



autostrade // *per l'italia*

**RELAZIONE
FINANZIARIA
ANNUALE**

AL 31 DICEMBRE 2022

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

INDICE

1.Introduzione	4
1.1 Lettera agli Stakeholder.....	7
1.2 Piano Strategico di Trasformazione.....	9
1.3 Organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia	14
1.4 Le concessionarie autostradali del Gruppo.....	15
1.5 Organi sociali.....	16
1.6 Profilo finanziario e rating	17
2.Relazione sulla gestione	20
2.1 Business Overview	23
2.2 Eventi successivi al 31 dicembre 2022.....	28
2.3 Evoluzione prevedibile della gestione.....	29
2.4 Andamento economico-finanziario del Gruppo.....	30
2.5 Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia S.p.A.	40
2.6 Dati per settore operativo	49
2.7 Andamento gestionale dei settori del Gruppo.....	50
2.8 Aspetti regolatori.....	60
2.9 Gestione operativa della rete di Autostrade per l'Italia	71
2.10 Risorse Umane.....	81
2.11 Corporate Governance e Assetti proprietari	93
2.12 Sostenibilità	111
2.13 Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia	115
2.14 Rapporti con parti correlate	121
2.15 Altre informazioni.....	122
2.16 Proposte all'Assemblea degli Azionisti di Autostrade per l'Italia S.p.A.	123
2.17 Note metodologiche e altre informazioni.....	124
3. Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022	136
4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022	244
5. Relazioni	356
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	378

INTRODUZIONE

| .1



Mission

***RENDERE LA MOBILITÀ SEMPRE PIÙ
SOSTENIBILE, SICURA, INNOVATIVA ED
EFFICIENTE PER RISPONDERE ALLE
ESIGENZE PRESENTI E FUTURE DELLA
COMUNITÀ***

1.1 Lettera agli Stakeholder

Esistono infinite strade per trasformare il futuro. Sostenibilità e innovazione sono la nostra.

L'anno 2022 è stato fondamentale nel percorso di evoluzione del gruppo Autostrade per l'Italia: molti sono gli obiettivi realizzati, molti altri li stiamo realizzando per i viaggiatori, per lo sviluppo dei territori attraversati dalla nostra rete e per tutti i nostri stakeholder.

Siamo oggi un gruppo industriale che integra, come leader nazionale, diverse competenze dall'ingegneria al mondo delle costruzioni, dalle tecnologie sostenibili ai servizi innovativi di mobilità; pronti ad affrontare le sfide che quotidianamente comporta la gestione di una rete complessa ed essenziale per la mobilità delle persone e delle merci all'interno del Paese. Operiamo con esperienza, professionalità e alto senso di responsabilità, sostenuti da una solida compagine azionaria oggi rappresentata da CDP Equity e dai fondi gestiti da Blackstone e Macquarie oltre ad Appia Investment e Silk Road.

Il mondo della mobilità sta attraversando una fase di profondi e rapidi cambiamenti: dalla rivoluzione tecnologica trainata dalla transizione energetica, allo sviluppo di tecnologie di supporto al guidatore fino alla guida assistita, autonoma e connessa. In questo contesto, in considerazione dei crescenti volumi di traffico e dell'età della rete, diventa fondamentale ammodernare e potenziare il nostro sistema infrastrutturale, ma nel contempo dobbiamo diventare un punto di riferimento per lo sviluppo della mobilità del futuro sempre più sostenibile, sicura ed intelligente anche con nuovi servizi innovativi per i clienti.

Ogni giorno lavoriamo per garantire il raggiungimento degli standard più elevati sia per quanto riguarda la sicurezza degli utenti e dei lavoratori, sia per qualità del servizio sia infine per quanto riguarda la sicurezza e la resilienza della rete, spina dorsale del Paese.

Negli ultimi anni, il modello di sorveglianza della rete si è radicalmente trasformato attraverso una revisione dei processi interni, la progressiva digitalizzazione di molte attività e, infine, l'assegnazione a terzi delle attività di sorveglianza con circa 37.000 ispezioni effettuate solo nel 2022.

Anche quest'anno ha visto un'importante crescita sia delle manutenzioni che degli investimenti. Nel 2022 sono stati spesi circa 1,8 miliardi di euro nell'ambito dell'ingente piano di manutenzioni e investimenti di gruppo che ha l'obiettivo di estendere la vita utile delle infrastrutture e potenziare i nodi critici della rete. Il rinnovato dialogo con le istituzioni ci ha permesso di sbloccare opere strategiche per il Paese e oggi circa 14 miliardi di progetti sono pronti per essere avviati. Inoltre, all'inizio del 2022, il gruppo ha lanciato Mercury, un programma di innovazione tecnologica che contribuirà alla trasformazione dell'infrastruttura autostradale, rendendola più digitale, sostenibile e sicura. Siamo alle porte di una vera e propria rivoluzione nel mondo della mobilità e ci apprestiamo ad essere un player di riferimento.

Nel corso dell'anno, la società ha sviluppato un proprio percorso ESG e, in quest'ambito, si è impegnata al raggiungimento degli obiettivi Net Zero che prevedono il contenimento del riscaldamento globale ad un livello non superiore a 1,5°C rispetto ai livelli preindustriali entro il 2050.

Progettiamo infrastrutture sostenibili e innovative, rispondendo per intero ai requisiti di sostenibilità economica, sociale, ambientale lungo l'intero ciclo di vita dell'opera. Un'ulteriore

prova dell'impegno della società nell'integrare l'attenzione ai temi ambientali e sociali nella propria strategia è la prima emissione obbligazionaria sostenibile di Autostrade collocata a inizio 2023.

Promuoviamo una crescita sostenibile e inclusiva, nonché lo sviluppo delle nostre risorse e dei nostri talenti consapevoli che il futuro è fatto innanzitutto dalle persone. Per questa ragione il gruppo ha sviluppato sinergie con il mondo delle università e, negli ultimi due anni, ha assunto 1.800 risorse nell'ambito di un piano straordinario che a regime prevede 2.900 assunzioni per rafforzare prevalentemente le aree STEM (Science, Technology Engineering and Mathematics).

I risultati finanziari e non finanziari dell'esercizio 2022 sono di piena soddisfazione e mostrano la capacità del gruppo di creare valore per i propri stakeholders. Nel 2022 i margini operativi della società sono tornati ai livelli precedenti il manifestarsi della pandemia da Covid-19.

La stabilità del quadro regolatorio con l'efficacia a marzo 2022 del nuovo Atto Aggiuntivo e dell'allegato Piano Economico Finanziario e la validità del percorso di trasformazione intrapreso è attestato anche dal merito di credito di Autostrade per l'Italia tornato nel corso dell'anno a Investment Grade.

Nel corso del 2022, abbiamo lavorato tutti insieme ogni giorno con impegno, costanza e professionalità: una squadra di 9.300 persone che ha contribuito alla trasformazione del gruppo e ai risultati dell'esercizio. Rendiamo merito alle donne e agli uomini di Autostrade a cui va il nostro più sentito ringraziamento.

Elisabetta Oliveri

Roberto Tomasi

Presidente

Amministratore Delegato



1.2 Piano Strategico di Trasformazione

Il percorso avviato da Autostrade per l'Italia con il Piano Strategico di Trasformazione lanciato nel 2020 basato su sette pilastri fondamentali è proseguito nel 2022.



In tre anni dal lancio del Piano di trasformazione, il Gruppo ha disegnato un percorso contraddistinto da un radicale cambiamento che ha posto al centro la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture, la capacità di dialogo con tutti gli stakeholder chiave, nonché lo sviluppo delle proprie risorse e dei propri talenti secondo un percorso di crescita sostenibile ed inclusiva. Il Piano si articola in circa 100 iniziative avviate in sinergia con le altre società del Gruppo, che operano nel settore dei servizi di ingegneria, di costruzione e nella realizzazione di soluzioni tecnologiche al servizio della mobilità e nell'ambito delle rinnovabili.

Al 31 dicembre 2022 risultano completati 57 progetti con un avanzamento medio complessivo superiore al 70%; i progetti chiusi riguardano:

Delivering the core

Expanding the core



- **Affermazione dei nostri 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 al 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; risulta, inoltre, completato il progetto PWay di mappatura dei principali processi aziendali;
- **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 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 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; è stata terminata, altresì, la sperimentazione del sistema SCADRA (Supervisory Control Acquisition Dynamic Risk Analysis), che consente di effettuare un’analisi dinamica quantitativa-probabilistica per valutare la sicurezza in tempo reale in galleria; conclusa la sperimentazione di un sistema di monitoraggio della telefonia mobile nelle gallerie >500m per permettere di valutare eventuali problemi legati agli impianti di telefonia; definite Best Practices per la sicurezza nei cantieri e un sistema premiante anche in fase contrattuale;
- **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; definiti i manuali per il monitoraggio degli asset e realizzato in collaborazione con le università l’aggiornamento del Manuale di sorveglianza e del Catalogo difetti in linea con le normative vigenti;
- **Digitalizzazione e l’innovazione tecnologica**, attraverso l’avvio 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 e la messa in campo di decisioni strategiche. Inoltre, si segnalano le seguenti ulteriori e principali iniziative di digitalizzazione: definizione e implementazione di nuovi processi e strumenti digitali in ambito Procurement & Contract Management e pianificazione delle attività di manutenzione e ammodernamento, al fine di assicurare un monitoraggio continuo ed una analisi real-time lungo tutta la rete; 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 – “Artificial Intelligence”); potenziata la network security con nuove funzionalità di protezione web e implementato il nuovo sistema per il consolidamento di bilancio delle società del nuovo Gruppo ASPI;
- **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; sperimentato un sistema di assistenza virtuale nelle stazioni di esazione per guidare il cliente nella risoluzione di eventuali anomalie;

- **Sostenibilità:** il 2022 ha visto la prosecuzione del percorso di piena integrazione dei temi ESG nella strategia del Gruppo. Le attività e i risultati conseguiti in tale ambito sono descritti nel paragrafo Sostenibilità della presente Relazione e più dettagliatamente nella Dichiarazione Non Finanziaria 2022;
- **Valorizzazione delle Nostre Persone,** con l'istituzione di "Autostrade del Sapere" 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. A tal proposito, occorre menzionare anche il lancio assieme al Consorzio ELIS del "Distretto Italia" per orientare, formare e creare lavoro. Sul tema risorse umane, infatti, Il Gruppo ha lanciato uno dei piani di recruiting tra i più rilevanti del Paese - che porterà nel solo quadriennio 2021-2024 ad oltre 2.900 assunzioni principalmente tra ingegneri, tecnici e ricercatori – e di cui fino ad oggi sono stati oltre 1.800 i nuovi ingressi effettuati.

Al fine di realizzare una visione pienamente meritocratica ed inclusiva, è ormai operativo in azienda un nuovo sistema di Performance Review per la definizione degli obiettivi e delle aree di miglioramento di ciascun lavoratore e sono da tempo attivi programmi di formazione e training basati sulle competenze e sessioni di mentoring basati sui comportamenti di leadership coerenti con i valori aziendali e gli obiettivi del Piano Strategico. Inoltre, prosegue il programma di on-boarding per le nuove risorse che prevede tra l'altro il coinvolgimento e l'affiancamento da parte di colleghi senior. Sempre nell'ottica di agevolare l'inclusione lavorativa e sociale è opportuno citare tra le molteplici iniziative del 2022 anche la costituzione tra i dipendenti dei cosiddetti gruppi ERG (*Employee Resource Group*), community di volontarie e volontari attivi su questioni di intergenerazionalità, parità di genere, disabilità e LGBTQ+, oltre al lancio in via sperimentale e per la prima volta a livello aziendale, con il coinvolgimento di scuole ed associazioni, del progetto Ability Garden, rivolto ad alcuni giovani del territorio con disabilità che hanno potuto formarsi nei laboratori dei mestieri e al fianco dei nostri colleghi con un training on the job, valorizzando così secondo le attitudini i loro talenti.

Inoltre, nell'anno trascorso è stato potenziato il Sistema di Controllo Interno per il monitoraggio continuo dei rischi, come riportato nel capitolo specifico della presente relazione, 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 segnalano:

- l'accordo di adesione al Business Integrity Forum (BIF) di Transparency International Italia; questa è un'iniziativa per aumentare la trasparenza, l'integrità e la responsabilità del

settore economico del nostro Paese attraverso la collaborazione con grandi aziende italiane;

- la presentazione del programma Next to Legality e del Manifesto “Zero Corruption” come best practice in contesti internazionali (Business at OECD, International Anticorruption Conference (IACC), Transparency International Italia, Gruppo di Coordinamento Internazionale Anticorruzione presso il MAECI). Inoltre, il programma Next to Legality è stato valutato come best practice anche nell’ambito del position paper ‘Stepping up the game: Digital technologies for the promotion of the fight against corruption – a business perspective’ pubblicato dal Comitato Anticorruzione del Business at OECD a dicembre 2022
- lo svolgimento di corsi di alta formazione in collaborazione con l’Università Sant’Anna di Pisa al fine di consolidare la cultura della legalità e della trasparenza in tutto il Gruppo.

Si segnala, infine, che nel corso dell’anno Autostrade per l’Italia è stata anche confermata come membro della Task Force “Integrity & Compliance” del B20 Indonesia e ha sottoscritto l’accordo di adesione al Business Integrity Forum (BIF) di Transparency International Italia.

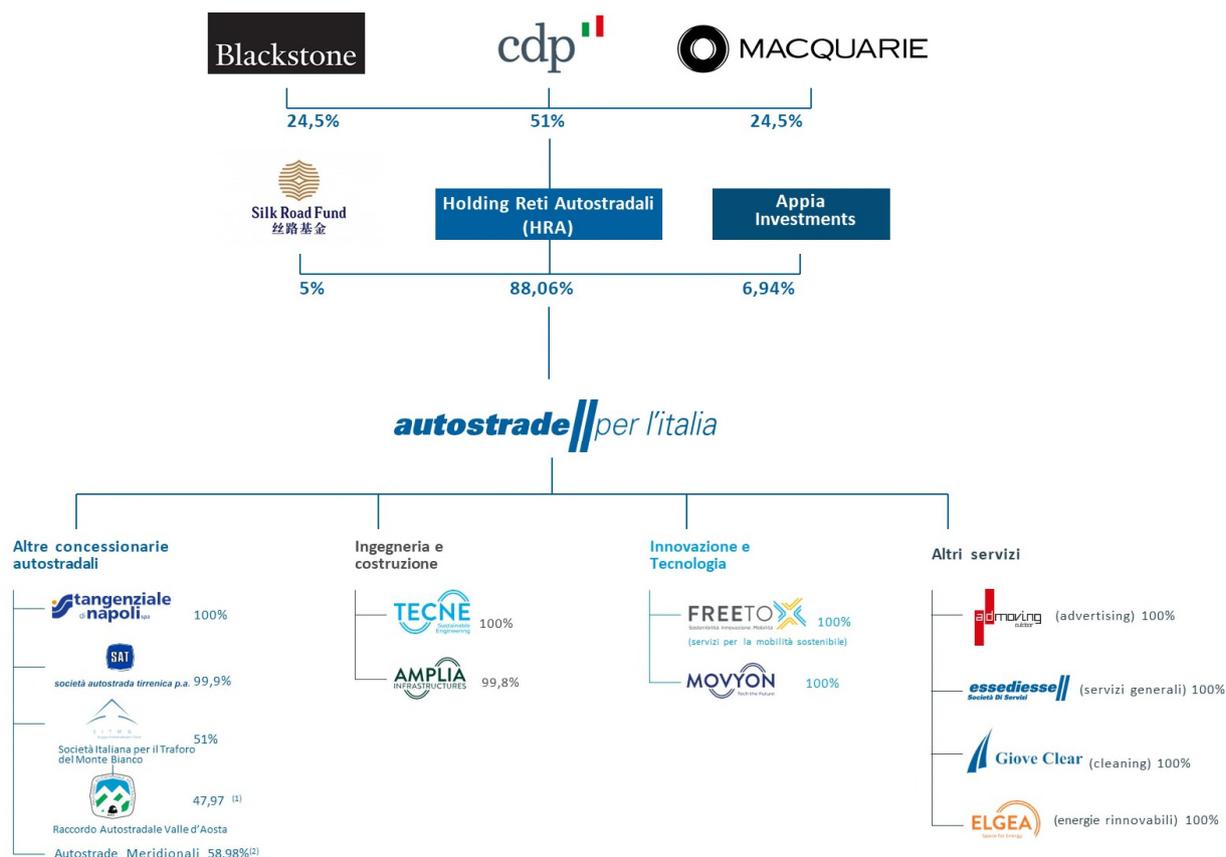
Altra milestone del 2022, è stata anche l’avvio del programma Mercury che rappresenta la svolta hi-tech per una mobilità tecnologica e all’avanguardia. Articolato in cinque cluster (Connected Infrastructure, Intelligent Roads, Flexible Pricing, Green Solutions Urban Mobility) che intercettano le principali innovazioni di sistema volte a rendere l’infrastruttura moderna, digitale oltre che sostenibile. Genova e la Liguria sono il punto di partenza di molte iniziative di innovazione che saranno messe in campo. Tra i vari progetti avviati occorre senz’altro citare l’attivazione delle prime Smart Road per 52 Km complessivi nel tratto tra Firenze Sud e Firenze Nord e nel nodo urbano di Bologna. Su queste tratte Autostrade per l’Italia con la sua controllata Movyon ha realizzato un sistema di comunicazione tra veicolo e infrastruttura (V2I), che permetterà di fornire in tempo reale agli utenti informazioni relative ad esempio ad incidenti, code, eventi meteo o possibili pericoli sulla tratta.

Il Programma Next

Per una più ampia condivisione e partecipazione di tutti gli stakeholder al Piano di trasformazione Autostrade ha lanciato “Next”, programma di deployment e divulgazione dei progetti e delle iniziative legate ai sette Pilastri del Piano.



1.3 Azionariato e organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia



Note: L'organigramma presenta i principali rapporti di partecipazione delle principali società del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2022. 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, mentre la percentuale di voto, riferita alle azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria, è pari al 58,00%.

(2) Formalizzato il passaggio della concessione di Autostrade Meridionali al nuovo concessionario con decorrenza 1° aprile 2022.

1.4 Le concessionarie autostradali del Gruppo



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

Altre società concessionarie:

Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A. Km rete: 6 - Scadenza concessione: 2050

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. Km rete: 32 - Scadenza concessione: 2032

Società Autostradale Tirrenica S.p.A. Km rete: 55 - Scadenza concessione: 2028

Tangenziale di Napoli S.p.A. Km rete: 20 - Scadenza concessione: 2037

1.5 Organi sociali

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Esercizi 2022 – 2023 – 2024

PRESIDENTE

Elisabetta OLIVERI

AMMINISTRATORE DELEGATO

Roberto TOMASI

VICE-PRESIDENTE

Gianluca RICCI ⁽¹⁾

CONSIGLIERI

Roberta BATTAGLIA

Sergio BUONCRISTIANO

Fulvio CONTI

Christoph HOLZER

Jonathan Grant KELLY

Hongcheng LI

Fabio MASSOLI

Massimo ROMANO

Francesca PACE

Andrea VALERI

Robert Edward William Desmond WATT

COLLEGIO SINDACALE

Esercizi 2021 – 2022 – 2023

PRESIDENTE

Angelo Gervaso COLOMBO ⁽²⁾

SINDACI EFFETTIVI

Franco CADOPPI ⁽²⁾

Roberto COLUSSI

Donato LIGUORI

Marino MARRAZZA ⁽²⁾

SINDACI SUPPLEMENTI

Francesco ORIOLI

Daniele VEZZANI ⁽²⁾

SOCIETÀ DI REVISIONE

Esercizi 2021 – 2029

KPMG S.p.A.

COMITATI

COMITATO GRANDI OPERE

Elisabetta OLIVERI *(Pres.)*

Roberto TOMASI

Gianluca RICCI

Roberta BATTAGLIA

Sergio BUONCRISTIANO

Christoph HOLZER

Jonathan Grant KELLY

Hongcheng LI

Massimo ROMANO

Robert Edward William Desmond WATT

COMITATO CONTROLLO RISCHI, AUDIT E PARTI CORRELATE

Francesca PACE *(Pres.)*

Jonathan Grant KELLY

Hongcheng LI

Fabio MASSOLI

Gianluca Ricci

COMITATO ESG & HS

Fabio MASSOLI *(Pres.)*

Sergio BUONCRISTIANO

Francesca PACE

Robert Edward William Desmond WATT

COMITATO REMUNERAZIONE E NOMINE

Massimo ROMANO *(Pres.)*

Gianluca RICCI

Christoph HOLZER

Andrea VALERI

Per maggiori dettagli sul sistema di Corporate Governance si rimanda al capitolo “2.11 Corporate Governance e Assetti proprietari” della presente relazione.

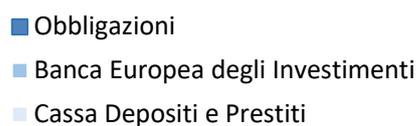
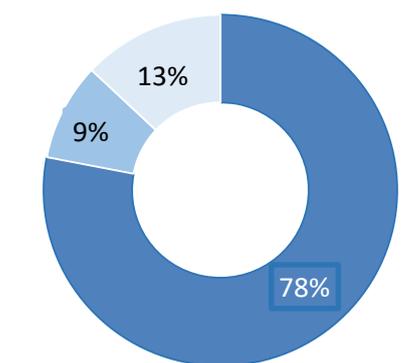
(1) A seguito delle dimissioni rassegnate dal dott. Stéphane Louis Brimont, il Consiglio di Amministrazione della Società ha cooptato, in data 6 ottobre 2022 come nuovo consigliere il dott. Gianluca Ricci. Il dott. Ricci è stato altresì nominato, in sostituzione del dott. Brimont, Vice-Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società e membro del Comitato Grandi Opere, del Comitato Controllo Rischi, Audit e Parti Correlate e del Comitato Remunerazione e Nomine della Società.

(2) Componenti del Collegio Sindacale nominati dall’Assemblea degli Azionisti del 5 maggio 2022 a seguito delle dimissioni del Dott. Alberto De Nigro, della Dott.ssa Giulia De Martino e del Prof. Lorenzo De Angelis.

1.6 Profilo finanziario e rating

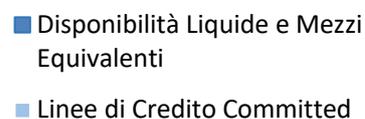
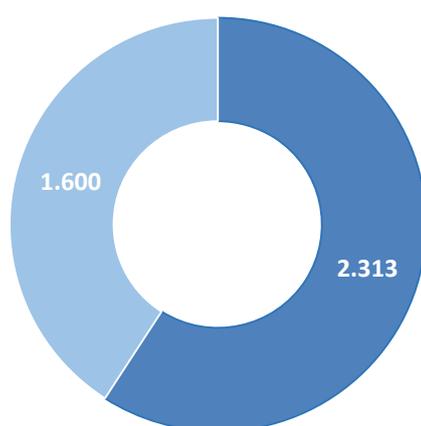
Struttura del debito del Gruppo al 31 dicembre 2022

Il debito lordo del Gruppo (valore nominale) ammonta a 11.121 milioni di euro ed è prevalentemente composto da obbligazioni a tasso fisso.



- Costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine c. 3,10%
- Durata media residua pari a 5 anni e 1 mese
- Percentuale di indebitamento a tasso fisso pari al 92%

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo dispone di una riserva di liquidità pari a 3.913 milioni di euro, così composta:



Rating finanziari

Nel corso del 2022, in relazione alla definizione del quadro regolatorio di Autostrade per l'Italia e al perfezionamento del cambio di controllo il merito di credito di Autostrade per l'Italia è tornato Investment Grade per le agenzie internazionali di rating. Gli attuali rating di Autostrade per l'Italia sono:

Agenzia	Rating (data ultima rating action)
	BBB- / Stable Outlook (6 dicembre 2022)
	BBB / Stable Outlook (27 ottobre 2022)
	Baa3 / Stable Outlook (8 novembre 2022)

Rating ESG

L'impegno e la concreta attuazione della strategia di sostenibilità del Gruppo ASPI e i risultati raggiunti in ambito ambientale, sociale e di governance sono confermati dall'ottenimento di elevati rating ESG da parte delle principali agenzie riconosciute a livello internazionale.

Oltre al "Robust" rating di Moody's ESG, nel mese di luglio 2022 ASPI ha ottenuto da Sustainalytics un ESG Risk Rating "Negligible", classificandosi al primo posto nell'ambito del settore delle infrastrutture di trasporto ed essere inserita nella lista delle Top-Rated ESG Companies 2023. Inoltre, a dicembre 2022, l'organizzazione internazionale no-profit indipendente Carbon Disclosure Project ha assegnato ad Autostrade per l'Italia un ESG rating pari a "B".

Agenzia	ESG Score	Scala di valutazione (data ultima rating action)
	55 Robust	0/100 (23 febbraio 2022) (Advanced / Robust / Limited / Weak)
	6.2 Negligible Risk	0/40+ (6 luglio 2022) (Negligible / Low / Medium / High / Severe risk)
	B	A/ D- (15 dicembre 2022) (A score: Leadership; B-/B score: Management; C-/C score: Awareness; D-/D score: Disclosure)

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

**RELAZIONE
SULLA GESTIONE**

| .2



Area	Camera ID	Status	Last Update
Portofino	137.17	Online	10:00:00
Portofino	137.18	Offline	09:55:00
Portofino	137.19	Online	10:00:00
Portofino	137.20	Online	10:00:00
Portofino	137.21	Online	10:00:00
Portofino	137.22	Online	10:00:00
Portofino	137.23	Online	10:00:00
Portofino	137.24	Online	10:00:00
Portofino	137.25	Online	10:00:00
Portofino	137.26	Online	10:00:00
Portofino	137.27	Online	10:00:00
Portofino	137.28	Online	10:00:00
Portofino	137.29	Online	10:00:00
Portofino	137.30	Online	10:00:00
Portofino	137.31	Online	10:00:00
Portofino	137.32	Online	10:00:00
Portofino	137.33	Online	10:00:00
Portofino	137.34	Online	10:00:00
Portofino	137.35	Online	10:00:00
Portofino	137.36	Online	10:00:00
Portofino	137.37	Online	10:00:00
Portofino	137.38	Online	10:00:00
Portofino	137.39	Online	10:00:00
Portofino	137.40	Online	10:00:00
Portofino	137.41	Online	10:00:00
Portofino	137.42	Online	10:00:00
Portofino	137.43	Online	10:00:00
Portofino	137.44	Online	10:00:00
Portofino	137.45	Online	10:00:00
Portofino	137.46	Online	10:00:00
Portofino	137.47	Online	10:00:00
Portofino	137.48	Online	10:00:00
Portofino	137.49	Online	10:00:00
Portofino	137.50	Online	10:00:00
Portofino	137.51	Online	10:00:00
Portofino	137.52	Online	10:00:00
Portofino	137.53	Online	10:00:00
Portofino	137.54	Online	10:00:00
Portofino	137.55	Online	10:00:00
Portofino	137.56	Online	10:00:00
Portofino	137.57	Online	10:00:00
Portofino	137.58	Online	10:00:00
Portofino	137.59	Online	10:00:00
Portofino	137.60	Online	10:00:00
Portofino	137.61	Online	10:00:00
Portofino	137.62	Online	10:00:00
Portofino	137.63	Online	10:00:00
Portofino	137.64	Online	10:00:00
Portofino	137.65	Online	10:00:00
Portofino	137.66	Online	10:00:00
Portofino	137.67	Online	10:00:00
Portofino	137.68	Online	10:00:00
Portofino	137.69	Online	10:00:00
Portofino	137.70	Online	10:00:00
Portofino	137.71	Online	10:00:00
Portofino	137.72	Online	10:00:00
Portofino	137.73	Online	10:00:00
Portofino	137.74	Online	10:00:00
Portofino	137.75	Online	10:00:00
Portofino	137.76	Online	10:00:00
Portofino	137.77	Online	10:00:00
Portofino	137.78	Online	10:00:00
Portofino	137.79	Online	10:00:00
Portofino	137.80	Online	10:00:00
Portofino	137.81	Online	10:00:00
Portofino	137.82	Online	10:00:00
Portofino	137.83	Online	10:00:00
Portofino	137.84	Online	10:00:00
Portofino	137.85	Online	10:00:00
Portofino	137.86	Online	10:00:00
Portofino	137.87	Online	10:00:00
Portofino	137.88	Online	10:00:00
Portofino	137.89	Online	10:00:00
Portofino	137.90	Online	10:00:00
Portofino	137.91	Online	10:00:00
Portofino	137.92	Online	10:00:00
Portofino	137.93	Online	10:00:00
Portofino	137.94	Online	10:00:00
Portofino	137.95	Online	10:00:00
Portofino	137.96	Online	10:00:00
Portofino	137.97	Online	10:00:00
Portofino	137.98	Online	10:00:00
Portofino	137.99	Online	10:00:00
Portofino	138.00	Online	10:00:00

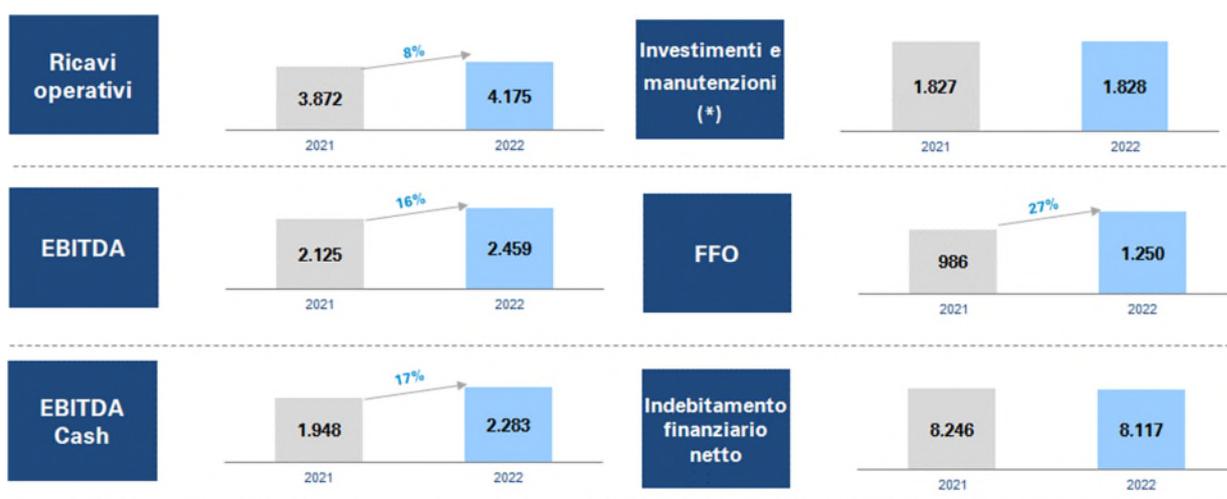
(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

2.1 Business Overview

Highlights finanziari

Principali indicatori economici e finanziari consolidati

(€ migliaia)



- Ricavi operativi pari a 4.175 milioni di euro in aumento di 303 milioni di euro rispetto al 2021 grazie al miglioramento del traffico sulla rete delle concessionarie.
- Margine operativo lordo (EBITDA¹), pari a 2.459 milioni di euro in incremento di 334 milioni di euro rispetto al 2021, principalmente per effetto della crescita dei ricavi.
- Risultato netto consolidato pari a 1.149 milioni di euro in aumento di 399 milioni di euro per effetto del miglioramento dell'EBITDA e dei minori oneri fiscali, su cui incide l'operazione di affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento di Autostrade per l'Italia completata nel 2022 (effetto positivo sugli oneri fiscali pari a 96 milioni di euro).
- EBITDA Cash e il Cash flow operativo ("FFO") aumentano rispettivamente di 335 milioni di euro e 264 milioni di euro rispetto al 2021.

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"

(*) Il valore include investimenti operativi pari a 1.094 €/mgI nel 2022 e 1.066 €/mgI nel 2021, costi di manutenzione pari a 396 €/mgI nel 2022 e 462 €/mgI nel 2021, investimenti non remunerati pari a 338 €/mgI nel 2022 e 299 €/mgI nel 2021.

- Emissione a gennaio 2022 di nuovi bond a supporto degli investimenti e del piano di ammodernamento della rete, per un ammontare nominale pari a 1 miliardo di euro.
- Rimborso prestito obbligazionario in sterline a giugno 2022 per 750 milioni di euro comprensivi della contestuale estinzione dei Cross Currency Swap ad esso collegati (166 milioni di euro).
- Sottoscrizione di nuove linee di credito bilaterali per complessivi 850 milioni di euro, che hanno consentito di aumentare la riserva di liquidità del Gruppo al 31 dicembre 2022 a 3.913 milioni di euro.
- Finalizzata il 5 maggio l'acquisizione dell'88,06% del capitale sociale della Società da parte di Holding Reti Autostradali veicolo di investimento partecipato da CDP Equity (51%), Blackstone Infrastructure Partners (24,5%) e dai fondi gestiti da Macquarie Asset Management (24,5%).

Highlights non finanziari

Quadro regolatorio

- L'efficacia del Terzo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica, del Piano Economico Finanziario e dell'accordo negoziale con il MIT.
- Formalizzato il passaggio della concessione di Autostrade Meridionali al nuovo concessionario con decorrenza 1° aprile 2022, a valle della definizione con il Concedente del valore di subentro per circa 440 milioni di euro.

Ammodernamento e Potenziamento della rete e sicurezza della circolazione

- Ulteriore impulso all'ammodernamento e al potenziamento della rete con investimenti e manutenzioni per circa 1,8 miliardi di euro⁽¹⁾ nel corso del 2022 anche per assicurare l'estensione della vita utile delle opere nonché per rafforzarne tra le altre cose la resilienza a fronte di avversi eventi climatici.
- Apertura al traffico a marzo 2022 di 17,5 km di ampliamento della A1 tra le stazioni di Barberino e Calenzano (Firenze nord) e ulteriori 1,7 km potenziati con terza corsia tra Firenze Sud e Incisa a maggio 2022.
- 37.000 ispezioni effettuate sulla rete nel 2022.
- 100% di ponti e viadotti, cavalcavia e opere con luce 6-10m presenti sulla rete di ASPI sono monitorati con ARGO - la nuova piattaforma digitale per la sorveglianza delle infrastrutture.

⁽¹⁾ Comprende investimenti operativi per 1.094 milioni di euro, investimenti non remunerati per 338 milioni di euro e costi di manutenzione per 396 milioni di euro.

- Tasso di Incidentalità globale (n. incidenti/100mln km percorsi) pari a 29,1 inferiore rispetto al 2021 (29,4).

Innovazione e trasformazione digitale

- Avviato a marzo 2022 il Programma Mercury, piattaforma per potenziare le azioni di ammodernamento degli asset mediante soluzioni tecnologiche per il monitoraggio e la sicurezza delle infrastrutture, il miglioramento dei flussi di traffico e che andrà a contribuire al processo di decarbonizzazione e transizione energetica.
- Rilasciati 99 nuovi prodotti digitali e l'ammodernamento di altri 129 già esistenti negli ultimi 2 anni, finalizzati a migliorare i processi aziendali chiave: dalle attività ispettive alle manutenzioni della pavimentazione, ai cantieri e alla gestione degli incidenti, fino all'analisi di rischio e frode
- In ambito cyber security, sono state realizzate numerose iniziative finalizzate ad innalzare la sicurezza informatica del gruppo.
- Assegnato in ottobre ad Autostrade per l'Italia il premio TIBCO "Everyone. Everywhere. Lighthouse 2022" per la nuova applicazione "Analisi Viabilità per la Pianificazione dei cantieri".
- Entrati in funzione i primi 52 km di autostrada "intelligente" (sistema di comunicazione tra veicolo e infrastruttura che permette di fornire informazioni agli utenti in tempo reale relative a incidenti, code, cantieri, eventi meteo e altri alert.) tra Firenze Sud e Firenze Nord e in prossimità del nodo di Bologna grazie alla collaborazione tra Movyon e il Gruppo Volkswagen Italia.

Sostenibilità

- Prosegue il piano di Autostrade per l'Italia per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità con particolare riferimento a quelli di decarbonizzazione ("Net Zero")
- *Science Based Targets initiative* ("SBTi") a settembre 2022 ha convalidato gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra presentati da Aspi, ritenendoli coerenti gli obiettivi per gli Scope 1 (emissioni dirette di gas serra) e Scope 2 (emissioni indirette da consumo energetico).
- Nell'ambito del Piano che prevede la realizzazione a cura di Free To X di 100 stazioni di ricarica ad alta potenza in altrettante aree di servizio entro l'estate 2023, sono ad oggi state realizzate 66 stazioni di ricarica. In 44 aree di servizio di ASPI sono attive 90 colonnine ultrafast oltre a 27 colonnine fast multistandard.

Finanza sostenibile

- Nell'ambito del percorso intrapreso per la sostenibilità, Autostrade per l'Italia ha sottoscritto 7 nuove linee di credito revolving su base bilaterale portando così a 1,6 miliardi di euro le linee di credito bilaterali Sustainability Linked il cui margine delle linee potrà dunque essere oggetto di un aggiustamento rispetto al raggiungimento di specifici obiettivi ESG. Nei primi mesi del 2023 sono state stipulate 4 ulteriori linee per un importo complessivo pari a 450 milioni di euro.

- Pubblicato il primo Sustainability-Linked Financing Framework che ha ottenuto anche la valutazione (Second Party Opinion) di Moody's ESG
- Il 17 gennaio 2023 collocato il primo prestito obbligazionario "Sustainability-Linked" per 750 milioni di euro che si fonda sull'obiettivo della riduzione delle emissioni di gas serra e che vede, tra le diverse azioni, la messa a terra di un capillare piano di installazione di punti di ricarica ultraveloce per veicoli elettrici, con stazioni collocate lungo la nostra rete.

Modelli di controllo e Certificazioni ISO e anticorruzione

- Sviluppati gli obblighi legali di conformità ed ulteriori adempimenti volontari per promuovere condotte ambiziose nella gestione aziendale e nel percorso di sostenibilità. In particolare, nell'ambito del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, sono stati definiti i seguenti modelli di controllo: Enterprise Risk Management, Business Continuity, Antifrode, Privacy, Monitoraggio continuo basato su specifici Key Risk Indicators.
- Ottenuto il Rating Classe B per *l'Integrated Management System* conforme allo standard IMQ-IMS e il *certificato di eccellenza* assegnato dall'ente esterno di certificazione, per la qualità e l'elevato numero di standard certificati in azienda⁽¹⁾.
- È stata confermata la presidenza del Comitato Anticorruzione Business dell'OCSE ed è stata consolidata la partecipazione a tavoli internazionali su tematiche anticorruzione e legalità (B20, G20, Transparency International, IACC, OCSE WGB).
- Adozione di una nuova Linea Guida Anticorruzione ispirata anche ai Sustainable Development Goals (SDG) definiti dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Risorse umane

- Prosegue la creazione di un sistema di valori condivisi per l'azienda e per tutte le parti interessate anche grazie ad un capillare programma di formazione delle risorse.
- La consistenza del personale del Gruppo al 31 dicembre 2022 è pari a 9.383 risorse (8.914 risorse al 31 dicembre 2021).⁽²⁾
- Sono state assunte circa 1.800 persone nel biennio 2021-2022 per rafforzare le aree STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics) nell'ambito del piano di 2.900 assunzioni da realizzare entro il 2024 nell'ambito del Piano di Trasformazione.
- La percentuale di posizioni manageriali ricoperte da donne nel 2022 è stata pari al 20% in aumento del 25% rispetto all'anno precedente e del 60% rispetto al 2020. Attestazione, ottenuta a maggio 2022, del grado di maturità del framework D&I ai sensi dello standard internazionale ISO 30415.

