	4.254.886
D.6.1	A13 Svincolo di Padova Zona Industriale	64.930
D.6.2	Collegamento A13 - A4 al Km 101+093	9.121
D.6.3	Svincolo di Villa Marzana	22.645
D.7.1	Svincolo di Maddaloni	4.008
D.7.2	Svincolo di Maddaloni	4.429
D.8	Piano di adeguamento delle gallerie (Piano sicurezza Gallerie)	13.369
D	A14 - Lotta 7 A.P.S. Epilido-Pedaso 1° Fase	359.479
D	A14 - Lotta 7 B.P.S. Epilido-Pedaso 2° Fase	4.304
		1.568
	TOTALE IV CONVENZIONE AGGRIVATIVA 2002	4.141.065

4. Bilancio d'esercizio
al 31 dicembre 2021

ART. E ANNO 2021	DESCRIZIONE ATTIVITÀ	RISORSE	Dati Proiezioni convenzionali (A)			Esercizio al 31/12/2020			Anno 2021			Esercizio al 31/12/2021			
			TOTALE	Importo netto da	BAA	SAO	Chiedi Fin.	TOTALE	BAA	SAO	Chiedi Fin.	TOTALE	BAA	SAO	Chiedi Fin.
C.1.4	Ampliamento Area di Servizio Ruggione ovest (ora Area ovest)	(11)	3.552		1.747	1.810	-	3.557	-	7	-	1.747	1.817	-	3.565
C.1.4.5	Ampliamento Area di Servizio Prometeia est	(11)	2.321		1.538	427	-	2.321	-	11	-	1.538	437	-	1.975
C.1.4.6	Ampliamento Area di Servizio Torino est	(11)	2.833		1.134	1.494	-	2.833	-	11	-	1.134	1.494	-	2.688
C.1.4.7	Ampliamento Area di Servizio San Nicola ovest	(11)	5.916		3.456	2.460	-	5.916	-	10	-	3.456	2.460	-	5.916
C.1.4.8	Ampliamento Area di Servizio San Zeno est	(11)	8.736		8.736	875	-	11.896	-	17	-	311	892	-	1.203
C.1.4.9	Ampliamento Area di Servizio San Zeno ovest	(11)	3.826		184	361	-	3.826	-	2	-	184	361	-	394
C.1.4.10	Ampliamento Area di Servizio San Zeno Nord	(11)	3.429		1.579	1.850	-	3.429	-	3	-	1.579	1.850	-	3.429
C.1.4.11	Ampliamento Area di Servizio Carli ovest	(11)	7.444		6.217	2.322	-	8.499	-	9	-	6.217	2.502	-	8.809
C.1.4.12	Ampliamento Area di Servizio San Martino est	(11)	1.707		339	339	-	2.189	-	-	-	284	284	-	239
C.1.4.13	Ampliamento Area di Servizio (I) Macchio ovest	(11)	1.888		188	1.700	-	1.888	-	-	-	284	284	-	284
C.1.4.14	Ampliamento Area di Servizio (II) Macchio ovest	(11)	1.888		188	1.700	-	1.888	-	-	-	284	284	-	284
C.1.4.15	Ampliamento Area di Servizio San Nicola ovest 1° Fase	(11)	2.042		2.042	610	-	3.958	-	4	-	2.255	481	-	2.736
C.1.4.16	Ampliamento Area di Servizio Cortigallo ovest 2° Fase	(11)	603		603	0	-	0	-	-	-	4	4	-	4
C.1.4.17	Ampliamento Area di Servizio Agio est	(11)	2.008		19	19	-	2.008	-	-	-	14	14	-	14
C.1.4.18	Ampliamento Area di Servizio Agio ovest	(11)	8.750		1	1	-	8.750	-	-	-	14	14	-	14
C.1.6.1	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.2	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (1)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.3	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (2)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.4	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (3)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.5	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (4)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.6	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (5)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.7	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (6)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.8	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (7)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.9	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (8)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.10	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (9)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.11	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (10)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.12	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (11)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.13	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (12)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.14	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (13)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.15	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (14)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.16	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (15)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.17	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (16)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.18	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (17)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.19	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (18)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.20	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (19)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.21	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (20)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.22	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (21)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.23	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (22)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.24	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (23)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.25	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (24)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.26	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (25)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.27	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (26)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.28	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (27)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.29	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (28)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.30	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (29)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.31	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (30)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.32	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (31)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.33	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (32)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.34	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (33)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.35	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (34)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.36	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (35)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.37	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (36)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.38	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (37)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.39	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (38)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.40	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (39)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.41	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (40)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.42	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (41)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.43	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (42)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.44	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (43)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.45	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (44)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.46	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (45)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.47	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (46)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.48	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (47)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.49	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (48)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.50	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (49)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.51	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (50)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.52	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (51)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.53	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (52)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.54	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (53)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.55	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (54)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.56	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (55)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.57	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (56)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.58	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (57)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.59	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (58)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.60	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (59)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.61	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (60)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.62	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (61)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.63	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (62)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.64	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (63)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.65	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (64)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.66	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (65)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.67	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (66)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.68	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (67)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.69	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (68)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.70	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (69)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.71	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (70)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.72	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (71)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.73	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (72)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.74	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (73)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.75	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (74)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.76	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (75)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.77	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (76)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.78	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (77)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.79	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (78)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.80	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (79)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.81	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (80)	(11)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C.1.6.82	NUOVE ATTIVITÀ DI SERVIZIO (81)	(11)	-		-	-	-	-</							

- (a) Informazioni valorizzate per i soli interventi nominativi.
- (b) Salvo diversamente indicato: importo lordo a carico di Autostrade per l'Italia come da progetti definitivi/esecutivi (incluse perizie di variante) dei soli interventi, o lotti/straici funzionali di essi, per i quali al 31/12/2021 è intervenuta l'approvazione del Concedente, ovvero importo previsto a carico di ASP nelle convenzioni approvate in via definitiva dal Concedente al 31/12/2021 (per gli interventi la cui realizzazione è a cura di soggetti terzi). Laddove nel dispositivo di approvazione del progetto/perizia/convenzione relativo all'intervento (o a un suo lotto/straico funzionale) non fosse possibile evincere l'importo al lordo del ribasso d'asta, il valore riportato è l'importo netto indicato nel dispositivo stesso.
- (c) Importo netto previsto per l'intervento/ nella proposta di III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica in corso di esame da parte del Concedente (ove sia desumibile dall'Atto Aggiuntivo stesso e/o dai suoi allegati)
- (d) 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.
-
- (1) Include la voce A.1.2.1. "Sasso Marconi-La Quercia", B3 "Sasso Marconi-La Quercia investimenti residui" e gli interventi completati già previsti nella Convenzione 1997.
- (2) Gli interventi sul territorio afferenti alla tratta sono stati ricompresi nella voce A6 "Interventi sul territorio".
- (3) Inclusi gli interventi completati già previsti nella Convenzione 1997.
- (4) Intervento completato già previsto nella Convenzione 1997.
- (5) Include le "Opere di collegamento sulla viabilità connessa"
- (6) Quota parte dell'intervento che trova copertura negli Altri Investimenti.
- (7) L'importo lordo approvato della "Stazione di Barberino" e del "Progetto di Completamento Galleria di Base, Lotto Mugello 1" stralcio e riquifica A1 Aglio-Barberino" è ricompreso nell'importo lordo approvato della tratta "La Quercia - Aglio".
- (8) L'importo lordo approvato degli interventi sul territorio relativi alle tratte Casalechio-Sasso Marconi e Sasso Marconi-La Quercia è ricompreso negli importi lordi approvati dei rispettivi interventi "A.1.1 - Sasso Marconi-La Quercia" e "A.1.2.1. B.3 - Sasso Marconi- La Quercia"
- (9) Al 31/12/2021 non è intervenuta l'approvazione del progetto definitivo/esecutivo dell'intervento o di lotti/straici funzionali di esso, ovvero degli atti convenzionali che ne regolano la realizzazione ove questa sia a cura di terzi.
- (10) L'importo lordo approvato comprende i progetti dei soli lotti ad oggi decretati.
- (11) Intervento/ il cui valore netto non è univocamente esplicitato nell'Atto Aggiuntivo e/o nei suoi allegati
- (12) I lavori di completamento dell'ampliamento della AdS Brianza Nord sono stati inseriti nella 1ª Perizia di Variante di Variante dei lavori della 4ª corsia Milano-Bergamo Lotto 1 (importo netto).
- (13) Intervento/ non nominativo/.
- (14) Include il progetto di riquifica della A1 esistente tra Barberino e Firenze Nord
- (15) Gli importi già approvati nell'ambito dei progetti degli interventi "A.2 Barberino Firenze Nord" e "A.4 Firenze sud - incisa" sono stati rappresentati nelle corrispondenti voci di Piano 1997
- (16) Importo lordo approvato compreso nella voce "B Tangenziale di Bologna" dei Residui Investimenti in terze e quarte corsie del Piano 97
- (17) Opere prozedurali alla nuova AdS (rilevato/piazzale e regimazione idraulica esterna) ricomprese nel progetto di ampliamento "A.2 Barberino - Firenze nord"
- (18) I lavori relativi alle AdS Villorosi Est ed Ovest sono stati integrati nella 1ª Perizia di Variante e nel Progetto Esecutivo dei lotti 1 e 2 dell'ampliamento alla 5ª corsia della AB.
- (19) Importi in corso di definizione a seguito approvazione da parte del Concedente del nuovo Piano.
- (20) Opere previste di carattere qualitativo
- (21) Include investimenti già effettuati per iniziative previste nella tab. Art.2 comma 2 .p.C3 dell'Atto Aggiuntivo del 24/12/2013, per le quali sono venuti meno i presupposti per la realizzazione (es. Nuove stazioni Bisceglie/S.Maria del Piave/Ovieto Nord/Arezzo etc., Viabilità accesso alla barriera Lavagna ctd. v.le Kasman, Collegamento viabilità ordinaria presso Bologna Interporto, etc.)