(1) Sicurezza sul Lavoro (ISO 45001), Sicurezza Circolazione (ISO 39001), Sicurezza delle Informazioni (ISO 27001), Tutela Ambientale, (ISO 14001), Qualità (ISO 9001), Continuità Operativa (ISO 22301), Energia (ISO 50001), Anticorruzione (ISO 37001), Diversity & Inclusion (ISO 30415) e Parità di Genere (UNI/PDR 125:2022).

(2) Organico a tempo indeterminato e a tempo determinato. Per il dato al 2021 escluso il personale dipendente di Autostrade Meridionali trasferito il 1° aprile 2022 alla società subentrata nella gestione della concessione.

- Certificazione di parità di genere (UNI/ Pdr 125:2022), assegnata a dicembre dall'organismo Bureau Veritas.
- Nel corso dell'anno Autostrade per l'Italia ha anche prodotto il suo primo Gender Equality Plan, ed è risultata una delle prime aziende del settore ad aver ottenuto la certificazione per la parità di genere.
- Lancio di una piattaforma di conoscenza condivisa tra il proprio mondo e quello universitario (Autostrade del Sapere).

Nuove Partnership

- Open Fiber e il Gruppo hanno stretto ad aprile 2022 una partnership strategica con l'obiettivo di accelerare la digitalizzazione del Paese, attraverso la realizzazione di iniziative in ambito smart cities, sistemi ITS (Intelligent Transport Systems), smart roads, e, più in generale, mobilità sostenibile e innovativa.
- Nell'ambito della mobilità sostenibile Autostrade per l'Italia, ENI e Cassa Depositi e Prestiti hanno sottoscritto a novembre 2022 un accordo per sviluppare iniziative congiunte per la transizione energetica delle proprie attività
- Siglato l'accordo con la Confederazione Nazionale Coldiretti per sviluppare iniziative volte al rafforzamento dell'infrastruttura logistica strumentale e funzionale alla filiera agroalimentare (es. poli di smistamento), promuovendo modelli di efficientamento del trasporto merci in ottica di sostenibilità, e all'incremento dell'utilizzo di energia rinnovabile, sviluppando impianti agro-fotovoltaici e comunità energetiche (c.d. CER) e sfruttando i terreni adiacenti alla rete autostradale in prossimità di aziende associate Coldiretti.
- A gennaio 2023 Autostrade per l'Italia ha aderito allo UN Global Compact, la più grande iniziativa strategica a livello mondiale per lo sviluppo sostenibile promossa dalle Nazioni Unite⁽¹⁾.

(1) Il Global Compact è un patto non vincolante nato per incoraggiare le aziende e imprese di tutto il mondo ad adottare politiche sostenibili e osservanti la responsabilità sociale d'impresa, e per rendere pubblici i risultati delle azioni intraprese.

2.2 Eventi successivi al 31 dicembre 2022

Emissione prestito obbligazionario

In data 17 gennaio 2023 Autostrade per l'Italia ha collocato, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) recentemente aggiornato, il primo prestito obbligazionario Sustainability-Linked di importo nominale pari a 750 milioni di euro con durata 8 anni e cedola del 4,75%.

In linea con gli impegni presentati nel Sustainability-Linked Financing Framework pubblicato a dicembre 2022, il margine è legato al raggiungimento di specifici obiettivi relativi alla riduzione di emissioni di gas serra e all'installazione di punti di ricarica per veicoli elettrici lungo la rete autostradale.

Il mercato ha risposto coinvolgendo nel nostro percorso di sostenibilità circa 200 investitori istituzionali con una domanda di circa 6 miliardi di euro.

Contestualmente all'emissione sono stati chiusi derivati attivi di pari importo nominale (750 milioni di euro) ed incassati 138 milioni di euro relativi al positivo fair value.

Nuove linee di credito revolving bilaterali

Al fine di rafforzare ulteriormente la liquidità, nei primi mesi del 2023 Autostrade per l'Italia ha ottenuto nuove linee di credito revolving bilaterali da primari istituti di credito italiani e internazionali per complessivi 450 milioni di euro. Le nuove linee bilaterali, al pari delle precedenti, sono di tipo sustainability-linked e prevedono un aggiustamento dei margini legati al raggiungimento di specifici obiettivi ESG.

2.3 Evoluzione prevedibile della gestione

Nell'anno 2023 prosegue l'attuazione del Piano di trasformazione del Gruppo verso un modello integrato e tecnologicamente avanzato di gestione della mobilità che pone al suo centro la sostenibilità, la sicurezza, l'innovazione. Oltre a trovare piena attuazione le azioni avviate molti sono gli obiettivi che stiamo realizzando a servizio dei viaggiatori e di tutti gli stakeholder dei territori attraversati dalla rete.

Prevediamo un ulteriore impulso a investimenti e manutenzioni per l'ammodernamento e il potenziamento della rete di Autostrade per l'Italia con oltre 1,7 miliardi di euro nell'anno con l'obiettivo di rigenerare e potenziare il sistema infrastrutturale che gestiamo aumentando la vita utile delle opere nonché rafforzandone la resilienza anche a fronte di avversi eventi climatici.

Alla luce del quadro di riferimento per il 2023, che prospetta un contesto macroeconomico ancora incerto in considerazione del protrarsi della crisi geopolitica in corso, si stima che il traffico sulla rete di Autostrade per l'Italia possa registrare un incremento contenuto, rispetto al 2022, e, nel complesso, sostanzialmente in linea rispetto ai livelli pre-pandemia del 2019.

Gli obiettivi aziendali saranno perseguiti mantenendo l'impegno ad una sana ed equilibrata struttura finanziaria, riconosciuta a livello investment grade dalle principali agenzie di rating.

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 2022" della presente Relazione finanziaria annuale.

Si evidenzia, inoltre, che all'interno del presente capitolo 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 2022 (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. 2.10 "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 del flusso di cassa operativo (FFO) e determinate escludendo, ove presenti, gli effetti derivanti da: (i) variazioni dell'area di consolidamento, (ii) variazioni, se significative, 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. 2.10 "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

Ai fini della predisposizione dei dati del 2022, sono stati applicati i principi contabili internazionali (IFRS) omologati dalla Commissione Europea e in vigore al 31 dicembre 2022, che non hanno subito variazioni di rilievo rispetto a quelli utilizzati per la redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2021.

Con riferimento all'evoluzione del quadro regolatorio si segnala l'avvenuto perfezionamento dell'iter approvativo dello Schema di Accordo complessivo di Autostrade per l'Italia – che comprende il III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica, il PEF e l'Accordo Negoziale da 3,4 miliardi di euro – a seguito della registrazione in data 29 marzo 2022 da parte della Corte dei Conti dei relativi decreti interministeriali MIT-MEF, i cui effetti erano stati già considerati dal punto di vista contabile a partire dalla predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio 2021.

Per quanto riguarda i potenziali impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico in conseguenza della guerra in Ucraina si rimanda a quanto descritto nella nota 2. Forma e contenuto del bilancio della sezione "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022".

Con riferimento ad Autostrade Meridionali, a fine marzo 2022 è stato formalizzato il subentro del nuovo concessionario con decorrenza 1° aprile 2022, come già riportato nel capitolo "2.1 Business Overview".

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2022 non presenta variazioni significative rispetto a quello del 31 dicembre 2021.

Si evidenzia, infine, che negli 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 2022 è pari a 4.175 milioni di euro e si incrementa di 303 milioni di euro rispetto al 2021 (3.872 milioni di euro).

I "**Ricavi da pedaggio**" sono pari a 3.709 milioni di euro, in aumento di 235 milioni di euro rispetto al 2021 (3.474 milioni di euro). Escludendo il contributo di Autostrade Meridionali in entrambi gli esercizi, i ricavi da pedaggio aumentano di 297 milioni di euro. Si evidenzia che la voce include, per 375 milioni di euro (357 milioni di euro nel 2021), le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce "oneri concessori", il cui incremento rispetto all'esercizio di confronto (18 milioni di euro) è riconducibile ai maggiori chilometri percorsi. Escludendo tali maggiorazioni tariffarie, i ricavi da pedaggio si incrementano di 217 milioni di euro in relazione ai seguenti effetti:

- a) la crescita del traffico sulla rete pari a 9,3%, tenendo presente che il 2021 risentiva ancora delle forti limitazioni agli spostamenti disposte dalle Autorità Governative;
- b) incremento tariffario di Autostrade per l'Italia dell'1,4% rispetto al 2021 senza impatti per l'utenza per attivazione di uno sconto di pari entità, grazie all'utilizzo del sopra citato fondo rischi e oneri stanziato negli esercizi precedenti.

Si segnala che i ricavi da pedaggio includono una componente non monetaria connessa agli sconti e alle esenzioni all'utenza (100 milioni di euro nel 2022 e 87 milioni di euro nell'esercizio di confronto), inclusi tra gli impegni assunti da Autostrade per l'Italia nell'Accordo negoziale stipulato a ottobre 2021, il cui impatto economico è nullo per effetto dello stanziamento al fondo rischi ed oneri rilevato negli esercizi precedenti.

Gli "**Altri ricavi operativi**" pari a 466 milioni di euro, registrano un incremento di 68 milioni di euro (398 milioni di euro nel 2021) principalmente per effetto delle maggiori royalty oil e food delle aree di servizio, che nel 2021 risentivano degli effetti delle forti limitazioni agli spostamenti disposte dalle Autorità governative.

I "**Costi operativi netti**" ammontano a 1.716 milioni di euro, in riduzione di 31 milioni di euro rispetto al 2021 (1.747 milioni di euro).

I “**Costi di manutenzione**”, pari a 396 milioni di euro nel 2022 a fronte di 462 milioni di euro dell’esercizio precedente, che includevano i costi connessi agli interventi relativi alla ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio per 88 milioni di euro (8 milioni di euro nel 2022), il cui impatto sull’EBITDA è compensato dall’utilizzo della corrispondente quota di fondo ripristino e sostituzione contabilizzato nella voce “Variazione operativa dei fondi”. Escludendo tali costi, la voce si incrementa di 14 milioni di euro.

Gli “**Altri costi esterni gestionali**” sono pari a 380 milioni di euro e presentano un incremento di 29 milioni di euro (351 milioni di euro nel 2021), anche in relazione ai maggiori costi per l’energia elettrica.

Gli “**Oneri concessori**” ammontano a 462 milioni di euro (438 milioni di euro nel 2021) in aumento di 24 milioni di euro in conseguenza principalmente dell’andamento del traffico sopra commentato.

Il “**Costo del lavoro netto**” pari a 554 milioni di euro, si decrementa di 32 milioni di euro rispetto al 2021 (586 milioni di euro) per effetto:

- a) del decremento di 232 unità medie, al netto del personale interinale, riconducibile sostanzialmente al subentro nella concessione di Autostrade Meridionali e al piano straordinario di uscite attivato in Autostrade per l’Italia nel secondo semestre 2021, in parte compensati dagli inserimenti in Tecne, Movyon, Giove Clear ed in alcune strutture organizzative di Autostrade per l’Italia in relazione al piano di trasformazione in atto;
- b) del decremento del costo medio complessivo principalmente dovuto ai minori costi per incentivi all’esodo in Autostrade per l’Italia, in parte compensati dagli oneri legati al CCNL.

La “**Variazione operativa dei fondi**” registra un utilizzo netto pari a 76 milioni di euro (90 milioni di euro nel 2021), attribuibile principalmente alla variazione del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali in relazione all’incremento dei tassi di interesse utilizzati per l’adeguamento del valore attuale del fondo.

Il “**Margine operativo lordo (EBITDA)**”, pari a 2.459 milioni di euro, si incrementa di 334 milioni di euro rispetto al 2021 (2.125 milioni di euro) come conseguenza dei fenomeni precedentemente descritti. Su base omogenea, l’EBITDA si incrementa di 300 milioni di euro. L’Ebitda cash, calcolato escludendo la voce “variazione operativa dei fondi” e l’effetto non monetario di sconti ed esenzioni, è pari a 2.283 milioni di euro nel 2022 e presenta un incremento di 335 milioni di euro rispetto al 2021 (1.948 milioni di euro), su cui incidono oltre ai maggiori ricavi netti da pedaggio anche i minori costi per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio sopra commentati.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO ^(*)

Milioni di euro	2022	2021	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	3.709	3.474	235	7
Altri ricavi operativi	466	398	68	17
Totale ricavi operativi	4.175	3.872	303	8
Costi di manutenzione	-396	-462	66	-14
Altri costi esterni gestionali	-380	-351	-29	8
Oneri concessori	-462	-438	-24	5
Costo del lavoro netto	-554	-586	32	-5
Variazione operativa dei fondi	76	90	-14	-16
Totale costi operativi netti	-1.716	-1.747	31	-2
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.459	2.125	334	16
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi	-647	-563	-84	15
Margine operativo (EBIT)	1.812	1.562	250	16
Oneri finanziari al netto dei proventi finanziari	-311	-329	18	-5
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-3	-3	-	-
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.498	1.230	268	22
(Oneri)/Proventi fiscali	-349	-480	131	-27
Utile/(Perdita) dell'esercizio	1.149	750	399	53
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi	19	27	-8	-30
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	1.130	723	407	56

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

Gli **"Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi"** sono pari a 647 milioni di euro e si incrementano di 84 milioni di euro rispetto al 2021 (563 milioni di euro), in relazione essenzialmente all'incremento dei diritti concessori quale conseguenza degli investimenti dell'esercizio precedente.

Il **"Margine operativo (EBIT)"** è pertanto pari 1.812 milioni di euro e registra un incremento di 250 milioni di euro rispetto al 2021 (1.562 milioni di euro).

Gli **"Oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari"** sono pari a 311 milioni di euro e si riducono di 18 milioni di euro rispetto al 2021 (329 milioni di euro). Sulla riduzione incidono i proventi per 75 milioni di euro derivanti dalla componente valutativa dei derivati privi dei requisiti per l' hedge accounting. Gli stessi strumenti sono stati poi ri-designati come di cash flow hedge a partire dal secondo semestre del 2022.

La “**Quota di utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto**” accoglie, come nell’esercizio 2021, una perdita di 3 milioni di euro tenuto conto dei risultati pro-quota delle società collegate.

Il “**Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento**”, in aumento di 268 milioni di euro, è positivo per 1.498 milioni di euro (1.230 milioni di euro nel 2021).

Gli “**Oneri fiscali**” sono pari a 349 milioni di euro (480 milioni di euro nel 2021). La riduzione, pari a 131 milioni di euro, è principalmente attribuibile a:

- a) la rilevazione degli effetti dell’affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all’avviamento di Autostrade per l’Italia pari a 96 milioni di euro (di cui 219 milioni di euro quale rilascio di imposte differite compensate da 123 milioni di euro di oneri per l’imposta sostitutiva);
- b) alla riduzione dell’aliquota IRES pari al 3,5%, quale effetto a partire dal 1° gennaio 2022 della conclusione del periodo di applicazione di un’aliquota maggiorata sui redditi da attività nell’ambito delle concessioni autostradali.

L’“**Utile dell’esercizio**”, pari a 1.149 milioni di euro, si incrementa di 399 milioni di euro rispetto al 2021 (750 milioni di euro).

L’“**Utile dell’esercizio di pertinenza del Gruppo**”, pari a 1.130 milioni di euro, presenta un incremento di 407 milioni di euro rispetto al 2021 (723 milioni di euro).

L’“**Utile dell’esercizio di pertinenza di Terzi**”, pari a 19 milioni di euro, presenta una riduzione di 8 milioni di euro rispetto al 2021 (27 milioni di euro).

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Milioni di euro		2022	2021
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	1.149	750
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		520	52
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-125	-12
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		2	-
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	397	40
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		8	-7
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		-2	1
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	6	-6
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		22	22
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		-5	-5
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	17	17
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	420	51
<i>di cui relative ad attività operative cessate</i>		-	-
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	1.569	801
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		1.550	774
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		19	27

Nel 2022 la voce “**Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell’esercizio**” è positiva per 420 milioni di euro (51 milioni di euro nel 2021) in relazione essenzialmente alla variazione del fair value positivo dei derivati di cash flow hedge, al netto del relativo effetto fiscale, per il sensibile aumento dei tassi di interesse nel corso del 2022.

Struttura patrimoniale-finanziaria consolidata

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA (*)

Milioni di euro	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Attività materiali	202	171	31
Attività immateriali	15.813	15.385	428
Partecipazioni	78	78	-
Attività per imposte anticipate non compensabili	122	134	-12
Altre attività non finanziarie	3	-	3
Attività non finanziarie (A)	16.218	15.768	450
Attività commerciali	833	808	25
Passività commerciali	-1.830	-1.583	-247
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito	-21	-141	120
Altre attività/(passività) nette	-290	-274	-16
Capitale circolante netto (B)	-1.308	-1.190	-118
Capitale investito lordo (C=A+B)	14.910	14.578	332
Fondi per accantonamenti	-2.781	-3.338	557
Passività per imposte differite al netto delle attività per imposte anticipate compensabili	-513	-316	-197
Altre passività non finanziarie	-30	-30	-
Passività non finanziarie (D)	-3.324	-3.684	360
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	11.586	10.894	692
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	3.146	2.277	869
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	323	371	-48
Patrimonio netto (F)	3.469	2.648	821
Indebitamento finanziario netto (G)	8.117	8.246	-129
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (H=F+G)	11.586	10.894	692

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

Al 31 dicembre 2022, le “**Attività non finanziarie**” sono pari a 16.218 milioni di euro e si incrementano di 450 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021 (15.768 milioni di euro) prevalentemente per effetto degli investimenti operativi pari a 1.094 milioni di euro (di cui in infrastrutture autostradali per 924 milioni di euro) parzialmente compensati dagli ammortamenti dell’esercizio (639 milioni di euro).

Il “**Capitale circolante netto**” presenta al 31 dicembre 2022 un saldo negativo pari a 1.308 milioni di euro con una variazione di 118 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021 (negativo per 1.190 milioni di euro). Sulla variazione incidono:

- a) l’incremento delle passività commerciali per complessivi 247 milioni di euro, riconducibile all’aumento dei debiti di Autostrade per l’Italia verso le altre società concessionarie interconnesse in relazione ai maggiori volumi di traffico registrati nel 2022 rispetto al 2021;
- b) la riduzione delle passività nette per imposte sul reddito (120 milioni di euro) principalmente in relazione allo stanziamento delle imposte di esercizio al netto degli acconti versati e della liquidazione del saldo delle imposte dell’esercizio precedente.

Le “**Passività non finanziarie**” sono pari a 3.324 milioni di euro e si riducono di 360 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (3.684 milioni di euro) principalmente in relazione all’effetto combinato tra:

- a) alla riduzione dei fondi per accantonamenti per gli utilizzi dell’esercizio del fondo oneri connesso agli impegni dell’accordo negoziale tra Autostrade per l’Italia e il MIT (nel seguito anche “fondo MIT”) per 440 milioni di euro (di cui 338 milioni di euro per investimenti non remunerati e 100 milioni di euro per sconti ed esenzione all’utenza) oltre agli utilizzi del fondo stanziato da Autostrade per l’Italia nel 2021 per la chiusura del procedimento 231 (27 milioni di euro);
- b) l’incremento delle passività per imposte differite (al netto delle attività per imposte anticipate compensabili) per 197 milioni di euro in relazione all’incremento del fair value degli strumenti finanziari derivati e dell’ammortamento dell’avviamento dedotto extracontabilmente riferito ad Autostrade per l’Italia.

Il “**Patrimonio netto**” ammonta a 3.469 milioni di euro (2.648 milioni di euro al 31 dicembre 2021).

Il “**Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo**”, pari a 3.146 milioni di euro, presenta un incremento complessivo di 869 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021 (2.277 milioni di euro), essenzialmente per effetto del risultato economico complessivo dell’esercizio al netto della distribuzione della riserva “utili portati a nuovo” di Autostrade per l’Italia avvenuta a luglio 2022.

Il “**Patrimonio netto di pertinenza di Terzi**”, pari a 323 milioni di euro si decrementa di 48 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (371 milioni di euro), in relazione alla distribuzione a soci terzi di parte della riserva straordinaria di Autostrade Meridionali, parzialmente compensata dall’utile di pertinenza di terzi dell’esercizio.

L’“**Indebitamento finanziario netto**” al 31 dicembre 2022 è pari a 8.117 milioni di euro, in diminuzione di 129 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (8.246 milioni di euro). Si segnala che sulla riduzione incide la variazione positiva del fair value degli strumenti finanziari derivati in relazione al già citato incremento dei tassi di interesse.

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

Milioni di euro	2022	2021
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
FFO - Cash Flow Operativo	1.250	986
Variazione del capitale circolante netto e altre variazioni	100	419
Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)	1.350	1.405
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE		
Investimenti in attività in concessione	-924	-939
Investimenti in attività materiali	-69	-38
Investimenti in altre attività immateriali	-101	-89
Investimenti operativi	-1.094	-1.066
Contributi su attività in concessione	1	-
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)	-	8
Investimenti in partecipazioni	-1	-1
Investimenti in società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto apportato	-6	-185
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate	5	3
Variazione netta delle altre attività non correnti	-2	2
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie (B)	-1.097	-1.239
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO		
Distribuzione di riserve	-682	-
Dividendi deliberati dal Gruppo a soci terzi	-66	-11
Flusso finanziario netto per capitale proprio (C)	-748	-11
Flusso finanziario netto (assorbito)/generato nell'esercizio (A+B+C)	-495	155
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	520	52
Proventi/(Oneri) finanziari portati ad incremento di attività/passività finanziarie	-3	-5
Altre variazioni	107	109
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (D)	624	156
(Incremento)/Decremento dell'indebitamento finanziario netto dell'esercizio (A+B+C+D)	129	311
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio	-8.246	-8.557
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio	-8.117	-8.246

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

Il **"Flusso finanziario netto assorbito nell'esercizio"** del 2022 è pari a 495 milioni di euro rispetto a 155 milioni di euro generati nel 2021.

In particolare, si rileva che il flusso di cassa operativo (FFO), positivo per 1.250 milioni di euro, ha consentito di finanziare interamente i fabbisogni di cassa connessi agli investimenti operativi (1.094 milioni di euro). Nei flussi da attività di esercizio si evidenzia anche il flusso generato dal capitale circolante netto (100 milioni di euro) già commentato in precedenza. Si segnala inoltre l'assorbimento di risorse finanziarie per 748 milioni di euro in relazione alla distribuzione della

riserva utili a nuovo di Autostrade per l'Italia e dividendi deliberati dalle altre società del Gruppo a favore di soci terzi (principalmente riferibili ad Autostrade Meridionali).

Nell'ambito dei flussi operativi si precisa che nel 2022 il Gruppo ha impegnato complessivamente 1.828 milioni di euro per investimenti e manutenzioni (1.827 milioni di euro nel 2021) rappresentati da:

- a) investimenti operativi per 1.094 milioni di euro (1.066 milioni di euro nel 2021);
- b) costi di manutenzione per 396 milioni di euro (462 milioni di euro nel 2021 che includevano anche 88 milioni di euro di costi di manutenzione per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio);
- c) investimenti non remunerati per 338 milioni di euro nel 2022 (299 milioni di euro nel 2021).

L'indebitamento finanziario netto registra un'ulteriore diminuzione pari a 624 milioni di euro, connessa essenzialmente all'aumento del fair value positivo degli strumenti finanziari derivati di copertura (520 milioni di euro) e alla riduzione del fair value negativo di quelli classificati di non hedge accounting inseriti nella voce "altre variazioni".

La composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2022 è riportata nel seguito:

Milioni di euro	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Indebitamento finanziario netto			
Passività finanziarie (A)	11.456	11.045	411
Prestiti obbligazionari	8.530	8.137	393
<i>di cui quota a breve</i>		749	605
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.700	2.117	583
<i>di cui quota a breve</i>		177	1.540
Derivati con fair value negativo	7	288	-281
Scoperti di conto corrente	33	49	-16
Finanziamenti a breve termine	19	252	-233
Altre passività finanziarie	167	202	-35
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (B)	-2.313	-1.899	-414
Attività finanziarie (C)	-1.026	-900	-126
Diritti concessori finanziari	-33	-419	386
Attività finanziarie per contributi	-179	-179	-
Depositi vincolati	-175	-174	-1
Derivati non correnti con fair value positivo	-518	-73	-445
Altre attività finanziarie	-121	-55	-66
Indebitamento finanziario netto (D=A+B+C)	8.117	8.246	-129

Con riferimento ai prestiti obbligazionari si segnalano le seguenti operazioni di Autostrade per l'Italia avvenute nel corso del 2022:

- a) le emissioni, perfezionate nel mese di gennaio, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) della Società, per 1.000 milioni di euro in due tranches da 500 milioni di euro con scadenza 2028, cedola del 1,625% e 2032, cedola del 2,25%;

- b) il rimborso, avvenuto il 9 giugno 2022, del prestito obbligazionario in sterline – 750 milioni di euro - comprensivi della contestuale estinzione dei Cross Currency Swap ad esso collegati (166 milioni di euro), classificati a dicembre tra i derivati con fair value negativo.

In merito ai finanziamenti a medio – lungo termine, si evidenzia:

- a) la riclassifica a medio – lungo termine dei finanziamenti con Banca Europea degli Investimenti (BEI) e con Cassa Depositi e Prestiti di importo nominale complessivo pari a 1,2 miliardi di euro inclusi tra le quote correnti al 31 dicembre 2021 ai fini di quanto previsto dallo IAS 1, essendo venuti meno i rischi di richiesta di rimborso anticipato;
- b) l'utilizzo, per un importo pari a 700 milioni di euro, della linea di credito committed con Cassa Depositi e Prestiti stipulata in data 13 dicembre 2017 e avente un valore nozionale iniziale pari a 1.100 milioni di euro. Al 31 dicembre 2022 l'ammontare risulta completamente utilizzato.

Per quanto riguarda gli effetti sulla situazione patrimoniale e finanziaria derivanti dalla definizione del subentro di Autostrade Meridionali, si segnalano (i) la riduzione delle attività finanziarie, quale conseguenza del già citato incasso di parte del diritto di subentro (410 milioni di euro), e (ii) il decremento dei finanziamenti a breve termine per il conseguente rimborso del debito residuo (245 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2022 l'indebitamento finanziario di Gruppo è espresso per l'1% in valute diverse dall'euro (yen). Tenuto conto del Cross Currency Swap connesso al prestito obbligazionario in 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 2022 è pari a circa cinque anni e un mese. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 92% a tasso fisso.

Nel corso del 2022 il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3,1%.

La riserva di liquidità del Gruppo è pari a 3.913 milioni di euro, composta da:

- a) 2.313 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine;
- b) 1.600 milioni di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate, con una vita media residua ponderata pari a circa quattro anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa tre anni e sette mesi. A tal proposito si segnala che Autostrade per l'Italia ha provveduto a stipulare con diverse controparti bancarie alcune linee di credito sustainability linked di natura revolving, per un ammontare massimo pari a 850 milioni di euro e scadenza nel 2027.

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

Gestione economica

I **“Ricavi operativi”** del 2022 sono pari a 3.756 milioni di euro e si incrementano di 350 milioni di euro rispetto al 2021 (3.406 milioni di euro).

I **“Ricavi da pedaggio”** sono pari a 3.491 milioni di euro in aumento di 288 milioni rispetto al 2021 (3.203 milioni di euro). Si evidenzia che la voce include, per 365 milioni di euro (341 milioni di euro nel 2021), l'integrazione del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposta anche tra i costi operativi nella voce **“oneri concessori”**⁽¹⁾, il cui incremento rispetto all'esercizio di confronto (24 milioni di euro) è riconducibile ai maggiori chilometri percorsi. Escludendo tale integrazione, i ricavi da pedaggio incrementano di 264 milioni di euro in relazione ai seguenti effetti:

- a) la crescita del traffico sulla rete pari a 9,4% (+7,7% considerando anche l'effetto derivante dal mix di traffico), tenendo presente che il 2021 risentiva delle forti limitazioni agli spostamenti disposte dalle Autorità Governative. A tal proposito, si segnala che sul traffico del 2022 (-1,9% rispetto al 2019) incidono gli effetti della nuova ondata pandemica cominciata a fine 2021, oltre che gli impatti del forte incremento dei prezzi dei carburanti e delle materie prime che ha cominciato a manifestarsi dalla fine del mese di febbraio, in conseguenza del mutato contesto geopolitico;
- b) un incremento tariffario dell'1,4% rispetto al 2021, senza impatti per l'utenza per attivazione di uno sconto di pari entità rilevato tra i ricavi da pedaggio, grazie all'utilizzo del sopra citato fondo rischi e oneri stanziato negli esercizi precedenti.

Si segnala che i ricavi da pedaggio includono una componente non monetaria connessa agli sconti e alle esenzioni all'utenza, inclusi tra gli impegni assunti dalla Società nell'Accordo negoziale stipulato a ottobre 2021, il cui impatto economico (100 milioni di euro nel 2022 e 87 milioni di euro nel 2021) è nullo per effetto dell'utilizzo del fondo rischi ed oneri stanziato negli esercizi precedenti.

Gli **“Altri ricavi operativi”** ammontano a 265 milioni di euro, in aumento di 62 milioni di euro rispetto al 2021 (203 milioni di euro) principalmente per effetto delle maggiori royalty oil e food delle aree di servizio che nel 2021 risentivano degli effetti delle forti limitazioni agli spostamenti disposte dalle Autorità governative.

⁽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.

I **“Costi operativi netti”** ammontano a 1.463 milioni di euro in riduzione di 10 milioni di euro rispetto al 2021 (1.473 milioni di euro).

I **“Costi di manutenzione”** del 2022 ammontano a 360 milioni di euro nel 2022 a fronte di 414 milioni di euro dell’esercizio precedente, che includevano i costi connessi agli interventi relativi alla ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio per 88 milioni di euro (8 milioni di euro nel 2022, il cui impatto sull’EBITDA è compensato dall’utilizzo della corrispondente quota di fondo ripristino e sostituzione contabilizzato nella voce **“Variazione operativa dei fondi”**. Escludendo tali costi, la voce si incrementa di 26 milioni di euro. Sulla variazione incide l’adeguamento dei costi delle materie prime impiegate al nuovo prezzario di riferimento stabilito dall’ANAS per le attività manutentive.

Gli **“Altri costi esterni gestionali”** sono pari a 305 milioni di euro in aumento di 25 milioni di euro rispetto al 2021 (280 milioni di euro). Sulla variazione incidono anche i maggiori costi di energia elettrica.

Gli **“Oneri concessori”** ammontano a 449 milioni di euro (416 milioni di euro nel 2021) con un aumento di 33 milioni di euro in conseguenza dei maggiori ricavi da pedaggio.

Il **“Costo del lavoro netto”** è pari a 382 milioni di euro, in decremento di circa 30 milioni di euro rispetto al 2021 (412 milioni di euro).

Tale variazione è sostanzialmente determinata da:

- a) il decremento di 183 unità medie, riconducibile principalmente al piano straordinario di uscite attivato nel 2021, in parte compensato dagli inserimenti per potenziamento delle strutture centrali per miglioramento presidi sicurezza e qualità, attività di governance, coordinamento e controllo;
- b) il decremento del costo medio complessivo (-3,7%) principalmente dovuto a maggiori costi nel 2021 per incentivi all’esodo legati al piano straordinario uscite, a maggiori recuperi per personale in distacco ed alla maggiore quota di personale capitalizzato, in parte compensati dall’incremento dovuto agli oneri legati al CCNL.

La **“Variazione operativa dei fondi”** registra un utilizzo netto pari a 33 milioni di euro (49 milioni di euro nel 2021), in relazione all’incremento dei tassi di interesse utilizzati per l’adeguamento del valore attuale del fondo, parzialmente compensata dagli accantonamenti nei fondi rischi e oneri in relazione ai contenziosi in essere principalmente di natura tributaria.

Il **“Margine operativo lordo (EBITDA)”** positivo per 2.293 milioni di euro (1.933 milioni di euro nel 2021), evidenzia un incremento di 360 milioni di euro. L’Ebitda cash, calcolato escludendo la voce **“variazione operativa dei fondi”** e l’effetto non monetario di sconti ed esenzioni, è pari a 2.160 milioni di euro nel 2022 e presenta un incremento di 343 milioni di euro rispetto al 2021 (1.797 milioni di euro), su cui incidono oltre ai maggiori ricavi netti da pedaggio anche i minori costi per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio sopra commentati.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (*)

Milioni di euro	2022	2021	VARIAZIONE	
			ASSOLUTA	%
Ricavi da pedaggio	3.491	3.203	288	9
Altri ricavi operativi	265	203	62	31
Totale ricavi operativi	3.756	3.406	350	10
Costi di manutenzione	-360	-414	54	-13
Altri costi esterni gestionali	-305	-280	-25	9
Oneri concessori	-449	-416	-33	8
Costo del lavoro netto	-382	-412	30	-7
Variazione operativa dei fondi	33	49	-16	-
Totale costi operativi netti	-1.463	-1.473	10	-1
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.293	1.933	360	19
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi	-578	-503	-75	15
Margine operativo (EBIT)	1.715	1.430	285	20
(Oneri)/Proventi finanziari	-191	-289	98	-34
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.524	1.141	383	34
Oneri fiscali	-326	-459	133	-29
Risultato delle attività operative in funzionamento	1.198	682	516	76
Utile dell'esercizio	1.198	682	516	76

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

Gli **“Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi”** sono pari a 578 milioni di euro (503 milioni di euro nel 2021) riferibili essenzialmente agli ammortamenti dell'esercizio.

Il **“Margine operativo (EBIT)”** è pertanto positivo per 1.715 milioni di euro registrando un incremento di 285 milioni di euro (1.430 milioni di euro nel 2021).

La voce **“(Oneri)/Proventi finanziari”** riporta oneri netti per 191 milioni di euro (289 milioni di euro nel 2021). Sulla variazione incidono i seguenti effetti:

- la rilevazione dei proventi derivanti alla distribuzione di parte della riserva straordinaria di Autostrade Meridionali (85 milioni di euro);
- l'effetto positivo del fair value degli strumenti finanziari derivati di non cash flow hedge, che nel 2022 è pari a 75 milioni di euro. Gli stessi strumenti sono stati poi ri-designati come di cash flow hedge a partire dal secondo semestre del 2022.

Il **“Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento”** in aumento di 383 milioni di euro, è positivo per 1.524 milioni di euro (1.141 milioni di euro nel 2021).

La voce **“Oneri fiscali”** è pari a 326 milioni di euro (459 milioni di euro nel 2021). Sul decremento degli oneri fiscali incide principalmente la rilevazione degli effetti dell'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento pari a 96 milioni di euro (di cui 219 milioni di euro quale rilascio di imposte differite compensate da 123 milioni di euro di oneri per l'imposta sostitutiva).

L'**“Utile dell'esercizio”**, pari a 1.198 milioni di euro, si incrementa di 516 milioni di euro rispetto al 2021 (682 milioni di euro).

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Milioni di euro		2022	2021
Utile dell'esercizio	(A)	1.198	682
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		519	52
Effetto fiscale su utili/(perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-125	-12
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	394	40
(Perdite)/Utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		6	-5
Effetto fiscale su (perdite)/utili 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)	5	-4
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		22	22
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		-5	-5
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	17	17
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	416	53
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	1.614	735

Nel 2022 la voce **“Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio”** è positiva per 416 milioni di euro (53 milioni di euro nel 2021) in relazione essenzialmente al fair value positivo degli strumenti finanziari derivati, al netto del relativo effetto fiscale, per effetto del sensibile aumento dei tassi di interesse nel 2022.

Il **“Risultato economico complessivo dell'esercizio”** risulta pari a 1.614 milioni di euro (735 milioni di euro nel 2021).

Struttura patrimoniale-finanziaria

Al 31 dicembre 2022 le “**Attività non finanziarie**” sono pari a 15.340 milioni di euro e si incrementano di 481 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (14.859 milioni di euro).

La voce principale è costituita dalle “**Attività immateriali**”, pari a 14.895 milioni di euro (14.450 milioni di euro al 31 dicembre 2021).

L’incremento della voce rispetto al 31 dicembre 2021, pari a 445 milioni di euro, è dovuto principalmente al saldo tra:

- a) gli investimenti, pari a 987 milioni di euro, relativi alle opere in infrastrutture autostradali (897 milioni di euro) e in altre attività immateriali (90 milioni di euro) riconducibili essenzialmente all’attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione;
- b) gli ammortamenti dell’esercizio (552 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2022 la voce “**Partecipazioni**” risulta pari a 350 milioni di euro e si incrementa di 33 milioni di euro (317 milioni di euro al 31 dicembre 2021). La variazione è riferibile essenzialmente al versamento per futuri aumenti di capitale nella controllata Free to X (30 milioni di euro) nonché alla costituzione e successivo versamento per futuri aumenti di capitale di Elgea, società dedicata alla produzione di energia rinnovabile.

Al 31 dicembre 2022 il “**Capitale circolante netto**” presenta un valore complessivo negativo pari a 1.259 milioni di euro (rispetto al saldo negativo di 1.193 milioni di euro al 31 dicembre 2021).

La variazione, pari a 66 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021, è principalmente attribuibile a:

- a) l’incremento delle passività commerciali per complessivi 267 milioni di euro, essenzialmente dovuto all’aumento dei debiti verso società interconnesse in relazione ai maggiori volumi di traffico registrati nel corso del 2022 rispetto al 2021
- b) l’incremento delle attività commerciali per 99 milioni di euro principalmente riconducibile ai maggiori versamenti di anticipi e acconti a fornitori in relazione alle attività di manutenzione e di investimento;
- c) la riduzione delle passività nette per imposte sul reddito per 110 milioni di euro riferibile principalmente al versamento del saldo riferito all’esercizio precedente e degli acconti versati per l’esercizio in corso, compensati dallo stanziamento per le imposte dell’esercizio.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA (*)

Milioni di euro	31/12/2022	31/12/2021	VARIAZIONE
Attività materiali	95	92	3
Attività immateriali	14.895	14.450	445
Partecipazioni	350	317	33
Attività non finanziarie (A)	15.340	14.859	481
Attività commerciali	720	621	99
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito	-22	-132	110
Passività commerciali	-1.811	-1.544	-267
Altre attività/(passività) nette	-146	-138	-8
Capitale circolante netto (B)	-1.259	-1.193	-66
Capitale investito lordo (C=A+B)	14.081	13.666	415
Fondi per accantonamenti	-2.555	-3.060	505
Passività per imposte differite nette	-511	-315	-196
Altre passività non finanziarie	-28	-25	-3
Passività non finanziarie (D)	-3.094	-3.400	306
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	10.987	10.266	721
Capitale emesso	622	622	-
Riserve e utili portati a nuovo	941	525	416
Utile dell'esercizio	1.198	682	516
Patrimonio netto (F)	2.761	1.829	932
Indebitamento finanziario netto (G)	8.226	8.437	-211
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (H=F+G)	10.987	10.266	721

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

Le "Passività non finanziarie" ammontano a 3.094 milioni di euro, in riduzione di 306 milioni di euro (3.400 milioni di euro al 31 dicembre 2021), principalmente in relazione ai seguenti effetti combinati:

- a) la riduzione dei fondi per accantonamenti per complessivi 505 milioni di euro, su cui incidono gli utilizzi del fondo oneri connesso agli impegni dell'accordo negoziale con il MIT per 440 milioni di euro (di cui 338 milioni di euro per investimenti non remunerati e 100 milioni di euro per sconti ed esenzioni all'utenza) oltre gli utilizzi del fondo stanziato nel 2021 per la chiusura del procedimento ex D.lgs. 231/01 (27 milioni di euro);
- b) le maggiori passività per imposte differite nette (196 milioni di euro) per l'incremento del fair value degli strumenti finanziari derivati e dell'ammortamento dell'avviamento dedotto extracontabilmente.

Il “**Capitale Investito Netto**” è pertanto pari a 10.987 milioni di euro, con un incremento pari a 721 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2021 (10.266 milioni di euro).

Il “**Patrimonio netto**” ammonta a 2.761 milioni di euro e si incrementa di 932 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (1.829 milioni di euro) per l’effetto del risultato economico complessivo dell’esercizio al netto della distribuzione della riserva “utili portati a nuovo”, perfezionata nel mese di luglio, per 682 milioni di euro.

L’“**Indebitamento finanziario netto**” al 31 dicembre 2022 è pari a 8.226 milioni di euro (8.437 milioni di euro al 31 dicembre 2021) in riduzione di 211 milioni di euro.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

Milioni di euro	2022	2021
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO		
FFO - Cash Flow Operativo	1.270	907
Variazione del capitale circolante netto e altre variazioni	69	392
Flusso finanziario netto da attività di esercizio [a]	1.339	1.299
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) INVESTIMENTI IN ATTIVITA' NON FINANZIARIE		
Investimenti in attività in concessione	-897	-870
Investimenti in attività materiali	-31	-23
Investimenti in altre attività immateriali	-90	-78
Investimenti operativi	-1.018	-971
Contributi su attività in concessione	1	-
Investimenti in partecipazioni	-32	-65
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni	1	1
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie [b]	-1.048	-1.035
Distribuzione di riserve di patrimonio netto	-682	-
Flusso finanziario netto per capitale proprio [c]	-682	-
Flusso finanziario netto generato/(assorbito) nell'esercizio [a+b+c]	-391	264
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	519	52
Proventi/(Oneri) finanziari portati ad incremento di passività/attività finanziarie	83	-3
Altre variazioni	-	109
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto [d]	602	158
(Incremento)/Decremento dell'indebitamento finanziario netto d'esercizio [a+b+c+d]	211	422
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio	-8.437	-8.859
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio	-8.226	-8.437

Il **flusso finanziario netto assorbito nell’esercizio** è pari a 391 milioni di euro (generato per 264 milioni nel 2021). In particolare, si rileva, oltre al flusso generato dal capitale circolante netto (69 milioni di euro) già commentato in precedenza, che il **flusso di cassa operativo (FFO)**, positivo per 1.270 milioni di euro, ha consentito di finanziare interamente i fabbisogni connessi agli investimenti operativi (1.018 milioni di euro). Il **flusso finanziario netto per il capitale proprio** è pari a 682 milioni di euro, in conseguenza della distribuzione della riserva “utili portati a nuovo” sopra citata.

L’indebitamento finanziario netto registra inoltre una riduzione, pari a 602 milioni di euro, connessa essenzialmente all’incremento del fair value positivo degli strumenti finanziari derivati di copertura e al decremento del fair value negativo di quelli classificati di non hedge accounting i cui impatti sono inseriti nella voce “Altre variazioni dell’indebitamento finanziario netto”.

La composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2022 è la seguente:

Milioni di euro	31/12/2022	31/12/2021	VARIAZIONE
Indebitamento finanziario netto			
Passività finanziarie (A)	11.446	10.718	728
Prestiti obbligazionari	8.530	8.137	393
<i>di cui quota a breve termine</i>		749	605
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.642	2.057	585
<i>di cui quota a breve termine</i>		151	1.514
Derivati con fair value negativo	7	288	-281
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	44	40	4
Altre passività finanziarie	223	196	27
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (B)	-2.087	-1.594	-493
Attività finanziarie (C)	-1.133	-687	-446
Attività finanziarie per contributi su opere	-175	-174	-1
Depositi vincolati	-174	-173	-1
Derivati con fair value positivo	-517	-72	-445
Altre attività finanziarie	-267	-268	1
Totale indebitamento finanziario netto (D=A+B+C)	8.226	8.437	-211

Con riferimento ai prestiti obbligazionari si segnalano:

- a) le emissioni, perfezionate nel mese di gennaio, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) della Società, per 1.000 milioni di euro in due tranches da 500 milioni di euro con scadenza 2028 e 2032;
- b) il rimborso, avvenuto il 9 giugno 2022, del prestito obbligazionario in sterline – 750 milioni di euro - comprensivi della contestuale estinzione dei Cross Currency Swap ad esso collegati (166 milioni di euro), classificati a dicembre tra i derivati con fair value negativo.

In merito ai finanziamenti a medio – lungo termine, si evidenzia:

- a) la riclassifica a medio – lungo termine dei finanziamenti con Banca Europea degli Investimenti (BEI) e con Cassa Depositi e Prestiti di importo nominale complessivo pari a 1,2 miliardi di euro inclusi tra le quote correnti al 31 dicembre 2021 ai fini di quanto previsto dallo IAS 1, essendo venuti meno i rischi di richiesta di rimborso anticipato;
- b) l'utilizzo, per un importo pari a 700 milioni di euro, della linea di credito committed con Cassa Depositi e Prestiti stipulata in data 13 dicembre 2017 e avente un valore nozionale iniziale pari a 1.100 milioni di euro. Al 31 dicembre 2022 l'ammontare risulta completamente utilizzato.

Al 31 dicembre 2022 l'indebitamento finanziario della Società è espresso per l'1% in valuta diversa dall'euro (yen). Tenuto conto dell'operazione di Cross Currency Swap connessa al prestito obbligazionario in 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 2022 è pari a circa cinque anni e un mese. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 92% a tasso fisso.

Nel corso del 2022 il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3,1%.

Al 31 dicembre 2022 la Società dispone di una riserva di liquidità pari a 3.553 milioni di euro, che risulta composta da:

- a) 1.953 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine, includendo l'esposizione netta a breve termine verso le società del Gruppo (-32 milioni di euro¹), essenzialmente a seguito dell'attività di tesoreria centralizzata svolta dalla stessa Autostrade per l'Italia;
- b) 1.600 milioni di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate, con una vita media residua ponderata pari a circa quattro anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa tre anni e sette mesi. Si segnala che Autostrade per l'Italia ha provveduto a stipulare con diverse controparti bancarie alcune linee di credito sustainability linked di natura revolving, per un ammontare massimo pari a 850 milioni di euro e scadenza nel 2027.

¹ include anche i rapporti di conto corrente netti verso parti correlate e le altre passività finanziarie correnti (time deposit verso società controllate)

2.6 Dati per settore operativo

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

- 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.

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	
	2022	2021	Var.	2022	2021	Var.	2022	2021	Var.	2022	2021	Var.	2022	2021	2022	2021
	DATI REPORTED															
Ricavi operativi	3.989	3.683	306	627	687	-60	151	143	8	48	44	4	-640	-685	4.175	3.872
EBITDA	2.428	2.089	339	25	26	-1	6	14	-8	2	2	-	-2	-6	2.459	2.125
FFO-Flusso di cassa operativo	1.222	957	265	23	23	-	4	12	-8	1	-	1	-	-6	1.250	986
Investimenti operativi	1.058	1.002	56	16	13	3	33	12	21	-	-	-	-13	39	1.094	1.066
Organico medio	5.519	5.932	-413	2.229	2.054	175	252	192	60	608	600	8	-	-	8.608	8.778

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 del 2022 sono pari a 3.989 milioni di euro e si incrementano di 306 milioni di euro rispetto all'esercizio di confronto (3.683 milioni di euro) essenzialmente per la crescita del traffico come commentato nel seguito. Di conseguenza, l'EBITDA, pari a 2.428 milioni di euro, aumenta di 339 milioni di euro rispetto al 2021 (2.089 milioni di euro). Il flusso di cassa operativo del 2022 è pari a 1.222 milioni di euro e si incrementa di 265 milioni di euro rispetto al 2021 (957 milioni di euro) in relazione essenzialmente al già citato incremento dei ricavi da pedaggio parzialmente compensato dai maggiori esborsi connessi all'utilizzo del fondo MIT rispetto all'esercizio di confronto (investimenti non remunerati e sconti tariffari).

Traffico

Nel 2022 il traffico sulla rete del Gruppo è cresciuto complessivamente del 9,3% rispetto al 2021, anno che tuttavia risentiva degli effetti delle forti limitazioni agli spostamenti disposte dalle Autorità governative. A tal proposito, si segnala sul traffico del 2022 (- 2% se confrontato con il 2019) incidono comunque gli effetti della nuova ondata pandemica cominciata a fine 2021, oltre che gli impatti del forte incremento dei prezzi dei carburanti che ha cominciato a manifestarsi dalla fine del mese di febbraio, in conseguenza dell'attuale contesto geopolitico.

In particolare, i chilometri percorsi dai veicoli a "2 assi" sono cresciuti del 11,1% rispetto al 2021 ma, nonostante la ripresa osservata nei mesi estivi, restano ancora al di sotto dei livelli 2019 (- 2,9%); per i veicoli a "3 o più assi" si rileva invece una sostanziale stabilità rispetto ai valori 2021 (-0,3%), ed un significativo incremento rispetto ai livelli di mobilità antecedenti la crisi pandemica (+3,6% sul 2019).

TRAFFICO SULLA RETE DEL GRUPPO NEL 2022

Veicoli*Km (milioni) ^{+B4:H32}	Veicoli*Km (milioni) ¹			Variazione %		VTMG 2022 *
	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+ assi	Veicoli totali	vs anno 2021	vs anno 2019	
A1 Milano-Napoli	15.471,4	3.221,2	18.692,6	8,1	0,0	63.737
A4 Milano-Brescia	3.184,3	458,2	3.642,5	11,9	-3,3	106.733
A7 Serravalle-Genova	486,7	84,5	571,3	9,6	-4,2	31.302
A8/A9 Milano-Laghi	2.238,6	148,3	2.386,9	14,8	-6,5	84.163
A8/26 Diramazione	462,4	32,6	495,0	13,6	-3,5	56.508
A10 Genova-Savona	662,8	102,3	765,1	9,8	0,0	46.067
A11 Firenze-Mare	1.386,4	117,4	1.503,8	9,8	-4,0	50.428
A12 Genova-Sestri	743,9	58,9	802,7	10,8	-2,1	45.160
A12 Roma-Civitavecchia	612,7	40,9	653,5	9,4	-1,0	27.378
A13 Bologna-Padova	1.612,8	345,3	1.958,2	10,6	-5,8	42.143
A14 Bologna-Taranto	8.676,4	1.645,2	10.321,6	7,8	-2,3	36.189
A16 Napoli-Canosa	1.217,4	163,4	1.380,7	10,4	-0,7	21.955
A23 Udine-Tarvisio	467,0	152,8	619,8	17,2	4,0	16.780
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	1.681,1	306,6	1.987,7	13,9	-4,0	22.237
A27 Venezia-Belluno	698,3	61,9	760,2	10,9	-4,2	25.337
A30 Caserta-Salerno	745,7	130,3	876,0	5,1	-1,2	43.402
Nodo di Mestre	37,2	6,3	43,6	13,7	-7,7	-
TOTALE AUTOSTRADE PER L'ITALIA	40.385,2	7.076,1	47.461,4	9,4	-1,9	45.551
Tangenziale di Napoli ⁽²⁾	803,7	13,9	817,6	5,3	-11,3	110.893
Società Autostrada Tirrenica	286,7	25,8	312,5	6,1	3,3	18.855
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	93,0	19,0	112,0	17,0	-2,9	9.587
Traforo del Monte Bianco	6,9	3,2	10,0	17,3	-11,8	4.745
TOTALE	41.575,5	7.137,9	48.713,5	9,3	-2,0	45.119
Autostrade Meridionali ⁽³⁾	366,0	8,3	374,3	n.s.	n.s.	80.602

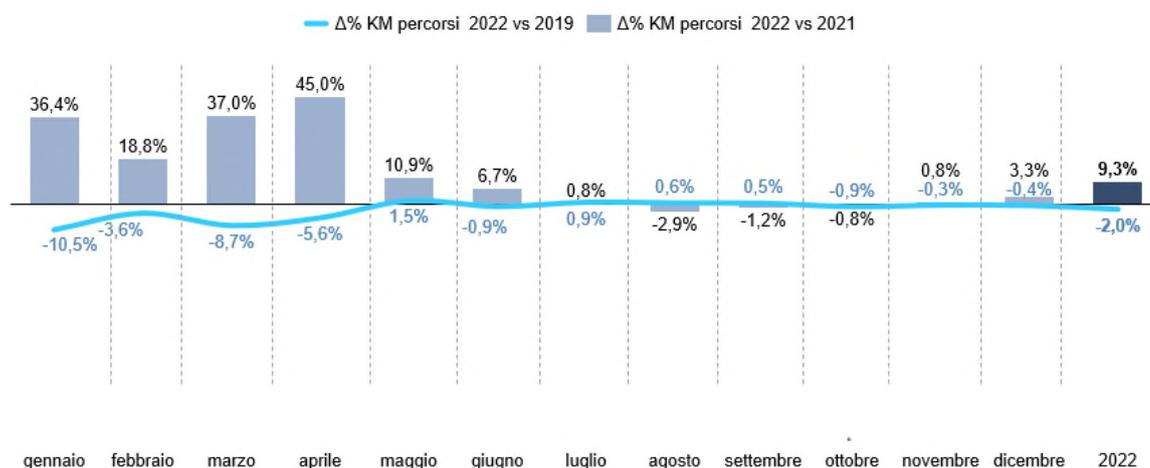
(1) Dati espressi in milioni di chilometri percorsi, arrotondati alla prima cifra decimale. Per il Traforo del Monte Bianco i dati si riferiscono al traffico pagante.

(2) A partire dal 1.1.2021 Tangenziale di Napoli ha modificato la percorrenza convenzionale applicata ai transiti alle stazioni, da 10,88 a 10 km.

(3) I dati Autostrade Meridionali si riferiscono ai primi tre mesi 2022

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

ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO SULLA RETE DEL GRUPPO NEL 2022



Variazione% chilometri percorsi 2022 vs 2021

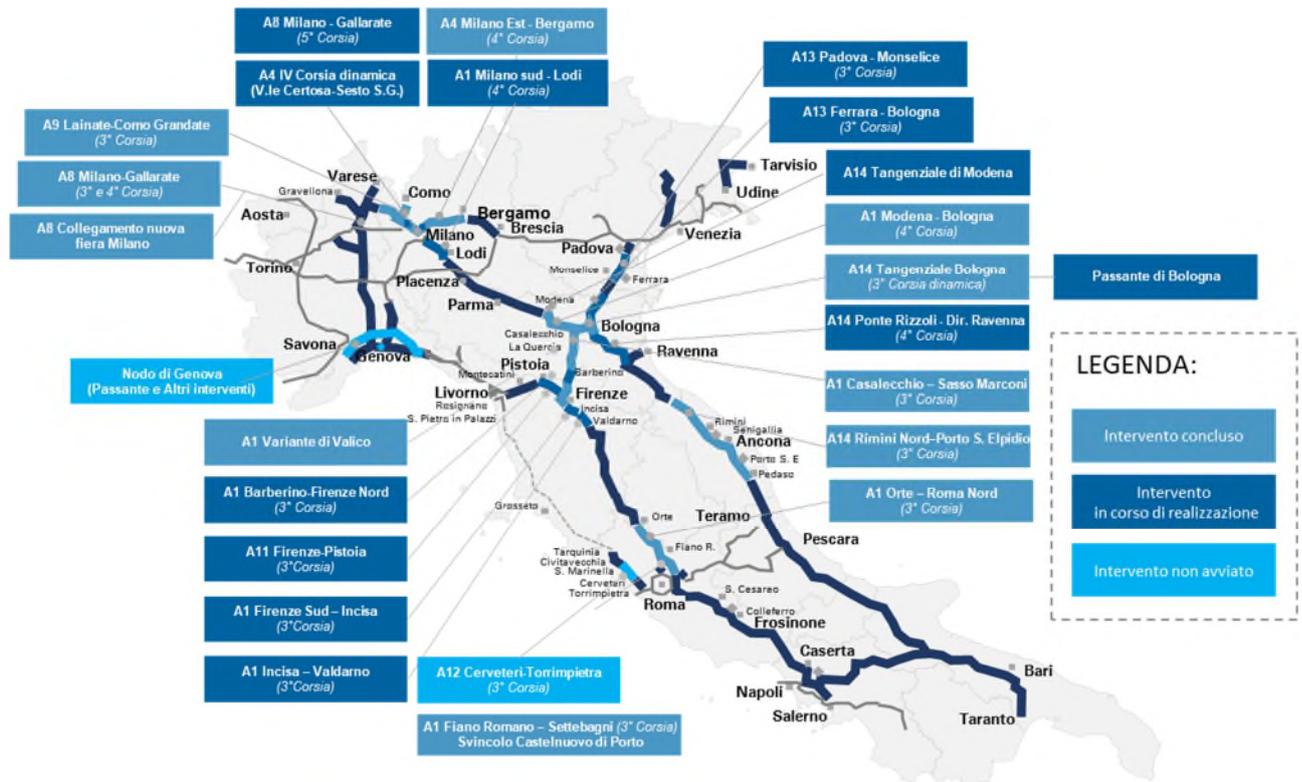
	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	luglio	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre	2022
Totale	36,4%	18,8%	37,0%	45,0%	10,9%	6,7%	0,8%	-2,9%	-1,2%	-0,8%	0,8%	3,3%	9,3%
2 assi	46,3%	23,4%	48,3%	58,5%	11,7%	7,9%	1,5%	-3,4%	-1,3%	-0,6%	1,3%	5,1%	11,1%
3+ assi	2,4%	1,9%	3,3%	-3,4%	7,0%	-0,7%	-4,2%	2,2%	-0,8%	-2,2%	-1,5%	-6,3%	-0,3%

Investimenti operativi

Nell'esercizio 2022 è proseguito il rilevante programma di investimenti che Autostrade per l'Italia sta realizzando, finalizzato al miglioramento e ammodernamento della rete oltre che al prolungamento della vita utile delle opere, con interventi su gallerie, ponti e viadotti, opere d'arte minori, barriere spartitraffico/laterali e impianti tecnologici.

In particolare, il piano economico finanziario prevede tra il 2021 e il 2038 un impegno complessivo di circa 14,1 miliardi di euro – comprensivi di un ammontare pari a 0,9 miliardi di interventi non remunerati sull'area ligure previsti nell'Accordo negoziale sottoscritto tra il MIT e ASPI.

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

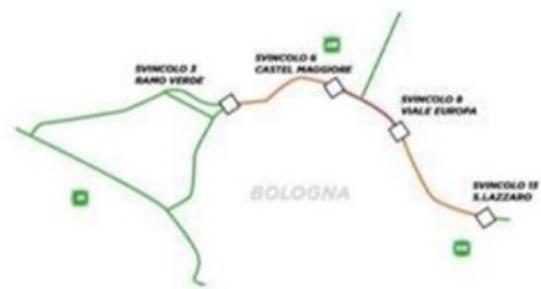


Il piano di Autostrade per l'Italia prevede anche due opere strategiche quali la Gronda di Genova e il Nodo di Bologna.

NODO DI GENOVA



PASSANTE DI BOLOGNA



Relativamente all'adeguamento del nodo stradale e autostradale di Genova ad oggi sono state già realizzate gran parte delle attività propedeutiche all'avvio dei lavori (indagini, espropri, spostamento di sottoservizi interferenti, etc.), con una spesa progressiva che ammonta a circa 200 milioni di euro, e avviate procedure di gara per oltre 320 milioni di euro (in attesa della formale approvazione dei progetti esecutivi, da parte del MIT, per poter procedere all'affidamento dei lavori).

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

Per quanto riguarda il potenziamento del Nodo di Bologna, è stato definito con il MIT 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 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. Il Progetto Definitivo è stato adeguato alle prescrizioni della conferenza dei servizi ed è stato inviato al MIT il 30 novembre 2022 per approvazione. Alla data di predisposizione del presente documento si è in attesa di risposta da parte del Concedente. È stato completato il Progetto Esecutivo del Lotto 0 «Lavori propedeutici all'ampliamento», le cui attività sono state avviate a Dicembre 2022.

Nel 2022, gli investimenti operativi di ASPI e delle società concessionarie del Gruppo ammontano complessivamente a 1.058.

	2022	2021
Autostrade per l'Italia SpA		
Piano di Sviluppo e Ammodernamento della rete ⁽¹⁾	659	387
Interventi del Piano straordinario di Manutenzione ⁽²⁾	198	443
Oneri Capitalizzati	40	40
Totale Investimenti di Autostrade per l'Italia (compresi oneri capitalizzati) ⁽³⁾	897	870
Totale Altre Concessionarie (compresi oneri capitalizzati)	40	30
Investimenti in beni materiali	31	23
Investimenti in beni immateriali	90	79
Totale Investimenti operativi	1.058	1.002

(1) Include investimenti in grandi opere, altri interventi di ammodernamento e investimenti del piano di risanamento acustico

(2) Il piano straordinario di manutenzione è incluso tra gli investimenti in quanto remunerato con la tariffa di costruzione.

(3) Il valore non include gli interventi relativi al piano di investimenti non remunerati inclusi nell'accordo negoziale che ammontano per il 2022 a circa 338 milioni di euro (299 milioni di euro nell'esercizio a confronto). Tali somme sono incluse nelle componenti negative del flusso di cassa operativo (FFO) nell'ambito degli utilizzi operativi dei fondi.

In particolare, sono proseguiti i lavori relativi a:

- il potenziamento della terza corsia della A1 nel tratto compreso tra Barberino e Firenze Nord (per il quale si stima che le attività si concluderanno nel primo semestre 2023) e nel tratto compreso tra lo svincolo di Firenze Sud e quello di Incisa-Reggello. Per

quest'ultimo tratto si segnala che a maggio 2022 è avvenuta l'apertura al traffico di un tratto di terza corsia - compreso tra l'area di servizio Chianti e fine lotto – di circa 1,7 km, che si aggiungono ai circa 4,5 km già aperti a luglio 2021. A maggio 2022 sono state inoltre avviate le attività relative al secondo lotto dell'intervento, compreso tra la fine del lotto 1 Nord e lo svincolo di Incisa, e che prevede la costruzione della nuova galleria San Donato di circa 1 km;

- la realizzazione del secondo lotto di ampliamento alla quinta corsia della A8 Milano-Lainate per circa 2,6 km;
- la realizzazione delle opere sul territorio relative all'ampliamento alla terza corsia della A14 Rimini-Porto S. Elpidio;
- gli interventi del Piano Sicurezza Gallerie (interventi della seconda fase);
- le opere propedeutiche della Gronda di Genova;
- la realizzazione della quarta corsia dinamica della A4 in area milanese, nel tratto compreso tra gli svincoli di Viale Certosa e Sesto San Giovanni;
- le attività preliminari e propedeutiche per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna;
- 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 a interventi evolutivi sugli impianti e sulle tecnologie.

Nel corso del 2022 si è infine intensificata la realizzazione degli interventi del Piano di Ammodernamento e Adeguamento della Rete, avviato nel 2019. Relativamente a tale capitolo, nel 2022 sono stati eseguiti interventi per 499 milioni di euro che riguardano prevalentemente ammodernamento di gallerie e opere d'arte oltre all'inserimento di nuovi standard tecnologici per la gestione dell'infrastruttura. Il suddetto capitolo di spesa è incluso tra gli investimenti non remunerati secondo l'Accordo negoziale, a concorrenza dell'importo complessivo di 1,2 miliardi di euro.

Complessivamente, la spesa per investimenti non remunerati secondo l'Accordo negoziale (rappresentati tra le componenti negative del flusso di cassa operativo) ammonta nel 2022 circa 338 milioni di euro.

Si segnalano, infine, attività ricomprese nel piano straordinario di manutenzione per 198 milioni di euro nel corso del 2022 principalmente per interventi di manutenzioni in gallerie.

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

	Km oggetto di intervento	Valore intervento (a) (b)	Km aperti al traffico	Avanzam. al 2022 (b)
	(km)	(Milioni di euro)	(km)	(Milioni di euro)
Grandi Opere	661,1	19.942	438,6	11.471
Grandi Opere della Convenzione 1997	231,8	7.439	205,2	6.833
Grandi Opere del IV Atto Aggiuntivo 2002 ⁽¹⁾	275,3	8.100	233,4	3.850
Altri Investimenti in Grandi Opere (C3) ⁽²⁾	n.a.	2.000	n.a.	692
Terze/quarte corsie individuate dall'art.15 della Convenzione Unica 2007	154,0	2.403	-	96
Piani Nazionali di interventi	n.a.	6.553	n.a.	3.954
Piano Sicurezza Gallerie (IV Atto 2002)	n.a.	344	n.a.	408
Piano interventi di risanamento acustico ⁽³⁾	n.a.	1.247	n.a.	498
Altri investimenti sulla rete in esercizio ⁽⁴⁾	n.a.	2.293	n.a.	2.183
Nuovo piano di adeguamento ed ammodernamento rete, previsto dall'A.A. 2022 ⁽⁵⁾	n.a.	2.668	n.a.	865
Interventi di miglioramento alla viabilità di Genova (A.A. 2022) ⁽⁶⁾	n.a.	930,0	n.a.	6
Totale Interventi Aspi	661,1	27.425	438,6	15.431

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera come da importi inseriti nel Piano Economico Finanziario.

(b) Esclude i costi capitalizzati (oneri finanziari e personale) e gli altri investimenti sulla rete in esercizio realizzati fino al 2001, coerentemente con il piano economico finanziario vigente.

(1) Non include il Piano Sicurezza Gallerie, che è ricompreso nell'ambito dei Piani Nazionali di interventi

(2) Include le opere del Nodo di Bologna.

(3) Include sia gli interventi di risanamento acustico inseriti nel capitolo C4 (Piano di interventi di risanamento acustico) sia gli ulteriori interventi inseriti nei Nuovi interventi di Convenzione Unica 2007.

(4) Include gli Altri Investimenti convenzionalmente previsti nei capitoli C1 (Potenziamento aree di servizio e fabbricati d'esercizio), C2 (Stazioni, svincoli e residui investimenti sulla rete), C5 (Miglioramento standard di sicurezza), C6 (Miglioramenti Tecnologici sull'impiantistica), C7 (Altri interventi di miglioramento e di manutenzione capitalizzati).

(5) Include le seguenti voci di investimento: E.4.1 Adeguamento normativo opere d'arte e interventi corpo autostradale, E.4.2 Riqualfica barriere di sicurezza ante DM 223/92, E.4.3 Riqualfica barriere di sicurezza su cavalcavia enti terzi e rami svincolo, E.4.4 Interventi su Gallerie, E.4.5 Interventi di adeguamento in termini di arredo tecnologico (incl."smart roads")

(6) Include gli interventi non remunerati a tariffa, coerentemente all'Accordo negoziale con il MIT, relativi alla realizzazione del Tunnel Subportuale e dello svincolo e collegamento con la viabilità in località Fontanabuona.

Interventi in Grandi Opere delle altre società concessionarie

	Km oggetto di intervento	Valore intervento (a) (b)	Km aperti al traffico	Avanzam. al 2022 (b)
	(km)	(Milioni di euro)	(km)	(Milioni di euro)
Società Concessionarie del Gruppo Aspi ⁽¹⁾				
A5 RAV - Tratta Morgex- Entreves	12,4	430	12,4	422
A12 Società Autostrada Tirrenica	18,6	224	18,6	223
Totale interventi in Grandi Opere Società Concessionarie	31,0	654	31,0	645

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2022, 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. realizzazione tratto aut.le Tarquinia-Civitavecchia SAT)

2.7.2 Ingegneria e costruzione

I ricavi operativi del 2022, pari a 627 milioni di euro, si decrementano di 60 milioni di euro rispetto al 2021 principalmente per effetto dei minori ricavi di Amplia, a fronte di minori attività; tale effetto è parzialmente compensato dalle maggiori attività di progettazione di Tecne che nel 2021 si trovava in una fase di start-up.

Nonostante il decremento dei ricavi, l'EBITDA del 2022, pari a 25 milioni di euro, è sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente (26 milioni di euro), per la sostanziale compensazione degli effetti connessi alle maggiori attività di Tecne e i maggiori costi di struttura contabilizzati da Amplia che impattano l'EBITDA.

Il flusso di cassa operativo (FFO) risulta essere 23 milioni di euro in linea con il 2021.

2.7.3 Innovazione e tecnologia

I ricavi operativi del 2022, pari a 151 milioni di euro, presentano un aumento di 8 milioni di euro rispetto al 2021 principalmente a fronte del contributo di Free to X (operativa dal secondo semestre 2021) e di Control Card (acquisita nel 2022).

L'EBITDA 2022, pari a 5 milioni di euro, è in decremento di 8 milioni di euro rispetto al 2021, principalmente per effetto dei minori margini sulle commesse estere.

Gli investimenti operativi del 2022 sono pari a 33 milioni di euro e riferibili principalmente all'installazione di colonnine elettriche da parte di Free to X.

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

DATI SOCIETARI PER SETTORE OPERATIVO

Milioni di euro	RICAVI OPERATIVI ⁽¹⁾		
	2022	2021	Variazione
	Assoluta		
ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE			
Autostrade per l'Italia	3.756	3.406	350
Autostrade Meridionali ⁽¹⁾	32	84	-52
Tangenziale di Napoli	69	67	2
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	58	58	-
Società Autostrada Tirrenica	46	44	2
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	30	27	3
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-2	-3	1
TOTALE ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE	3.989	3.683	306
INGEGNERIA E COSTRUZIONE			
Amplia Infrastructures S.p.A. ⁽²⁾	485	584	-99
Pavimental Polska	16	12	4
C.I.EL. Costruzioni Impianti	4	-	4
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	124	89	35
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-2	2	-4
TOTALE INGEGNERIA E COSTRUZIONE	627	687	-60
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA			
Free to X	16	6	10
Movyon ⁽³⁾	129	134	-5
Infomobility	5	5	-
Control Card	4	-	4
Movyon SEE	-	-	-
MovyonMex	-	-	-
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-3	-2	-1
TOTALE INNOVAZIONE E TECNOLOGIA	151	143	8
ALTRI SERVIZI			
Essediesse	26	26	-
Giove Clear	16	14	2
Ad Moving	4	3	1
Elgea	1	-	1
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	1	1	-
TOTALE ALTRI SERVIZI	48	44	4
<i>Elisioni e rettifiche di consolidato</i>	-640	-685	45
TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA	4.175	3.872	303

(1) I risultati del 2022 risentono del termine della concessione al 31 marzo 2022.

EBITDA (*)			INVESTIMENTI OPERATIVI (*)		
2022	2021	Variazione	2022	2021	Variazione
Assoluta			Assoluta		
2.293	1.933	360	1.017	971	46
20	30	-10	-	9	-9
25	21	4	19	5	14
36	69	-33	8	8	-
27	25	2	5	2	3
27	11	16	9	7	2
-	-	-	-	-	-
2.428	2.089	339	1.058	1.002	56
11	23	-12	12	9	3
2	2	-	1	-	1
-	-	-	-	-	-
12	1	11	3	4	-1
-	-	-	-	-	-
25	26	-1	16	13	3
-5	-2	-3	25	4	21
9	15	-6	8	8	-
-	1	-1	-	-	-
2	-	2	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
6	14	-8	33	12	21
1	-	1	-	-	-
1	1	-	-	-	-
1	1	-	-	-	-
-1	-	-1	-	-	-
-	-	-	-	-	-
2	2	-	-	-	-
-2	-6	4	-13	39	-52
2.459	2.125	334	1.094	1.066	28

2.8 Aspetti regolatori

Il Gruppo gestisce al 31 dicembre 2022, attraverso cinque¹ distinte società, altrettante concessioni per la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di autostrade a pedaggio in Italia per un totale di circa 3.000 Km (approssimativamente il 50% della rete nazionale a pedaggio) con 214 aree di servizio.

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

Il rapporto concessorio è regolato da una Convenzione Unica stipulata tra il concedente e ogni singolo concessionario.

In particolare, il concessionario da una parte ha 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 è titolare del diritto di percepire i pedaggi derivanti dalla gestione della concessione applicando e aggiornando le relative tariffe secondo i meccanismi previsti in Convenzione.

¹ Al 31 dicembre 2021 le concessioni gestite erano sei perché includevano anche Autostrade Meridionali, il cui subentro è stato formalizzato nel 2022.

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 incluso anche Autostrade per l'Italia (ASPI) e le altre concessionarie del Gruppo.

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

- un sistema, basato sulle Delibere CIPESS n° 39 del 15 giugno 2007 e 68 del 7 agosto 2017, applicato nelle convenzioni relative alle concessioni per le quali non è ancora intervenuta la sottoscrizione/efficacia dell'atto aggiuntivo e del relativo PEF sviluppato coerentemente al nuovo sistema regolatorio definito dall'ART con apposite Delibere nel 2019 (Società Autostrada Tirrenica-SAT, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta - RAV e Tangenziale di Napoli);
- un sistema basato sul metodo del "price cap" con determinazione quinquennale dell'indicatore di produttività "X" (basato sul sistema regolatorio introdotto dalla delibera ART n. 71), applicato da Autostrade per l'Italia a seguito dell'efficacia intervenuta il 29 marzo 2022 del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 12 ottobre 2007.

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 al concessionario.

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

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. Con particolare riferimento ad ASPI, in data 21 marzo 2022 è stato sottoscritto il III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007, divenuto efficace il 29 marzo 2022, a seguito dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale approvativo dell'atto stesso.

Per le altre concessionarie, ad eccezione della società per il Traforo del Monte Bianco, che è soggetta ad un diverso regime convenzionale, ancora si è in attesa che venga completato l'iter di approvazione per l'aggiornamento dei rispettivi PEF. In particolare, come meglio specificato nel Paragrafo eventi significativi in ambito legale e concessorio, SAT e RAV sono in attesa che il concedente completi l'iter istruttorio di propria competenza per l'aggiornamento dei rispettivi Piani economico finanziari, mentre con riferimento a Tangenziale di Napoli, in data 28 dicembre

2022 è stato sottoscritto l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione e si è attualmente in attesa dell'emissione del decreto interministeriale di approvazione dello stesso. In conseguenza della situazione descritta, relativamente alle richieste tariffarie che annualmente vengono trasmesse dalle Concessionarie al Concedente, per il relativo adeguamento e con specifico riferimento all'aggiornamento tariffario relativo all'anno 2023, si sono delineate due casistiche:

- ASPI, come specificato in dettaglio nel paragrafo eventi significativi in ambito legale e concessorio, ha effettuato la trasmissione della proposta – poi approvata con il decreto interministeriale MIT-MEF del 30 dicembre 2022 -, unitamente ai relativi giustificativi, sviluppata sulla base del nuovo sistema delineato dall'ART e recepito nella Convenzione Unica come da ultimo aggiornata;
- SAT, RAV e Tangenziale di Napoli hanno comunque trasmesso al Concedente la richiesta di incremento tariffario sulla base del più recente PEF presentato, sviluppato secondo il nuovo regime regolatorio ART, pur non essendo, l'Atto Aggiuntivo e il PEF ancora stati sottoscritti o divenuti efficaci. Questo in quanto l'articolo 13 comma 3 del D.L. n° 162 del 30 dicembre 2019 (milleproroghe), come modificato dall'art. 10, comma 4 del Decreto Legge 198/2022, ha stabilito che il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF-predisposti in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti -. che deve avvenire entro il 31 dicembre 2023.

Impegni previsti nell'Accordo negoziale di Autostrade per l'Italia

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 avviato dal Concedente a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera. Tale impegno, che quindi definisce l'onerosità complessiva dell'accordo, è declinato nelle singole voci che ne compongono le modalità operative di esecuzione, ovvero

- 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 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 Autostrade per l'Italia per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi.

Al 31 dicembre 2022 il saldo residuo del fondo rischi e oneri, stanziato da ASPI negli esercizi precedenti, a copertura dell'impegno complessivo è pari a 1.515 milioni di euro, senza considerare gli effetti dell'attualizzazione.

2.8.1 Sistemi tariffari e Capitale investito netto regolatorio di ASPI

Il sistema tariffario di Autostrade per l'Italia è un sistema di riequilibrio a *price-cap* basato sulla RAB. La tariffa si articola nelle seguenti specifiche componenti:

(i) quella di “gestione”, a remunerazione dei costi operativi e degli investimenti in beni non reversibili ritenuti ammissibili dal Concedente; il riequilibrio dei costi operativi tiene conto, secondo quanto previsto dalla delibera ART 71/2019, dell’extraprofitto di attività accessorie.

(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 nell’Accordo negoziale sottoscritto il 14 ottobre 2021.

Il CIN regolatorio di Autostrade per l’Italia alla data del 31 dicembre 2022, desunto dal Piano Finanziario Regolatorio inviato in data 5 dicembre 2022 al Concedente unitamente alla proposta di incremento tariffario per gli anni dal 2021 al 2023, è pari a 13.719 milioni di euro.

Con riferimento al piano di investimenti di Autostrade per l’Italia incluso nel PEF e confermato dall’ultimo aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio, 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:

E' prevista inoltre un'ulteriore quota opzionale di interventi, pari a 1,3 miliardi di euro, che ASPI è disponibile ad eseguire e ad inserire nel prossimo aggiornamento del PEF.

<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	2,4	2,3
C.U.decongestionamento sezioni nevralgiche della rete		
Nuovi interventi di adeguamento/ammodernamento rete	2,7	2,7
Ammodernamento rete e prolungamento vita utile opere d'arte		
Interventi sulla viabilità di Genova da accordo negoziale	0,9	0,9
Totale investimenti su infrastrutture in concessione	27,4	14,1

(*) Piano Economico Finanziario approvato con decreto del MIT di concerto con il MEF del 23 marzo 2022, registrato dalla Corte dei conti in data 29 marzo 2022.

2.8.2 Eventi significativi in ambito regolatorio

Efficacia del Terzo Atto Aggiuntivo, del Piano Economico Finanziario e dell'Accordo negoziale

In data 29 marzo 2022 è divenuto efficace il III Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia (con i relativi allegati incluso il piano economico finanziario).

Parallelamente, essendosi avverate in data 30 marzo 2022 tutte le condizioni, anche l'Accordo negoziale, sottoscritto da ASPI con il MIT il 14 ottobre 2021 e approvato con decreto interministeriale n. 37/2022, è divenuto efficace e, conseguentemente si è concluso, anche il procedimento di contestazione per presunto grave inadempimento avviato ad agosto 2018 dal Concedente in seguito al crollo del Ponte Morandi.

Successivamente ASPI, a seguito della sottoscrizione del III Atto Aggiuntivo, ha provveduto a rinunciare ad una serie di contenziosi inclusi in uno degli allegati al III Atto Aggiuntivo successivamente dichiarati estinti dalle Corti competenti che riguardano, tra gli altri: le delibere ART che hanno introdotto il nuovo sistema tariffario; l'aggiornamento del piano economico finanziario, le disposizioni del D.L. 109/2019 convertito con L. 8/2020 che hanno anche disciplinato l'operato del Commissario Straordinario.