Allegato 4

Prospetto delle valutazioni al 31 dicembre 2021 in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate e collegate (ex art. 3, punto 1.1 della Convenzione Unica del 2007)

Migliaia di euro

DENOMINAZIONE	VALUTAZIONE EX ART 2426 C.C. comma 1, n. 4 (1) (A)	VALORE DI CARICO 31/12/2021 (B)	DIFFERENZA TRA VALUTAZ. EX ART. 2426 C.C. E VALORE DI CARICO (A-B)
Partecipazioni in imprese controllate			
Società Autostrada Tirrenica p.a.	87.709	90.672	-2.963
Tangenziale di Napoli S.p.A.	206.405	54.785	151.620
Pavimental S.p.A.	53.322	39.495	13.827
Free To X S.r.l.	24.350	26.000	-1.650
Autostrade Meridionali S.p.A.	114.751	15.340	99.411
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	6.108	10.100	-3.992
Autostrade Tech S.p.A.	69.045	5.692	63.353
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	108.748	2.461	106.287
AD Moving S.p.A.	1.696	835	861
EssediEsse Società di Servizi S.p.A.	2.925	701	2.224
Giove Clear S.r.l.	2.497	326	2.171
	677.556	246.407	431.150
Partecipazioni in imprese collegate			
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	56.484	62.345	-5.861
Spea Engineering S.p.A.	7.160	1.784	5.376
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	1.760	999	761
Consorzio Autostrade Italiane Energia	29	29	-
	742.989	311.564	431.426

(1) La valutazione in base al metodo del patrimonio netto delle imprese controllate e collegate è effettuata sulla base dei principi contabili internazionali (IFRS), applicati da Autostrade per l'Italia.

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

RELAZIONI





Attestazione del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Roberto Tomasi e Alberto Marco Milvio, in qualità di Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Autostrade per l'Italia S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato, nel corso del 2021.
2. Al riguardo:
 - 2.1 le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 sono state definite e la valutazione della loro adeguatezza è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da Autostrade per l'Italia S.p.A. in coerenza con il modello Internal Control - Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission che rappresenta un corpo di principi generali di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
 - 2.2 dalla valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre, che
 - 3.1 il bilancio consolidato:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento;
 - 3.2 la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

8 marzo 2022

Ing. Roberto Tomasi

Amministratore Delegato

Dott. Alberto Marco Milvio

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Attestazione del Bilancio d'esercizio ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Roberto Tomasi e Alberto Marco Milvio in qualità di Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Autostrade per l'Italia S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio nel corso del 2021.

2. Al riguardo:
 - 2.1. le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 sono state definite e la valutazione della loro adeguatezza è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da Autostrade per l'Italia S.p.A. in coerenza con il modello Internal Control – Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission che rappresenta un corpo di principi generali di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
 - 2.2. dalla valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre, che
 - 3.1 il bilancio d'esercizio:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.
 - 3.2 la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposto.

8 marzo 2022

Ing. Roberto Tomasi

Amministratore Delegato

Dott. Alberto Marco Milvio

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Relazione del Collegio Sindacale

All'assemblea degli azionisti della società Autostrade per l'Italia S.p.A.
(ai sensi dell'art. 153 D. Lgs. 58/1998 e dell'art. 2429, secondo comma c.c.)

Signori azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2021 abbiamo svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge e dall'atto costitutivo, adottando tra l'altro i Principi di comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Il Collegio ha tenuto n. 20 riunioni ed ha assistito a tutte le adunanze (n.18) del Consiglio di amministrazione e (n.2) dell'Assemblea degli Azionisti.

Il Collegio sindacale ha acquisito le informazioni strumentali allo svolgimento dei compiti ad esso attribuiti mediante la partecipazione alle riunioni del Consiglio di amministrazione e dei Comitati endoconsiliari, le audizioni del management, gli incontri con il revisore legale, con l'Organismo di Vigilanza e con i corrispondenti organi di controllo delle società del Gruppo, l'analisi dei flussi informativi acquisiti dalle competenti strutture aziendali, nonché le ulteriori attività di controllo svolte. Avendo Autostrade per l'Italia emesso nel corso del 2015 titoli ammessi alla quotazione sul mercato telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., ai sensi dell'art. 16 del D.lgs. 39/2010, la Società ha assunto la qualifica di Ente di interesse pubblico. Conseguentemente, ai sensi dell'art.19 del richiamato D.lgs. 39/2010, il Collegio sindacale ha assunto, a partire dal 2015, il ruolo di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile.

In particolare, il Collegio riferisce quanto segue:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo;
- abbiamo accertato il possesso, da parte di alcuni consiglieri, dei requisiti di indipendenza richiesti dall'art. 27.9 dello Statuto sociale, così che risulta integrata la quota minima di Consiglieri indipendenti richiamata dalla suddetta previsione;
- abbiamo ottenuto dagli Amministratori adeguate informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società e dalle Società controllate, assicurandoci che le azioni deliberate e poste in essere fossero conformi alla legge e all'atto costitutivo, non fossero in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea, non fossero manifestamente imprudenti o azzardate o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale.

Il Collegio sindacale ha vigilato sui procedimenti deliberativi del Consiglio di amministrazione e ha verificato che le scelte di gestione fossero conformi alla disciplina applicabile (legittimità sostanziale), adottate nell'interesse della Società, compatibili con le risorse e il patrimonio aziendale e adeguatamente supportate da processi di informazione, analisi e verifica, anche con il ricorso, quando ritenuto necessario, a professionisti esterni.

Nell'ambito dell'attività svolta dalla Società si segnala, in particolare, che nel corso del 2021 sono proseguite, da parte delle Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia, le ordinarie attività di monitoraggio e manutenzione della rete. La sorveglianza degli asset della rete è stata eseguita mediante il ricorso a soggetti terzi individuati attraverso procedure di affidamento ad evidenza pubblica.