Contenzioso promosso dalle associazioni AIPE, CONFIMI ABRUZZO e ADUSBEF

In data 27 maggio 2022 AIPE, CONFIMI ABRUZZO e ADUSBEF hanno proposto ricorso, con richiesta di sospensiva, avverso gli atti e pareri adottati dagli organi pubblici coinvolti (CIPESS, Presidenza del Consiglio dei Ministri, MEF, MIT, ART, NARS, Corte dei Conti, l'Avvocatura Generale dello Stato) nel procedimento che ha portato alla sottoscrizione dell'Accordo stipulato tra ASPI e il Concedente in data 14 ottobre 2021, nonché alla formalizzazione del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007.

Il ricorso proposto avverso i suddetti organi pubblici è stato presentato dalle citate associazioni anche nei confronti dei controinteressati Aspi, Atlantia, CDP, CDP Equity, Blackstone e Macquarie.

Il 19 ottobre 2022 il TAR Lazio ha emesso la sentenza non definitiva, con la quale - dopo aver respinto la domanda di rinvio e dichiarato l'estromissione di AIPE e di CONFIMI ABRUZZO dal giudizio (ma non di ADUSBEF, di cui è stata accertata la legittimazione ad agire) - ha sollevato tre questioni pregiudiziali dinanzi alla Corte di Giustizia Europea sull'applicabilità dell'art. 43 del D.Lgs. 201/2011 (Legge 214/2011), in relazione alla disciplina prevista dagli artt. 38, 43 e 44 della Direttiva UE 2014/23, ed ha chiesto alla Corte l'applicazione del procedimento accelerato, sospendendo per l'effetto il processo fino alla relativa pronuncia della Corte di Giustizia Europea.

Il 26 ottobre 2022, l'Avvocatura dello Stato ha presentato appello con istanza cautelare al Consiglio di Stato avverso la sentenza per far valere l'assenza di legittimazione ad agire di ADUSBEF considerato che l'associazione rappresenta i consumatori di servizi bancari e finanziari, senza alcun tipo di collegamento con le concessioni autostradali. Successivamente, Aspi HRA ed Atlantia hanno presentato i rispettivi appelli incidentali. All'udienza cautelare tenutasi il 17 novembre 2022, è stata fissata l'udienza pubblica per la discussione nel merito al 27 aprile 2023. Il 23 Dicembre 2022, AIPE e CONFIMI ABRUZZO hanno presentato a loro volta appello incidentale contro la sentenza di I grado al fine di vedere riconosciuta la propria legittimazione attiva.

Parallelamente, con provvedimento del 19 dicembre 2022, la Corte di Giustizia Europea non ha accolto l'istanza di applicazione del rito. In data 1 marzo 2023 ASPI, HRA e Atlantia hanno provveduto al deposito delle proprie memorie come richiesto dalla corte.

Incremento tariffario Autostrade per l'Italia a decorrere dal 1° gennaio 2023

In data 31 dicembre 2022 il Concedente ha trasmesso il Decreto interministeriale del 30 dicembre 2022 prot. 440, con il quale si è concluso il procedimento di adeguamento tariffario relativo alle suddette annualità 2021, 2022 e 2023.

In particolare, il Concedente, a seguito della istruttoria svolta, ha rilevato che l'aggiornamento tariffario complessivo applicabile dal 1° gennaio 2023, al netto dell'effetto composto, risulta pari al 4,69% comprensivo della tariffa relativa agli anni 2021 e 2022 di 3,10% e della tariffa relativa all'annualità 2023 pari all'1,59% e che sulla suindicata variazione tariffaria sarà applicato uno sconto dell'1,35% e che, pertanto, l'incremento tariffario effettivo a carico dell'utenza sarà pari al 3,34%. Con il medesimo Decreto, il Concedente, dopo aver dato atto della disponibilità espressa da Aspi di anticipare al 2023 l'applicazione di una quota degli sconti tariffari generalizzati per tutta l'utenza attraverso una diversa ripartizione temporale dell'adeguamento tariffario risultante dall'applicazione delle pattuizioni convenzionali, ha statuito che *"a decorrere dal 1° gennaio 2023 è stabilita l'applicazione dell'adeguamento tariffario corrispondente a +2,00%. A decorrere dal 1° luglio 2023, è stabilita l'applicazione dell'adeguamento tariffario sino a concorrenza del valore complessivo riconosciuto pari a +3,34%"*.

Incremento tariffario società controllate a decorrere dal 1° gennaio 2023

Con riferimento a Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Autostrada Tirrenica e Tangenziale di Napoli, il Concedente, facendo seguito alla rispettiva richiesta di adeguamento tariffario per il 2023 -pari a +2,00% per SAT, a +21,51% per RAV, e a +0,23%, per TANA, comprensive dei mancati riconoscimenti per gli anni 2020-2022, ai sensi dell'art. 13 c.3 del D.L. n. 162/2019 - ha in primo luogo richiamato l'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019 (Milleproroghe) ai sensi del quale è 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 adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti». Il Concedente ha quindi evidenziato come il Decreto-legge 198/2022, all'art. 10, comma 4, ha prorogato il termine di perfezionamento dell'aggiornamento dei PEF presentati dai concessionari dal 31 ottobre 2022 al 31 dicembre 2023. Conseguentemente, il Concedente ha comunicato a ciascuna Società che «tenuto conto che per codesta Società ricorrono le condizioni di cui alla richiamata normativa, si rappresenta l'assenza dei presupposti per il riconoscimento dell'adeguamento tariffario a decorrere dal 1° gennaio 2023, sulla base dell'istanza formulata in data 14 ottobre 2022».

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 dal 1° gennaio 2023 l'incremento pari allo 7,36% richiesto.

Piano economico finanziario delle Società controllate

Con riferimento all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario delle società controllate secondo i nuovi criteri dettati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ad oggi Società Autostrada Tirrenica e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta sono in attesa che si completi l'iter istruttorio del MIT e degli altri organi competenti. Per la Tangenziale di Napoli, si veda il successivo punto *“Atto Aggiuntivo Tangenziale di Napoli”*.

Quantificazione dei ristori delle concessionarie autostradali a seguito delle perdite subite per effetto della emergenza sanitaria Covid-19 per gli anni 2020 e 2021

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha definito, con le note del 4 maggio 2021 e del 15 luglio 2021, una metodologia di calcolo dei ristori per le concessionarie mediante il recupero in tariffa dei predetti effetti negativi netti subiti per effetto dell'emergenza sanitaria COVID-19. Anche il Concedente, con lettera del 19 luglio 2021, nel richiamare il contenuto delle sopra indicate note ART, ha evidenziato la necessità da parte delle concessionarie di formalizzarlo in occasione dell'aggiornamento periodico dei Piani Economici Finanziari. Autostrade per l'Italia ha comunicato in data 28 aprile 2022 al Concedente l'ammontare complessivo della stima delle perdite subite, per gli anni 2020 e 2021, calcolate sulla base di quanto indicato nella predetta metodologia di determinazione e in data 8 giugno 2022 il Concedente ha trasmesso all'ART tale nota *“ai fini delle valutazioni di competenza”*. Si precisa che l'ammontare recuperabile relativo al periodo marzo-giugno 2020 è stato riconosciuto alla concessionaria, salvo conguaglio da effettuarsi nel successivo periodo regolatorio, in occasione dell'aggiornamento PEF efficace dal 29 marzo 2022. Sono attualmente in corso interlocuzioni, a seguito di una comunicazione ricevuta dal Concedente il 20 febbraio 2023 che richiede un aggiornamento dei valori economici

sulla base di una recente nota emessa dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti, con ulteriori elementi riguardanti le modalità di calcolo.

Con riferimento alle altre società concessionarie del Gruppo – ad eccezione di Traforo del Monte Bianco - si segnala che il ristoro degli effetti negativi netti subiti in conseguenza dell’emergenza sanitaria da COVID-19 avverrà attraverso il recupero tariffario solo in seguito al perfezionamento dei relativi atti aggiuntivi alle Convenzioni Uniche attualmente in corso di definizione.

D.L. 50 del 17 maggio 2022 (c.d. Decreto Energia o Aiuti)

Ai sensi dell’art. 27 del D.L. 50 del 17 maggio 2022 convertito con legge n. 91 del 15 luglio 2022, i concessionari di lavori pubblici che non sono amministrazioni aggiudicatrici, tra cui rientrano i concessionari autostradali - e quindi anche ASPI - possono procedere all’aggiornamento del quadro economico o del computo metrico dei progetti esecutivi in corso di approvazione o approvati alla data di entrata in vigore del citato decreto (ossia il 18 maggio 2022) in relazione ai quali siano già state espletate le relative procedure di affidamento ovvero ne sia previsto l’avvio entro il 31 dicembre 2023, utilizzando il prezzario di riferimento più aggiornato.

La norma prevede inoltre che il quadro economico o il computo metrico dei progetti rideterminati nei termini di cui sopra siano sottoposti all’approvazione del Concedente. Il predetto quadro economico o computo metrico dei progetti così come rideterminati sono considerati nell’ambito del rapporto concessorio, in conformità alle delibere adottate dall’Autorità di regolazione e di vigilanza del settore, ove applicabili.

Infine, la disposizione afferma che, in ogni caso, i maggiori oneri derivanti dall’aggiornamento del quadro economico o del computo metrico del progetto non concorrono alla determinazione della remunerazione del capitale investito netto, né rilevano ai fini della durata della concessione.

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, in data 18 gennaio 2022, la Conferenza di Servizi ha approvato il Progetto relativo al Passante di Bologna. È attualmente in fase di aggiornamento il progetto sulla base dei nuovi prezzari ANAS 2022. L’approvazione del Progetto esecutivo è prevista entro il 1° semestre 2023. In data 30 novembre 2022 il Progetto Definitivo dell’intervento è stato inviato al Ministero Concedente per approvazione e contestuale dichiarazione di pubblica utilità. Nelle more dell’approvazione, sono stati affidati ad Amplia a dicembre 2022 i lavori relativi ad attività preliminari e di cantierizzazione.

Società Autostrade Meridionali

Termine della concessione di Autostrade Meridionali

Con la sottoscrizione il 31 marzo 2022 del Primo Atto Aggiuntivo alla convenzione di Autostrade Meridionali e con la successiva sottoscrizione del Verbale di Subentro è stato formalizzato il subentro del nuovo concessionario nella gestione dell’A3 Napoli-Pompei-Salerno con decorrenza dal 1° aprile 2022.

Il valore di subentro di complessivi 440,1 milioni di euro (oltre IVA) individuato con il suddetto Verbale salvo conguaglio, è stato incassato dalla Società per un importo di 410 milioni di euro in data 31 marzo 2022; In data 18 luglio 2022 poi è stato firmato tra SAM e il Concedente Ministero

il verbale con cui è stato determinato in via definitiva il valore di subentro calcolato alla data 31 marzo 2022 per un importo pari a 443 milioni di euro. La società è ancora in attesa di incassare l'importo residuo pari a circa 33 milioni di euro.

In merito all'esito della gara si segnala che il Consiglio di Stato, con sentenza del 4 ottobre 2022, n. 8485, ha accolto il ricorso presentato da SALT - che in primo grado era stato rigettato dal TAR Campania - per l'annullamento di tutti gli atti della procedura competitiva con negoziazione esperita dal Concedente per l'affidamento dell'A3. A seguito di tale sentenza, la società ha dato incarico a propri legali di approfondire i possibili effetti della pronuncia sulla posizione di Autostrade Meridionali, con particolare riferimento al valore di subentro alla stessa versato dal Concessionario subentrante. All'esito di tale approfondimento, i legali hanno osservato che non emergono profili di rischio per la società.

Contenzioso RAV su tariffe 2021

Con riferimento al ricorso presentato da Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (RAV) avverso il provvedimento del 31 dicembre 2020 di mancato riconoscimento tariffario per l'anno 2021, a seguito della sentenza con cui il TAR Valle d'Aosta ha rigettato il ricorso della Società, in data 17 marzo 2022, RAV ha presentato ricorso al Consiglio di Stato, che è attualmente pendente.

Società Autostrada Tirrenica

Incrementi Tariffari relativi agli anni 2013, 2015, 2016, 2017, ,2018, 2019, 2020 e 2021

In merito all'adeguamento delle tariffe per l'anno 2013, il 06.02.2023 è stata emessa sentenza che condanna il MIT e il MEF, in solido tra loro, al pagamento di Euro 186.877,00 per il periodo di illegittima sospensione delle tariffe per l'anno 2013, ovvero per il periodo ricompreso tra l'1.1.2013 e il 9.4.2013 (data in cui il provvedimento di sospensione è stato revocato), oltre interessi legali dal 5.3.2013 (data di proposizione della domanda dinanzi al TAR del Lazio).

Con riferimento agli incrementi tariffari relativi alle annualità 2015 e 2018, con sentenza n. 10572 del 25 luglio 2022, il TAR Lazio ha parzialmente accolto il reclamo presentato da Società Autostrada Tirrenica contro gli atti del Commissario ad acta, e ha annullato il decreto emesso da quest'ultimo il 28 ottobre 2020 limitatamente alle parti in cui: (i) "individua una percentuale pari a zero del parametro K in luogo dell'1,32%" e (ii) "non riconosce a SAT il recupero tariffario per l'anno 2015 nella misura del 5,68%".

In considerazione di quanto sopra il TAR ha ordinato al Commissario ad acta di adottare le ulteriori determinazioni necessarie all'esecuzione della sentenza.

Conseguentemente, con decreto del 5 settembre 2022 il Commissario ad acta ha dato esecuzione alla citata sentenza del TAR Lazio:

- rideterminando nella misura del 2,94% l'aggiornamento tariffario dovuto alla concessionaria per l'anno 2018, con l'applicazione, nella formula prevista, del valore del parametro K nella misura dell'1,32%, così come riconosciuta nella sentenza del TAR Lazio; lo stesso Commissario *ad acta* ha pertanto riconosciuto il recupero tariffario per l'anno 2018 nella misura dell'1,61%, pari alla differenza tra quanto spettante (2,94% di cui sopra) e quanto disposto con il decreto ministeriale del 29 dicembre 2017 pari all'1,33%;
- riconoscendo il diritto al recupero tariffario per l'anno 2015 nella misura del 5,68%, pari alla differenza tra quanto spettante per il relativo anno, ovvero il 7,18% e quanto disposto con il decreto interministeriale del 31 dicembre 2014, ovvero l'1,50%.

Per gli incrementi tariffari relativi all'annualità 2016 e 2017 SAT, in data 7 febbraio 2022, ha proposto appello dinanzi al Consiglio di Stato per il parziale annullamento della sentenza del TAR Lazio, che ha rideterminato l'adeguamento tariffario spettante a SAT S.p.A. per l'esercizio 2016 e 2017. L'udienza di trattazione del merito dell'appello è stata fissata all'11 maggio 2023.

Con riguardo all'aggiornamento tariffario che all'anno 2019, nell'ambito del giudizio pendente ancora non è stata fissata la relativa udienza.

Con riguardo all'aggiornamento tariffario che all'anno 2020 l'udienza è fissata al 12 luglio 2023.

In merito al mancato riconoscimento tariffario del 2021, la SAT ha proposto ricorso innanzi al TAR Lazio per l'annullamento del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti 33095 del 31 dicembre 2020, con il quale è stato disposto l'aggiornamento tariffario pari allo 0,00% a fronte dello 0,70% richiesto da SAT. Non è stata ancora fissata l'udienza di trattazione.

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. In seguito al decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198 recante "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi" che all'art 10 comma 4 ha prorogato al 31 dicembre 2023 i termini per la definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF dei concessionari autostradali, predisposti in conformità alle delibere adottate dall'ART e alla nota del 05.01.2023 con la quale il Concedente ha chiesto al Concessionario di riformulare la proposta di piano finanziario, Sat ha provveduto in data 31 gennaio 2023 all'invio di proposta aggiornata di atto aggiuntivo alla Convenzione Unica e di piano economico finanziario.

Atto Aggiuntivo Tangenziale di Napoli

A seguito della delibera n. 27 del 2 agosto 2022, pubblicata sulla G.U. del 17 dicembre 2022, con cui il CIPESS ha formulato parere favorevole sullo schema di II Atto Aggiuntivo e relativo PEF di Società Tangenziale di Napoli con prescrizioni e raccomandazioni - successivamente adempiute dalla società - la stessa ed il Concedente, in data 28 dicembre 2022, hanno proceduto alla sottoscrizione del medesimo Atto Aggiuntivo. Ad oggi si è in attesa dell'emanazione del decreto interministeriale di approvazione dell'atto.

2.9 Gestione operativa della rete di Autostrade per l'Italia

Sicurezza e manutenzione

Nel 2022 sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle concessionarie controllate sono stati registrati complessivamente 14.288 incidenti. Il tasso di incidentalità globale è 29,1 in diminuzione rispetto al 29,4 del 2021 e in aumento rispetto al 28,1 del 2019. Il tasso di mortalità sulla rete è pari a 0,26 in aumento rispetto allo 0,22 del 2021.

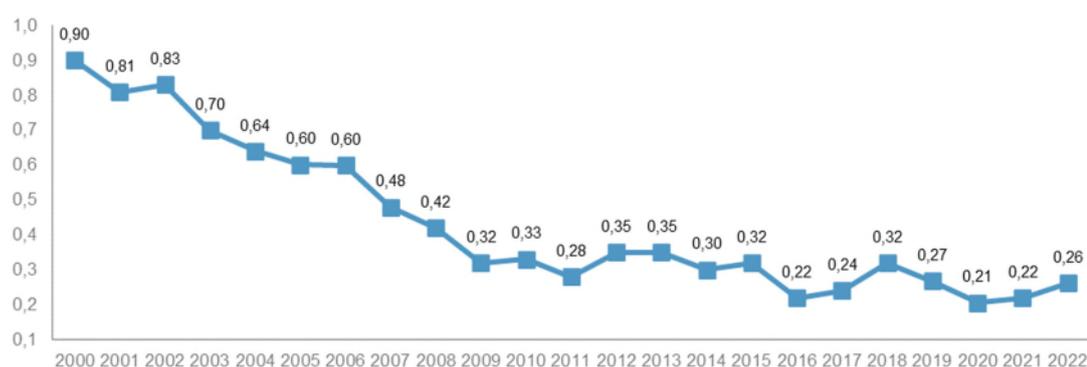
TASSI DI INCIDENTALITÀ SULLA RETE DI AUTOSTRAD E DELLE SOCIETÀ CONCESSIONARIE CONTROLLATE ITALIANE

	2000	2019	2021 *	2022
Tasso di incidentalità globale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	60,6	28,1	29,4	29,1
Tasso di incidentalità in carreggiata	-	24,7	25,9	25,4
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	15,8	7,3	7,0	6,9
Tasso di incidentalità mortale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	0,71	0,23	0,21	0,22
Tasso di mortalità (n. decessi/100 mln Km percorsi)	0,90	0,27	0,22	0,26

(Dati 2022 provvisori)

(*) I dati del 2021 risentono della diminuzione di traffico dovuta alla pandemia di Covid -19

TASSO DI MORTALITÀ DEL GRUPPO AUTOSTRAD E PER L'ITALIA



NB: La discesa del tasso di mortalità negli anni 2020 e 2021 è dovuto alla sensibile diminuzione del traffico dovuta alla pandemia di COVID-19.

L'indice che misura il numero di incidenti nei punti con Incidentalità Superiore alla Media (PISM Index)¹ nel 2022 ha registrato un valore di 31,94 (31,97 nel 2021, 18,93 nel 2020, 33,17 nel 2019), con una riduzione del 46,2% rispetto al 2013, anno di introduzione dell'indicatore. Nel corso del 2022 sono stati attivati circa 223 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'83%.

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

Monitoraggio della rete

Per mantenere l'infrastruttura, le opere e gli impianti autostradali in condizioni di piena efficienza e preservare in tal modo i migliori standard di sicurezza e qualità del servizio, sono proseguite, da parte delle Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia, 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; in particolare le attività di sorveglianza delle opere d'arte maggiori della rete, in esito a una gara europea aggiudicata a febbraio 2021, sono in carico al raggruppamento temporaneo d'impresa composto da Proger Spa, Bureau Veritas Nexta s.r.l., Tecno Piemonte spa, Tecno Lab s.r.l., con un incarico della durata di 3 anni, prorogabile di ulteriori 2, afferente ai seguenti asset:

- Ponti, viadotti e sottovia con luce maggiore o uguale a 10.0 metri;
- Opere d'arte con luce compresa tra 6.0 e 10.0 metri;
- Cavalcavia;
- Gallerie;
- Altre opere d'arte maggiori di Enti terzi;
- Opere d'arte minori (luce \leq 6.0 metri);
- 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.

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

⁽²⁾ Il risultato risente dei ridotti volumi di traffico connessi alla pandemia Covid-19.

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, sin dall'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 i criteri generali 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.

Si evidenzia che il recepimento delle linee guida ha comportato un aumento dell'onerosità degli interventi a carico di ASPI.

Inoltre, nello svolgimento delle ispezioni si fa ricorso alla piattaforma ARGO (piattaforma di Enterprise Asset Management IBM Maximo).

Relativamente alle attività di Sorveglianza delle gallerie il documento guida per l'anno 2022 è stato ancora il "Manuale Ispezioni Gallerie" emesso dalla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali del MIT 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. Si evidenzia che tale manuale, così come specificato in precedenza anche quello sulla sorveglianza, ha comportato un incremento dei costi sostenuti in relazione alle attività di investimento o di manutenzione.

A partire dal 2020 ASPI ha allineato il proprio modello di sorveglianza a tale documento, avviando un'ingente campagna 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. Sempre con riferimento alle gallerie, a partire dal quarto trimestre del 2022 si è data altresì progressiva attivazione alle ispezioni iniziali di livello 1 di cui alle Linee Guida per la "Gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle Gallerie esistenti" (di seguito LG Gallerie), da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che sono state emanate in corso d'anno (DM n. 247 del 01/08/22), che troveranno piena applicazione nel corso dell'anno 2023 secondo le tempistiche di attuazione definite dal Legislatore.

Proseguono anche nel 2022 i piani di assessment di durata pluriennale, in accordo con le Strutture tecniche del MIT e coinvolgendo i più importanti organismi Universitari d'Italia, su vari asset della rete, comprendenti attività diverse e strettamente interconnesse (rilievi di dettaglio, modellazioni 3D, indagini sui materiali, etc.), finalizzate all'acquisizione di uno stato di conoscenza profondo delle strutture e a valutarne le prestazioni sia in rapporto ai requisiti del progetto originario, sia rispetto ai carichi introdotti dalle nuove norme per le opere di nuova costruzione. Tali attività sono svolte coerentemente con le previsioni normative.

In particolare, per quanto attiene le opere d'arte della rete (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) le principali novità normative intervenute in materia di gestione degli asset autostradali esistenti hanno introdotto un approccio codificato con linee guida dettagliate per la valutazione dello stato di conservazione e delle esigenze di adeguamento della rete, individuando in maniera dettagliata il contesto nel quale occorre operare.

Nello specifico, nel 2022 sono proseguite le attività legate allo svolgimento degli assessment di ponti, viadotti e gallerie, al fine di rispondere in maniera integrata alle esigenze di approfondimento circa lo stato di consistenza delle opere e valutare successivamente gli eventuali interventi di manutenzione rigenerativa e ammodernamento necessari.

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. Tenendo presente la caratteristica morfologia della rete, la percentuale di copertura complessiva della rete di Autostrade per l'Italia con asfalto drenante nel 2022 è pari a circa l'83% in linea con il 2021.

Iniziative a favore della Sicurezza

Nel corso del 2022, 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 sensibilizzazione "Ci sono limiti da superare, altri da rispettare" per promuovere i comportamenti di guida corretti Aspi ha realizzato in partnership con Polizia di Stato;
- la presenza sul sito internet di ASPI di una sezione dedicata ai cantieri che maggiormente influenzano la viabilità, aggiornata ogni settimana con mappe suddivise per autostrada che ne mostrano la collocazione e tabelle che indicano i tempi di percorrenza dei tratti interessati;
- la pubblicazione sul sito di ASPI di una sezione interattiva in cui navigare la mappa delle opere per visualizzare i controlli, aggiornati con cadenza trimestrale, e di programmi di intervento previsti al fine di comunicare agli utenti lo stato di manutenzione programmata sui viadotti della rete;
- l'installazione di una nuova segnaletica relativa alla descrizione dei cantieri e alle tipologie di interventi manutentivi;
- le previsioni di traffico 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;
- la realizzazione anche nel 2022 di un 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 2022 è stato pari a circa 7,7 milioni di ore, contro i 9,3 milioni di ore del 2021.

Con riferimento al Total Delay Work, sottoindice del Total Delay che misura le turbative riferite a cantieri di lavoro in autostrada, nel 2022 si registra un valore di circa 1.063.131⁽⁶⁾ ore con una riduzione del 38,7% rispetto al 2021 (1.733.722 ore). 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, ecc.).

Relativamente all'informazione si segnala:

- sulla rete di Autostrade per l'Italia ci sono 2.001 pannelli a messaggio variabile dedicati alla trasmissione di informazioni di viabilità;
- nel corso del 2022 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 radiotelevisione 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;
- le chiamate pervenute al Call Center Viabilità sono state complessivamente 321.574.559, con una percentuale di risposta pari al 99,9%;

⁽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.

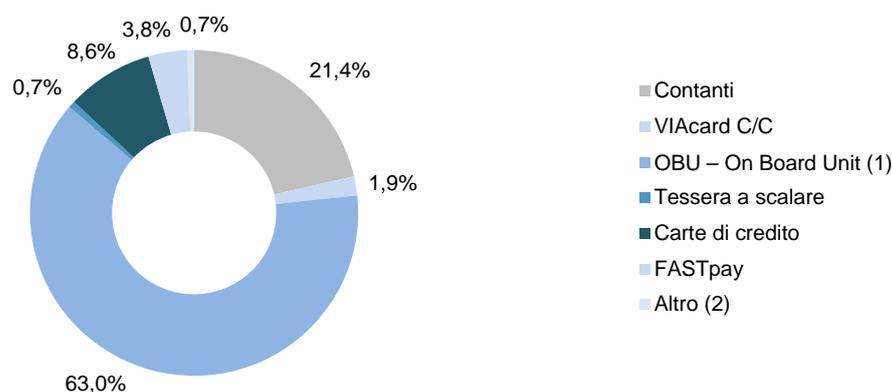
⁽⁶⁾ Il TDW nell'anno 2022 è pari a 1.063.131 ore. Di queste 707.789 ore (pari circa il 66,6% del totale) sono attribuite alle competenze della Direzione I Tronco di Genova e relative principalmente al programma di ispezioni e manutenzione delle gallerie

- al 31 dicembre 2022 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 2022 le operazioni di pagamento sulla rete di Autostrade per l'Italia sono aumentate del 8,6% rispetto al 2021, come riportato anche nella tabella seguente, in relazione principalmente all'aumento del traffico sulla rete

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



(*) Escluso Traforo del Monte Bianco.

(1) Apparato utilizzato dai Mobility Service Provider (Telepass, DKW, Axxes, Unipol operanti sulla rete autostradale con cui si ha un'esazione dinamica).

(2) Rapporti mancato pagamento pedaggio, scioperi, violazioni, transiti su piste automatiche self-service VIAcard a pedaggio "zero" nelle stazioni di ASPI dell'area ligure.

Aree di servizio

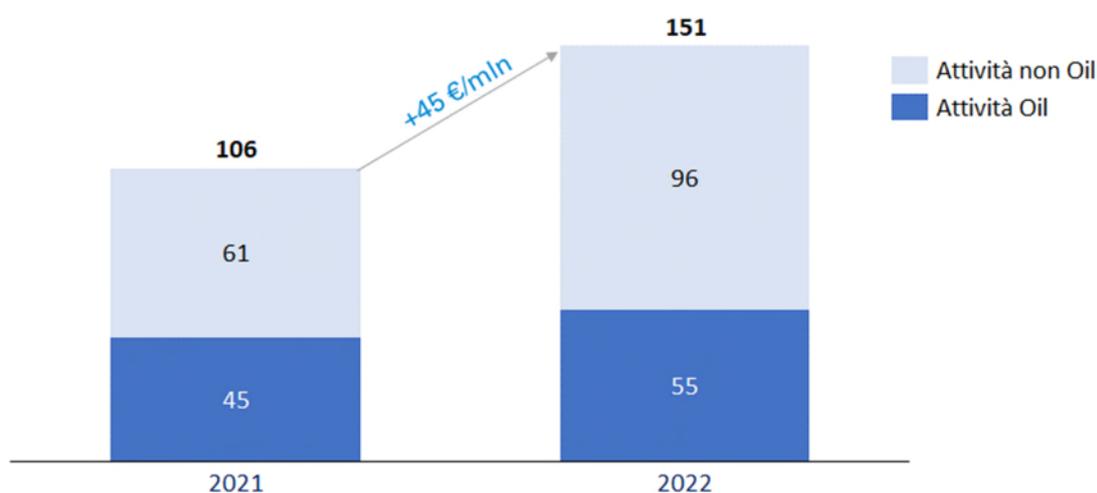
Sulla rete gestita dal Gruppo sono presenti 214 aree di servizio, di cui 204 si trovano sulla rete di Autostrade per l'Italia, oltre il parcheggio di Villa Costanza sull'A1 a Firenze Scandicci.

Nel 2022, è proseguito il programma di interventi di riqualificazione delle Aree di Servizio di Autostrade per l'Italia. 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 2022, si registra il completamento di 24 interventi di carattere qualitativo e 13 interventi di carattere strutturale. Inoltre, 6 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 di ulteriori 14 interventi di carattere strutturale.

Nel 2022, le royalty correnti percepite dagli affidatari dei servizi assegnati in sub-concessione nelle aree di servizio sulla rete di Gruppo ammontano complessivamente a 151 milioni di euro, in incremento di 45 milioni di euro rispetto a quelle dell'anno precedente.

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



Il 2021 risentiva degli effetti delle forti limitazioni agli spostamenti disposte dalle Autorità governative.

Elettrificazione della rete autostradale

Prosegue, attraverso Free To X, il piano di realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica ad alta potenza per veicoli elettrici, che prevede entro l'estate del 2023 la realizzazione di 100 stazioni di ricarica ad alta potenza nelle aree di servizio della rete ASPI. Al 31 dicembre 2022 sono state attive 44 stazioni di ricarica in altrettante aree di servizio e sono in corso di attivazione ulteriori 22 stazioni.

In tutte le aree di servizio sono previste, sin da subito, due colonnine HPC (High Power Charger), con standard CCS2 e potenza fino a 300kW, e una colonnina di tipo fast multistandard (CHAdeMO in DC e tipo2 in AC), per garantire la ricarica a tutti i veicoli elettrici (BEV e PHEV) in circolazione. In caso di aumento di domanda, tutte le stazioni sono pronte per essere equipaggiate con ulteriori due colonnine HPC, sempre con potenza fino a 300kW in grado di garantire fino a 150kW di erogazione per punto di ricarica, in caso di piena contemporaneità. In questo caso, i punti di ricarica disponibili saranno 10 per area di servizio.

Tutte le stazioni sono interoperabili con i Mobility Service Provider (MSP) interessati, sia direttamente sia attraverso le principali piattaforme di e-roaming interazionale. Al 31 dicembre 2023 sarà garantito l'accesso all'infrastruttura di ricarica di Free To X ad oltre 50 MSP.

Nelle restanti 104 aree della rete di Autostrade per l'Italia sono state avviate presso i distributori locali di energia elettrica (DSO) le richieste di allaccio a favore dei futuri sub-concessionari da individuare mediante procedure competitive ai sensi della normativa vigente.

Innovazione ricerca e sviluppo

Le attività di innovazione ricerca e sviluppo sono finalizzate alla messa a punto di soluzioni innovative e tecnologicamente avanzate, per una mobilità sempre più sostenibile, sicura ed efficiente e che risponda alle esigenze presenti e future della Società, delle sue comunità e dell'ambiente, secondo le direttrici di sviluppo o pilastri, identificati nel piano strategico di trasformazione già ampiamente commentato in precedenza (2020-2024), e nel rispetto degli obiettivi europei ed internazionali in tema di trasporto, sostenibilità, sicurezza e resilienza:

Fra le attività concluse nel corso del 2022 si segnalano:

- implementazione di nuove funzionalità del sistema ARGO per la gestione continua degli asset in concessione: ispezioni, monitoraggio strumentale e pianificazione della manutenzione, lungo tutto il ciclo di vita dell'infrastruttura autostradale; attivo su ponti e viadotti, è in corso l'estensione ad altri asset della rete quali, ad esempio, le gallerie;
- implementazione del sistema evolutivo integrato, Hi.P.E.R.-Highway Pavement Evolutive Research, per la manutenzione e gestione delle pavimentazioni, basato sull'utilizzo dell'intelligenza artificiale e di sistemi innovativi di misura e monitoraggio delle performance delle pavimentazioni, con conseguenti positivi impatti in termini di sicurezza, sostenibilità ambientale ed efficientamento delle operazioni di manutenzione;
- sperimentazione su tratte pilota dell'utilizzo della tecnologia ibrida 5G e ITS-G5 coerentemente con gli attuali sistemi d'informazione (VMS, FM Isoradio...), per la implementazione dei servizi C-ITS (Cooperative ITS) da fornire ai veicoli dell'utenza predisposta; il progetto è co-finanziato dalla Comunità Europea¹;
- applicazione dei servizi ITS per migliorare il trasporto merci e di servizi di gestione del traffico sulla rete stradale TEN-T, principalmente lungo i corridoi Rhine-Alpine e Scandinavian-Mediterranean; anche tale progetto è co-finanziato dalla Comunità Europea².

Fra le principali attività in corso nel 2022, si evidenziano le seguenti:

- sistemi di esazione Freeflow: per il tracciamento e la gestione dei mezzi in area autostradale;
- sistemi di Mobility Management per il controllo del traffico: realizzazione di corsia dinamica attraverso tecniche di AID con radar ad alta precisione; 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;
- tecnologie ed interfacciamento veicolo-infrastruttura V2X a supporto di servizi innovativi di Smart Mobility, tra questi: introduzione di tecnologie di comunicazione cellulare avanzate,

¹ C_ROADS ITALY3 Action n. 2019-IT-TM-114-W

² URSA MAJOR 2, MEDTIS III Action n. 2016-EU-TM-0275-W, URSA MAJOR Neo Action n. 2016-EU-TM-0044-M

servizi innovativi a supporto della guida assistita ed autonoma, modalità innovative per la gestione della viabilità tramite il paradigma C-ITS che mitigano i rischi;

- 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;
- 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 attraverso il Digital Tween delle opere; approfondimento dello studio del comportamento delle strutture soggette ad ageing, con particolare riguardo a ponti e viadotti e validazione metodologica in campo lungo l'infrastruttura su casi reali; valutazione dello stato dell'infrastruttura e dei suoi componenti per l'individuazione degli interventi manutentivi necessari; protocollo di indagine e sistemi di monitoraggio per la valutazione della sicurezza e delle prestazioni dei ponti stradali esistenti; sistema di supporto alla decisione per la gestione delle infrastrutture:
- assessment della suscettività idrogeologica di tratti della rete vulnerabili nei confronti del dissesto idrogeologico; assesment muri di sostegno ed opere di presidio; implementazione del nuovo applicativo ANIDRO-AND per la gestione innovativa della sorveglianza degli asset di natura geotecnica;
- all'interno del sistema evolutivo integrato Hi.P.E.R.-Highway Pavement Evolutive Research implementazione di nuove funzionalità del sistema di Asset Management volte ad efficientare il processo di pianificazione della manutenzione delle pavimentazioni, ad estenderne il campo di applicazione e ad integrarlo con tecnologie e materiali sostenibili;

Infine, si segnala la partecipazione, a livello Europeo, a gruppi di lavoro ed a progetti finanziati nell'ambito dei programmi di innovazione comunitari volti a promuovere trasporti intelligenti, sostenibili, ad emissioni zero, sicuri, resilienti e supportati da servizi ITS-Intelligent Transport Systems, che incrementino l'efficienza del trasporto, la sicurezza stradale, l'informativa all'utenza. Il focus è sulla rete TEN-T della quale fanno parte le nostre infrastrutture.

Nel 2022 il totale delle risorse impiegate nelle attività di innovazione, ricerca e sviluppo ammonta a 26 milioni di euro (30 milioni di euro nel 2021). 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

Prosegue il piano di assunzioni del Gruppo per rafforzare le aree STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics) che prevede 2.900 assunzioni da realizzare entro il 2024.

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo Autostrade per l'Italia impiega 8.733 risorse a tempo indeterminato e 650 risorse a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 9.383 risorse in aumento di 467 unità (escludendo le variazioni connesse al subentro del nuovo concessionario in Autostrade Meridionali) principalmente per l'aumento del personale a tempo indeterminato in relazione alle assunzioni effettuate nel periodo.

In particolare, il personale a tempo indeterminato aumenta di 467 unità, riconducibile essenzialmente alle seguenti società:

- Tecne (+146 unità), Amplia (+138 unità) e Movyon (+29 unità), per potenziamento dell'organico in relazione anche alle maggiori attività su investimenti e manutenzioni sull'infrastruttura di Autostrade per l'Italia;
- Autostrade per l'Italia (+85 unità), principalmente per potenziamento delle strutture centrali per miglioramento presidi sicurezza e qualità, attività di governance, coordinamento e controllo, in parte compensato dal rallentamento del turn over nel comparto esazione;
- CIEL Costruzioni Impianti Elettromeccanici (+36 unità) e Control Card (+14 unità), consolidate nel Gruppo a partire da ottobre 2022;
- Giove Clear (+17 unità), per maggiori attività sulla rete;
- Free To X (+13 unità), per potenziamento dell'organico in seguito all'entrata a regime dell'operatività della società.

L'organico medio del Gruppo, invece, è passato da 8.778 unità medie dell'anno 2021 a 8.608 unità medie dell'anno 2022, evidenziando un decremento complessivo di -170 unità medie (-1,9%), incluso personale interinale. Escludendo, come sopra, gli effetti connessi alla formalizzazione del subentro del nuovo concessionario nella concessione di Autostrade Meridionali (-229 unità medie), l'organico medio si incrementa di +59 unità medie. Tale variazione è riconducibile principalmente ai seguenti effetti combinati:

- l'incremento delle unità medie di Tecne (+131 unità medie), Movyon (+40 unità medie) e Amplia (+30 unità medie) per il potenziamento dell'organico connesso alle maggiori attività del periodo;
- il decremento di -183 unità medie di Autostrade per l'Italia, principalmente per effetto del piano straordinario di uscite attivato nel secondo semestre 2021 e del rallentamento turn over del comparto esazione, in parte compensato dai potenziamenti legati al Piano di Trasformazione.

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

ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	143	142	1	0,7%
Quadri	494	448	46	10,3%
Impiegati	4.069	3.696	373	10,1%
Operai	2.532	2.391	141	5,9%
Corpo esattoriale	1.495	1.578	-83	-5,3%
Totale	8.733 ⁽¹⁾	8.255	478	5,8%
(1) di cui 1.993 donne				
Autostrade Meridionali	-	304	-304	n.s.

ORGANICO A TEMPO DETERMINATO

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	-	1	-1	n.a.
Quadri	1	3	-2	n.a.
Impiegati	130	97	33	34,0%
Operai	265	308	-43	-14,0%
Corpo esattoriale	252	250	2	0,8%
Totale	648	659	-11	-1,7%
Autostrade Meridionali	2	2	0	n.s.