Per quanto riguarda le verifiche su ponti, viadotti e cavalcavia, nel corso dell'anno il Collegio sindacale, nell'ambito della propria attività di vigilanza, è stato informato che la Società ha aggiornato il proprio sistema di controllo in accordo con il Manuale della Sorveglianza e con il

Catalogo Difetti, avviando una significativa attività di assessment per individuare su ciascun'opera gli eventuali interventi, siano essi di carattere conservativo che di ammodernamento, da condividere con il Concedente secondo i contenuti e le logiche previste nel Piano Economico Finanziario. Nel corso del 2021, sempre in esito alla procedura ad evidenza pubblica, ASPI ha esteso a primarie società esterne le attività ispettive anche di asset minori (siti di interesse geotecnico, presidi idraulici, barriere di sicurezza ed acustiche). Inoltre, per assicurare un ulteriore controllo sulla correttezza ed efficacia del processo di sorveglianza dei ponti e dei viadotti e degli altri asset di rete, le verifiche di II livello sono state affidate a società esterne specializzate che operano mediante metodologia campionaria. Tali verifiche riguardano sia le attività di ispezione svolte dalle società esterne affidatarie del sistema di sorveglianza, sia quelle realizzate direttamente dal personale interno alla Società che svolge i controlli di I livello.

Nell'ultimo anno è stata inoltre completata, sulla piattaforma di Enterprise Asset Management IBM Maximo (Progetto ARGO), la messa a punto del modello di inventario dei ponti e viadotti della rete e della gestione dei processi di ispezione. L'ispezione ordinaria avanzata di tutti i ponti e viadotti è stata quindi completata nel nuovo sistema. I contenuti delle schede e le regole vincolanti e di tracciabilità di ciascun tipo di ispezione sono coerenti con le indicazioni delle Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti.

La suddetta piattaforma, inoltre, è stata integrata con la banca dati AINOP, utilizzata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) per fornire tutte le informazioni sulle opere, necessarie all'attività di verifica sulla corretta organizzazione dei processi di manutenzione delle infrastrutture.

Anche sulle gallerie della rete, sono proseguite le attività legate allo svolgimento di un importante Piano di Assessment, secondo metodologie condivise nel "Manuale Ispezioni Gallerie" approvato dal MIMS, attraverso una ricognizione approfondita dello stato di ciascun "fornice", anche con l'utilizzo di strumenti e metodologie diagnostiche all'avanguardia, con lo scopo di definire un "punto zero" sullo stato di conservazione delle gallerie e stabilire il relativo programma di interventi, nell'ottica di minimizzazione degli impatti sul traffico e sulle altre attività di carattere manutentivo e ispettivo che vengono eseguite quotidianamente sui vari asset della rete autostradale in gestione.

Nell'ambito delle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società, si segnala che Autostrade per l'Italia:

- in data 12 gennaio 2021 ha collocato obbligazioni riservate agli investitori istituzionali per 1 miliardo di euro, al fine di dotarsi di tutte le risorse finanziarie necessarie per il pieno supporto degli importanti piani di investimento e manutenzione, già definiti nel nuovo PEF, oltre che delle altre attività strategiche e di sviluppo del nuovo Piano Industriale;
- in data 27 aprile 2021 ha sottoscritto un contratto di finanziamento di natura revolving del valore complessivo di 750 milioni di euro con scadenza a 5 anni, finalizzato a rafforzare la struttura finanziaria della Società e dedicato, in particolare, al sostegno del piano di potenziamento e ammodernamento della rete autostradale in concessione. A conferma dell'impegno della Società verso obiettivi di sostenibilità sociale ed ambientale, l'operazione presenta l'opzione di conversione in Sustainability - linked Revolving Credit Facility;
- in data 18 gennaio 2022, ha collocato, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) recentemente aggiornato, obbligazioni per 1.000 milioni di euro in due tranches da 500 milioni di euro con durata 6 e 10 anni. La domanda da parte degli investitori istituzionali conferma il solido posizionamento della Società sui mercati internazionali del credito e fornisce le risorse finanziarie per il pieno supporto degli importanti piani di investimento e manutenzione e per lo sviluppo del piano di digitalizzazione della rete.

Il Collegio sindacale, inoltre, segnala che nel corso dell'esercizio 2021 non ha riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi o con parti correlate (ivi comprese le società del Gruppo). Le informazioni relative alle principali operazioni infragruppo e con le altre parti correlate, nonché la descrizione delle loro caratteristiche e dei relativi effetti economici, sono contenute nelle note di commento al bilancio di esercizio di Autostrade per l'Italia e al bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia;

- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, tramite osservazioni dirette, raccolta di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni e incontri con la società di revisione ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni rilevanti e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire. Il Collegio sindacale ritiene che gli strumenti e gli istituti di governance adottati dalla Società costituiscano nel complesso un presidio idoneo al rispetto dei principi di corretta amministrazione nella prassi operativa.

Si evidenzia che nel corso dell'anno, in continuità con il Piano di Trasformazione avviato nel corso del 2020, è proseguita l'evoluzione del modello organizzativo della Società tramite:

- il rafforzamento delle aree della Business Unit Operations focalizzate sulla gestione della rete in esercizio, sul presidio e lo sviluppo commerciale delle Aree di Servizio e sul consolidamento del modello di funzionamento "a matrice" tra le strutture tecniche centrali e i presidi territoriali rappresentati dalle Direzioni di Tronco;
- il potenziamento delle aree della Business Unit Ingegneria e Realizzazione, dedicate alla realizzazione degli interventi sia del Piano Industriale relativo ai nuovi lavori, sia dei Piani Nazionali e di ammodernamento della rete, rafforzando il coordinamento tra le strutture centrali e periferiche;
- la definizione del nuovo modello organizzativo della società controllata Tecne, per lo sviluppo dei processi e delle attività di progettazione ingegneristica, direzione lavori e coordinamento della sicurezza, necessari all'attuazione degli investimenti previsti nel Piano Industriale di Autostrade per l'Italia;
- il rafforzamento, nella Direzione Planning Control and Company Transformation, del presidio sulle tematiche di pianificazione e controllo e sul monitoraggio delle iniziative del Piano di Trasformazione;
- il rafforzamento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, attraverso la definizione del nuovo modello organizzativo della Direzione Risk, Compliance and Quality e l'affinamento dell'assetto organizzativo della Direzione Internal Audit;
- la costituzione di un polo di ricerca, sviluppo e innovazione tecnologica per il Gruppo presso la società controllata Movyon;
- il rafforzamento dei presidi di qualità tramite l'introduzione di un polo di Quality Assurance e di strutture focalizzate sugli aspetti di Quality Control presso le aree di business;
- la rimodulazione del modello di coordinamento delle società controllate con la previsione di group functions che assicurino la guida dei processi e delle attività chiave per il raggiungimento degli obiettivi strategici del Gruppo.

Il Collegio sindacale ricorda altresì che, coerentemente con quanto previsto dall'art. 39 dello Statuto sociale, nell'ambito del Consiglio di amministrazione attualmente in carica, è stato nominato un Comitato endoconsiliare, denominato "Comitato Grandi opere", incaricato di monitorare, inter alia, la realizzazione e il completamento degli appalti. Tale Comitato, coerentemente a quanto previsto all'art. 39.2 dello Statuto, è composto da 7 membri e ne fanno parte il Presidente, l'Amministratore Delegato e i consiglieri tratti dalle liste di minoranza;

- abbiamo vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'esame dei documenti

aziendali, l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla società di revisione con la quale sono stati svolti periodici incontri ai fini del reciproco scambio di informazioni e l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni;

- abbiamo verificato che Autostrade per l'Italia è soggetta al controllo di diritto di Atlantia S.p.A., società con azioni negoziate sul mercato telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., che ha esercitato sulla Società attività di direzione e coordinamento ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile sino alla data del 15 ottobre 2021. Il Consiglio di amministrazione di Atlantia, nell'ambito della seduta consiliare del 14 ottobre 2021, in considerazione del ridisegno del proprio assetto organizzativo, ha infatti deliberato la cessazione dell'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento nei confronti, tra le altre, di Autostrade per l'Italia e la conseguente abrogazione del relativo Regolamento in materia di esercizio dell'attività di direzione e coordinamento adottato in data 19 gennaio 2018, come successivamente modificato con delibera del Consiglio di amministrazione di Atlantia del 15 febbraio 2019;
- con specifico riferimento alle attività previste dal D.lgs. 39/2010 si segnala quanto segue:

Informativa al Consiglio di amministrazione sull'esito della revisione legale e sulla relazione aggiuntiva di cui all'art. 11 del Regolamento europeo (Reg. UE n. 537/2014)

Il Collegio rappresenta che la società di revisione KPMG S.p.A. (in seguito anche KPMG) incaricata della revisione legale dei conti per gli esercizi 2021 – 2019 con delibera assembleare del 29 maggio 2020, ha rilasciato in data odierna la relazione aggiuntiva ex art. 11 del Regolamento europeo, che rappresenta i risultati della revisione legale dei conti effettuata e include la dichiarazione relativa all'indipendenza di cui all'art. 6, paragrafo 2, lettera a), del Regolamento, oltre che le informative richieste dall'art. 11 del medesimo Regolamento, senza individuare carenze significative. Il Collegio sindacale provvederà ad informare il Consiglio di amministrazione della Società in merito agli esiti della revisione.

Indipendenza della società di revisione, in particolare per quanto concerne la prestazione di servizi non di revisione

Il Collegio sindacale ha vigilato, anche con riferimento a quanto previsto dall'art. 19 del D.lgs. 39/2010, sull'indipendenza della società di revisione KPMG verificando la natura e l'entità dei servizi diversi dal controllo contabile prestati ad Autostrade per l'Italia ed alle sue controllate da parte della stessa società di revisione e delle entità appartenenti alla rete della medesima.

Abbiamo, inoltre, verificato che, in adempimento di quanto previsto dall'art. 149-duodecies del Regolamento emittenti di Consob n. 11971/1999, in allegato al bilancio sono riportate le tipologie di servizi resi nell'anno 2021 dalla società di revisione KPMG, o da società appartenenti alla rete KPMG, ad Autostrade per l'Italia ed alle società controllate, nonché i relativi ammontari.

Il Collegio ritiene, pertanto, sussistente il requisito dell'indipendenza della società di revisione KPMG, dalla stessa attestato con propria dichiarazione in data odierna.

Monitoraggio dell'attività di revisione

Nel corso dell'esercizio abbiamo tenuto riunioni con i responsabili della società di revisione, ai sensi dell'art. 150, comma 3, del D. Lgs. 58/1998, nell'ambito delle quali sono stati svolti opportuni scambi informativi e non sono emersi fatti o situazioni meritevoli di essere evidenziati. Il Collegio sindacale: (i) ha analizzato l'attività svolta dalla società di revisione, ed in particolare, l'impianto metodologico, l'approccio di revisione utilizzato per le diverse aree significative di bilancio e la pianificazione del lavoro di revisione e (ii) ha condiviso con la società di revisione le problematiche relative ai rischi aziendali, potendo così apprezzare l'adeguatezza della risposta pianificata dal revisore con i profili, strutturali e di rischio, della Società e del Gruppo. Il Collegio sindacale e la società di revisione hanno altresì mantenuto continui scambi informativi anche con riferimento alle difficoltà operative oggettive che si sono manifestate, in conseguenza del persistere dell'emergenza sanitaria Covid-19.

Attività di vigilanza sul processo di informativa finanziaria

Nell'ambito del sistema di controllo interno, in relazione al processo di informativa finanziaria, il gruppo societario facente capo ad Autostrade per l'Italia ha implementato e mantiene aggiornato un sistema di controllo interno sul reporting finanziario basato su un complesso di procedure amministrative e contabili, tali da garantirne l'attendibilità, l'accuratezza, l'affidabilità e la tempestività in accordo con le normative che ne regolano la redazione.

Il Collegio sindacale ha verificato l'applicazione di dette norme e procedure a presidio del processo di formazione e diffusione delle informazioni finanziarie. A tale riguardo si evidenzia, altresì, che nella Relazione sulla Gestione è presente il capitolo "2.11 Corporate Governance e Assetti Societari", che rappresenta anche la Relazione sul governo societario prevista ai sensi dell'art. 123-bis del D.lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF). Questo capitolo definisce le linee guida di riferimento per l'istituzione e la gestione del sistema delle procedure amministrative e contabili.

Il Collegio sindacale ha esaminato, con l'assistenza del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, le procedure relative all'attività di formazione del bilancio di esercizio e consolidato della Società e ha analizzato il resoconto delle verifiche eseguite sul sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria, dal quale non emergono carenze significative o aspetti di rilievo.

In data 8 marzo 2022, sono state rilasciate da parte dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari le attestazioni del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni.

Il Collegio ha altresì vigilato sull'istruttoria svolta dalla Società finalizzata all'approvazione da parte del Consiglio di amministrazione della metodologia da utilizzarsi per lo svolgimento del test di impairment al 31 dicembre 2021.

Il Collegio sindacale esprime, pertanto, una valutazione di adeguatezza del processo di formazione dell'informativa patrimoniale, economica e finanziaria risultante dal bilancio.

Attività di vigilanza sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, di revisione interna e di gestione del rischio e sulla revisione legale dei conti annuali e dei conti consolidati

Il Collegio sindacale ha valutato e vigilato sull'adeguatezza e sull'efficacia dei sistemi di controllo interno e di gestione del rischio, nell'ottica, tra l'altro, di garantire la correttezza dell'informativa societaria periodica sia ai fini propri della Società che di Gruppo, anche nel rispetto dell'articolo 154-bis TUF, principalmente attraverso (i) l'informativa fornita dal Consiglio di amministrazione sull'adeguatezza e sull'effettivo funzionamento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, (ii) i rapporti dell'Internal Audit e l'informativa sugli esiti dell'attività di monitoraggio e sull'attuazione di eventuali azioni correttive individuate, (iii) l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali, dall'Organismo di Vigilanza ex D. Lgs. 231/2001 e dalla società incaricata della revisione legale dei conti.

In particolare, il Collegio sindacale:

- ha partecipato per il tramite del Presidente del Collegio sindacale o di altro Sindaco delegato, a tutte le riunioni del Comitato Controllo e Rischi, composto da 4 membri non esecutivi e in maggioranza indipendenti, con il compito di supportare, con un'adeguata attività di istruttoria, le pertinenti valutazioni e decisioni del Consiglio di amministrazione, nonché quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche;
- ha effettuato periodici incontri con il Direttore Internal Audit e con il Direttore Risk, Compliance and Quality, dove è stato compiutamente informato in merito: (i) agli interventi di audit finalizzati a verificare l'adeguatezza e l'operatività del sistema di controllo interno, il rispetto della normativa di legge, delle procedure e delle disposizioni interne, (ii) all'attività svolta di Risk Management per l'identificazione, valutazione, gestione e monitoraggio dei rischi presenti

nell'attuale Business Risk Model aziendale (rischi di compliance, regolatori e 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 sulla relativa implementazione degli stessi e (iii) ai risultati del Risk Assessment sulla base della metodologia adottata dalla Società;