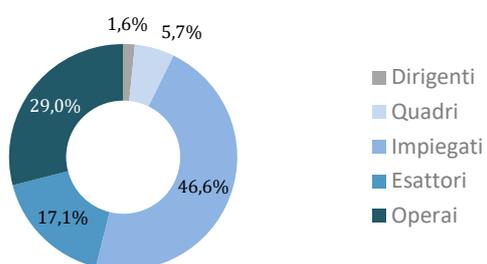
ORGANICO MEDIO

	01.01.2022	01.01.2021	Variazione	
	31.12.2022	31.12.2021	assoluta	%
Dirigenti	143	139	4	2,9%
Quadri	462	433	29	6,7%
Impiegati	3.900	3.750	150	4,0%
Operai	2.367	2.391	-24	-1,0%
Corpo esattoriale	1.661	1.761	-100	-5,7%
Totale	8.533	8.474	59	0,7%
Autostrade Meridionali	75	304	-229	n.s.

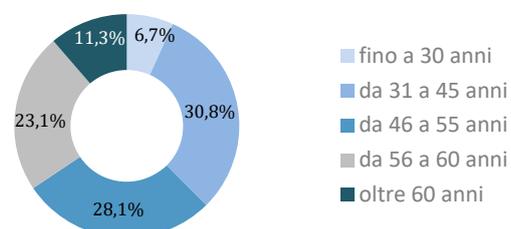
Ripartizione organico del Gruppo Autostrade per l'Italia

(a tempo indeterminato)

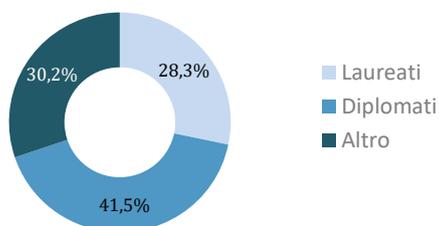
RIPARTIZIONE ORGANICO PER QUALIFICA



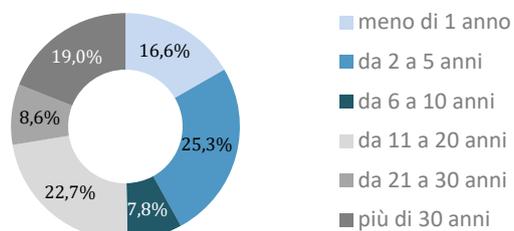
RIPARTIZIONE ORGANICO PER ETÀ



RIPARTIZIONE ORGANICO PER TITOLO DI STUDIO



RIPARTIZIONE ORGANICO PER ANZIANITÀ DI SERVIZIO



HR Transformation

Nel 2022 è proseguito il Piano di HR Transformation, avviato nel corso del 2021 con l'obiettivo di accompagnare la trasformazione aziendale attraverso la costruzione di un sistema integrato di gestione del capitale umano in grado di supportare il cambio di mix organizzativo e di competenze e per fronteggiare la rapida evoluzione del mercato del lavoro e del mondo esterno.

Il percorso propone da un lato la trasformazione e l'evoluzione di attività e processi in un unico modello avanzato ed integrato, mentre dall'altro supporta concretamente lo sviluppo digitale del capitale umano e le modalità in cui svolge quotidianamente le proprie attività lavorative.

L'HR Transformation, come innovativo motore di cambiamento, impatta dunque a 360° la realtà aziendale fornendo importanti strumenti alla Direzione Human Capital, supportando il management e reinventando l'esperienza del dipendente lungo l'intero Employee Journey.

In tale contesto sono stati avviati i progetti per l'implementazione dell'archivio e della firma digitali, essenziali per la completa dematerializzazione documentale, oltre allo sviluppo del Core HR – SAP Success Factors, fulcro fondamentale per centralizzare, standardizzare ed ottimizzare tutti i dati relativi alle Risorse Umane e continuare a favorire costantemente l'adozione di un approccio data-driven a tutti i livelli, in continuità con quanto efficacemente implementato nel corso del 2021 con la Dashboard HR.

Tale sistema, che verrà esteso a tutte le società del Gruppo, oltre a generare efficienza ed efficacia di processo, permetterà l'implementazione di moduli innovativi, tra cui:

- Succession plan per sviluppare il talento necessario per raggiungere gli obiettivi di business, fornendo capacità di pianificazione per supportare concretamente la crescita futura;
- Performance, sistema di misurazione per migliorare le prestazioni dei dipendenti con la gestione degli obiettivi di performance e feedback continuo;
- Compensation per modellare e gestire puntualmente i programmi di retribuzione strategica e tenerli allineati con le esigenze di dipendenti, azienda e budget;
- Recruiting, Induction & Onboarding per facilitare la selezione e l'ingresso in azienda dei neoassunti.

Nell'ambito del Piano di Trasformazione, quale strumento di supporto alle politiche di lavoro agile, l'azienda ha inoltre proseguito il suo impegno nel rinnovamento dei luoghi di lavoro quali spazi abilitanti al new way of working e rispondenti ai criteri di innovazione, collaborazione, identità e benessere. Nel corso del 2022 sono stati ultimati i seguenti lavori:

- circa 12.000 mq di uffici comprendenti la nuova sede di Gruppo a Milano;
- gli uffici di Tangenziale di Napoli a Fuorigrotta;
- gli uffici a Bologna funzionali alla creazione di un polo strategico per le opere inerenti al passante di Bologna;
- la nuova Direzione Generale di Amplia a Roma.

Allo stato attuale circa 600 persone lavorano stabilmente in spazi rinnovati o progettati in ottica "Smart Spacing" e secondo un concept comune di Gruppo.

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 ha continuato nel corso del 2022 i percorsi di sviluppo delle proprie persone avviati nel 2021. In particolare, tra le principali iniziative si evidenziano:

- **People4CompanyValue:** un'iniziativa per la valutazione delle performance di tutti gli impiegati, quadri e dirigenti delle società del Gruppo (ca. 4.200 risorse coinvolte), attraverso il ri-disegno del processo e degli strumenti IT a supporto; nel 2022 il processo è stato esteso ad operai ed esattori di Autostrade per l'Italia (ca. 2.300).
- **Il progetto LED, *Lead, Excel, Develop*:** un programma di sviluppo della durata di 18 mesi dedicato ai giovani talenti del Gruppo (under 35) che punta ad accompagnarli in un percorso di crescita personale e professionale. Ciò viene reso possibile grazie ad un percorso definito ad hoc sul singolo partecipante comprensivo di formazione manageriale e specialistica per un totale di circa 160 ore procapite, 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. La prima edizione del programma, per cui sono stati selezionati 50 talenti provenienti da tutte le società del Gruppo e che ad oggi risulta completa al 75%, ha registrato lo sviluppo di circa il 40% dei partecipanti al programma, i quali ricoprono ad oggi ruoli di responsabilità crescente.
- **La definizione di piani di sviluppo individuali creati con l'obiettivo di fornire al dipendente un quadro complessivo relativo alla carriera professionale.** Il piano di sviluppo si compone di un programma verticale ed orizzontale: il primo mira ad una crescita manageriale della persona sia relativa al ruolo che relativa alla spendibilità a 360° all'interno anche di altre società del Gruppo, mentre il secondo ha l'obiettivo di rafforzare le competenze attraverso programmi di upskilling e/o di trasmetterne di nuove attraverso programmi di re-skilling al fine di preparare la persona a ricoprire ruoli con responsabilità sempre maggiori. L'iniziativa è partita per un gruppo pilota di giovani talenti appartenenti al programma LED. L'obiettivo per il prossimo biennio è di estendere l'iniziativa ad altri cluster (es. Quadri, partecipanti a master professionalizzanti, Key People, etc).
- **La definizione ed implementazione di programmi di sviluppo su famiglie professionali ad hoc.** Nel 2022 il percorso ha riguardato la figura del «Direttore di Tronco», posizione in Autostrade per l'Italia ritenuta strategica ai fini del business, sia per i contenuti tecnici sia per la forte specificità del ruolo rispetto al mercato esterno. L'iniziativa "Leading Changers" ha compreso la mappatura e l'analisi degli *Stili di Leadership* agiti dai Direttori di Tronco, sia a livello individuale sia a livello di comunità manageriale, con un approfondimento sulle capacità gestionali al fine di creare un network per il confronto e la condivisione. L'iniziativa proseguirà nel 2023 con focus particolare sul team building tra Direttori di Tronco e primi riporti anche cross direzioni territoriali.

Formazione

L'investimento nella sfera del sapere ha rappresentato anche per l'anno 2022 un elemento imprescindibile ed abilitante per rendere sostenibile lo sviluppo industriale di un Gruppo che evolve con l'ambizione di affermarsi nel panorama europeo come un operatore integrato della mobilità sostenibile.

In particolare, nell'anno 2022 sono state realizzate le seguenti iniziative:

- l'avvio della 2° edizione del Master di II livello in Ingegneria e Gestione Integrata delle Reti Autostradali, progettato in partnership con Politecnico di Milano, Politecnico di Torino e Polimi GSO (la scuola di Business del Polimi), dedicato a 20 neolaureati in ingegneria under 30 con eccellente percorso accademico, assunti dal mese di giugno 2022 per 24 mesi nel Gruppo con la formula dell'alta formazione in apprendistato;
- l'attivazione della 2° edizione del Master Advanced Management Program, il programma di alta formazione dedicata a manager del Gruppo realizzato in collaborazione con LUISS Business School;
- l'avvio della 2° edizione del Master Custom Off Road Future Leaders, un programma manageriale rivolto a 25 giovani talenti, in collaborazione con SDA Bocconi Management School per rafforzare competenze manageriali e di leadership dei partecipanti in crescita su posizioni di middle management;
- l'avvio di un programma di formazione manageriale per rafforzare le competenze di comunicazione, fornire un data driven approach e diffondere la cultura della sicurezza e della sostenibilità attraverso interventi formativi su Etica, Diversity & Inclusion, Sostenibilità a 360° realizzati in collaborazione con prestigiose Università e Business School quali SDA Bocconi e Sant'Anna;
- l'avvio della 2° edizione della Smart Infrastructure Academy, iniziativa ospitata presso il Polo Universitario Federico II di San Giovanni a Teduccio (Napoli), un programma di "Alta Formazione" con l'obiettivo di formare esperti di progettazione, gestione e monitoraggio delle infrastrutture afferenti al sistema viario (ponti, viadotti, gallerie, etc.) in ottica di esercizio sostenibile, sicuro e tecnologicamente avanzato. Un percorso dedicato a 25 giovani laureati formati preventivamente per esser inseriti al termine del periodo all'interno del Gruppo e contestualmente dedicato a 12 colleghi coinvolti in formula week-end con l'obiettivo di accrescere competenze e trasferire know-how grazie ad un affiancamento realizzato ancor prima dell'inserimento aziendale;
- il consolidamento del programma di onboarding dedicato ai neoassunti con un'attività formativa fondamentale per trasmettere i valori aziendali, creare engagement e spirito di squadra e favorire l'orientamento delle persone in ingresso nelle realtà del Gruppo. La formazione è strutturata in 42 ore di aula e di visite esperienziali finalizzate a trasmettere gli elementi chiave per allineare, fin dal primo giorno di lavoro, la visione, i valori e le competenze necessarie a vivere una grande realtà imprenditoriale e favorire la piena integrazione nel contesto organizzativo;
- la realizzazione di percorsi di formazione tecnico specialistici all'interno delle 5 faculties della Corporate University (Faculty Project Management, Infrastrutture, Operation, Digital, ESG) dedicati a tutte le società del Gruppo per costruire e sostenere le competenze di business, garantire un'adeguata transizione digitale dei processi, diffondere cultura della sostenibilità e supportare le diverse figure professionali con percorsi di project management abilitanti per la certificazione PMI. I programmi delle faculties sono tutti riconosciuti dal CNI, rilasciano crediti formativi e sono erogati con il supporto di circa 100 trainer interni.

Nel corso dell'anno, il programma Autostrade del Sapere, la piattaforma di conoscenza condivisa tra il proprio mondo e quello universitario, si è arricchito di ulteriori partnership strategiche con le più prestigiose Università e Scuole di Business per potenziare le attività formative della propria Corporate University. Sono stati attivati 5 nuovi accordi con eccellenze universitarie (Università Milano Bicocca, Università di Firenze, Politecnico di Bari, Università di Genova, Università di Brescia) per lo sviluppo di iniziative di vario genere: dalla ricerca e sviluppo (green building

materials, Smart Cities, Smart Mobility) alle attività di talent attraction ed employer branding. Il programma Autostrade del Sapere consta alla fine dell'anno 2022 di 16 partnership attive.

La strutturazione di questo network e la costante collaborazione con i principali Atenei del Paese, ha permesso al Gruppo di cogliere appieno l'opportunità offerta dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), in relazione alla creazione dei Centri Nazionali di Ricerca. I Centri Nazionali di Ricerca rappresentano aggregazioni di università, di enti e organismi pubblici e privati di ricerca, di imprese presenti e distribuite sull'intero territorio nazionale e sono organizzati con una struttura di governance di tipo Hub & Spoke, dove l'Hub svolge attività di gestione e coordinamento e gli Spoke quelle di ricerca.

In particolare, Autostrade per l'Italia ha potuto aderire a 2 dei 5 Centri Nazionali creati nel 2022:

- Sustainable Mobility Center (Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile – CNMS) guidato dal Politecnico di Milano;
- National Centre for HPC, Big Data and Quantum Computing - guidato dall'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare (INFN).

Partecipando agli stessi, la società potrà assicurarsi una copertura completa degli stream coerenti con il business garantendosi, oltre al vantaggio economico direttamente conseguente dagli incentivi propri di questa iniziativa del PNRR, la possibilità di partecipare attivamente alla ricerca nei campi di maggiore interesse per il Gruppo.

In coerenza con la strategia del progetto Autostrade del Sapere, l'azienda continua ad affrontare in modo sistematico lo shortage di competenze che interessa e interesserà tutto il settore infrastrutture e in particolare il settore construction.

Con questo scopo, oltre alla già citata Smart Infrastructure Academy (Tecne Academy), ha preso avvio la Amplia Academy. Questa è una vera e propria scuola dei mestieri il cui payoff è "Costruiamo competenze per infrastrutture sostenibili". La lead in ambito di Gruppo è stata affidata alla società Amplia, che concentrerà il proprio operato da un lato per sviluppare politiche attive che orientino la domanda di lavoro verso i mestieri di cui necessita il settore (es: carpentieri, conducenti di mezzi, manovali), dall'altro per progettare e supportare percorsi formativi che aiutino le scuole (superiori ed ITS) a far crescere giovani interessati e motivati ad intraprendere percorsi professionali in ambito gestione, pianificazione e direzione dei cantieri. Da aprile sono già state organizzate 8 aule con oltre 120 studenti formati (tasso di inserimento 74%).

Autostrade per l'Italia persegue finalità analoghe attraverso il progetto Distretto Italia, nato in occasione del Semestre di Presidenza del Consorzio Elis 2022 – 2023. Il progetto vuole essere una risposta corale della business community consortile all'emergenza dello shortage di competenze, dello skill mismatch e del fenomeno di dispersione giovanile noto come NEET.

In particolare, il progetto prevede tre diversi stream di azione che verranno attivati nel corso del 2023:

- "Accademia dei Mestieri", che cerca di creare una visione comune alle varie aziende, individuando le competenze necessarie per poi attuare le best practices (come l'Amplia Academy) di costruzione dei mestieri mancanti oggi e necessari domani;
- "Scuola per la Scuola", che si prefigge di disegnare, insieme alle scuole ed alle Università, percorsi di alternanza scuola-lavoro (PCTO) congiunti, erogabili su larga scala con ricorso a

training digitale ed esperienze sul campo, per favorire l'acquisizione delle competenze trasversali e la conoscenza dei mestieri;

- “Officine Futuro”, che mira a realizzare un Piano Nazionale di Orientamento che parta dall'ascolto dei ragazzi (fin dalla scuola secondaria di I grado) offrendo un percorso funzionale, immersivo e stimolante per scoprire la propria vocazione attraverso la conoscenza delle proprie abilità e la comprensione del mondo del lavoro del futuro.

Welfare

Nel 2022 il nostro Gruppo ha confermato l'impegno nello sviluppo di politiche di Welfare aziendale indirizzate a tutta la popolazione con diverse iniziative volte a soddisfare e prendersi cura dei bisogni dei propri collaboratori in termini di benessere sociale e di conciliazione con la propria vita privata. Tra le attività maggiormente apprezzate ci sono quelle che riguardano il sostegno alla genitorialità come la flessibilità oraria, l'integrazione economica dell'indennità di maternità obbligatoria e congedo parentale, l'asilo nido; l'ampliamento di strumenti e misure a favore della tutela del diritto alla salute, i permessi solidali e la previdenza complementare.

Sono stati definiti accordi per consentire ai dipendenti un miglioramento del Work Life Balance, introducendo elasticità oraria della prestazione e diritto alla disconnessione di 4 ore per chi lavora in smart working e il concetto del *Working from Everywhere*.

L'azienda, inoltre, nel corso dell'anno, grazie ad un apposito accordo siglato con le rappresentanze sindacali, ha offerto ai dipendenti la possibilità di convertire il premio di risultato in flexible benefit, garantendo in caso di conversione una percentuale di incentivazione del 15%.

La survey di fine anno – la quale indagava tematiche di clima e benessere aziendale, valori ed inclusione – ha riscontrato elevati livelli di soddisfazione da parte dei rispondenti (oltre 3.000 risorser) per le iniziative di welfare e wellbeing: il 70% degli intervistati ritiene che l'azienda incoraggi un buon Work Life Balance e l'84% ritiene che l'azienda incoraggi la bigenitorialità.

Diversity Equity & Inclusion

Nell'ambito del più ampio programma di cambiamento culturale, Autostrade per l'Italia ha l'ambizione di distinguersi ed impegnarsi attivamente su temi quali diversità, equità e inclusione. Tali valori rappresentano non solo la base per la sostenibilità sociale dell'impresa, ma anche la motivazione per la valorizzazione delle persone. L'azienda ha elaborato e sta lavorando al programma “FareDI+ Diversità e Inclusione un valore per tutti” con l'obiettivo di supportare la trasformazione culturale del Gruppo, sostenere l'innovazione sociale e la sostenibilità, promuovere la parità di genere, ridurre le disparità generazionali e valorizzare le persone, leve essenziali e abilitanti per il raggiungimento degli obiettivi di Piano Industriale, attraverso politiche di attraction e sviluppo.

Il Gruppo ha intrapreso un percorso per garantire un ruolo sempre più centrale alle proprie persone, adottando misure e strumenti volti ad assicurare il rispetto delle pari opportunità e a valorizzare le diversità. In coerenza con il processo di Dialogue for Company Value, è stato definito un set di nuovi strumenti per la misurazione, il monitoraggio e la rendicontazione periodica delle performance e dell'avanzamento del programma rispetto agli obiettivi prefissati ed agli eventuali gap rilevati nei processi di audit per la certificazione di parità (prassi UNI/PdR 125:2022) e l'asseverazione del sistema di gestione delle risorse (ISO 30415) ottenuti nell'anno 2022.

Nel corso dell'anno Autostrade per l'Italia ha anche prodotto il suo primo Gender Equality Plan, ed è risultata una delle prime aziende del settore ad aver ottenuto una delle più importanti

certificazioni per la parità di genere, la UNI/PdR 125:2022 introdotta dal PNRR. Il risultato raggiunto nel mese di dicembre 2022 segue un altro importante risultato: l'attestazione del grado di maturità del framework D&I ai sensi dello standard internazionale ISO 30415 (ottenuta nel mese di maggio 2022), a conferma dell'impegno concreto nella promozione di un ambiente di lavoro inclusivo orientato a valorizzare il merito di ogni persona e a sostenere l'empowerment femminile per uno sviluppo sostenibile e fortemente innovativo.

Nel mese di giugno 2022 la società ha ottenuto anche la certificazione "Dyslexia Friendly Company", riconosciuta dall'AID, diventando così un'azienda *dyslexia friendly*, impegnata in percorsi di formazione e sensibilizzazione dedicati alle persone con disturbi del neurosviluppo, introducendo anche buone pratiche per i processi di reclutamento e selezione.

Autostrade per l'Italia si impegna ad estendere i valori della società a partner e fornitori di tutta la filiera attraverso diverse attività di comunicazione, tra cui il Manifesto D&I, presentato anche al Ministero della Pari Opportunità. L'azienda partecipa attivamente ad eventi come testimonial e facilitatore ed aderisce a network nazionali ed internazionali raccontando il proprio impegno nel diffondere una cultura dell'inclusività all'interno e all'esterno del Gruppo (anche grazie alle numerose attività che hanno un impatto sulle comunità locali).

Nel corso dell'anno è stato redatto un Decalogo Antimolestie, per rafforzare la conoscenza delle differenti tipologie di molestie e dei canali di segnalazione a disposizione per denunciare.

Organizzazione

Nel corso del 2022 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 relazione alle aree operative, il 2022 ha visto la realizzazione di diverse azioni organizzative atte a supportare ed evolvere l'operatività delle due Business Unit della società.

La ricerca di sinergie e di una maggiore integrazione tra la Business Unit, Tecne e Amplia e la volontà di generare maggiori opportunità di partnership con player nazionali e internazionali in ambito construction e di potenziare ulteriormente i presidi sulle grandi opere hanno portato ad un'evoluzione del modello organizzativo della Business Unit Ingegneria e Realizzazione tramite una razionalizzazione delle strutture tecniche della Direzione e la costituzione di un polo sulla gestione strategica di realizzazione degli interventi.

La forte spinta verso l'*Operational Excellence* nella gestione della infrastruttura unita ai drivers della sicurezza della circolazione e del miglioramento della customer experience del cliente in viaggio sulla rete, hanno contribuito ad attivare ed implementare alcune azioni organizzative sulla Business Unit Operations quali il potenziamento delle strutture centrali di coordinamento delle attività in ambito viabilità e manutenzioni ordinarie e ricorrenti e l'avvio di un processo di ottimizzazione del modello operativo delle Direzioni di Tronco relativo alle attività in ambito esercizio, impianti, esazione e logistica.

In relazione alle aree corporate, il 2022 ha visto l'implementazione di una serie di azioni organizzative atte ad accompagnare e supportare il percorso di evoluzione ed innovazione del business della società e del Gruppo.

In tal senso un importante intervento intrapreso è stata la costituzione di un presidio di Studi e Strategie per rafforzare il piano di crescita del Gruppo sui mercati di interesse, inclusi quelli extra-

captive, e cogliere le opportunità in termini di innovazione nel campo delle nuove tecnologie, delle energie rinnovabili e della mobilità sostenibile.

Inoltre, la rilevante espansione del Gruppo ha fatto emergere l'opportunità di prevedere un presidio di CEO Office a supporto dell'Amministratore Delegato per la gestione ed il monitoraggio dei processi prioritari e delle iniziative strategiche del Gruppo e per l'interfaccia con il Management, anche al fine di facilitare l'implementazione della Company Transformation e la diffusione della cultura della performance.

Sempre nel corso dell'anno è proseguito il processo di potenziamento del brand e dell'immagine della società verso gli stakeholders esterni ed interni, supportato anche dalla creazione di un polo di Relazioni Esterne e Affari Istituzionali a diretto riporto dell'AD per un maggior presidio dei media e dei rapporti con le istituzioni.

In relazione alle altre aree di staff e in particolare al Procurement, il 2022 ha registrato l'avvio di un percorso di ottimizzazione finalizzato ad ottenere importanti sinergie operative dalla centralizzazione di alcune categorie di spesa in precedenza gestite dalle Direzioni di Tronco, con conseguenti miglioramenti nella copertura dei fabbisogni e una maggiore uniformità delle modalità di svolgimento delle procedure di acquisto.

Infine, il 2022 ha visto il pieno consolidamento del Gruppo Autostrade per l'Italia anche grazie ad azioni quali l'avvio di un processo di evoluzione organizzativa della Società Amplia atto a favorire l'integrazione delle attività di "execution" tra la stessa società, ASPI e la società Tecne e l'evoluzione del framework di coordinamento delle società controllate, con la definizione di un Modello di Funzionamento di Gruppo atto a favorire un operato «singergico» tra Autostrade per l'Italia e le stesse società per la messa a terra del Piano Industriale.

Salute e Sicurezza sul luogo di lavoro

L'impegno del Gruppo Autostrade per l'Italia per la salute e la sicurezza dei lavoratori - dipendenti e terzi - coerentemente con gli indirizzi del Piano industriale, che ha tra i pillar della trasformazione la "Sicurezza a 360", si è tradotto nel 2022 in un'importante riduzione degli eventi infortunistici (indice di frequenza ridotto di oltre il 30% rispetto al 2021).

Il Gruppo ha a cuore la centralità delle persone e continua a impegnarsi nel miglioramento della prevenzione in tutte le fasi delle proprie attività, dall'ingegneria, alla progettazione, alla costruzione, alla gestione ed all'esercizio della rete autostradale, comprese tutte le attività connesse alla mobilità sostenibile, operando su quattro direttrici principali:

- **Cultura e Competenza:** fornendo strumenti per migliorare la capacità di individuare rischi, e stimolando comportamenti consapevolmente orientati al rispetto delle regole e atteggiamenti proattivi autonomi. In questo ambito le iniziative principali portate avanti nel 2022 sono state:
 - Il programma Active Safety Value con oltre 150 Safety Coach e 155 Safety Supporter impegnati nel coinvolgimento delle persone all'interno del proprio ambito operativo, con l'obiettivo in primis di rafforzare e radicare la cultura della sicurezza;
 - la "Stop Work Authority" che conferisce ai lavoratori del Gruppo il diritto/dovere di intervenire per interrompere le attività laddove ravvisassero eventuali carenze delle necessarie misure di sicurezza previste dai sistemi procedurali ed organizzativi di Autostrade per l'Italia;
 - l'"HSE Game "Alta Quota" gioco online interattivo che stimola la riflessione sui fattori di rischio rilevante registrati dalla società e allo stesso tempo coinvolge i partecipanti nella scelta delle azioni più sicure per contrastare il rischio.

- Engagement: coinvolgendo tutti i “portatori di interesse” e favorendo condivisione e dialogo; nel 2022 tra le iniziative principali:
 - a) le campagne di comunicazione di sicurezza promosse utilizzando diversi canali e strumenti (Next TV, portale Active Safety, campagne in aree di servizio, Newsletter HSE, etc);
 - b) la sottoscrizione di due *Protocolli d’intesa*, il primo “*Per la sicurezza di filiera*” con Ministero del Lavoro e rappresentanti sindacali e il secondo *con INAIL*, cui hanno aderito anche le organizzazioni sindacali dei lavoratori dei trasporti e delle costruzioni, che ha messo le basi per una collaborazione strutturata e permanente finalizzata alla diffusione della cultura della prevenzione in tutta la filiera, attraverso iniziative congiunte che comprendono la sperimentazione di soluzioni ad alto valore tecnologico e il ricorso a innovative metodologie di formazione;
 - c) il programma di *Induction* rivolto a tutto il personale delle ditte terze impiegato nei cantieri;
 - d) *l’Alleanza HSE* nei cantieri al fine di condividere con tutti gli stakeholders gli obiettivi e favorire l’attuazione delle best practice di riferimento nel settore tramite anche una maggiore partecipazione attiva.
- Organizzazione: migliorando continuamente il presidio dei rischi attraverso la standardizzazione dei processi e la loro completa declinazione organizzativa in campo. In questo ambito tutte le attività aziendali sono governate con sistemi di gestione conformi allo standard UNI ISO 45001 “Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro” e nel 2022 sono stati formalizzati:
 - a) La *Linea guida HSE¹ ed RTS² Management* del Gruppo Autostrade per l’Italia che illustra i principi cardine da attuare nell’implementazione dei processi di gestione HSE e RTS e fornisce gli strumenti per indirizzare il rafforzamento culturale ed il miglioramento continuo della performance;
 - b) Il *Programma H&S* che descrive gli strumenti per la messa a terra dell’impegno del Gruppo per il miglioramento della sicurezza;
 - c) Il *Manuale degli Standard di prevenzione del Rischio*, con oltre 50 Standard, che descrivono le modalità di prevenzione dei rischi che le società del Gruppo devono tenere in considerazione nell’adozione degli strumenti operativi di controllo e monitoraggio, a integrazione di quanto già previsto dalle norme di legge, con l’obiettivo di eliminare e - ove ciò non sia possibile - minimizzare i rischi per la Salute, la Sicurezza sul Lavoro e l’Ambiente derivanti dalle attività lavorative.
- Innovazione e digitalizzazione: incrementando l’utilizzo di tecnologie innovative per migliorare efficienza ed efficacia delle misure di prevenzione; tra le diverse iniziative del 2022:

¹ HSE: Health Safety and Environment

² RTS: Road Traffic Safety

- a) vari progetti collegati alla sicurezza stradale con impatto sulla sicurezza dei lavoratori (sistema anticollisione sui mezzi per ridurre i rischi di investimento da utenti, attenuatori d'urto sui mezzi di preavviso di cantieri mobili, tecnologie digitali per rilevare automaticamente anomalie sulla rete relative a segnaletica di cantiere e stato dell'infrastruttura, digitalizzazione del processo di rilascio delle autorizzazioni a manovre in autostrada, etc.)
- b) Progetto Cantiere 2.0 per il monitoraggio delle interferenze uomo – macchina attraverso sistemi di radar e telecamere con allarmi;
- c) digitalizzazione dei principali KPI Health and Safety, visualizzabili nella Dashboard di Gruppo, per la misurazione delle performance di sicurezza a supporto di una analisi integrata, tempestiva e ancora più efficace dei dati.

Relazioni industriali

Il confronto con le organizzazioni sindacali nel corso del 2022 si è concentrato principalmente su temi quali la sicurezza, il welfare ed il work-life balance nell'ottica di favorire il cambiamento in coerenza con il Piano di Trasformazione.

Con l'accordo sindacale del 2 marzo 2022, alla presenza del Ministro del Lavoro e delle Segreterie Nazionali dei Trasporti e degli Edili, è stato sottoscritto il sopracitato Protocollo di Sicurezza Integrato di filiera: un'intesa che ha lo scopo di estendere la cultura della sicurezza in tutta la filiera del Gruppo attraverso una serie di iniziative. Tra le principali misure stabilite si sottolineano l'Active Safety Value Program, la Safety Academy e la Stop Work Authority (citate nel paragrafo Salute e Sicurezza sul luogo di lavoro).

Rispetto all'organizzazione del lavoro, con l'accordo del 14 marzo 2022, è stato confermato il modello ibrido, sperimentato nel corso del 2021, basato su una equilibrata alternanza tra lavoro in presenza e lavoro da remoto, che consente da un lato di promuovere la mobilità sostenibile, minimizzare gli impatti ambientali e mantenere prudenzialmente le misure di sicurezza relative al perdurare della situazione pandemica, dall'altro di favorire la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro del personale. Con l'accordo sindacale del 14 dicembre 2022 il modello è stato esteso anche per tutto il 2023.

In ottica di miglioramento dell'efficienza, soprattutto nel comparto esazione, con l'accordo del 27 settembre 2022 le parti hanno condiviso:

- la prosecuzione dell'implementazione del nuovo modello di esazione, la cui sperimentazione era stata avviata nel quarto trimestre 2021, con l'individuazione di ulteriori stazioni senza presidio notturno e con nuove tecnologie e nuovi strumenti di lavoro per migliorare i processi aziendali e l'assistenza alla clientela;
- la prosecuzione del piano di formazione e riqualificazione nel comparto esazione, utile a favorire la progressiva trasformazione dell'esattore verso la nuova figura professionale dell'operatore di stazione.

Inoltre, il 6 dicembre 2022 è stato siglato l'accordo che prevede la possibilità di accedere al "Fondo Nuove Competenze" nel 2023 con lo scopo di sviluppare specifici piani formativi che consentiranno di favorire il Piano di Trasformazione della società, sotto il profilo della transizione tecnologica ed ecologica.

Prosegue la trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro, scaduto il 30 giugno 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 2022, 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
Holding Reti Autostradali 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 CDPE Equity S.p.A. e società facenti capo a The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp

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

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

Alla data della presente relazione Autostrade per l'Italia è soggetta al controllo di diritto di HRA, entità le cui azioni non sono quotate su sedi di negoziazione, che esercita sulla Società attività di direzione e coordinamento ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile.

In data 2 novembre 2022, HRA ha inteso disciplinare l'esercizio della direzione e coordinamento su ASPI mediante l'adozione di specifica policy di direzione e coordinamento, poi recepita da ASPI in data 10 novembre 2022.

Tale policy, che contiene descrizione delle regole e degli ambiti rispetto ai quali HRA intende esercitare direzione e coordinamento su ASPI fa in ogni caso salvo il pieno rispetto dei principi di corretta gestione societaria e imprenditoriale, dell'indipendenza e autonomia di giudizio del Consiglio di Amministrazione di ASPI, oltre che l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento da parte di ASPI sulle società dalla stessa controllate.

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, ad eccezione dei 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 Autostrade per l'Italia

Patto parasociale sottoscritto dagli azionisti di Holding Reti Autostradali

Si segnala che, in data 3 maggio 2022 è stato stipulato un patto parasociale avente ad oggetto le azioni di HRA tra CDP Equity S.p.A., BIP Miro (Lux) SCSp, BIP – V Miro (Lux) SCSp e Italian Motorway Holdings S.A.R.L. Detto patto parasociale, ancorché preordinato a vincolare gli azionisti di HRA, entità le cui azioni non sono quotate su sedi di negoziazione, assume rilevanza ai sensi dell'art. 122, commi 1 e 5, lettere a), b), c), e d) del TUF, in considerazione della circostanza che HRA possiede l'88,0632% del capitale sociale di Autostrade per l'Italia S.p.A. che, a sua volta, detiene una partecipazione di controllo rappresentativa del 58,98% circa del capitale

sociale di Autostrade Meridionali S.p.A., le cui azioni sono quotate sul mercato regolamentato Euronext Milan (EXM) organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.

Talune delle pattuizioni di tale patto parasociale hanno ad oggetto anche ASPI, la circolazione delle azioni di ASPI, e la relativa *corporate governance*, in ragione della partecipazione di controllo detenuta da HRA.

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

Con riferimento, invece, al patto parasociale precedentemente sottoscritto tra Atlantia e gli altri soci Appia e Silk Road, si segnala che è automaticamente cessato per effetto dell'intervenuta cessione a HRA dell'intera partecipazione da questa detenuta in Autostrade per l'Italia e della conseguente cessazione del controllo di diritto sulla stessa.

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 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 favorevole 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 1.5 “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:

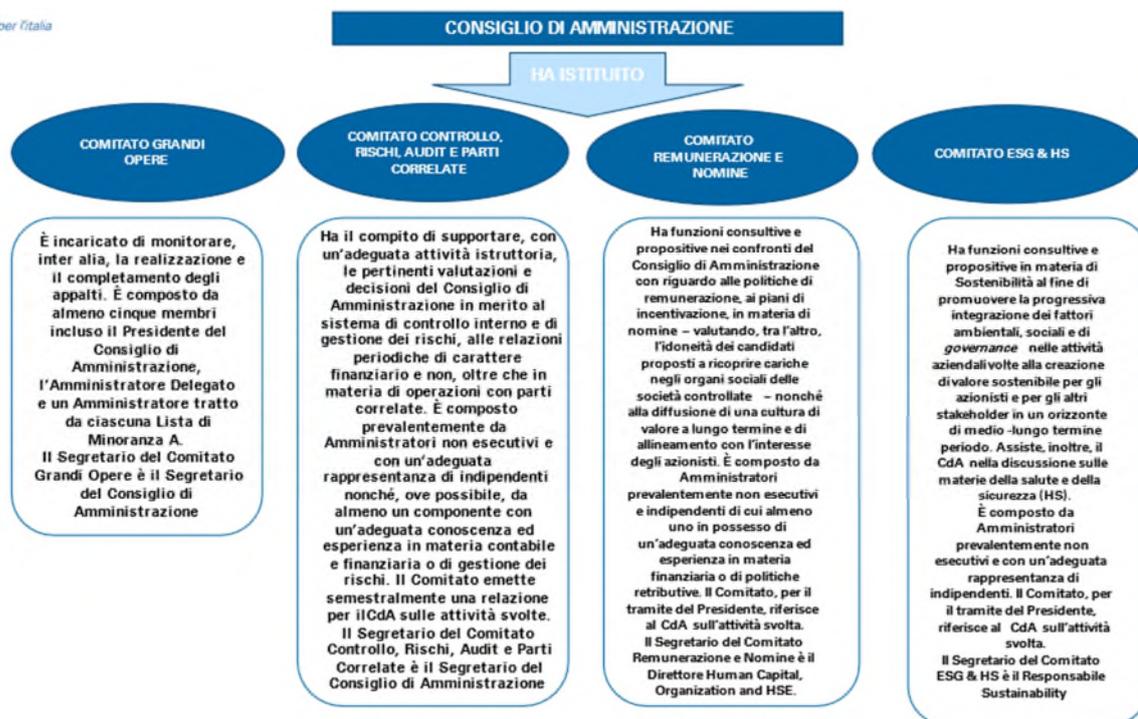
- a) qualora sia stata presentata una sola lista, tutti i membri del Consiglio di Amministrazione risulteranno eletti dalla stessa;
- b) qualora siano state presentate due o più liste:
 - (i) dalla Lista di Maggioranza saranno tratti – secondo l'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista 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 uno 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 secondo le (eventuali) indicazioni contenute nella lista in questione e, dunque, non necessariamente seguendo l'ordine progressivo ivi contenuto, ovvero, qualora la lista d'appartenenza dell'Amministratore cessato non contenga ulteriori candidati in sostituzione dell'Amministratore cessato o il suddetto candidato non accetti di o non abbia i requisiti per assumere la carica di Amministratore, sulla base di designazione comunicata per iscritto al Consiglio di Amministrazione della Società da parte del/i medesimo/i Azionista/i che abbia/no presentato la lista cui appartiene l'Amministratore cessato (ovvero dei soggetti a cui la relativa partecipazione sia stata *medio tempore* trasferita). 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 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 sopra illustrato.

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 dei singoli comitati endoconsiliari, 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. 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 1.5 "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 (ICSRM) è rappresentato dall'insieme degli strumenti, delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative aziendali finalizzate ad una effettiva ed efficace identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, al fine di contribuire al successo sostenibile della Società.

Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi di Autostrade per l'Italia si fonda sui seguenti principi generali:

- conformità con le leggi e coerenza con il quadro di riferimento generale: l'ICSRM è definito nel rispetto delle normative applicabili ed in coerenza con il quadro di riferimento generale composto a titolo esemplificativo da: lo Statuto, il Codice Etico, Modello di Organizzazione,

Gestione e Controllo ai sensi del D. Lgs.231/01, il sistema organizzativo, il sistema normativo, il sistema di poteri e deleghe e le best practice nazionali e internazionali, tra cui il "CoSO Framework " emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission.