- ha effettuato specifiche attività di monitoraggio sulle azioni correttive emergenti dalle risultanze dei rapporti di audit, verificando il rispetto dei tempi ivi individuati per la chiusura delle carenze e degli interventi di miglioramento indicati dalla Direzione Internal Audit;
- ha esaminato la relazione annuale sul Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (SCIGR) emessa dalla Direzione Internal Audit, concludendo che sulla base di quanto rilevato non sono emerse situazioni o criticità tali da far ritenere non adeguato il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi di Autostrade per l'Italia S.p.A. nel suo complesso;
- ha provveduto, nello svolgimento dell'attività di vigilanza di propria competenza:
 - o a verificare il processo di sorveglianza delle opere autostradali;
 - o ad approfondire con il management il sistema dei controlli in essere con riferimento alle verifiche sullo stato delle infrastrutture;
 - o a monitorare l'avanzamento e le risultanze del piano di audit con specifico riferimento ai controlli sul processo delle ispezioni;senza riscontrare, allo stato, elementi da segnalare nella presente Relazione;
- ha altresì esaminato le relazioni dell'Ethics Officer – Team Segnalazioni nelle quali sono state illustrate le attività svolte e gli approfondimenti effettuati a seguito delle segnalazioni ricevute;
- ha esaminato la relazione sulla valutazione del Tax Control Framework (TCF) relativa al periodo di imposta 2020, validata dallo Steering Committee Fiscale della Società e approvata dal Consiglio di amministrazione, previo parere favorevole del Comitato Controllo e Rischi;
- ha inoltre incontrato periodicamente la società di revisione KPMG per acquisire informazioni e dati sui controlli effettuati, vigilando sull'attività svolta per la revisione legale dei conti annuali e consolidati e a tale riguardo non ha osservazioni da riferire;
- ha scambiato informazioni con i corrispondenti organi di controllo delle principali società controllate, prendendo atto delle valutazioni di complessiva adeguatezza del relativo sistema di controllo interno e del fatto che non sono state evidenziate situazioni che meritassero di essere segnalate al Collegio sindacale della Capogruppo;
- ha preso atto che l'Organismo di Vigilanza di Autostrade per l'Italia ha proseguito nell'analisi degli strumenti organizzativi, di gestione e di controllo per garantire che il Modello di Organizzazione Gestione e Controllo adottato dalla Società, ai sensi del D.lgs. 231/01 (ultimo aggiornamento approvato dal Consiglio di amministrazione in data 8 febbraio 2022), fosse coerente sia con l'evoluzione normativa sia con le modifiche organizzative intervenute nell'ultimo periodo;
- ha esaminato le informative in merito alle indagini avviate da parte dell'Autorità giudiziaria, incontrando più volte il Direttore Centrale Legale e l'Organismo di Vigilanza per inquadrare il relativo contesto di riferimento e per esaminare in modo dettagliato le iniziative poste in essere dalla Società;
- ha inoltre verificato che la Società dispone di una procedura per l'informazione societaria al mercato, al fine di recepire le prescrizioni di cui al regolamento (UE) n. 596/2014, meglio nota come Market Abuse Regulation, ovvero Regolamento MAR, e ha altresì adottato un codice di comportamento Internal Dealing contenente, inter alia, la descrizione degli obblighi informativi e di comportamento inerenti le operazioni aventi ad oggetto le obbligazioni quotate emesse da Autostrade per l'Italia, ovvero gli strumenti finanziari ad essi collegati, effettuati da soggetti

rilevanti e/o dalle persone ad essi strettamente associate, nonché le relative comunicazioni nei confronti della Società, della Consob e del mercato.

Il Collegio sindacale fa presente che, dalle attività di controllo complessivamente svolte, non sono emersi elementi significativi da segnalare che possano far ritenere non adeguato il sistema di controllo interno. Quanto appena esposto riconferma a parere del Collegio sindacale il progressivo e costante miglioramento del sistema di controllo interno e di presidio dei rischi da parte della Società, aspetti questi su cui il Collegio è chiamato a vigilare, anche con riferimento alle azioni individuate e ai tempi programmati;

- il Collegio, con riferimento agli obblighi di natura convenzionale derivanti dalla concessione autostradale, è stato periodicamente aggiornato dal Responsabile della struttura aziendale competente, sul rispetto degli adempimenti previsti dalla stessa Convenzione;
- il Collegio ha verificato che non sono state presentate denunce ex art. 2408 del Codice Civile, così come non sono stati presentati esposti di alcun genere;
- il Collegio sindacale nel corso dell'esercizio e fino alla data della presente Relazione ha inoltre espresso:
 - il parere favorevole, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile, sulla remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche; e
 - il parere favorevole al Piano di Audit 2022 della Società;
- con riferimento al procedimento di contestazione di presunto grave inadempimento a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera, avviato dal Concedente con nota del 16 agosto 2018, e nell'ambito delle numerosissime interlocuzioni intervenute tra ASPI e il MIMS volte alla sua definizione consensuale, il Collegio sindacale è venuto a conoscenza che, in data 14 ottobre 2021, il testo definitivo dell'accordo a chiusura del procedimento stesso, è stato sottoscritto tra Autostrade per l'Italia e il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili.

Successivamente, il CIPESS, a cui nel frattempo erano stati trasmessi l'Atto Aggiuntivo e i relativi Allegati, ha reso parere favorevole rispetto al terzo atto aggiuntivo alla Convenzione Unica e al relativo Piano Economico Finanziario (PEF) 2020-2024, ai sensi dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011.

Con lettera del 20 gennaio 2022, il MIMS ha poi comunicato di essersi espressa favorevolmente sullo schema di Terzo Atto Aggiuntivo alla Convenzione e sul relativo Piano Economico Finanziario per il periodo regolatorio 2020-2024 e di aver inviato la delibera alla Corte dei Conti per il previsto controllo di legittimità che si è pronunciata in senso positivo in data 17 marzo 2022.

L'accordo è stato quindi perfezionato in data 30 marzo 2022 con l'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del relativo Decreto Interministeriale MIMS-MEF.

Il Collegio, come ampiamente rappresentato nelle proprie relazioni al bilancio degli esercizi 2018, 2019 e 2020, ha sistematicamente e specialmente vigilato su tutti gli aspetti che direttamente o indirettamente sono stati interessati dalla vicenda inerenti sia al bilancio d'esercizio che ai sistemi di controllo nel loro complesso, apprezzando l'impegno profuso dalla Società per il raggiungimento di questo risultato. Dal lavoro svolto fino alla data della presente Relazione emerge una attività tesa al miglioramento continuo che il Collegio è perciò confidente caratterizzerà il futuro delle attività della Società stessa;

- abbiamo esaminato sia il bilancio d'esercizio che il bilancio consolidato chiusi al 31 dicembre 2021, in merito ai quali riferiamo quanto segue:
 - il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2021 si è ampliato rispetto a quello al 31 dicembre 2020 con l'inclusione di Pavimental e Free to X;
 - così come riferito nelle Note Illustrative, il bilancio di esercizio e consolidato chiuso al 31 dicembre 2021 sono stati predisposti ai sensi degli artt. 2 e 3 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting

Standards Board, le interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), nonché ai precedenti International Accounting Standards (IAS) e alle precedenti interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore, omologati dalla Commissione Europea. Inoltre, si è tenuto conto dei provvedimenti emanati dalla Consob in attuazione del comma 3 dell'art. 9 del D. lgs. n. 38/2015 in materia di predisposizione degli schemi di bilancio;

- il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 sono stati redatti nel presupposto della continuità aziendale in quanto il Consiglio di amministrazione della Società ha ritenuto che vi fosse la ragionevole aspettativa che quest'ultima, nonché il Gruppo, potrà continuare la propria attività operativa di normale funzionamento in un futuro prevedibile, e comunque con un orizzonte temporale di almeno dodici mesi successivi al 31 dicembre 2021, essendo venuti meno gli elementi di rischio e di incertezza presenti nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020;
- con riferimento all'evoluzione dello scenario regolatorio di Autostrade per l'Italia, come ampiamente descritto anche nella nota n. 6.2 della sezione "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021", cui si rimanda, si segnala che, anche sulla scorta di autorevoli pareri resi, si è reso necessario operare talune rettifiche dei valori di bilancio già alla data del 1° gennaio 2021 al fine di riflettere nei prospetti contabili gli effetti relativi (i) all'introduzione di un nuovo meccanismo tariffario, (ii) alla remunerazione a tariffa di costruzione prevista per il piano straordinario di manutenzione e (iii) all'assunzione a carico della Società, di taluni investimenti non remunerati, connessi al nuovo schema di accordo definito con il Concedente;
- la contabilità, come anticipato, è stata sottoposta ai controlli previsti dalla normativa da parte della società di revisione KPMG. Nel corso degli incontri periodici avuti con il Collegio la società di revisione non ha evidenziato rilievi né criticità a riguardo;
- non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio della Società e del bilancio consolidato, abbiamo vigilato sia sull'impostazione generale data agli stessi, sia sulla loro generale conformità alla legge per quel che riguarda la loro formazione e struttura e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo verificato l'informativa fornita nelle Note Illustrative sui criteri di valutazione applicati e sulle movimentazioni intervenute nei fondi di accantonamento, avuto particolare riguardo al fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali che si riduce, a partire dal 1° gennaio 2021, per effetto degli interventi ancora da effettuare nel Piano Straordinario di Manutenzione, secondo quanto contenuto dello schema di Accordo sottoscritto con il MIMS, e degli utilizzi relativi ai lavori di manutenzione sulla rete autostradale, mentre si incrementa per gli accantonamenti operativi di esercizio, in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino e alla riclassifica degli "Altri fondi per rischi ed oneri" relativa agli stanziamenti effettuati in esercizi precedenti, con riferimento agli ulteriori fabbisogni per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio;
- abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo;
- abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione sulla gestione e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma quattro, c.c.;
- abbiamo verificato che la Società ha adottato i necessari accorgimenti ai fini della predisposizione della Relazione Finanziaria annuale in formato elettronico, secondo quanto prescritto dal Regolamento ESEF;

- la società di revisione - come detto - ha rilasciato in data odierna le relazioni ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento UE n. 537/2014 nelle quali si attesta che: (i) il bilancio di esercizio di Autostrade per l'Italia S.p.A. e il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2021 sono conformi agli International Financial Reporting Standards (IFRS), adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del d.lgs. n. 38 del 2005, sono redatti con chiarezza e rappresentano in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Società e del Gruppo; (ii) la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sono coerenti con il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2021 e sono redatte in conformità alle norme di legge; (iii) la Relazione Finanziaria annuale è stata redatta in conformità alle disposizioni del Regolamento UE/2018/815. Le citate relazioni non contengono né rilievi né richiami di informativa;
- abbiamo vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 e abbiamo preso atto che la società di revisione ha emesso una relazione dove si evince la conformità delle informazioni fornite nella dichiarazione non finanziaria rispetto alle norme di legge e allo standard di rendicontazione adottato.

Tra i fatti di rilievo avvenuti nell'esercizio in corso, concernenti particolarmente il Collegio sindacale, si segnala che il 21 febbraio 2022 il Dott. Giandomenico Genta ha rassegnato le dimissioni dalle cariche di Sindaco effettivo e di Presidente del Collegio per motivi personali. Gli è subentrato in entrambe le cariche, con decorrenza dal successivo 22 febbraio, il Prof. Lorenzo De Angelis, già Sindaco supplente, il quale da tale data si è attivato per acquisire dagli altri Sindaci, dai revisori legali dei conti e dai Comitati endoconsiliari operanti nei settori del controllo dei rischi e delle risorse umane, nonché dal Segretario del Collegio i primi elementi di conoscenza sulla Società, sulla sua attività e sull'assetto della sua organizzazione interna; e sulla base – e nei limiti – di tali elementi di conoscenza l'attuale Presidente del Collegio sindacale sottoscrive la presente relazione.

Alla luce di quanto sopra, a parere del Collegio nulla osta alla approvazione del bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2021, così come redatto dagli Amministratori e della proposta di destinazione dell'utile, così come formulata dal Consiglio di amministrazione.

Il Collegio sindacale, infine, fa presente all'Assemblea che, con l'approvazione del bilancio 2021, scadrà il mandato del Consiglio di amministrazione per cui si invitano gli Azionisti a provvedere alla nomina dei nuovi componenti.

Roma, 31 marzo 2022

Per il Collegio sindacale
Il Presidente
Prof. Dott. Lorenzo De Angelis



KPMG S.p.A.
 Revisione e organizzazione contabile
 Via Curtatone, 3
 00185 ROMA RM
 Telefono +39 06 80981.1
 Email it-fmauditaly@kpmg.it
 PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

*Agli Azionisti della
 Autostrade per l'Italia S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia (nel seguito anche il "Gruppo"), costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Autostrade per l'Italia S.p.A. (nel seguito anche la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

KPMG S.p.A. è una società per azioni in diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International ("KPMG"), società di diritto inglese.

Azienda Italia del gruppo
 Direzione: Roberto Bracco
 Carlo de Cinti, Francesco Gelavisi
 Lorenzo Misero, Nicola Moravia
 Federico Palumbo, Paolo Pirogna
 Riccardo Romo, Lorenzo Tassinari
 Tania de Trosseri, Veronica

Società per azioni
 Capitale sociale
 Euro 10.410.000,00 i.v.
 Registro Imprese Milano - Milano (Distretto 1.048)
 n. Codice Fiscale n. 09739660153
 I.R.E.A. Milano n. 512807
 P. IVA n. 03799800158
 VAT number 15027890158
 Sede legale: Via Salaria Power, 25
 20124 Milano MI 11015A



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Valutazione del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali e del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali

Note illustrative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezione "Fondi per impegni da convenzione e accantonamenti", sezione "Stime e valutazioni", note "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" e "Fondo per rinnovo infrastrutture autostradali"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 include "fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" pari a €1.142 (di cui quota non corrente pari a €712 milioni e quota corrente pari a €430 milioni) e "fondi per rinnovo infrastrutture autostradali" pari a €85 milioni (di cui quota non corrente pari a €81 milioni e quota corrente pari a €5 milioni).</p> <p>Tali fondi accolgono la stima del valore attuale degli oneri che le società concessionarie del Gruppo (le "Concessionarie") dovranno sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dagli accordi concessori (le "Convenzioni"), al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza delle infrastrutture autostradali ottenute in concessione.</p> <p>La stima dei suddetti fondi è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di ripristino, di sostituzione e di rinnovo delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per classe omogenea di intervento.</p> <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la valutazione del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali e del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> — comprensione del processo di stima utilizzato dalle Concessionarie ai fini della determinazione dei fondi in oggetto; — analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni incluse nelle relazioni predisposte dai responsabili tecnici delle Concessionarie riguardanti la programmazione, la natura e i costi degli interventi di ripristino e sostituzione; — verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dalle Concessionarie per l'effettuazione delle stime; — analisi della ragionevolezza dei tassi applicati dalle Concessionarie per l'attualizzazione dei fondi; — verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione dei fondi; — esame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime; — analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note illustrative al bilancio consolidato e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Altri aspetti

Il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 25 marzo 2021, ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Autostrade per l'Italia S.p.A. per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
 31 dicembre 2021

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Autostrade per l'Italia S.p.A. ci ha conferito in data 29 maggio 2020 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2029.



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A. sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF – European Single Electronic Format) al bilancio consolidato, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2021, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2021 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2021 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D.Lgs. 254/16

Gli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 254/16. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli Amministratori della dichiarazione di carattere non finanziario. Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 254/16, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Roma, 31 marzo 2022

KPMG S.p.A.

Mercedes Balistreri
Socio



KPMG S.p.A.
 Revisione e organizzazione contabile
 Via Curtatone, 3
 00185 ROMA RM
 Telefono +39 06 80961.1
 Email it-fmauditaly@kpmg.it
 PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

*Agli Azionisti della
 Autostrade per l'Italia S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Autostrade per l'Italia S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di società indipendenti affiliate a KPMG International ("KPMG Network") di diritto inglese.