- cultura del rischio: Il Gruppo ASPI si impegna a promuovere la diffusione di una cultura di gestione del rischio con l'obiettivo di garantire l'adozione di un approccio risk-based nel processo decisionale del management e durante lo svolgimento delle attività da parte del personale aziendale a supporto delle decisioni strategiche del Gruppo.
- approccio al rischio basato sui processi aziendali: l'ICSRM si basa su un approccio al rischio volto a identificare, valutare, gestire e monitorare i rischi al fine di garantire la copertura di analisi delle attività, dell'organizzazione e dei processi aziendali di ASPI e di ciascuna società del Gruppo.
- autonomia: È garantita l'autonomia societaria delle controllate per quanto attiene l'istituzione e il mantenimento di un adeguato e funzionante ICSRМ, nel rispetto degli indirizzi di direzione e coordinamento definiti da ASPI.
- tracciabilità dei flussi informativi: i flussi informativi sono fondamentali per consentire l'adempimento delle responsabilità in materia di ICSRМ e quindi per il perseguimento dei relativi obiettivi. Per tale motivo, le diverse figure aziendali coinvolte nell'ICSRМ devono garantire, ciascuna per la parte di propria competenza, la tracciabilità delle attività e dei documenti inerenti al processo, assicurandone l'individuazione e la ricostruzione delle fonti, degli elementi informativi e dei controlli effettuati che supportano le attività. Inoltre, devono assicurare la conservazione della documentazione inerente, nel rispetto dei termini di legge, utilizzando, laddove disponibili, i sistemi informativi dedicati.
- monitoraggio e miglioramento continuo: l'efficienza e l'efficacia dell'ICSRМ devono essere costantemente monitorati al fine di identificare opportunità di miglioramento e rafforzamento anche a seguito dell'evoluzione del business, dei processi e dell'organizzazione e conseguentemente, dei rischi aziendali.

2.11.3.2 Governance del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi

Il Modello di Governance del Sistema di Controllo Interno e di 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, Rischi, Audit e Parti Correlate, 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 di 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, Rischi, Audit e Parti Correlate ha funzioni istruttorie, propositive e consultive in materia di sistema dei controlli interni.
- 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 alla redazione dei documenti contabili societari.

2.11.3.3 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*. In particolare, nel più ampio Piano di Trasformazione Digitale di Autostrade per l’Italia è stato implementato il progetto “Smart Internal Control System” per il monitoraggio automatico e continuo di potenziali eventi rischiosi e fraudolenti. Ad oggi tale soluzione è stata sviluppata sui processi core.

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 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, Rischi, Audit e Parti Correlate 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 Autostrade.

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 amministrative 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 da apposita Struttura 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, la 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.</p>

2.11.3.5 Il Tax Control Framework

Dal 2019 Autostrade per l'Italia è stata ammessa al Regime di adempimento collaborativo.

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 esaurendo 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, (di seguito *Tax Control Framework* o «TCF»), in conformità alle linee guida dell'OCSE e dell'Agenzia delle Entrate.

Le linee guida del TCF sono 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, al fine di soddisfare gli interessi legittimi di tutti gli Stakeholders e di garantire il rispetto della normativa fiscale 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 l'individuazione di specifici presidi finalizzati a prevenire la commissione dei reati tributari inclusi tra i reati presupposto.

I presidi implementati nel TCF sono finalizzati a garantire la gestione preventiva del rischio fiscale, inteso come il 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.

Il *Tax Compliance Model* ("TCM"), approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società, definisce le regole per la rilevazione dei rischi e per l'implementazione dei conseguenti presidi, in relazione alle singole aree, come di seguito:

- per i rischi connessi a processi e adempimenti, attraverso la Mappa dei rischi fiscali;
- per i rischi connessi all'interpretazione della disciplina fiscale, attraverso la Policy per la gestione del rischio interpretativo.

Inoltre sono stati definiti ruoli e responsabilità per la gestione del rischio fiscale, con particolare riferimento alla figura 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 e Procedure Concorsuali, (iv) Responsabile Amministrazione e Pianificazione, (v) Responsabile Tax Affairs e (vi) Responsabile Administration & ESG Reporting Compliance (segretario). A tali soggetti sono attribuite le funzioni necessarie per assicurare l'effettivo funzionamento del *Tax Control Framework*, mediante attività periodiche di aggiornamento e monitoraggio, nonché di rendicontazione delle attività svolte al Consiglio di Amministrazione della società (nel rispetto del principio del Tone at the Top).

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'operatività e l'idoneità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, attraverso un piano di audit approvato dal Consiglio di Amministrazione, basato su un processo strutturato di analisi e prioritizzazione dei principali rischi;
- b) predisporre, con cadenza almeno annuale, il piano di audit di ASPI e delle società controllate, da sottoporre al Consiglio di Amministrazione di ASPI previo parere favorevole del Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate e ai Consigli di Amministrazione delle società controllate per le parti di competenza;

- c) non è responsabile di alcuna area operativa e dipende gerarchicamente dal Presidente del Consiglio di Amministrazione;
- d) ha accesso diretto a tutte le informazioni utili per lo svolgimento dell'incarico;
- e) monitora e verifica lo stato di attuazione delle azioni correttive individuate a seguito degli interventi di audit (*follow-up*);
- f) predispone relazioni periodiche contenenti adeguate informazioni sulla propria attività, sulle modalità con cui viene condotta la gestione dei rischi nonché sul rispetto dei piani definiti per il loro contenimento. Le relazioni periodiche contengono una valutazione sull'idoneità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi;
- g) predispone relazioni su eventi di particolare rilevanza, anche su richiesta degli Organi di Controllo (Collegio Sindacale, Organismo di Vigilanza, Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate);
- h) trasmette le relazioni di cui ai punti e) e f) al Collegio Sindacale, al Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate, al Presidente del Consiglio di Amministrazione nonché all'Amministratore Delegato, salvo i casi in cui l'oggetto di tali relazioni riguardi specificamente l'attività di tali soggetti;
- i) assicura i flussi informativi sulle attività di audit agli Organismi di Controllo di ASPI e delle società controllate per quanto di interesse;
- j) predispone, per quanto di competenza, ogni riscontro utile all'Amministratore Delegato e al Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, al fine di garantire l'efficacia, l'efficienza e l'integrazione dei controlli nei processi aziendali;
- k) esegue gli interventi previsti nel piano di audit ed extra-piano, ivi inclusa la verifica, nell'ambito di tali interventi, degli aspetti aventi valenza 231, così come individuati nel Modello Organizzativo, di Gestione e di Controllo di ASPI e delle società controllate;
- l) verifica, nell'ambito del piano di audit, l'affidabilità dei sistemi informativi inclusi i sistemi di rilevazione contabile;
- m) coordina le attività dell'Ethics Office del Gruppo Autostrade per l'Italia.

2.11.3.7 La Società di Revisione legale dei conti

La Società di Revisione è 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.

L'incarico è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti in data 29 maggio 2020, su raccomandazione motivata del Collegio Sindacale, alla società KPMG per gli esercizi 2021-2029.

La Società di Revisione deve mantenere per tutta la durata del mandato i requisiti previsti dalla legge o dai regolamenti eventualmente applicabili e 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"), nominato ai sensi del D.lgs. 231/2001.

Nel corso del 2022 la composizione dell'Organismo di Vigilanza è mutata a seguito della scadenza del mandato allo stesso conferito per l'anno che va dal 1° luglio 2021 al 1° luglio 2022 e del successivo periodo che ha visto il medesimo OdV restare in carica in regime di *prorogatio* fino alla nomina dei nuovi componenti da parte del Consiglio di Amministrazione, avvenuta il 10 novembre 2022.

Pertanto, nel 2022 l'Organismo di Vigilanza è risultato composto come segue.

Componenti OdV in carica fino al 9 novembre 2022:

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

Componenti OdV in carica dal 10 novembre 2022:

- dott.ssa Fioranna Negri – Presidente
- avv. Mara Chilosi
- avv. Roberto Fiore

All'OdV nominato il 10 novembre 2022 è stato conferito mandato per tre anni e dunque fino al 9 novembre 2025.

L'Organismo di Vigilanza, nel corso del 2022, si è riunito 11 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 vigilanza e monitoraggio svolte, 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, o anche Modello) per prevenire la commissione dei reati previsti dal D.Lgs. 231/2001¹, che costituisce parte integrante del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei rischi della Società, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 14 febbraio 2023.

Il Modello 231 è costituito dalla "Parte Generale", la quale contiene i principi cardine del D.Lgs. 231/2001, e dalla "Parte Speciale", caratterizzata da una struttura "*per processi*" che, più nel

¹ Il Modello 231 di ASPI è consultabile sul Sito della Società al link: <https://www.autostrade.it/it/chi-siamo>

dettaglio, prevede che sia dedicata una sezione apposita alle singole attività sensibili a rischio reato.

Ogni singola attività sensibile viene analizzata una sola volta in funzione del processo ed è caratterizzata dalla seguente struttura:

- Famiglia di reato: elenco delle famiglie di reato che, a valle del Risk Assessment, si considerano rilevanti per l'attività sensibile;
- Modalità commissive: descrizione esemplificativa delle modalità di commissione dei reati considerati applicabili all'attività Sensibile;
- Standard di Controllo:
 - Trasversali: principi di controllo elaborati sulla base delle Linee Guida di Confindustria per la costruzione dei Modelli 231¹ applicabili a tutti i processi e attività sensibili;
 - Generali: indicazioni comportamentali che illustrano le "Best Practice" da seguire nello svolgimento dell'attività sensibile;
 - Specifici: presidi di controllo di carattere organizzativo e/o operativo applicabili alle singole attività sensibili.
- Flussi all'Organismo di Vigilanza (di seguito anche OdV): flussi informativi con cadenza periodica all'OdV per le singole attività sensibili.

Il compito di vigilare sul funzionamento, l'efficacia e l'osservanza del Modello 231 nonché di curarne l'aggiornamento è stato affidato dal Consiglio di Amministrazione di ASPI ad un OdV (si veda precedente par. 2.11.3.8).

Per garantire un'efficiente attività di vigilanza sull'adeguatezza e sull'osservanza del Modello 231, ASPI ha istituito una serie di canali tramite i quali è possibile segnalare potenziali violazioni del Modello, garantendo la massima tutela del soggetto segnalante e del segnalato, nel rispetto della normativa applicabile.

Il Modello 231 è in continua evoluzione, tenendo in considerazione: i) la trasformazione societaria e ii) la complessità della struttura organizzativa della Società. Per favorire la *compliance* delle diverse attività aziendali alle disposizioni del D. Lgs. n. 231/2001 e, nel contempo, garantire un efficace controllo del rischio di commissione di reati presupposto, è previsto un procedimento di aggiornamento periodico.

A tal fine, nel corso del secondo semestre 2022 sono state effettuate le attività di Risk Assessment integrato 231/Anticorruzione e Gap Analysis propedeutiche all'aggiornamento del Modello 231. Tali attività, svolte con il supporto di una società esterna, hanno avuto ad oggetto la valutazione delle modifiche del contesto organizzativo e processuale di ASPI e del contesto normativo sia interno che esterno².

¹ Ultimo aggiornamento di giugno 2021

² Tra le modifiche legislative introdotte si citano:

- Modifiche normative intervenute in materia di Whistleblowing, quali la Riforma Cartabia e la Direttiva UE 2019/1937;
- Delitti contro il patrimonio culturale (Art. 25-septiesdecies, D.lgs. n. 231/2001);

Allo scopo di diffondere le prescrizioni del Modello 231, ASPI ha implementato dei percorsi di formazione specifici e una comunicazione dedicata e innovativa. Oltre ai programmi tipici (percorso online obbligatorio), ASPI attiva ulteriori iniziative formative che tengono in considerazione il ruolo ricoperto dal personale, quali “*Coaching Manageriale*”, percorsi di “*Alta Formazione*”, nonché occasioni di formazione-informazione quali i “*Legality Days*”. La comunicazione avviene, all’interno e all’esterno della Società, attraverso canali e strumenti quali, a titolo esemplificativo, i) pubblicazione della Parte Generale del Modello 231 sul sito internet, ii) pubblicazione del Modello 231 integrale sulla intranet aziendale, iii) affissione di specifico flyer contenente il QR Code al Modello 231 sulle bacheche aziendali, iv) inserimento in tutti i contratti con Terze Parti della Parte Generale del Modello 231 tramite QR Code c.d. “*Integrity Pack*”, v) mail informativa sulla pubblicazione del Modello 231 a tutto il personale.

2.11.5.3 Procedura per le operazioni con parti correlate

La Società, in linea con le *best practice* di *corporate governance*, si è dotata di una procedura per le operazioni con parti correlate (di seguito, la “**Procedura OPC**”).

Tale Procedura OPC regola le operazioni con le c.d. “Parti Correlate di cui alla Procedura” – secondo l’elenco di cui alla Procedura OPC medesima (inclusivo, tra gli altri, dell’Azionista di Maggioranza e dei relativi soci diretti, degli amministratori e degli altri dirigenti della Società con responsabilità strategiche e dei relativi stretti familiari) – e con altre controparti meritevoli di interesse.

Avuto riguardo alle operazioni con le c.d. “Parti Correlate di cui alla Procedura”, la Procedura OPC prevede che queste – fatta eccezione per le ipotesi di esenzione individuate dalla Procedura OPC medesima – siano preliminarmente vagliate dal Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate. Ad esito di tale vaglio preliminare, il Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate emette un parere per il successivo esame da parte del Consiglio di Amministrazione.

-
- Riciclaggio di beni culturali e devastazione e saccheggio di beni culturali e paesaggistici (Art. 25-duodevices, D.lgs. n. 231/2001);
 - Modifiche normative intervenute relativamente alle fattispecie di reato afferenti contro la Pubblica Amministrazione (art. 24, D.lgs. n. 231/2001)

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 della strategia del Gruppo, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile. In questo percorso i risultati conseguiti nel 2022 sono stati particolarmente significativi lungo tutte le dimensioni della sostenibilità, come attestato dall'adesione al Global Compact delle Nazioni Unite, il network partecipato da imprese di tutto il mondo impegnate a realizzare un quadro economico, sociale ed ambientale atto a promuovere un'economia mondiale sana e sostenibile.

Per quanto riguarda il contrasto al cambiamento climatico, sono stati validati da SBTi gli obiettivi di riduzione delle emissioni al 2030, in linea con lo scenario che prevede il contenimento del surriscaldamento a 1,5°C nel 2050. Il raggiungimento degli obiettivi richiede la realizzazione di programmi di efficienza e transizione energetica, e, a medio termine, il coinvolgimento della catena di fornitura del Gruppo con l'obiettivo di impiegare materiali con più bassi fattori emissivi.

La certificazione Envision conseguita dal progetto del Passante di Bologna, con il più alto livello possibile, Platinum, attesta la determinazione del Gruppo ad 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 e la considerazione dei bisogni delle comunità interessate dagli interventi infrastrutturali. L'approccio seguito per Bologna verrà esteso alle altre principali nuove opere in programma, a incominciare dalla Gronda di Genova.

La sostenibilità è uno dei punti cardine del piano di trasformazione di Autostrade per l'Italia. L'obiettivo del Gruppo è diventare leader europeo della mobilità sostenibile attraverso una visione sempre più innovativa e digitalizzata. Aspi non gestisce infatti solo un'infrastruttura, ma è sempre più gestore di mobilità e questo significa guardare alla rete non più come un sistema a sé stante, ma come un soggetto integrato capace di fornire servizi innovativi per i clienti, rappresentare un punto di riferimento per le comunità locali, ed essere abilitatore delle mobilità sostenibile.

Il Gruppo, poi, come descritto nei paragrafi precedenti, 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 che, riducendo le congestioni e razionalizzando i flussi di traffico, avranno anche un effetto rilevante in termini di riduzione delle emissioni prodotte dalla mobilità su strada. Infine, per il raggiungimento degli obiettivi di trasformazione sostenibile, il Gruppo ha rafforzato ulteriormente il proprio sistema di Governance sui temi ESG con la costituzione del Comitato endoconsiliare ESG&HS, del Comitato ESG manageriale e della Funzione Centrale Sustainability. E' stata inoltre allargata la Comunità degli ESG Ambassadors per promuovere la sostenibilità ad ogni livello organizzativo.

Il percorso sostenibile del Gruppo ha avuto importanti riconoscimenti da parte di primarie agenzie di rating quali: il rating 55 (giudizio “robust”) da parte di Moody’s ESG Solutions, un valore che pone il Gruppo nel secondo quartile (A2) delle aziende del settore, 6.2 Negligible Risk da Sustainalytics, best in class tra le aziende del settore

Con specifico riferimento al settore ambientale, Aspi ha ricevuto a dicembre 2022 il rating B (valutazione corrispondente al giudizio Management, che riconosce cioè l’implementazione di azioni coordinate sui temi ambientali), in una scala da A, a D) da parte di CDP (ex Carbon Disclosure Project) su circa 20.000 aziende. Per una puntuale descrizione delle iniziative si rimanda alla Dichiarazione non Finanziaria del Gruppo.

Il percorso verso Net Zero

Il Gruppo ha adottato un approccio scientifico per la definizione dei target di riduzione delle emissioni di Scope 1,2 e 3, che hanno conseguito la validazione SBTi (Science Based Target Initiative). I target sono in linea con gli obiettivi dell’Agenda 2030 ONU e lo scenario di contenimento dell’incremento delle temperature a 1.5°C al 2050.

Nel dettaglio, gli impegni assunti si riferiscono a:

- Riduzione delle emissioni assolute di gas serra di Scope 1 e 2 del 68% entro il 2030 (su baseline 2019), per il cui raggiungimento sono state individuate azioni quali: la parziale sostituzione della flotta aziendale con veicoli ibridi/elettrici, la graduale sostituzione delle caldaie a gasolio con nuovi impianti alimentati con vettore energetico a basso impatto ambientale, il proseguimento di iniziative di efficientamento quali la sostituzione dell’illuminazione permanente con illuminazione a LED nelle stazioni e in galleria e l’approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili
- Riduzione dell’“intensità emissiva”, riferita alle emissioni di gas serra di scope 3 entro il 2030 (su baseline 2019): del 52% derivanti da investimenti legati all’ammodernamento delle infrastrutture in concessione, e del 55% derivanti da beni e servizi acquistati nell’ambito del business costruzioni verso terzi (extra-captive). In dettaglio, la riduzione di Scope 3 riguarda prevalentemente le emissioni causate dall’utilizzo di acciaio e calcestruzzo da parte delle imprese appaltatrici di Autostrade per l’Italia e della società Amplia; il raggiungimento dell’obiettivo richiederà pertanto il pieno coinvolgimento della catena di fornitura.

All’obiettivo di ridurre l’impronta carbonica del comparto stradale nel suo insieme contribuiscono anche i progetti di potenziamento e digitalizzazione della rete che consentiranno di ridurre le congestioni e di razionalizzare i flussi di traffico, 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.

Sulla produzione di energie rinnovabili si concentra l’attività di Elgea società costituita nel 2022 che gestirà progetti per l’installazione di pannelli fotovoltaici lungo la rete autostradale che andranno a coprire a regime l’intero fabbisogno di ASPI.

In termini di consumi energetici espressi in TJoule nel corso del 2022, sono stati consumati un totale di 1.560 TJoule con una diminuzione del 4% rispetto all’anno precedente, il cui valore è stato ricalcolato per considerare anche i mezzi e attrezzature di cantiere.

La riduzione complessiva delle emissioni è dovuta all'effetto combinato di minori consumi e incremento di energia da fonti rinnovabili. L'incremento dei rifiuti prodotti è in gran parte dovuto alla crescita della voce "rifiuti da attività di demolizione".

PRINCIPALI INDICATORI AMBIENTALI	2021	2022	Var. %
Consumi energetici per tipologia (TJoule)	1.622*	1.560	-4
Benzina	3	8	130
GPL	37	52	42
Gasolio/Diesel	586	542	-8
Energia elettrica	824	777	-6
Gas naturale/metano	93	88	-6
Olio combustibile	78	93	18
Emissioni di CO2 (scope 1+scope 2 market)	65.456	60.322	-8
Emissioni dirette (scope 1)	57.839	56.589	-2
Emissioni indirette per il consumo di energia elettrica (local based)	63.557	56.064	-12
Emissioni indirette per il consumo di energia elettrica (market based)	7.617	3.733	-51
Rifiuti prodotti (t)	670.712	966.488	44
% di rifiuti riciclati/recuperati	93,1	99	
Prelievi Idrici (mc x 1000)	2.007	1.402	-30

Utilizzo di risorse

Nella gestione delle proprie attività - in particolare nella manutenzione e nell'ammodernamento delle infrastrutture - Autostrade per l'Italia impiega 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 2022 sono stati prelevati 1.402 mega litri, in forte diminuzione grazie al monitoraggio sulle perdite lungo la rete di distribuzione.

Rifiuti

Nel 2022, il totale dei rifiuti prodotti ammonta a circa 966.488 mila tonnellate, in crescita rispetto all'anno precedente prevalentemente per l'incremento di attività di Amplia, di cui il 99% 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, dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, della Cultura; 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 e le associazioni di settore nazionale e internazionale.

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 paesaggistiche ed enogastronomiche si inserisce lo sviluppo del progetto wonder, che si pone l'obiettivo di invitare gli automobilisti a visitare il territorio italiano e in particolare quelle località che sono solitamente escluse dai circuiti turistici di massa.

Fornitori

I principali fornitori del Gruppo sono rappresentati da 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. Nel 2022 Autostrade per l'Italia ha posto le basi per un nuovo modello di catena di fornitura sostenibile con l'implementazione della piattaforma di vendor management OpenEs, che consente una più attenta valutazione in chiave ESG dei fornitori e costituisce uno strumento per la promozione e diffusione della sostenibilità lungo tutta la catena del valore. Il Gruppo è infatti 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.

L'implementazione della piattaforma consente di valutare sotto il profilo ESG il 100% dei fornitori, congiuntamente all'estensione delle due diligence in materia di legalità, integrità e privacy.

2.13 Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia

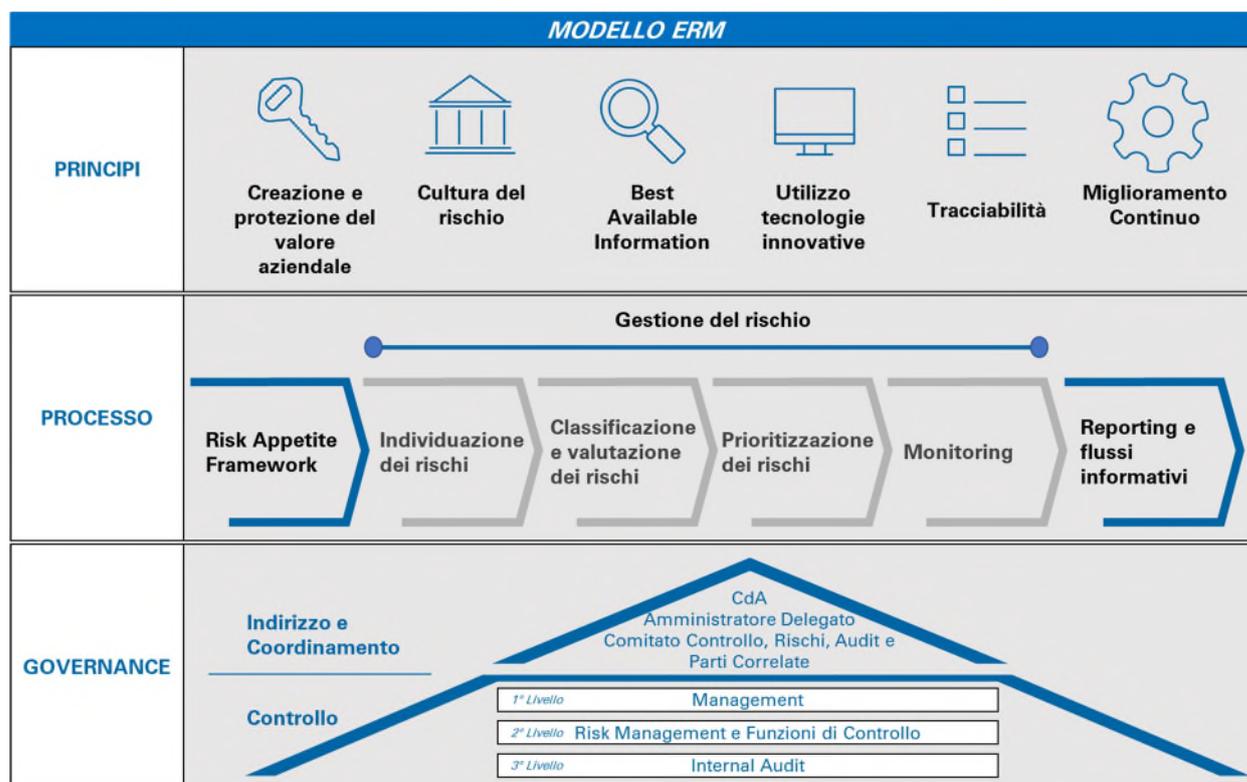
Autostrade per l'Italia gestisce con la massima attenzione i potenziali rischi che potrebbero avere effetti significativi sul raggiungimento degli obiettivi definiti nel proprio Piano di Trasformazione. A tal proposito è stato implementato lo specifico programma "Next to Legality" finalizzato a diffondere e rafforzare la cultura di gestione dei rischi e della compliance. In tale contesto è stato definito un modello di Enterprise Risk Management (ERM) per monitorare la capacità aziendale nel raggiungere gli obiettivi di business attraverso l'ottimizzazione delle performance, nel rispetto di norme e regolamenti.

Gli elementi distintivi del modello ERM di ASPI sono:

- Approccio Strategy Driven finalizzato ad individuare un set rappresentativo di rischi con valenza Enterprise ed impatto sui Pillars del Piano Strategico, anche attraverso l'adozione di framework specifici per la valutazione dei rischi strategici volti ad evidenziare l'esposizione al rischio della Società, tenuto conto del contesto di riferimento, del Business Model e del Piano Industriale. Nello specifico tali framework sono stati utilizzati per valutare i rischi di natura ESG & Climate Change, Reputazionale, Paese, Global Trends Risk (sulla base del report emesso annualmente dal World Economic Forum);
- Approccio Data Driven, attraverso il ricorso ad analytics, valorizzando i processi di continuous monitoring implementati che analizzano oltre 1 milione di transazioni al giorno, e grazie allo sviluppo di appositi Key Risk Indicators per la tempestiva rilevazione di possibili trend di rischio con impatto sui Pillars di Piano;
- Approccio integrato: il processo ERM è coordinato dalla Struttura Risk Management nell'ambito della Direzione Risk Compliance and Quality di ASPI, coinvolge l'intero Management aziendale, ed integra, in logica sistemica, anche le analisi svolte dalle seguenti figure organizzative nell'ambito dei modelli di controllo di competenza;
- Competenze multidisciplinari per favorire un approccio specialistico all'analisi del portafoglio rischi.

Modello	Struttura organizzativa	Input per rischi ERM
Project Risk & Control Management	Risk Manager di Commessa	Rischi di commessa
Cooperative Compliance	Tax Risk Officer	Rischi Fiscali
Predictive Compliance	Responsabile Compliance	Standard di Compliance
IT Risk & Compliance	Responsabile IT Risk & Compliance	Rischi IT
Zero Corruption	Responsabile Anticorruzione	Standard Anticorruzione
Controllo sull'informativa finanziaria	Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari	Rischi Financial Reporting
ESG	Administration & ESG Reporting Compliance	Temi materiali
HSE	Group HSE	Rischi Health, Safety and Environment
Privacy (GDPR)	Data Protection Officer	Trattamenti Privacy
IT Security	Chief Information Security Officer	Rischi Sicurezza Informatica
Antifrode	Responsabile Antifrode	Scenari di frode
Business Continuity Management	Responsabile Business Continuity	Potenziali Business Interruption
Total Quality Management	Responsabile Quality Assurance	Standard ISO
	Responsabili Quality Control	Standard qualità

Il modello adottato rappresenta una parte integrante del più ampio Sistema di Controllo Interno del Gruppo, ed è stato implementato secondo le leading practices internazionali, in conformità allo Standard ISO 31000, come di seguito rappresentato:

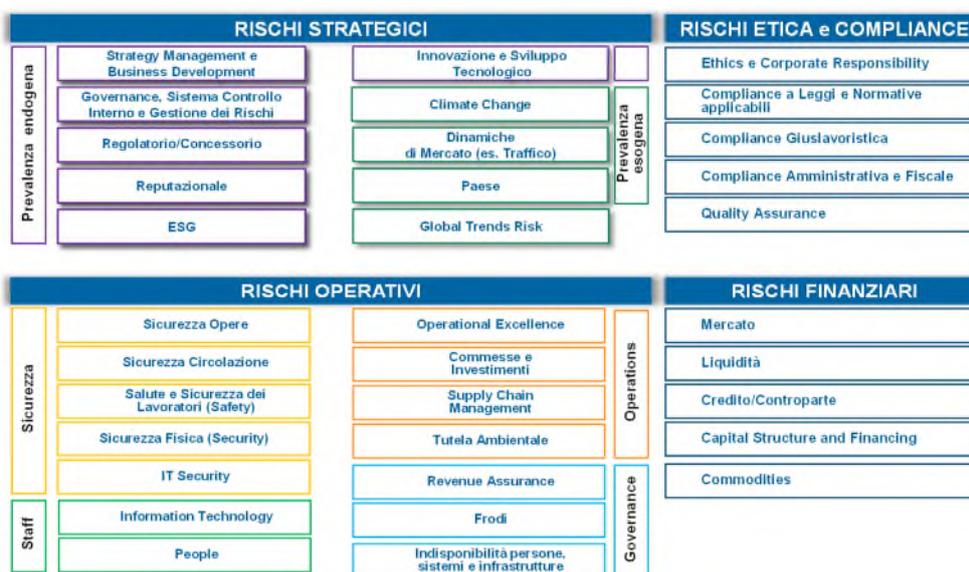


I principi per la gestione dei rischi di ASPI, come rappresentati nelle Linee Guida ERM di Gruppo, sono:

Creazione e protezione del valore aziendale	Il Gruppo, nell'esecuzione delle attività di risk management, opera in coerenza con gli obiettivi aziendali definiti, garantendo lo sviluppo sostenibile dell'impresa e l'assunzione di decisioni consapevoli in quanto fondate anche sulla conoscenza dei principali rischi sottesi.
Cultura del rischio	Il Gruppo garantisce la diffusione di una cultura di gestione del rischio integrata nel business, con l'obiettivo di assicurare l'adozione di un approccio risk based nel processo decisionale del management e durante lo svolgimento delle attività da parte del personale aziendale a supporto delle decisioni strategiche e operative.
Best available information	Il Gruppo gestisce il rischio avvalendosi di informazioni (storiche, attuali e previsionali) aggiornate, complete e certificate e nel rispetto del principio di riservatezza dei dati raccolti durante lo svolgimento delle attività.

Utilizzo di tecnologie innovative per abilitare un sistema di monitoraggio continuo	Il Gruppo, ove possibile e tenuto conto delle dimensioni del business, si dota di strumenti efficienti, efficaci, intelligenti e innovativi al fine di supportare le attività di gestione del rischio e permettere la perfetta integrazione a tutti i livelli dell'organizzazione, nonché garantire il monitoraggio continuo e real-time dei rischi.
Tracciabilità e archiviazione	Il Gruppo, per mezzo degli attori coinvolti nel processo, garantisce la tracciabilità delle attività di identificazione, valutazione, gestione e monitoraggio dei rischi, della relativa documentazione, assicurando nel tempo la possibilità di risalire alle fonti informative che supportano lo svolgimento delle attività e la conservazione della documentazione, anche mediante l'utilizzo dei sistemi informativi aziendali.
Miglioramento continuo	Il Gruppo garantisce che il processo di gestione del rischio sia personalizzato e proporzionato alle dimensioni e caratteristiche del business, e che tenga conto dei cambiamenti del contesto esterno ed interno dell'organizzazione al fine di anticipare, riconoscere e rispondere in maniera appropriata e tempestiva alle variazioni che richiedono un adeguamento dell'approccio ERM.

Per abilitare la diffusione di un linguaggio comune e omogeneo sui temi di rischio, in coerenza con il proprio contesto di business e con la nuova visione di Autostrade per l'Italia come Holding industriale, è stato sviluppato il Risk Model, che prevede rischi di natura Strategica, Operativa, Finanziaria e di Etica e Compliance:



Rischi Strategici

I rischi strategici possono minare la continuità aziendale di ASPI, influire negativamente sulla capacità di realizzare il Piano Strategico e gli obiettivi di business e pregiudicare la crescita e la creazione di valore nel tempo. Possono essere di natura:

- endogena, ossia determinati dall'inefficacia di processi decisionali e/o di gestione interni con riferimento a temi strategici (es. di natura regolatoria, reputazionale, ESG);
- esogena, ossia determinati da cambiamenti avversi (es. di natura normativa, economica, tecnologica) nel contesto in cui ASPI opera.

Rischi Operativi

I rischi operativi includono rischi il cui manifestarsi possa determinare potenziali perdite economiche derivanti dall'inadeguatezza o dalla disfunzione di processi, risorse umane e sistemi IT o da eventi esogeni. In particolare, possono riguardare i seguenti cluster:

- Sicurezza: rischi in grado di mettere a repentaglio la sicurezza delle persone e delle infrastrutture del Gruppo (inadeguata gestione, negligenza nello svolgimento delle attività);
- Staff: rischi legati alle attività di gestione dei sistemi informativi e delle risorse umane;
- Operations: rischi legati alle attività di gestione della catena di fornitura, degli investimenti legati alle commesse e alla tutela dell'ambiente;
- Governance: rischi legati ad aspetti rilevanti per il Governo aziendale quali frodi, revenue assurance, indisponibilità di risorse, sistemi e infrastrutture.

Rischi Etica e Compliance

I rischi Etica e Compliance includono i rischi di incorrere in sanzioni giudiziarie o amministrative, perdite finanziarie rilevanti o danni di reputazione in conseguenza di violazioni di norme imperative (di legge o di regolamento) ovvero di autoregolamentazione e dei principi etici.

Rischi Finanziari

I rischi finanziari incidono sulla liquidità aziendale, ovvero sono legati all'equilibrio tra flussi monetari in entrata ed uscita. Essi comprendono i rischi di mercato, liquidità, credito e prezzi delle materie prime. Per un maggiore dettaglio sui 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 2022".

Per ogni categoria di rischio è stato individuato il livello di Risk Appetite, ovvero il livello di rischio accettabile per l'organizzazione nel perseguimento dei propri obiettivi strategici.

Si riportano di seguito i principali cluster di rischio identificati a seguito del Risk Assessment ERM 2022 ed opportunamente gestiti con presidi di controllo specifici e azioni di miglioramento 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. MIT, MEF) e 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.

- TOP RISK AUTOSTRADE PER L'ITALIA -

1 – Sicurezza Opere

Negligenze nello svolgimento delle attività atte a garantire il buono stato degli asset autostradali e/o eventi esogeni con impatti sugli asset potrebbero determinare effetti avversi sul business e sulla reputazione della

2 – Sicurezza della circolazione

Negligenze nello svolgimento delle attività atte a garantire la sicurezza della circolazione potrebbero determinare perdite economiche, danni reputazionali, interruzioni operative

3 – Salute e Sicurezza dei Lavoratori (Safety)

Lesioni personali subite da dipendenti o da terzi per il mancato rispetto delle normative in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro potrebbero condurre a reclami, contenziosi,

4 – Commesse e Investimenti

Eventi di natura endogena o esogena potrebbero impattare negativamente sulle commesse / investimenti in termini di tempi, costi, qualità, sicurezza ed impatto ambientale

5 – Supply Chain Management

Criticità nella gestione delle terze parti e della catena logistica e di fornitura potrebbero determinare effetti avversi in termini economici, operativi, reputazionali e di compliance

6 – Regolatorio/Concessionario

Interlocuzioni con il concedente, inadempimenti, dinamiche normative e regolatorie avverse potrebbero impattare negativamente sulle attività di business

7 – Compliance a Leggi e Normative applicabili

Violazioni di norme imperative di legge o di regolamenti nazionali e internazionali di riferimento potrebbero determinare sanzioni a carico della Società e/o effetti reputazionali

8 – Ethics e Corporate Responsibility

Violazione di principi etici e regolamenti interni alla Società (ad es. statuti, codici e standard etici, codici di condotta) da parte di dipendenti e/o Terzi potrebbero determinare danni a

9 - ESG & Climate Change

Il mancato adeguamento ai principi ESG tramite raggiungimento target di sostenibilità e il verificarsi di cambiamenti climatici / eventi meteorologici catastrofici potrebbero presentare effetti economici ed operativi

10 – Indisponibilità persone, sistemi e infrastrutture

Criticità operative di natura endogena o esogena potrebbero determinare un'interruzione prolungata delle attività aziendali e/o l'impossibilità di garantire la

11 – IT Security

Eventi accidentali o azioni dolose (es. attacchi hacker) con conseguenti violazioni / perdite / cancellazioni di informazioni contenute nelle banche dati aziendali potrebbero determinare effetti avversi di natura economica, operativa,

12 – Commodities

Variazioni sfavorevoli dei prezzi delle materie prime e dei materiali critici potrebbero incidere sulla capacità di raggiungere target di profittabilità e obiettivi di delivery

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. 2.8.2 "Eventi significativi in ambito legale".

La Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di HRA ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile.

In data 2 novembre 2022, HRA ha inteso disciplinare l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento su ASPI mediante l'adozione di una specifica policy, successivamente recepita dalla Società in data 10 novembre 2022 (di seguito, la "Policy").

Tale Policy – che contiene descrizione delle regole e degli ambiti rispetto ai quali HRA intende esercitare direzione e coordinamento su ASPI – fa in ogni caso salvo il pieno rispetto dei principi di corretta gestione societaria e imprenditoriale, dell'indipendenza e autonomia di giudizio del Consiglio di Amministrazione della Società, oltre che dell'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento da parte della Società sulle società dalla stessa rispettivamente controllate.

L'attività di direzione e coordinamento esercitata da HRA – disciplinata dalla Policy – nei confronti della Società si esplica principalmente attraverso:

- un'informativa preventiva, nei confronti di HRA, prima dell'approvazione di taluni atti di gestione e/o operazioni, definiti ed elaborati in maniera indipendente all'interno della Società, che sono ritenuti di particolare significatività e rilevanza, ai fini dell'emanazione delle linee guida di cui di seguito;
- l'emanazione di linee guida, finalizzate a coordinare le principali direttrici della gestione di HRA e della Società.

Alla data del presente documento, l'emanazione di linee guida da parte di HRA ha riguardato principalmente gli atti di pianificazione strategica della Società, allo scopo di allineare gli indirizzi generali di gestione strategica di quest'ultima con quelli della controllante.

La Società, a sua volta, esercita attività di direzione e coordinamento, ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile, nei confronti di talune società del rispettivo Gruppo, tra cui le società direttamente controllate. Tali società hanno riconosciuto l'attività di direzione e coordinamento da parte della Società ponendo in essere gli adempimenti pubblicitari di legge.

2.16 Proposte all'Assemblea degli Azionisti di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione, a conclusione della presente esposizione, propone di approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022, prendendo atto dei documenti corredati ad esso, dal quale risulta un utile d'esercizio di Euro 1.197.956.438,37.

Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, con riferimento alla destinazione dell'utile d'esercizio testé rappresentato, che include anche dividendi ovvero riserve distribuite alla Società da parte di società controllate pari a circa Euro 100 milioni, propone la seguente destinazione dell'utile di esercizio:

- quanto a Euro 825 milioni, relativi agli utili della Società del 2022 rinvenienti dal *business* concessorio principale, di destinarli alla distribuzione del dividendo in favore dei soci;
- quanto a circa Euro 100 milioni, relativi (i) alla quota di utile derivante dall'incasso della distribuzione di parte della Riserva Straordinaria da parte di Autostrade Meridionali S.p.A., a seguito della definizione del diritto di subentro per il passaggio al nuovo concessionario nella gestione della tratta in concessione, nonché (ii) ai dividendi ricevuti dalle altre società controllate del Gruppo, di destinarli alla distribuzione del dividendo in favore dei soci; e
- quanto alla quota residua dell'utile d'esercizio, di destinarla alla riserva "utili portati a nuovo".