Azienda Istituzionale
 Bologna, Bologna, Genova
 Catania, Como, Firenze, Genova
 Livorno, Milano, Napoli, Padova
 Palermo, Pescara, Roma, Venezia
 Pescara, Roma, Torino, Trieste
 Torino, Verona, Verona

Società per azioni
 Capitale sociale
 Euro 10.415.000.000
 Registro Imprese Milano, Milano e Direzione Imp.
 di Credito, Partita N. 80199000108
 H.E.A. Milano N. 502687
 Partita IVA 0070960159
 IVA1 numero I 0619900159
 Sede legale: Via Viter Pisano, 25
 20124 Milano MI ITALIA



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Valutazione del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali

Note illustrative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezione "Fondi per impegni da convenzione e accantonamenti", sezione "Stime e valutazioni", nota "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 include un "fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" pari a €1.004 milioni (di cui quota non corrente pari a €808 milioni e quota corrente pari a €196 milioni).</p> <p>Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che la Società dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dall'accordo concessorio, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza delle infrastrutture autostradali ottenute in concessione.</p> <p>La stima del suddetto fondo è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per classe omogenea di intervento.</p> <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la valutazione del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> — comprensione del processo di stima utilizzato dalla Società ai fini della determinazione del fondo in oggetto; — analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni incluse nelle relazioni predisposte dai responsabili tecnici della Società riguardanti la programmazione, la natura e i costi degli interventi di ripristino e sostituzione; — verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dalla Società per l'effettuazione delle stime; — analisi della ragionevolezza dei tassi applicati dalla Società per l'attualizzazione del fondo; — verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione del fondo; — esame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime; — analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note illustrative al bilancio d'esercizio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Altri aspetti

Il bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 25 marzo 2021, ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.



Autostrade per l'Italia S.p.A.
 Relazione della società di revisione
 31 dicembre 2021

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Autostrade per l'Italia S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Autostrade per l'Italia S.p.A. ci ha conferito in data 29 maggio 2020 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2029.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A. sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF – European Single Electronic Format) al bilancio d'esercizio, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio d'esercizio alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2021, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

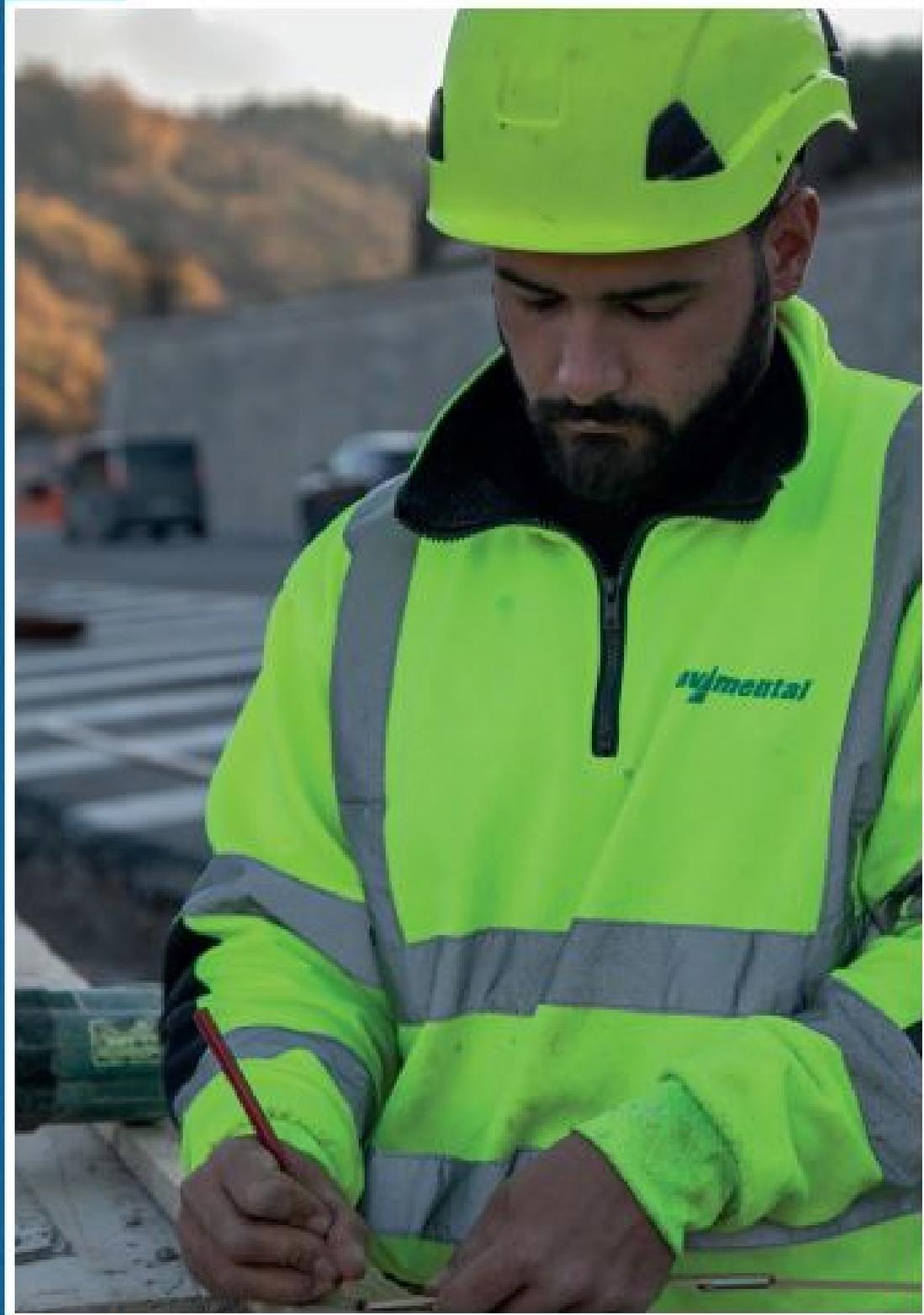
Roma, 31 marzo 2022

KPMG S.p.A.

Marcella Balistreri
Socio



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



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

I dati presentati di seguito sono estratti dagli ultimi bilanci di esercizio approvati dagli organi societari delle rispettive società. La data di chiusura dell'esercizio di tali imprese è il 31 dicembre di ogni anno, ove non diversamente indicato.

Si precisa che la Società Autostrade Meridionali predispose il bilancio in base ai principi contabili internazionali, mentre le altre società predispongono il bilancio in base ai principi contabili locali, vigenti nel Paese di riferimento.

Società controllate

Società Autostrada Tirrenica p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Immobilizzazioni		337.140	343.794
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		52	52
Attivo circolante		21.846	18.718
Altre attività		166	186
Totale attivo		359.152	362.698
Patrimonio netto		75.694	74.514
<i>di cui capitale sociale</i>		24.461	24.461
Fondi per rischi ed oneri e TFR		8.489	8.595
Debiti		269.170	272.378
Altre passività		5.799	7.211
Totale patrimonio netto e passivo		359.152	362.698
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2021	2020
Valore della produzione		44.072	33.451
Costi della produzione		-27.437	-27.704
Risultato operativo		16.635	5.747
Risultato d'esercizio		1.180	-5.820

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Immobilizzazioni		305.896	319.464
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		2	2
Attivo circolante		36.197	28.399
Altre attività		406	321
Totale attivo		342.499	348.184
Patrimonio netto		278.898	278.607
<i>di cui capitale sociale</i>		108.077	108.077
Fondi per rischi ed oneri e TFR		28.896	30.291
Debiti		34.688	39.267
Altre passività		18	20
Totale patrimonio netto e passivo		342.500	348.185
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2021	2020
Valore della produzione		68.950	55.278
Costi della produzione		68.011	54.972
Risultato operativo		939	306
Risultato d'esercizio		291	-445