Il Consiglio di Amministrazione, pertanto,

tenuto conto di quanto riportato nello Statuto Sociale:

- a) 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) al paragrafo 25.2 (d), 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) ai paragrafi 33.3 (f) e 47.2, 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;
- avendo verificato che:**
- i. 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;
 - ii. la riserva legale ha già raggiunto la misura prevista dal codice civile pari al quinto del capitale sociale;

cionondimeno, in un'ottica di ulteriore solidità patrimoniale funzionale a conseguire la sostenibilità di lungo periodo delle attività in cui la società è impegnata,

propone di destinare la quota dell'utile dell'esercizio:

- 1) alla distribuzione di dividendi per complessivi Euro 924.332.122,00 pari a Euro 1,486 per ciascuna delle n. 622.027.000 azioni, di valore nominale pari a Euro 1,00 cadauna, aventi tutte godimento regolare;
- 2) a utili portati a nuovo, la residua quota di Euro 273.624.316,37;
- 3) fissare la data del pagamento del dividendo *sub* 1) con valuta 20 aprile 2023.

Per il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

Ing. Elisabetta Oliveri

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

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

Miloni di euro	2022						2021					
	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			3.709			3.709			3.474			3.474
Ricavi per servizi di costruzione			916						931			
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	811					(a)	813				
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	105					(b)	118				
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(c)	-					(c)	-				
Altri ricavi	(d)		466				(d)		398			
Altri ricavi operativi				(c+d)		466				(c+d)		398
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>				(c)		-				(c)		-
Totale Ricavi			5.091						4.803			
TOTALE RICAVI OPERATIVI						4.175						3.872
Materie prime e materiali			-202			-202			-207			-207
Costi per servizi			-1.314			-1.314			-1.342			-1.342
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali			2			2			1			1
Costo per il personale	(e)		-659				(e)		-704			
Altri oneri			-544						-525			
Oneri concessori	(f)		-462				(f)		-438			
Oneri per godimento beni di terzi			-12			-12			-10			-10
Oneri diversi			-70			-70			-77			-77
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>				(a)	811					(a)	813	
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>				(i)	9					(i)	9	
COSTI ESTERNI GESTIONALI COMPRESI COSTI DI MANUTENZIONE						-776						-813
ONERI CONCESSORI						-462						-438
COSTO DEL LAVORO NETTO				(e+b)		-554				(e+b)		-586
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI						76						90
<i>Variazione operativa dei fondi per accantonamenti</i>			79						101			
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			102			102			102			102
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradale			3						11			
<i>Accantonamenti fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(h)	-6					(h)	2				
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)	9					(i)	9				
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			-26			-26			-12			-12
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						-1.716						-1.747
Ammortamenti			-639						-560			
Ammortamento attività materiali			-36						-34			
Ammortamento diritti concessori immateriali			-533						-481			
Ammortamento altre attività immateriali			-70						-45			
(Svalutazioni) Ripristini di valore	(m)		-2				(m)		-5			
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)						2.459						2.125
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI				(l+h+m)		-647				(l+h+m)		-563
TOTALE COSTI			-3.279						-3.241			
RISULTATO OPERATIVO			1.812						1.562			
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						1.812						1.562
Proventi finanziari			126						154			
Altri proventi finanziari	(n)		126				(n)		154			
Oneri finanziari	(o)		-437				(o)		-483			
Proventi/(Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	(p)		-13				(p)		-4			
Altri oneri finanziari	(q)		-424				(q)		-479			
Utili (Perdite) su cambi			-						-			
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI			-311						-329			
Oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari						-311						-329
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(r)		-3	(r)		-3	(r)		-3	(r)		-3
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.498			1.498			1.230			1.230
(Oneri)/proventi fiscali			-349			-349			-480			-480
Imposte correnti sul reddito			-263						-212			
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			-10						-			
Imposte anticipate e differite			-76						-268			
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.149			1.149			750			750
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate			-			-			-			-
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO			1.149			1.149			750			750
di cui:												
Utile (Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo			1.130			1.130			723			723
Utile (Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi			19			19			27			27

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

Riconduzione delle voci	31/12/2022					31/12/2021				
	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)	202			202	(a)	171			171
Attività immateriali	(b)	15.813			15.813	(b)	15.385			15.385
Partecipazioni	(c)	78			78	(c)	78			78
Attività per imposte anticipate	(d)	122			122	(d)	134			134
Altre attività non finanziarie	(e)	3			3	(e)	-			-
Attività non finanziarie (A)					16.218					15.768
Attività commerciali	(f)	833			833	(f)	808			808
Passività commerciali	(k)	-1.830			-1.830	(k)	-1.583			-1.583
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito correnti				(f+h)	-21					-141
Attività per imposte sul reddito correnti	(l)	73				(h)	27			
Passività per imposte sul reddito correnti	(h)	-94					-168			
Attività/(Passività) nette non finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate				(w+z)	-				(w+z)	-
Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	(w)	-				(w)	-			
Passività non finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	(z)	-				(z)	-			
Altre attività/(passività) nette				(m+j)	-290					-274
Altre attività	(m)	126				(m)	127			
Altre passività	(j)	-416				(j)	-401			
Capitale circolante netto (B)					-1.308					-1.190
Capitale investito lordo (C=A+B)					14.910					14.578
Fondi per accantonamenti				(y+n)	-2.781				(y+n)	-3.338
Fondi correnti per accantonamenti	(y)	-764				(y)	-1.092			
Fondi non correnti per accantonamenti	(n)	-2.017				(n)	-2.246			
Passività per imposte differite	(p)	-513			-513	(p)	-316			-316
Altre passività non finanziarie	(q)	-30			-30	(q)	-30			-30
Passività non finanziarie (D)					-3.324					-3.684
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)					11.586					10.894
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		3.146			3.146		2.277			2.277
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		323			323		371			371
Totale patrimonio netto (F)		3.469			3.469		2.648			2.648
Indebitamento finanziario netto (G)				(r+s+t+u+v)	8.117				(r+s+t+u+v)	8.246
Indebitamento finanziario netto non corrente										
Passività finanziarie non correnti	(r)	10.310				(r)	8.216			
Attività finanziarie non correnti	(s)	-556				(s)	-332			
Passività finanziarie correnti	(t)	1.145				(t)	2.829			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(u)	-2.313				(u)	-1.899			
Attività finanziarie correnti	(v)	-469				(v)	-568			
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)					11.586					10.894
Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	(w)	-				(w)	-			
Passività connesse ad attività operative cessate	(z)	-				(z)	-			
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d+e-s)	16.774				(a+b+c+d+e-s)	16.100			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(f+i+m+u-v)	3.814				(f+i+m+u-v)	3.429			
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-z-n-p-q+r)	12.870				(-z-n-p-q+r)	10.808			
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-k-h-j-y+t)	4.249				(-k-h-j-y+t)	6.073			

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

MILIONI DI EURO	2022		2021	
Riconduzione delle voci	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	1.149	1.149	750	750
Rettificato da:				
Ammortamenti	639	639	560	560
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali	-550	-550	-496	-496
Oneri (Proventi) finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	12	12	4	4
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	2	2	3	3
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti	2	2	6	6
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti	-2	-2	-1	-1
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	76	76	268	268
Altri oneri (proventi) non monetari	-78	-78	-108	-108
FFO - Cash Flow Operativo		1.250		986
Variazione del capitale circolante netto e altre variazioni	(a)	100		419
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	(b)	-		-
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	(a+b)	100	419	-
Flusso finanziario netto da/(per) attività di esercizio (A)	1.350	1.350	1.405	1.405
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE				
Investimenti in attività in concessione	-924	-924	-939	-939
Investimenti in attività materiali	-69	-69	-38	-38
Investimenti in altre attività immateriali	-101	-101	-89	-89
Investimenti operativi		-1.094		-1.066
Contributi su attività in concessione	-	-	-	-
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)	-	-	8	8
Investimenti in partecipazioni	-1	-1	-1	-1
Investimenti in società consolidate, al netto delle disponibilità liquide nette apportate	(c)	-5	-161	-
Investimenti in società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto apportato	(d)	-6	-	-185
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate	5	5	3	3
Posizione finanziaria netta di società consolidate trasferita nell'ambito di operazioni societarie		-		-
Variazione netta delle altre attività non correnti	(e)	-1	2	2
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(f)	368	-13	-
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie (B)	(g)	-1.097		-1.239
Flusso di cassa netto per attività di investimento (C)	(g+f-e-d+c)	-728	-1.228	
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO				
Distribuzione di riserve	-682	-682	-	-
Dividendi deliberati dal Gruppo a soci terzi		-66		-11
Dividendi corrisposti dal Gruppo a soci terzi	-66		-11	
Flusso finanziario netto per capitale proprio (D)		-748		-11
Flusso finanziario netto assorbito nel periodo (A+B+D)		-495		155
Emissione di prestiti obbligazionari	988		984	
Accensioni di debiti per leasing	-		-	
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	708		32	
Rimborsi di prestiti obbligazionari	-584		-1.075	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)	-145		-166	
Rimborsi di debiti di leasing	-10		-7	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	-401		-38	
Flusso di cassa netto (da)/per attività finanziaria (E)	-192		-281	
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura		520		52
Proventi (Oneri) finanziari portati ad incremento di attività (passività) finanziarie		-3		-5
Altre variazioni		107		109
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (F)		624		156
Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti (G)		-66		-66
Incremento/(Decremento) dell'indebitamento finanziario nell'esercizio (A+B+D+F)		129		311
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio		-8.246		-8.557
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio		-8.117		-8.246
Incremento/(Decremento) delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio (A+C+E+G)	430		-104	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO	1.850		1.954	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO	2.280		1.850	

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 CONSOLIDATO E CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Milioni di euro

	2022			2021					
	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Riconduzione delle voci									
Ricavi da pedaggio			3.491			3.491			3.203
Ricavi per servizi di costruzione			896						869
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	856					(a)	830	
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	40					(b)	39	
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(c)	-					(c)	-	
Altri ricavi	(d)		265				(e)		203
Altri ricavi operativi				(c+d)		265		(c+d)	203
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(c)			(c)		-	(c)		-
Totale Ricavi		4.652						4.275	
TOTALE RICAVI OPERATIVI						3.756			3.406
Materie prime e materiali			-68			-68			-69
Costi per servizi			-1.387			-1.387			-1.381
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali			1			1			-
Costo per il personale	(e)		-422				(e)		-451
Altri oneri			-516						-490
Oneri concessori	(f)		-449				(f)		-416
Oneri per godimento beni di terzi			-8			-8			-3
Oneri diversi			-59			-59			-71
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>	(a)		856				(a)		830
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)						(i)		-
COSTI DI MANUTENZIONE						-360			-414
ALTRI COSTI ESTERNI GESTIONALI						-305			-280
ONERI CONCESSORI						-449			-416
COSTO DEL LAVORO NETTO	(f)			(f)		-382	(f)		-412
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI	(e+b+h)		33	(e+b+h)		33	(e+b+h)		49
<i>Variazione operativa dei fondi per accantonamenti</i>			33						49
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			64			64			58
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			-31			-31			-9
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						-1.463			-1.473
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni									
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni</i>	(g)						(g)		
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere senza benefici economici aggiuntivi</i>	(h)						(h)		
Ammortamenti	(i)		-575				(i)		-499
Ammortamento attività materiali			-23						-23
Ammortamento diritti concessori immateriali			-486						-435
Ammortamento altre attività immateriali			-66						-41
(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti			-3						-4
(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività materiali e non materiali	(j)						(j)		
(Rettifiche)/Ripristini di valore di altre attività	(k)		-3				(k)		-4
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)						2.293			1.933
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI				(i+j+h)		-578		(i+j+h)	-503
TOTALE COSTI			-2.937						-2.845
RISULTATO OPERATIVO			1.715						1.430
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						1.715			1.430
Proventi finanziari			238						185
Dividendi da società partecipate			101						17
Altri proventi finanziari	(l)		137				(l)		168
Oneri finanziari			-429						-474
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti			-10						-3
Altri oneri finanziari	(m)		-419				(m)		-471
Utili (Perdite) su cambi	(n)		-				(n)		-
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI			-191			-191			-289
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.524			1.524			1.141
(Oneri)/proventi fiscali			-326			-326			-459
Imposte correnti sul reddito			-245						-178
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			-16						-
Imposte anticipate e differite			-65						-281
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.198			1.198			682
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate			-			-			-
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO			1.198			1.198			682

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

Millioni di euro

Riconduzione delle voci	31/12/2022					31/12/2021				
	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)	95			95	(a)	92			92
Attività immateriali	(b)	14.895			14.895	(b)	14.450			14.450
Partecipazioni	(c)	350			350	(c)	317			317
Attività non finanziarie(A)					15.340					14.859
Attività commerciali	(d)	720			720	(d)	621			621
Passività commerciali	(e)	-1.811			-1.811	(e)	-1.544			-1.544
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito correnti			(f+g)		-22			(f+g)		-132
Attività per imposte sul reddito correnti	(f)	66				(f)	19			
Passività per imposte sul reddito correnti	(g)	-88				(g)	-151			
Partecipazioni possedute per la vendita o attività operative cessate		-	(h+i)		-		-	(h+i)		-
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate	(h)	-				(h)	-			
Passività connesse ad attività operative cessate	(i)	-				(i)	-			
Altre attività/(passività) nette			(i+j)		-146			(i+j)		-138
Altre attività	(j)	78				(j)	81			
Altre passività	(l)	-224				(l)	-219			
Capitale circolante netto (B)					-1.259					-1.193
Capitale investito lordo (C=A+B)					14.081					13.666
Fondi per accantonamenti			(y+n)		-2.555			(y+n)		-3.060
Fondi correnti per accantonamenti	(m)	-717				(m)	-1.037			
Fondi non correnti per accantonamenti	(n)	-1.838				(n)	-2.023			
Passività per imposte differite nette	(o)	-511			-511	(o)	-315			-315
Altre passività non finanziarie	(p)	-28			-28	(p)	-25			-25
Passività non finanziarie (D)					-3.094					-3.400
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)					10.987					10.266
Totale patrimonio netto (F)		2.761			2.761		1.829			1.829
Indebitamento finanziario netto (G)			(q+r+s+t+u)		8.226			(q+r+s+t+u)		8.437
Passività finanziarie non correnti	(a)	10.280				(a)	8.181			
Attività finanziarie non correnti	(r)	-495				(r)	-333			
Passività finanziarie correnti	(s)	1.167				(s)	2.538			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(t)	-2.087				(t)	-1.594			
Attività finanziarie correnti	(u)	-639				(u)	-355			
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (H=F+G)					10.987					10.266
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d-r)	15.835				(a+b+c+d-r)	15.192			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(d+f+h+j-t-u)	3.590				(d+f+h+j-t-u)	2.670			
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-i-n-o-p+q)	12.657				(-i-n-o-p+q)	10.544			
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-e-g-l-m+s)	4.007				(-e-g-l-m+s)	5.489			

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

MILIONI DI EURO	Note	2022		2021	
Riconduzione delle voci		Rendiconto finanziario	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto	Rendiconto finanziario	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO					
Utile/(perdita) del periodo		1.198	1.198	682	682
Rettificato da:					
Ammortamenti		575	575	498	498
Variazione operativa dei fondi comprensiva degli utilizzi diretti dei fondi rischi e oneri		-514	-514	-452	-452
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		11	11	3	3
Rettifiche/(Ripristini) di valore di attività correnti e non correnti		3	3	5	5
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		-1	-1	-1	-1
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		65	65	281	281
Altri oneri (proventi) non monetari		-67	-67	-109	-109
FFO - Cash Flow Operativo			1.270		907
Variazione del capitale circolante netto e altre variazioni	(a)		69		392
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	(b)		0		0
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	(a+b)		69		392
Flusso finanziario netto da/(per) attività di esercizio (A)		1.339	1.339	1.299	1.299
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE					
Investimenti in attività in concessione		-897	-897	-870	-870
Investimenti in attività materiali		-31	-31	-23	-23
Investimenti in altre attività immateriali		-90	-90	-78	-78
Investimenti operativi			-1.018		-971
Contributi su attività in concessione		1	1	-	-
Investimenti in partecipazioni		-32	-32	-65	-65
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		1	1	1	1
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(c)	25		-7	
Flusso finanziario netto per investimenti in attività non finanziarie (B)	(d)		-1.048		-1.035
Flusso di cassa netto per attività di investimento (C)	(d-c)	-1.023		-1.042	
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO					
Distribuzione di riserve di patrimonio netto		-682	-682	-	-
Dividendi deliberati	(e)		-		-
Dividendi corrisposti	(f)				
Flusso finanziario netto per capitale proprio (D)			-682		-
Flusso finanziario netto assorbito nel periodo (A+B+D)			-391		264
Emissione di prestiti obbligazionari		988		984	
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine		700		-	
Rimborsi di prestiti obbligazionari		-584		-1.075	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine		-127		-136	
Rimborsi di debiti di leasing		-6		-5	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-115		-46	
Flusso di cassa netto (da)/per attività finanziaria (E)		174		-278	
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura			519		52
Proventi (Oneri) finanziari portati ad incremento di attività (passività) finanziarie			83		-3
Altre variazioni			-		109
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (F)			602		158
Incremento/(Decremento) dell'indebitamento finanziario nell'esercizio (A+B+D+F)			211		422
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio			-8.437		-8.859
Indebitamento finanziario netto a fine esercizio			-8.226		-8.437
Incremento/(Decremento) delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio (A+C+E+G)		490		-21	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.554		1.575	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		2.044		1.554	

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 del flusso di cassa operativo (FFO) con i corrispondenti valori desunti dai prospetti riclassificati del paragrafo 2.4 Andamento economico finanziario del Gruppo.

Milioni di euro	Note	2022				2021			
		Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile dell'esercizio	Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo	Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile dell'esercizio	Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo
Valori reported (A)		2.459	1.149	1.130	1.250	2.125	750	723	986
Effetti non omogenei									
Effetti connessi al crollo di una sezione del viadotto Polcevera	(1)	-2	-2	-2	-17	-44	-39	-39	-51
Impatti connessi all'accordo negoziale con il MIT	(2)	-	-	-	-315	-	-34	-34	-387
Variazione perimetro di consolidamento (Elgea, Ciel, Control Card)	(3)	1	-	-	-1	-	-	-	-
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(4)	59	33	36	-	68	43	47	-
Ammortamento extra contabile dell'avviamento	(5)	-	96	96	-4	-	-	-	-
Beneficio fiscale per rivalutazione cespiti di Tangenziale di Napoli e Movyon ai soli fini ITA GAAP (D.L. 104/2020)	(6)	-	-	-	-	-	15	15	-11
Subtotale (B)		58	127	130	-337	24	-15	-11	-449
Valori su base omogenea (C) = (A)-(B)		2.401	1.022	1.000	1.587	2.101	765	734	1.435

Note:

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

- 1) dai dati consolidati del 2022 e del 2021 gli effetti sul conto economico e sul flusso di cassa operativo (FFO) connessi (i) ai pagamenti disposti su richiesta del Commissario straordinario per Genova per la ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio, nonché (ii) ai risarcimenti, al netto dei relativi effetti fiscali;
- 2) dai dati consolidati del 2022 e del 2021 gli effetti sul flusso di cassa operativo (FFO) connessi alle esenzioni e sconti per disagi legati a lavori sull'area genovese e agli investimenti non remunerati al netto del relativo effetto fiscale;
- 3) dai dati consolidati del 2022 gli effetti sul conto economico e sul flusso di cassa operativo (FFO) derivanti dal contributo delle società consolidate a partire dal 2022;
- 4) 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;
- 5) dai dati consolidati del 2022 gli effetti sul conto economico connessi alla rilevazione degli effetti dell'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento di Autostrade per l'Italia;
- 6) dai dati consolidati del 2021 gli effetti sul conto economico e sul flusso di cassa operativo (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.

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 31/12/2022	Risultato 2022
Valori di bilancio di Autostrade per l'Italia	2.761	1.198
Rilevazione nel bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate al netto della quota di competenza di azionisti terzi	744	35
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	-381	-
Eliminazione delle svalutazioni (al netto dei ripristini di valore) di partecipazioni consolidate	3	-
Eliminazione dei dividendi infragruppo	-	-100
Valutazione delle partecipazioni al fair value ed in base al metodo del patrimonio netto (al netto dei dividendi incassati)	-1	-3
Altre rettifiche di consolidamento ⁽¹⁾	20	-
Valori di bilancio consolidato (quota del Gruppo)	3.146	1.130
Valori di bilancio consolidato (quota di Terzi)	323	19
Valori di bilancio consolidato	3.469	1.149

(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
2022**

| .3



Prospetti contabili consolidati

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Migliaia di euro	Note	31/12/2022	di cui verso parti correlate	31/12/2021	di cui verso parti correlate
ATTIVITÀ					
Attività non correnti					
Attività materiali	7.1	201.514		170.904	
Immobili, impianti e macchinari		201.145		170.454	
Investimenti immobiliari		369		450	
Attività immateriali	7.2	15.812.790		15.385.011	
Diritti concessori immateriali		9.579.336		9.184.698	
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.364		6.111.364	
Altre attività immateriali		122.090		88.949	
Partecipazioni	7.3	78.458		77.684	
Partecipazioni contabilizzate al fair value		10.840		10.575	
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		67.618		67.109	
Attività finanziarie non correnti	7.4	556.164		331.951	
Attività finanziarie non correnti per contributi		134.257		133.735	
Depositi vincolati non correnti		130.381		129.803	
Titoli		62.374		-	
Derivati non correnti con fair value positivo		199.703		41.234	
Altre attività finanziarie non correnti		29.449		27.179	
Attività per imposte anticipate	7.5	121.791		133.950	
Altre attività non correnti	7.6	3.371		886	
Totale attività non correnti		16.774.088		16.100.386	
Attività correnti					
Attività commerciali	7.7	832.775		807.919	
Rimanenze		143.312		131.308	
Attività contrattuali		76.469		71.737	
Crediti commerciali		612.994	4.809	604.874	91.164
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	2.313.280		1.899.168	
Disponibilità liquide		1.512.987	7.562	1.188.276	-
Mezzi equivalenti		800.293		164.688	
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		-	-	546.204	546.204
Attività finanziarie correnti	7.4	469.667		567.709	
Diritti concessori finanziari correnti		32.937		419.136	
Attività finanziarie correnti per contributi		45.072		45.137	
Depositi vincolati correnti		44.250		44.315	
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		321.168		34.996	
Altre attività finanziarie correnti		26.240		24.125	
Attività per imposte sul reddito correnti	7.9	72.218		26.574	23.889
Altre attività correnti	7.10	125.973		126.781	
Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate		-		-	
Totale attività correnti		3.813.913		3.428.151	
TOTALE ATTIVITÀ		20.588.001		19.528.537	

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Migliaia di euro	Note	31/12/2022	di cui verso parti correlate	31/12/2021	di cui verso parti correlate
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ					
Patrimonio netto					
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		3.146.479		2.277.621	
Capitale emesso		622.027		622.027	
Riserve e utili portati a nuovo		1.394.324		932.303	
Utile/(Perdita) dell'esercizio		1.130.128		723.291	
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		322.983		370.716	
Capitale emesso e riserve		304.041		344.112	
Utile/(Perdita) dell'esercizio		18.942		26.604	
Totale patrimonio netto	7.11	3.469.462		2.648.337	
Passività non correnti					
Fondi non correnti per accantonamenti	7.12	2.016.987		2.245.892	
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		63.301		76.644	
Fondi non correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		545.997		712.047	
Fondi non correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		68.634		80.634	
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		1.339.055		1.376.567	
Passività finanziarie non correnti	7.13	10.311.026		8.215.610	
Prestiti obbligazionari		7.780.927		7.532.240	
Finanziamenti a medio-lungo termine		2.522.986	1.368.063	576.802	3.039
Derivati non correnti con fair value negativo		7.113		104.887	
Altre passività finanziarie non correnti		-		1.681	
Passività per imposte differite	7.5	513.033		316.246	
Altre passività non correnti	7.14	29.254		29.826	
Totale passività non correnti		12.870.300		10.807.574	
Passività correnti					
Passività commerciali	7.15	1.829.641		1.582.806	
Debiti commerciali		1.829.641	22.338	1.582.806	122.596
Fondi correnti per accantonamenti	7.12	764.153		1.091.889	
Fondi correnti per benefici per dipendenti		11.047		18.128	
Fondi correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		514.085		430.386	
Fondi correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		14.956		4.505	
Altri fondi correnti per rischi e oneri		224.065		638.870	
Passività finanziarie correnti	7.13	1.144.764		2.828.999	
Scoperti di conto corrente		33.214		48.947	
Finanziamenti a breve termine		19.499		251.999	
Derivati correnti con fair value negativo		2		138	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		1.059.944	23.805	2.494.882	1.141
Altre passività finanziarie correnti		32.105		33.033	
Passività per imposte sul reddito correnti	7.9	93.884		167.502	138.114
Altre passività correnti	7.16	415.797	73.832	401.430	15.584
Passività connesse ad attività operative cessate		-		-	
Totale passività correnti		4.248.239		6.072.626	
		TOTALE PASSIVITÀ		16.880.200	
		TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		19.528.537	

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2022	di cui verso parti correlate	2021	di cui verso parti correlate
RICAVI					
Ricavi da pedaggio	8.1	3.708.536		3.473.586	
Ricavi per servizi di costruzione	8.2	916.186		930.654	
Altri ricavi	8.3	466.590	49.330	398.782	103.068
TOTALE RICAVI		5.091.312		4.803.022	
COSTI					
Materie prime e materiali	8.4	-202.338	-5.792	-207.413	-5.133
Costi per servizi	8.5	-1.313.964	-27.697	-1.341.539	-24.393
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		2.423		1.420	
Costo per il personale	8.6	-658.820	-39.785	-703.628	-28.132
Altri oneri	8.7	-543.684		-524.725	
Oneri concessori		-462.423		-437.693	
Oneri per godimento beni di terzi		-12.273		-9.558	
Oneri diversi		-68.988		-77.474	
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	8.8	79.013		100.298	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		102.070		101.215	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		2.545		10.070	
(Accantonamenti) dei fondi per rischi e oneri		-25.602		-10.987	
Ammortamenti	8.9	-639.466		-560.222	
Ammortamento attività materiali		-35.651		-34.479	
Ammortamento diritti concessori immateriali		-532.662		-480.638	
Ammortamento altre attività immateriali		-71.153		-45.105	
(Svalutazioni) Ripristini di valore		-2.490		-4.598	
TOTALE COSTI		-3.279.326		-3.240.407	
RISULTATO OPERATIVO		1.811.986		1.562.615	
Proventi finanziari		125.845		153.337	
Altri proventi finanziari		125.845		153.337	
Oneri finanziari		-436.539		-483.135	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti		-12.596		-3.858	
Altri oneri finanziari		-423.943	-24.290	-479.277	-13.323
Utili (Perdite) su cambi		-269		-361	
PROVENTI/(ONERI) FINANZIARI	8.10	-310.963		-330.159	
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.3	-2.578		-2.638	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.498.445		1.229.818	
(Oneri)/Proventi fiscali	8.11	-349.375		-479.923	
Imposte correnti sul reddito		-263.586		-211.660	
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		-9.921		155	
Imposte anticipate e differite		-75.868		-268.418	
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.149.070		749.895	
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate		-		-	
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		1.149.070		749.895	
<i>di cui:</i>					
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo		1.130.128		723.291	
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi		18.942		26.604	

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2022	2021
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	1.149.070	749.895
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		520.117	51.723
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-124.862	-12.427
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro		124	-139
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		2.265	553
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	397.644	39.710
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	7.12	8.481	-6.892
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		-2.035	1.655
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	6.446	-5.237
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		21.637	22.264
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		-5.193	-5.343
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	16.444	16.921
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	7.11 (E=B+C+D)	420.534	51.394
<i>di cui relative ad attività operative cessate</i>		-	-
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	1.569.604	801.289
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		1.550.554	774.757
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		19.050	26.532

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO						Totale	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
	Capitale emesso	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserva per differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro	Riserva per valutazione di partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro	Altre riserve e utili portati a nuovo	Utile/(Perdita) dell'esercizio			
Saldo al 31/12/2020	622.027	-131.097	154	150	1.403.651	-407.163	1.487.722	354.729	1.842.451
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	56.217	-139	-	-4.612	723.291	774.757	26.532	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	-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	419	500
Saldo 31/12/2021	622.027	-75.157	14	150	1.007.296	723.291	2.277.621	370.716	2.648.337
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	411.699	124	-	8.603	1.130.128	1.550.554	19.050	1.569.604
<u>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</u>									
Distribuzione di riserve	-	-	-	-	-681.742	-	-681.742	-	-681.742
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	723.291	-723.291	-	-	-
Dividendi di altre società del Gruppo a soci Terzi	-	-	-	-	-	-	-	-66.413	-66.413
Altre variazioni minori	-	-	-223	-	269	-	46	-370	-324
Saldo al 31/12/2022	622.027	336.542	-85	150	1.057.717	1.130.128	3.146.479	322.983	3.469.462

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2022	di cui verso parti correlate	2021	di cui verso parti correlate
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO					
Utile/(Perdita) dell'esercizio		1.149.070		749.895	
Rettificato da:					
Ammortamenti	8.9	639.466		560.222	
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		-550.394		-495.877	
Proventi (Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	8.10	12.596		3.858	
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.3	2.578		2.638	
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti		2.165		5.726	
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		-2.434		-1.406	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	8.11	75.868		268.418	
Altri oneri (proventi) non monetari		-78.398		-107.705	
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		100.367	-62.552	418.967	169.003
Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]	9.1	1.350.884		1.404.736	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO					
Investimenti in attività in concessione	7.2	-924.259		-938.585	
Investimenti in attività materiali	7.1	-68.799		-37.731	
Investimenti in altre attività immateriali	7.2	-100.661		-89.020	
Contributi su attività in concessione		1.087		250	
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)		-		8.183	
Investimenti in partecipazioni		-1.079		-625	
Investimenti in società consolidate al netto delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti apportati		-4.733		-160.531	
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		5.291		2.868	
Variazione netta delle altre attività non correnti		-2.484		1.290	
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		367.803		-14.229	
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	9.1	-727.834		-1.228.130	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA					
Distribuzione di riserve		-681.742		-	
Dividendi corrisposti dal Gruppo a Soci Terzi		-65.478		-10.952	
Emissione di prestiti obbligazionari	7.13	988.018		983.535	
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)		707.587	700.000	32.022	-
Rimborsi di prestiti obbligazionari	7.13	-583.751		-1.074.936	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)	7.13	-144.742	-23.255	-165.953	
Rimborsi di debiti di leasing	7.13	-9.949		-7.453	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-403.190	711.207	-36.986	
Flusso di cassa netto da/(per) attività finanziaria [c]	9.1	-193.247		-280.723	
Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [d]		42		-13	
Incremento/(Decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio [a+b+c+d]	9.1	429.845		-104.130	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.850.221		1.954.351	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		2.280.066		1.850.221	

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2022	2021
Imposte sul reddito corrisposte		393.674	6.566
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati		52.445	50.126
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti		421.177	457.162
Utili su cambi incassati		94	69
Perdite su cambi corrisposte		64	244

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

Migliaia di euro	Note	2022	2021
<u>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO 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	7.13	-48.947	-1
<u>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO</u>		2.280.066	1.850.221
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	2.313.280	1.899.168
Scoperti di conto corrente	7.13	-33.214	-48.947

Si evidenzia che tale versione della Relazione Finanziaria Annuale 2022 di Autostrade per l'Italia, nonché gli schemi consolidati e le note illustrative 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 in Italia da parte delle società concessionarie del Gruppo. Per maggiori informazioni circa i 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" o ASPI), una società per azioni costituita nel 2003, il cui core business è rappresentato dalla gestione della concessione amministrativa autostradale italiana rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (nel seguito anche MIT), che è succeduto all'ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente a partire dal 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 Holding Reti Autostradali S.p.A. (nel seguito anche "HRA"), che ha completato l'acquisizione di tale partecipazione, da Atlantia S.p.A., in data 5 maggio 2022. HRA è una holding di partecipazioni, le cui azioni sono detenute da CDP Equity S.p.A. (51%), BP Miro (Lux) SCSp (21,32%), BIP-V Miro (Lux) SCSp (3,18%) e da Italian Motorway Holdings S.à.r.l. (24,5%). HRA è la controllante ultima di Autostrade per l'Italia ed esercita attività di direzione e coordinamento su quest'ultima. Nessuno dei soci esercita, né direttamente né attraverso le controllanti, attività di direzione e coordinamento nei confronti di HRA.

HRA provvede alla predisposizione del proprio bilancio consolidato, reso pubblico nei modi e nei tempi stabiliti dalla normativa e disponibile presso la sede legale.

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato e autorizzato alla pubblicazione il presente bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 nella riunione del 28 marzo 2023.

2. Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 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 e delle altre imprese consolidate.

Il bilancio consolidato è predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board, alle 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. Il conto economico ed il conto economico complessivo sono presentati in base alla natura dei costi; in particolare, il conto economico complessivo, partendo dal risultato dell'esercizio, espone gli effetti degli utili e delle perdite rilevati direttamente a Patrimonio Netto in applicazione degli IFRS. Il Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto rappresenta le variazioni intervenute nell'esercizio nelle singole voci che lo compongono mentre 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 nel corso dell'esercizio 2022 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 avuto 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.

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.

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 consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, 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.

Si evidenzia che il bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 è redatto anche secondo le prescrizioni previste dalla Direttiva 2013/50/UE e dal Regolamento Delegato EU 2019/815. In particolare, a partire dal 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.

Si specifica infine che, a partire dal 1° gennaio 2022, è prevista anche la marcatura con il linguaggio XBRL delle informazioni contenute nelle note illustrative o esplicative del bilancio consolidato IFRS che corrispondono agli elementi obbligatori della tassonomia di base contenuti nella Tabella 2 dell'Allegato II del Regolamento Delegato.

Con riferimento all'evoluzione del quadro regolatorio si segnala, come meglio specificato anche nella successiva nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" cui si rinvia, che è avvenuto il perfezionamento dell'iter approvativo dello Schema di Accordo complessivo di Autostrade per l'Italia, i cui effetti erano stati già considerati dal punto di vista contabile a partire dalla predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio 2021.

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 30 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. 6.1, cui si rinvia, che descrive gli impatti sul traffico in relazione alla pandemia da Covid-19.

Per quanto riguarda gli impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico in conseguenza della guerra in Ucraina, si segnala che l'ESMA, nel Public Statement del 13 maggio 2022 "Implications of Russia's invasion of Ukraine on half-yearly financial reports", ha evidenziato la necessità di assicurare il giusto livello di trasparenza nella comunicazione finanziaria, affinché la stessa possa riflettere adeguatamente l'impatto attuale e, per quanto possibile, prevedibile del conflitto sulla situazione finanziaria, le performance e i cash flow aziendali. La valutazione complessiva degli effetti connessi al conflitto russo-ucraino, tuttavia, non ha portato all'identificazione di elementi tali da determinare la necessità di effettuare impairment test sulle attività iscritte in bilancio, né sono stati stimati impatti significativi sul business del Gruppo.

In particolare, si evidenzia in primo luogo che Autostrade per l'Italia e le sue società controllate non hanno un'esposizione diretta nei confronti delle nazioni coinvolte direttamente nel conflitto. Tuttavia, le stesse potrebbero essere esposte in via indiretta agli effetti che il protrarsi del conflitto tra Russia e Ucraina potrebbe avere sul contesto geopolitico e sulle principali variabili economiche e macroeconomiche, quali (a) l'aumento del prezzo delle materie prime, (b) la possibile riduzione dei volumi di traffico (in relazione all'incremento del costo del carburante) e (c) il rialzo dei tassi di interesse del mercato finanziario.

Con riferimento al primo aspetto, l'aumento del prezzo delle materie prime e delle commodities in generale potrebbe comportare un incremento dei costi che la Società e le altre imprese concessionarie dovranno sostenere in relazione agli interventi sull'infrastruttura in concessione. Tali maggiori costi, tuttavia, rientrano nel perimetro del capitale investito netto regolatorio e sono in corso interlocuzioni con il Concedente sulle modalità di applicazione del recupero. Tuttavia, ai fini dello sviluppo del test di impairment dell'avviamento iscritto nel bilancio

consolidato, illustrato nella successiva nota 7.2, il possibile recupero di tali maggiori costi non è stato prudenzialmente considerato nella stima dei flussi operativi del periodo regolatorio 2020 - 2024.

Per quanto riguarda le possibili riduzioni dei volumi di traffico derivanti dall'incremento del prezzo dei carburanti, si segnala che dall'andamento del traffico registrato a partire da fine febbraio 2022 fino alla data di predisposizione del presente documento non si evidenziano impatti significativi, come anche confermato dalle ultime previsioni di andamento per i prossimi mesi, elaborate sulla base delle informazioni disponibili.

Infine, si evidenzia che il rialzo dei tassi di interesse potrebbe comportare un incremento del costo del debito connesso alle future emissioni obbligazionarie. In tale contesto:

- a) Autostrade per l'Italia pone in essere operazioni di copertura anticipata (mediante strumenti finanziari derivati IRS) delle future emissioni di passività finanziarie di breve-medio termine, che pertanto costituiscono un valido presidio di mitigazione di tali rischi;
- b) in generale, il sistema tariffario previsto dalle delibere ART prevede l'aggiornamento quinquennale del WACC, garantendo così una remunerazione adeguata e coerente alle variazioni dei tassi di interesse che potrebbero intervenire.

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 2022. 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 2022 agli IFRS in vigore, per i cui dettagli si rinvia ai paragrafi successivi, che comunque non hanno comportato impatti sulle voci di bilancio.

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 2022, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

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%

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 corrispettivo della vendita, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevato nel conto economico dell'esercizio di cessione.

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 derivante da operazioni di aggregazione aziendale. 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 inizialmente 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 (recuperato indirettamente attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture) include 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 i diritti maturati a fronte di:

- 1) i 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/adequamenti dell'infrastruttura;
 - 2) 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 concessori acquisiti dal Concedente 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 2022, 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	3,3% - 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 dalla cessione di un'attività immateriale è determinato con le stesse modalità previste per le attività materiali.

Aggregazioni aziendali e avviamento

Le operazioni di acquisizione del controllo 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 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.

Qualora non si disponga di sufficienti 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, ai fini della valutazione della partecipazione, sono determinati i fair value delle attività e passività detenute dalla partecipata al momento di acquisizione da parte del Gruppo nonché l'eventuale avviamento (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 acquisizione, 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 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 o, più in generale, ha diritto il legale a ricevere, o un’obbligazione a dover pagare, denaro o suoi equivalenti.

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 cumulative 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, applicato ai flussi finanziari che si prevede di poter incassare dall'attività, 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 e ripristino delle attività finanziarie".

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 e ripristino 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.

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.

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 ad 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.

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 accantonamenti

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 del fondo è effettuata sulla base dei medesimi criteri già descritti per i "Fondi per accantonamenti".