Pavimental S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Immobilizzazioni		64.238	41.766
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		5.388	5.388
Attivo circolante		474.608	415.124
Altre attività		2.225	3.036
Totale attivo		541.071	459.926
Patrimonio netto		53.727	10.065
<i>di cui capitale sociale</i>		10.116	10.116
Fondi per rischi ed oneri e TFR		8.847	9.764
Debiti		477.880	438.971
Altre passività		617	1.126
Totale patrimonio netto e passivo		541.071	459.926

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2021	2020
Valore della produzione		603.732	498.120
Costi della produzione		-569.834	-502.154
Risultato operativo		33.898	-4.034
Risultato d'esercizio		23.376	-4.928

Free To X S.r.l.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021
Immobilizzazioni		3.279
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-
Attivo circolante		29.203
Altre attività		5
Totale attivo		32.487
Patrimonio netto		24.343
<i>di cui capitale sociale</i>		1.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		-
Debiti		8.144
Altre passività		-
Totale patrimonio netto e passivo		32.487

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	
Valore della produzione		6.381
Costi della produzione		-8.743
Risultato operativo		-2.362
Risultato d'esercizio		-1.657

6. Dati essenziali

Autostrade Meridionali S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Attività non correnti		9.398	10.161
Attività correnti		497.757	471.801
Totale attivo		507.155	481.962
Patrimonio netto		195.274	181.439
<i>di cui capitale sociale</i>		9.056	9.056
Passività non correnti		14.361	15.047
Passività correnti		297.520	285.476
Totale patrimonio netto e passivo		507.155	481.962
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI		
Ricavi operativi		92.772	69.079
Costi operativi		63.753	58.661
Risultato operativo		29.019	10.418
Risultato d'esercizio		16.023	4.030

Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Immobilizzazioni		4.089	39
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		625	-
Attivo circolante		78.089	14.192
Altre attività		1.511	279
Totale attivo		83.689	14.510
Patrimonio netto		6.691	3.900
<i>di cui capitale sociale</i>		5.694	100
Fondi per rischi ed oneri e TFR		5.449	3.385
Debiti		71.549	7.225
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		83.689	14.510
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2021	2020
Valore della produzione		93.555	3.668
Costi della produzione		-95.894	-5.217
Risultato operativo		-2.339	-1.549
Risultato d'esercizio		-2.209	-1.200

Movyon S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Immobilizzazioni		18.472	10.602
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		3.036	31
Attivo circolante		126.905	89.183
Altre attività		354	310
Totale attivo		145.731	100.095
Patrimonio netto		71.453	67.467
<i>di cui capitale sociale</i>		1.120	1.120
Fondi per rischi ed oneri e TFR		1.260	1.055
Debiti		72.624	31.307
Altre passività		394	266
Totale patrimonio netto e passivo		145.731	100.095

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	31/12/2021	31/12/2020
Valore della produzione		136.353	93.548
Costi della produzione		-124.460	-82.307
Risultato operativo		11.893	11.241
Risultato d'esercizio		8.359	8.316

Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Immobilizzazioni		228.771	228.563
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		165.751	165.751
Attivo circolante		297.548	298.655
Altre attività		855	809
Totale attivo		527.174	528.027
Patrimonio netto		234.686	242.866
<i>di cui capitale sociale</i>		198.749	198.749
Fondi per rischi ed oneri e TFR		141.880	138.430
Debiti		150.335	146.532
Altre passività		273	199
Totale patrimonio netto e passivo		527.174	528.027

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	31/12/2021	31/12/2020
Valore della produzione		66.506	60.068
Costi della produzione		49.232	47.552
Risultato operativo		17.274	12.516
Risultato d'esercizio		12.363	10.565

6. Dati essenziali

Ad Moving S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Immobilizzazioni		478	488
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		3.409	3.558
Altre attività		24	37
Totale attivo		3.911	4.083
Patrimonio netto		1.795	1.437
<i>di cui capitale sociale</i>		1.000	1.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		181	173
Debiti		1.918	2.454
Altre passività		17	19
Totale patrimonio netto e passivo		3.911	4.083

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	31/12/2021	31/12/2020
Valore della produzione		3.675	3.370
Costi della produzione		-3.185	-2.891
Risultato operativo		490	479
Risultato d'esercizio		358	338

EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Immobilizzazioni		245	305
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		12.753	13.620
Altre attività		176	172
Totale attivo		13.174	14.097
Patrimonio netto		3.447	3.287
<i>di cui capitale sociale</i>		500	500
Fondi per rischi ed oneri e TFR		2.851	3.173
Debiti		6.451	7.189
Altre passività		426	448
Totale patrimonio netto e passivo		13.175	14.097

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	31/12/2021	31/12/2020
Valore della produzione		27.446	28.455
Costi della produzione		-27.308	-26.125
Risultato operativo		138	2.330
Risultato d'esercizio		160	1.661

Giove Clear S.r.l.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Immobilizzazioni		221	284
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		7.308	7.499
Altre attività		40	21
Totale attivo		7.569	7.804
Patrimonio netto		2.839	2.822
<i>di cui capitale sociale</i>		10	10
Fondi per rischi ed oneri e TFR		1.819	1.653
Debiti		2.667	3.078
Altre passività		244	251
Totale patrimonio netto e passivo		7.569	7.804

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2021	2020
Valore della produzione		14.239	13.991
Costi della produzione		-13.271	-12.667
Risultato operativo		968	1.324
Risultato d'esercizio		640	890

Società collegate

Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2020	31/12/2019
Immobilizzazioni		225.361	225.361
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		225.361	225.361
Attivo circolante		5.942	6.534
Altre attività		4	16
Totale attivo		231.307	231.911
Patrimonio netto		230.989	231.483
<i>di cui capitale sociale</i>		220.344	220.345
Fondi per rischi ed oneri e TFR		31	25
Debiti		287	403
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		231.307	231.911

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2020	2019
Valore della produzione		115	118
Costi della produzione		-609	-630
Risultato operativo		-494	-512
Risultato d'esercizio		-494	-511

Spea Engineering S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2020	31/12/2019
Immobilizzazioni		3.226	5.249
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		82	273
Attivo circolante		125.060	161.075
Altre attività		1.442	1.667
Totale attivo		129.728	167.991
Patrimonio netto		40.629	56.356
<i>di cui capitale sociale</i>		6.966	6.966
Fondi per rischi ed oneri e TFR		24.136	31.003
Debiti		64.963	80.632
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		129.728	167.991

(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2020	2019
Valore della produzione		54.140	70.474
Costi della produzione		-73.883	-97.719
Risultato operativo		-19.973	-27.245
Risultato d'esercizio		-15.727	-21.854

Bologna & Fiera Parking S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2020	31/12/2019
Immobilizzazioni		39.593	40.957
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		5.638	6.333
Altre attività		5	-
Totale attivo		45.236	47.290
Patrimonio netto		5.984	6.831
<i>di cui capitale sociale</i>		2.715	2.715
Fondi per rischi ed oneri e TFR		450	452
Debiti		35.639	36.752
Altre passività		3.163	3.255
Totale patrimonio netto e passivo		45.236	47.290

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2020	2019
Valore della produzione		820	2.909
Costi della produzione		-1.756	-2.712
Risultato operativo		-935	197
Risultato d'esercizio		-847	1

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

Informazioni legali e contatti

Sede Legale e Direzione Generale

Via Alberto Bergamini, 50

00159 Roma

Tel. +39 06 4363 1

e-mail: info@autostrade.it

www.autostrade.it

Informazioni legali

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Capitale sociale: 622.027.000 euro (interamente versato)

Codice fiscale, partita IVA e iscrizione al registro delle imprese di Roma n. 07516911000

Iscrizione al REA n. 1037417

Rapporti con i Media

e-mail: ufficiostampa@autostrade.it

Investor Relations

e-mail: investor.relations@autostrade.it