Al momento del sostenimento degli oneri dell'intervento, i costi sono portati a diretta riduzione del fondo.

Benefici per dipendenti

Le passività relative ai benefici a breve termine garantiti ai dipendenti, erogati nel corso del rapporto di lavoro, sono rilevate per competenza per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali, se significative, e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici.

Le passività relative ai benefici a medio-lungo termine garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a contributi definiti, sono iscritte per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti, sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici. La valutazione delle passività è effettuata da attuari indipendenti. L'utile o la perdita derivante dall'effettuazione del calcolo attuariale è interamente iscritto nel conto economico complessivo, nell'esercizio di riferimento.

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

Le attività non correnti possedute per la vendita e le attività e passività in dismissione o distribuzione ai soci e/o connesse ad attività operative cessate, per le quali alla data di chiusura dell'esercizio è altamente probabile che il relativo valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita o il trasferimento ai soci anziché attraverso l'utilizzo continuativo, sono presentate separatamente dalle altre attività e passività della situazione patrimoniale-finanziaria.

Immediatamente prima di essere classificate come destinate alla vendita o distribuzione, ciascuna attività e passività è rilevata in base allo specifico IFRS di riferimento applicabile e successivamente iscritta al minore tra il valore contabile e il fair value, al netto dei relativi costi di vendita. Eventuali perdite sono rilevate immediatamente nel conto economico.

Relativamente all'esposizione nel conto economico, le attività operative dismesse o in corso di dismissione o distribuzione sono classificabili quali "attività operative cessate" qualora soddisfino uno dei seguenti requisiti:

- a) rappresentino un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;
- b) siano parte di un unico programma coordinato di dismissione di un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;
- c) siano imprese controllate acquisite esclusivamente in funzione di una successiva vendita.

Gli effetti economici derivanti dalla gestione e dismissione o distribuzione di tali attività operative, al netto dei relativi effetti fiscali, sono esposti in un'unica voce del conto economico, anche con riferimento ai dati dell'esercizio comparativo.

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (fair value) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti. L'ammontare rilevato riflette il corrispettivo a cui l'entità ha diritto in cambio dei beni trasferiti al cliente e/o dei servizi resi, da rilevare nel momento in cui sono state adempiute le proprie obbligazioni contrattuali.

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

- a) i ricavi da pedaggio in base ai transiti autostradali;
- b) le vendite per cessioni di beni quando i rischi e i benefici significativi legati alla proprietà dei beni stessi sono trasferiti all'acquirente;
- c) le prestazioni di servizi in base allo stadio di completamento delle attività, sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti o del rapporto tra costi sostenuti e costi totali stimati, così da attribuire i ricavi e il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali richieste di corrispettivi aggiuntivi nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi determinabili con attendibilità. Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta nel conto economico indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa. Nel caso in cui non sia possibile determinare attendibilmente il valore dei ricavi da prestazioni di servizi, questi ultimi sono rilevati fino a concorrenza dei costi sostenuti che si ritiene saranno recuperati. La differenza positiva o negativa tra il corrispettivo maturato e l'ammontare degli acconti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti;
- d) i canoni attivi e le royalty lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti. Tali ricavi comprendono quelli derivanti dalla subconcessione a terzi di aree commerciali all'interno delle infrastrutture autostradali gestite dal Gruppo e, poiché sostanzialmente afferenti a locazioni di porzioni di infrastruttura, sono regolati dall'IFRS 16. Si evidenzia che i ricavi in esame, in relazione agli accordi contrattuali in essere, sono in parte determinati sulla base dei ricavi conseguiti dal subconcessionario; quindi, il loro ammontare varia nel tempo;
- e) i proventi per interessi, così come gli oneri per interessi, sono calcolati sul valore delle relative attività e passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo;
- f) i dividendi quando sorge il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Le prestazioni di servizi, sopra illustrate, includono anche i servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore dei Concedenti, in applicazione dell'IFRIC 12, e afferenti i contratti di concessione, di cui sono titolari talune imprese del Gruppo. In particolare, tali ricavi rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata e sono valutati al fair value, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti (costituiti principalmente dai costi per materiali e servizi esterni, dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività, dagli oneri finanziari attribuibili, questi ultimi solo nel caso di servizi di costruzione e/o miglioria relativi ad opere per

le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi), nonché dell'eventuale margine sui servizi realizzati con strutture interne al Gruppo (in quanto rappresentativo del fair value dei medesimi servizi). La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria è rappresentata dalle attività finanziarie (diritti concessori e/o contributi su opere) o dai diritti concessori delle attività immateriali.

Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati al fair value quando: (i) il loro ammontare è attendibilmente determinabile e vi è la ragionevole certezza che (ii) saranno ricevuti e che (iii) saranno rispettate le condizioni previste per l'ottenimento degli stessi.

I contributi in conto esercizio sono iscritti nel conto economico nell'esercizio di competenza, coerentemente con i costi cui sono commisurati.

I contributi ricevuti a fronte degli investimenti in infrastrutture autostradali sono contabilizzati quali ricavi dei servizi di costruzione, la cui metodologia di determinazione è illustrata nel criterio di valutazione "Ricavi".

Eventuali contributi ricevuti a fronte di investimenti in attività materiali sono iscritti a riduzione del costo dell'attività cui sono riferiti e concorrono, in riduzione, al calcolo delle relative quote di ammortamento.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono iscritte sulla base di una realistica stima degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alle disposizioni in vigore applicabili a ciascuna impresa del Gruppo.

Le imposte anticipate e differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività (risultante dall'applicazione dei criteri di valutazione descritti nella presente nota n. 3) e il valore fiscale delle stesse (derivante dall'applicazione della normativa tributaria in essere nel paese di riferimento delle società del Gruppo 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.

Per l'esercizio 2022 Autostrade per l'Italia predispone il Consolidato Fiscale Nazionale, cui aderiscono le società consolidate Società Autostrada Tirrenica p.A., Free To X S.r.l. ed Elgea S.p.A.

I debiti relativi alle imposte sul reddito sono esposti tra le passività per imposte sul reddito correnti della situazione patrimoniale-finanziaria, al netto degli acconti versati, anche per la quota riferibile all'IRES oggetto di consolidamento fiscale da parte di Atlantia. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte sul reddito correnti.

Pagamenti basati su azioni

Il costo delle prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione dei titoli è determinato sulla base del fair value dei diritti concessi, misurato alla data di assegnazione. Il metodo di calcolo per la determinazione del fair value tiene conto, alla data di assegnazione, di tutte le caratteristiche (periodo di maturazione, eventuale prezzo e condizioni di esercizio, ecc.) dei diritti e del titolo oggetto del relativo piano, sulla base di ipotesi attuariali. La valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti. Il costo di tali piani è riconosciuto nel conto economico, con contropartita nel patrimonio netto, lungo il periodo di maturazione dei diritti concessi, sulla base della migliore stima di quelli che diverranno esercitabili.

Il costo di prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite pagamenti basati su azioni e regolati per cassa è invece misurato al fair value delle passività assunte ed è riconosciuto nel conto economico, con contropartita tra le passività, lungo il periodo di maturazione dei diritti concessi sulla base della migliore stima di quelli che diverranno esercitabili. Fino a quando la passività non è estinta, il fair value della passività è rideterminato con riferimento alla data di chiusura di bilancio, rilevando nel conto economico le relative variazioni.

Riduzione e ripristino di valore delle attività

Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi siano indicazioni che il valore contabile di una o più delle attività materiali e immateriali e delle partecipazioni (ad esclusione di quelle eventualmente valutate al fair value) possa aver subito una perdita di valore, si procede ad una verifica della recuperabilità del valore contabile, come descritto nel seguito, per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione, rilevata nel conto economico. Per le attività immateriali a vita utile indefinita (es. avviamento, marchi, ecc.) e per quelle in corso di realizzazione, la verifica è effettuata almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si verifichino eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima del valore recuperabile è compresa nell'ambito della CGU, o dell'insieme delle CGU, a cui l'attività appartiene o è allocata, come nel caso dell'avviamento.

Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Qualora quest'ultimo risultasse superiore, l'attività è svalutata fino a concorrenza del valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi ante imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, ante imposte, che rifletta la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività. Nel caso di stima dei flussi finanziari futuri di CGU operative in funzionamento, si utilizzano, invece, flussi finanziari e tassi di attualizzazione al netto delle imposte, che producono risultati sostanzialmente equivalenti a quelli derivanti da una valutazione ante imposte. I flussi finanziari sono desunti dai piani pluriennali elaborati dalle

società partecipate/CGU, che per quelle titolari di concessioni possono comprendere un orizzonte temporale pari alla residua durata delle stesse. Tale metodologia risulta maggiormente appropriata rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (periodo limitato di proiezione esplicita con la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche dei contratti di concessione, tra le quali le norme di regolazione del settore e la durata predefinita dei contratti.

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 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.

Nuovi principi contabili e interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2022 e 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 e errori – nella tabella di seguito sono indicati:

- a) 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 2022;
- b) 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 2022, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio consolidato del Gruppo.

Titolo documento	Data di entrata in vigore del documento IASB	Data di omologazione da parte dell'UE
Nuovi principi contabili e nuove interpretazioni, modifiiche ai principi contabili e alle interpretazioni in viore dal 1° gennaio 2022		
Modifiche all'IFRS 3 Aggregazioni aziendali; IAS 16 immobili, impianti e macchinari; IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali; Annual Improvements 2018-2020	1° gennaio 2022	28 giugno 2021
Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni o modifiche ai principi contabili ed alle interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non omologati		
Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio e IFRS Practice Statement 2: Presentazione dei principi contabili	1° gennaio 2023	2 marzo 2022
Modifiche allo IAS 8 – Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori: definizione delle stime contabili	1° gennaio 2023	2 marzo 2022
Modifiche allo IAS 12 – Imposte sul reddito - Imposte differite relative ad attività e passività derivanti da una singola transazione	1° gennaio 2023	11 agosto 2022

Con riferimento ai principi in vigore dal 1° gennaio 2022, si evidenzia che gli stessi non hanno comportato impatti sui valori del bilancio consolidato, non verificandosi fattispecie applicabili di rilievo.

Per le modifiche che si applicheranno a partire dal 1° gennaio 2023, sulla base della analisi ad oggi condotte, non si ravvisano impatti significativi per il Gruppo Autostrade per l'Italia.

4. Concessioni

Il Gruppo comprende, al 31 dicembre 2022, 5 società titolari di concessioni per la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di autostrade a pedaggio (comprese gallerie, ponti e viadotti) in Italia alla stessa data, la rete del Gruppo ASPI ha un'estensione di circa 3.000 Km (circa il 50% della rete nazionale) con 214 aree di servizio.

Ciascun rapporto concessorio è regolato da una Convenzione Unica stipulata tra l'allora Concedente ANAS (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) 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.

L'equilibrio economico-finanziario di ciascuna concessione (che prevede la copertura dei costi di gestione e l'equa remunerazione del capitale investito da parte del concessionario relativamente agli investimenti effettuati) è assicurato per ciascun periodo quinquennale, nonché per l'intera durata della concessione, da incrementi tariffari autorizzati dal Concedente, definiti in modo tale da consentire anche la loro graduale applicazione nel tempo agli utenti.

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 2022 ⁽⁵⁾ (milioni di euro)	Modello Tariffario (Gruppo ASPI)	Modello contabile	Note
Autostrade per l'Italia	2.855	2038	3.491	Sistema regolatorio definito dall'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART), basato sul "metodo del price cap", con determinazione quinquennale dell'indicatore di produttività "X"	Misto – attività immateriale e finanziaria	(1)
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32	2032	29	Inflazione programmata e remunerazione degli investimenti, con riequilibrio dell'attivo regolatorio e degli altri costi ammessi (Delibera CIPE - ora CIPESS - n° 39 del 15 giugno 2007)	Misto – attività immateriale e finanziaria	(2)
Tangenziale di Napoli	20	2037	67	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	(3)
Società Autostrada Tirrenica	55	2028	44	Inflazione programmata e remunerazione degli investimenti, con riequilibrio dell'attivo regolatorio e degli altri costi ammessi (Delibera CIPE - ora CIPESS - n° 39 del 15 giugno 2007)	Misto – attività immateriale e finanziaria	(2) - (4)
Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco	6	2050	58	Media dei tassi di inflazione registrati in Francia e Italia nel periodo 1° settembre N ² - 31 agosto N ¹	Attività immateriale	

(1) Sottoscrizione in data 21 marzo 2022 del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 12 ottobre 2007, approvato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) - di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) n. 72 del 23 marzo 2022, registrato dalla Corte dei conti in data 29 marzo 2022 al prot. n. 620.

(2) Sistema regolatorio della Convenzione vigente. La concessionaria ha presentato al Concedente e all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione 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) Sottoscrizione in data 28 dicembre 2022 del II Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 28 luglio 2009. Ad oggi in attesa del decreto interministeriale MIT/MEF.

(4) 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'A12 già aperte al traffico (Livorno-Grosseto-Civitavecchia).

(5) I Ricavi da pedaggio non includono i ricavi di SAM pari a 20 milioni di euro per i primi tre mesi del 2022, in virtù del subentro del nuovo concessionario a partire dal 1° aprile 2022.

Per quanto riguarda la controllata Autostrade Meridionali, con la sottoscrizione il 31 marzo 2022 del Primo Atto Aggiuntivo alla convenzione di Autostrade Meridionali e con la successiva sottoscrizione del Verbale di Subentro è stato formalizzato il subentro del nuovo concessionario nella gestione dell'A3 Napoli-Pompei-Salerno con decorrenza dal 1° aprile 2022, che è subentrato ad Autostrade Meridionali in tutti i rapporti in essere (ad esclusione di quelli di natura finanziaria) con il personale dipendente ed i terzi, inclusi i contenziosi relativi all'attività in concessione.

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 un'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 2022 è variato rispetto a quello del 31 dicembre 2021 a seguito delle seguenti operazioni:

- a) la costituzione nel mese di gennaio 2022 della società Elgea S.p.A., interamente controllata da Autostrade per l'Italia, deputata all'attività di produzione di energia da fonti rinnovabili;
- b) la costituzione nel mese di maggio 2022 della società MovyonMex S.A., con sede legale a Città del Messico, controllata per il 99,99% da Movyon S.p.A. e per lo 0,01% da Infomobility S.r.l.;
- c) la costituzione nel mese di maggio 2022 della società Movyon SEE, con sede legale ad Atene, interamente controllata da Movyon S.p.A.;
- d) l'acquisizione da parte di Amplia Infrastructures (già Pavimental), in data 11 ottobre 2022, del 100% del capitale sociale di C.I.EL. S.p.A., società specializzata nella realizzazione di impianti elettrici e di illuminazione, per un costo complessivo di 1,6 milioni di euro. Tale operazione, rilevata contabilmente ai sensi dell'IFRS 3, ha comportato l'iscrizione del fair value del portafoglio lavori di tale impresa non già rilevato nel bilancio di quest'ultima, per 0,4 milioni di euro, senza la rilevazione di alcun avviamento. 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;
- e) l'acquisizione da parte di Infomobility, in data 28 settembre 2022, del 100% del capitale sociale di Control Card S.r.l., società specializzata nella produzione, commercializzazione e manutenzione di apparecchiature elettroniche, software e tecnologie informatiche, per un costo complessivo di 9,3 milioni di euro. Tale operazione, rilevata contabilmente ai sensi dell'IFRS 3, ha comportato l'iscrizione del fair value delle attività immateriali di tale impresa non già rilevate nel bilancio di quest'ultima, per 2,6 milioni di euro, senza la rilevazione di

alcun avviamento. 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;

- f) l'acquisizione del residuo 10% del capitale sociale della controllata Infomobility da parte della controllante diretta Movyon, che non ha comportato impatti significativi sul patrimonio netto consolidato.

I cambi applicati per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 e per quello comparativo per la conversione dei reporting package con valute funzionali diverse dall'euro sono quelli pubblicati dalla Banca d'Italia e presentati nella tabella seguente:

Valute	2022		2021	
	Cambio puntuale al 31 dicembre	Cambio medio	Cambio puntuale al 31 dicembre	Cambio medio
Euro/Zloty polacco	4,6808	4,686	4,5970	4,5650
Euro/Peso messicano ⁽¹⁾	20,856	20,364	n.a.	n.a.

(1) Tasso di cambio medio alla data di consolidamento di MovyonMex.

6. Eventi e operazioni societarie

6.1 Impatti derivanti dalla pandemia da Covid-19

Complessivamente nel 2022 il traffico sulla rete del Gruppo è risultato in aumento rispetto a quello del 2021 +9,3%, ma si è mantenuto ancora al di sotto dei livelli di pre-pandemia (-2,0% se confrontato con il 2019). Tali scostamenti non tengono conto dell'andamento del traffico di Autostrade Meridionali, i cui valori con gli esercizi di confronto non sono comparabili in virtù del subentro del nuovo concessionario a partire dal 1° aprile 2022.

Società	Variazione % traffico	
	vs 2021	vs 2019
Autostrade per l'Italia	9,4	-1,9
Tangenziale di Napoli	5,3	-11,3
Società Autostrada Tirrenica	6,1	3,3
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	17,0	-2,9
Traforo del Monte Bianco	17,3	-11,8
TOTALE CONCESSIONARIE DEL GRUPPO	9,3	-2,0
Autostrade Meridionali	n.s.	n.s.

Si evidenzia infine che, come riportato anche nella nota n. 10.7 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio” cui si rinvia, gli effetti economici progressivi riguardanti l’intero periodo di emergenza dichiarato dalle competenti Autorità sono oggetto di recupero. A tal proposito, si evidenzia che l’ammontare recuperabile relativo al periodo marzo-giugno 2020 è stato riconosciuto ad ASPI, salvo conguaglio da effettuarsi nel successivo periodo regolatorio, in occasione dell’aggiornamento PEF efficace dal 29 marzo 2022.

Con riferimento alle altre società concessionarie del Gruppo – ad eccezione di Traforo del Monte Bianco – si segnala che il ristoro degli effetti negativi netti subiti in conseguenza dell’emergenza sanitaria da COVID-19 avverrà attraverso il recupero tariffario solo in seguito al perfezionamento dei relativi atti aggiuntivi alle Convenzioni Uniche attualmente in corso di definizione.

6.2 Impatti derivanti dal cambiamento climatico

La sostenibilità è al centro della strategia del Gruppo in linea con gli obiettivi dell’Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile.

Il raggiungimento di questi obiettivi richiede la realizzazione di rilevanti azioni volte ad un utilizzo più efficiente e sostenibile delle risorse impiegate ad una sempre maggiore attenzione alla sicurezza e alla promozione, senza distinzione di genere, dei talenti del Gruppo. Questo dovrà essere realizzato coinvolgendo attivamente la catena di fornitura del Gruppo con l’obiettivo di studiare soluzioni e impiegare materiali con fattori emissivi progressivamente più ridotti.

Con riferimento al contrasto degli effetti connessi al cambiamento climatico, Il Gruppo ha conseguito la validazione SBTi (Science Based Target initiative) dei propri target di riduzione delle emissioni di Scope 1, 2 e 3. Tali obiettivi risultano in linea con quelli dell’Agenda 2030 ONU e con lo scenario di contenimento dell’incremento delle temperature a 1.5°C al 2050.

Nel dettaglio, gli impegni assunti si riferiscono a:

- a) riduzione delle emissioni assolute di gas serra di Scope 1 e 2 del 68% entro il 2030 (su baseline 2019). Per il raggiungimento di questo obiettivo sono state individuate azioni quali: la parziale sostituzione della flotta aziendale con veicoli ibridi/elettrici, la graduale sostituzione delle caldaie a gasolio con nuovi impianti alimentati con vettore energetico a basso impatto ambientale, il proseguimento di iniziative di efficientamento quali la sostituzione dell’illuminazione permanente con illuminazione a LED nelle stazioni e in galleria e l’approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili;
- b) riduzione dell’“intensità emissiva”, riferita alle emissioni di gas serra di scope 3 entro il 2030 (su baseline 2019) del 52% per quelle derivanti da investimenti legati all’ammodernamento delle infrastrutture in concessione, e del 55% per quelle derivanti da beni e servizi acquistati nell’ambito di attività svolte per conto di clienti terzi (extra-captive). Nel dettaglio, la riduzione di Scope 3 riguarda prevalentemente le emissioni causate dall’utilizzo di acciaio e calcestruzzo da parte delle imprese appaltatrici di Autostrade per l’Italia e di Amplia. Il raggiungimento dell’obiettivo richiederà inoltre, come ricordato, il pieno coinvolgimento della catena di fornitura di ASPI.

All’obiettivo di ridurre l’impronta carbonica del comparto stradale nel suo insieme contribuiscono anche i progetti di potenziamento e digitalizzazione della rete che consentiranno di ridurre le congestioni e di razionalizzare i flussi di traffico. Al raggiungimento di questo obiettivo contribuirà anche grazie all’investimento realizzato da Free To X, l’installazione di una

rete di stazioni di ricarica elettrica ad alta potenza che entro il 2023 sarà disponibile in 100 aree di servizio.

Per quanto riguarda invece il contributo del Gruppo alla produzione di energie rinnovabili questa sarà in futuro la missione di Elgea, società costituita nel 2022 per gestire progetti per l'installazione di pannelli fotovoltaici lungo la rete autostradale che andranno a soddisfare a regime l'intero fabbisogno energetico di ASPI.

Infine, la certificazione Envision conseguita dal progetto del Passante di Bologna, con il più alto livello possibile (Platinum) attesta la determinazione del Gruppo nell'intervenire lungo tutto il ciclo di vita dell'infrastruttura garantendo l'adozione di criteri di progettazione sostenibili. Questo obiettivo è reso possibile anche grazie ad un sempre maggiore impiego di materiali con ridotte emissioni, al riutilizzo dei materiali nonché attraverso una sempre maggiore attenzione ai bisogni e alle aspettative delle comunità interessate dagli interventi infrastrutturali. L'approccio seguito per Bologna verrà esteso alle altre principali nuove opere in programma.

Con riferimento ai risultati raggiunti nel 2022, si segnala che:

- a) tutta l'energia acquisita per il fabbisogno interno aziendale deriva da fonti rinnovabili;
- b) al 31 dicembre 2022 sono state realizzate 44 stazioni di ricarica in altrettante aree di servizio e sono in corso interventi in ulteriori 21 stazioni.

Nel corso dell'anno, conferma dell'impegno di Autostrade per l'Italia nel raggiungere i propri obiettivi di sostenibilità, sono state sottoscritte nuove linee di credito revolving su base bilaterale portando così a 2 miliardi di euro le linee di credito "Sustainability Linked" il cui margine potrà essere oggetto di un aggiustamento rispetto al raggiungimento di specifici obiettivi ESG. Proseguendo lungo questo percorso, il 17 gennaio 2023 ASPI ha collocato il primo prestito obbligazionario "Sustainability-Linked" per 750 milioni di euro.

7. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2022. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2021.

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 201.514 (170.904)

Le attività materiali al 31 dicembre 2022 presentano un valore netto pari a 201.514 migliaia di euro, in aumento di 30.610 migliaia di euro rispetto al valore netto al 31 dicembre 2021, in cui erano pari a 170.904 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	31/12/2022			31/12/2021		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari	644.840	-476.634	168.206	608.387	-470.030	138.357
Diritti d'uso di immobili, impianti e macchinari in locazione	49.231	-16.292	32.939	43.799	-11.702	32.097
Totale Immobili, impianti e	694.071	-492.926	201.145	652.186	-481.732	170.454
Investimenti immobiliari	1.551	-1.182	369	6.230	-5.780	450
Attività materiali	695.622	-494.108	201.514	658.416	-487.512	170.904

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle variazioni intercorse nel 2022.

Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2021	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO								Valore netto al 31/12/2022
		Investimenti	Incrementi diritti d'uso	Ammortamenti	Svalutazioni	Decrementi per dismissioni	Differenze cambio nette	Riclassifiche e altre rettifiche	Variazione del perimetro di consolidamento	
Immobili, Impianti e macchinari										
Terreni	6.070	-	-	-	-254	-352	-	-270	253	5.447
Fabbricati	23.249	739	-	-1.735	-	-543	-	-237	930	22.403
Impianti e macchinari	40.802	1.386	-	-5.360	-	-27	-17	1.296	62	38.142
Attrezzature industriali e commerciali	32.002	22.783	-	-14.472	-	-706	-45	17.362	69	56.993
Altri beni	17.456	9.928	-	-6.916	-	-245	43	197	25	20.488
Migliorie su beni di terzi	2.473	1.603	-	-365	-	-	-	-	5	3.716
Immobili, impianti e macchinari in corso e accenti	16.305	32.360	-	-	-	-109	-1	-27.538	-	21.017
Totale	138.357	68.799	-	-28.848	-254	-1.982	-20	-9.190	1.344	168.206
Diritti d'uso Immobili, Impianti e macchinari in locazione										
Diritti d'uso di terreni in locazione	82	-	-	-82	-	-	-	-	-	-
Diritti d'uso di fabbricati in locazione	26.907	-	8.767	-5.319	-	-899	-	-1.740	125	27.841
Diritti d'uso di attrezzature e altri beni in locazione	5.108	-	1.789	-1.216	-	-	-	-776	193	5.098
Totale	32.097	-	10.556	-6.617	-	-899	-	-2.516	318	32.939
Totale Immobili, Impianti e macchinari	170.454	68.799	10.556	-35.465	-254	-2.881	-20	-11.706	1.662	201.145
Investimenti immobiliari										
Terreni	160	-	-	-	-	-	-	-101	-	59
Fabbricati	290	-	-	-186	-	-	-	206	-	310
Totale	450	-	-	-186	-	-	-	105	-	369
Attività materiali	170.904	68.799	10.556	-35.651	-254	-2.881	-20	-11.601	1.662	201.514

I diritti d'uso relativi a immobili, impianti e macchinari sono pari a 32.939 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 e riguardano:

- a) contratti di locazione passiva di fabbricati (27.841 migliaia di euro) relativi essenzialmente ad immobili ad uso foresteria e ad uso uffici;
- b) contratti di noleggio di attrezzatura e altri beni (5.098 migliaia di euro) riconducibili essenzialmente al noleggio di autoveicoli a lungo termine.

La durata effettiva dei contratti è compresa tra i 2 e 16 anni, anche tenendo conto delle probabili proroghe esercitabili dal Gruppo.

Si evidenzia che la voce "Investimenti immobiliari", pari a 369 migliaia di euro, accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e che il fair value di tali attività è stimato complessivamente pari a circa 0,9 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 2022 non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni.

Si evidenzia, infine, che al 31 dicembre 2022 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 15.812.790 (15.385.011)

La voce è costituita da:

- a) i diritti concessori immateriali pari a 9.579.336 migliaia di euro (9.184.698 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) 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 (9.418.944 migliaia di euro);
 - 2) i diritti su opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio autostradali (92.471 migliaia di euro), devoluti gratuitamente alle concessionarie del Gruppo al termine dei relativi contratti;
 - 3) i diritti acquisiti da terzi (pari a 67.921 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 122.090 migliaia di euro.

Migliaia di euro	31/12/2022				31/12/2021			
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto
Diritti concessori immateriali	13.037.898	-3.342.514	-116.048	9.579.336	12.110.598	-2.809.852	-116.048	9.184.698
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.364	-	-	6.111.364	6.111.364	-	-	6.111.364
Altre attività immateriali	545.511	-423.421	-	122.090	441.219	-352.270	-	88.949
Attività immateriali	19.694.773	-3.765.935	-116.048	15.812.790	18.663.181	-3.162.122	-116.048	15.385.011

Nella tabella seguente sono riportate le variazioni intercorse nel 2022.

Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2021	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO				Valore netto al 31/12/2022
		Incrementi per opere realizzate, acquisizioni e capitalizzazioni	Ammortamenti	Riclassifiche e altre rettifiche	Variazione del perimetro di consolidamento	
Diritti concessori immateriali						
Diritti acquisiti	75.712	-	-7.791	-	-	67.921
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	9.010.714	916.186	-519.070	11.114	-	9.418.944
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	98.272	-	-5.801	-	-	92.471
Totale	9.184.698	916.186	-532.662	11.114	-	9.579.336
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita						
Avviamento	6.111.234	-	-	-	-	6.111.234
Marchi	130	-	-	-	-	130
Totale	6.111.364	-	-	-	-	6.111.364
Altre attività immateriali						
Costi di sviluppo	45.770	67.372	-46.244	990	-	67.888
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	28.307	25.947	-23.413	838	-	31.679
Concessioni e licenze	715	256	-181	1	-	791
Diritti d'uso attività immateriali	2.465	-	-822	1	-	1.644
Altre	2.573	-	-493	21	3.624	5.725
Attività immateriali in corso e acconti	9.119	7.086	-	-1.842	-	14.363
Totale	88.949	100.661	-71.153	9	3.624	122.090
Attività immateriali	15.385.011	1.016.847	-603.815	11.123	3.624	15.812.790

L'incremento pari a 427.779 migliaia di euro è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- gli investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi per 916.186 migliaia di euro;
- gli investimenti in altre attività immateriali per 100.661 migliaia di euro, riconducibili essenzialmente all'attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione del Gruppo;
- gli ammortamenti dell'esercizio, pari a 603.815 migliaia di euro.

Nel corso del 2022 il Gruppo ha effettuato investimenti in attività in concessione per complessivi 924.259 migliaia di euro (938.585 migliaia di euro nel 2021) come rappresentato in tabella:

Migliaia di euro	Note	2022	2021	Variazione
Utilizzo del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali	7.12	8.073	7.964	109
Incremento dei diritti concessori immateriali per opere realizzate con benefici economici aggiuntivi	8.2	916.186	930.621	-14.435
Investimenti in attività in concessione		924.259	938.585	-14.326

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

Nel 2022 sono stati rilevati inoltre nel conto economico consolidato costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 2,3 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., 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.

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.

Il test è stato effettuato sia mediante il modello dell'Unlevered Discounted Cash Flow, determinando il valore d'uso derivante dall'attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi, sia considerando il corrispettivo riconosciuto da Holding Reti Autostradali ad Atlantia per l'acquisto dell'intera partecipazione da questa detenuta in ASPI.

In particolare, per quanto riguarda la stima dei flussi operativi della metodologia dell'Unlevered Discounted Cash Flow, si è fatto riferimento al piano pluriennale esaminato dall'ultimo Consiglio di Amministrazione; tale piano, anche tenuto conto di quanto rilevato dal richiamo ESMA 32-63-1320 del 28 ottobre 2022:

- non considera prudenzialmente il possibile recupero dei maggiori costi che la Società ha sostenuto e dovrà sostenere nel periodo regolatorio 2020-2024 per interventi sull'infrastruttura in concessione in conseguenza all'aumento del prezzo delle materie prime e delle commodities in generale rilevato a seguito dell'inizio del conflitto tra Russia e Ucraina. Tali maggiori costi, tuttavia, rientrano nel perimetro del capitale investito netto regolatorio e della base costi operativi soggetti a remunerazione; sono in corso interlocuzioni con il Concedente sulle modalità di applicazione del recupero;
- considera gli effetti dei costi previsti e delle spese in conto capitale per raggiungere "zero emissioni" nette entro il 2050 (o prima).

L'utilizzo di un piano pluriennale avente un orizzonte temporale pari alla durata della concessione risulta maggiormente appropriato, rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (periodo limitato di proiezione esplicita con la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche dei contratti di concessione, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita dei contratti.

Con riferimento ai residuali effetti della pandemia da Covid-19, tenuto conto di quanto indicato dal richiamo ESMA n° 32-63-1320 del 28 ottobre 2022, non si è ritenuto che tale fattore costituisca un indicatore di impairment in quanto non si sono rilevati impatti significativi sui flussi operativi e sui risultati economici, patrimoniali e finanziari delle società.

Per la stima dei flussi e per la definizione dei parametri del tasso di attualizzazione si è fatto ricorso prevalentemente a fonti esterne pubblicamente disponibili, integrate, ove appropriato, da stime basate anche su dati storici.

Si riportano di seguito i parametri chiave del piano pluriennale di Autostrade per l'Italia sulla base dei quali si è proceduto alla stima dei flussi di cassa:

- CAGR di crescita del traffico 2023-2038: 1,61%;
- tassi di inflazione: 4,4% per il 2023, 1,8% per il 2024 e 1,9% dal 2025 fino al 2038;

- tasso di attualizzazione: 6,41%, determinato sulla base di quanto richiesto dallo IAS 36; si evidenzia che tale tasso di attualizzazione differisce dal tasso di remunerazione del capitale investito e dei servizi di costruzione e gestione previsti dalla Convenzione Unica, determinato dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti sulla base di specifiche modalità indicate in apposita delibera;
- gli incrementi tariffari coerenti con l’ammontare degli investimenti previsti nel piano industriale.

Sia facendo riferimento alla metodologia dell’Unlevered Discounted Cash Flow che al corrispettivo della transazione da Holding Reti Autostradali – Atlantia per l’acquisto della partecipazione in ASPI, il test di impairment ha confermato la piena recuperabilità dell’avviamento e dei diritti concessori in contribuzione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2022.

In aggiunta, riguardo la metodologia dell’Unlevered Discounted Cash Flow si è proceduto a effettuare un’analisi di sensitività sul valore recuperabile, incrementando dell’1% il tasso di attualizzazione indicato, valutandolo come unico elemento, in considerazione dello sviluppo tariffario con sistema regolatorio di “riequilibrio”, rappresentativo di un’ipotesi di stress test dei possibili impatti di medio-lungo termine. I risultati dell’analisi predisposta hanno confermato la piena recuperabilità delle attività iscritte.

Per le altre CGU del Gruppo non si è rilevata la presenza di indicatori di possibili perdite di valore, ad eccezione delle CGU rappresentate da Amplia Infrastructures e da Autostrade Meridionali.

Con riferimento ad Amplia, per la quale si è osservato un andamento economico inferiore rispetto alle attese, in un contesto di tassi di interesse in aumento, il test di impairment è stato effettuato mediante il modello dell’Unlevered Discounted Cash Flow e ha confermato la recuperabilità del valore. In particolare, i flussi del piano preso a riferimento sono basati su lavori affidati prevalentemente dalle società concessionarie del Gruppo, oltre ad attività di recente aggiudicazioni da società terze. Il tasso di attualizzazione utilizzato è pari al 7,41%, determinato sulla base di quanto richiesto dallo IAS 36, mentre i tassi di inflazione sono i medesimi considerati nello sviluppo del piano di Autostrade per l’Italia riportati in precedenza. In aggiunta, si è proceduto a effettuare un’analisi di sensitività sul valore recuperabile, incrementando dell’1% il tasso di attualizzazione indicato, che ha confermato la piena recuperabilità.

Per quanto riguarda Autostrade Meridionali, si è osservata alla data del 31 dicembre 2022 una capitalizzazione di borsa inferiore rispetto al valore contabile netto delle attività e passività di tale impresa. Tenuto conto di quanto già precedentemente indicato circa il subentro del nuovo concessionario in tutti i rapporti attivi e passivi in essere, ad esclusione di quelli di natura finanziaria, nonché della circostanza che le attività e passività della controllata sono sostanzialmente afferenti a posizioni di attività e passività finanziarie correnti, è stata verificata la piena recuperabilità delle stesse.

7.3 Partecipazioni - Migliaia di euro 78.458 (77.684)

Al 31 dicembre 2022 la voce risulta sostanzialmente in linea rispetto al saldo al 31 dicembre 2021.

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 2022.

Migliaia di euro	31/12/2021	Acquisizioni e apporti di capitale	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto		Cessioni e rimborsi di capitale	Riclassifiche e altre variazioni	31/12/2022
	Saldo iniziale		Conto economico	Altre componenti del conto economico complessivo			Saldo finale
	Partecipazioni contabilizzate al fair value	10.575	304	-	-	-50	11
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:							
- società collegate	66.109	825	-2.578	2.265	-	-3	66.618
- joint venture	1.000	-	-	-	-	-	1.000
Partecipazioni	77.684	1.129	-2.578	2.265	-50	8	78.458

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 2022, 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 2022, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico. Con riferimento alle partecipazioni detenute dal Gruppo in imprese collegate e joint venture, non si riscontrano partecipazioni in imprese individualmente rilevanti rispetto sia al totale delle attività consolidate, sia alle attività di gestione e alle aree geografiche e, pertanto, non sono presentate le informazioni integrative richieste in tali casi dall'IFRS 12.

Migliaia di euro	31/12/2022		31/12/2021	
	% possesso	Saldo finale	% possesso	Saldo finale
Partecipazioni contabilizzate al fair value:				
Tangenziale Esterna	1,25%	5.811	1,25%	5.811
diglTALog (Uirnet)	1,40%	427	1,40%	427
Strada dei Parchi	2,00%	4.271	2,00%	4.271
Altre partecipazioni minori	-	331	-	66
Totale Partecipazioni contabilizzate al fair value		10.840		10.575
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:				
- società collegate				
Tangenziali Esterne di Milano	27,45%	58.377	27,45%	56.484
Spea Engineering	20,00%	5.544	20,00%	7.160
Bologna & Fiera Parking	36,81%	2.205	36,81%	1.760
Tecne-Systra SWS Advanced Tunneling S.r.l.	50,00%	163	-	-
Tecne Speri Bridge Designers	50,00%	252	50,00%	625
Altre partecipazioni minori		77		80
- 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		67.618		67.109
Partecipazioni		78.458		77.684

Si rinvia all'Allegato 1 per l'elenco analitico delle partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2022.

7.4 Attività finanziarie

(quota non corrente) Migliaia di euro 556.164 (331.951)

(quota corrente) Migliaia di euro 469.667 (567.709)

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	31/12/2022			31/12/2021		
		Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Diritti di subentro		32.937	32.937	-	419.136	419.136	-
Diritti concessori finanziari	(1)	32.937	32.937	-	419.136	419.136	-
Attività finanziarie per contributi su opere	(1)	179.329	45.072	134.257	178.872	45.137	133.735
Depositi vincolati	(1)	174.631	44.250	130.381	174.118	44.315	129.803
Attività per contratti derivati	(2)	515.385	315.682	199.703	72.639	31.405	41.234
Ratei attivi per attività finanziarie a medio - lungo termine		2.292	2.292	-	-	-	-
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine	(1)	32.643	3.194	29.449	30.770	3.591	27.179
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine		550.320	321.168	229.152	103.409	34.996	68.413
Titoli	(1)	62.374	-	62.374	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti		26.240	26.240	-	24.125	24.125	-
Totale		1.025.831	469.667	556.164	899.660	567.709	331.951

(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 diminuiscono di 386.199 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021 (419.136 migliaia di euro) essenzialmente a seguito dell'incasso della parte preponderante valore del subentro da parte di Autostrade Meridionali.

Al 31 dicembre 2022, il fair value delle "Attività per contratti derivati" si incrementa di 442.746 migliaia di euro essenzialmente per effetto dell'aumento della curva dei tassi di interesse al 31 dicembre 2022 rispetto al 31 dicembre 2021. Per maggiori dettagli a riguardo si rinvia a quanto commentato nella nota n. 9.2 "Gestione dei rischi finanziari".

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

7.5 Attività per imposte anticipate e Passività per imposte differite

Attività per imposte anticipate - Migliaia di euro 121.791 (133.950)

Passività per imposte differite - Migliaia di euro 513.033 (316.246)

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	31/12/2022	31/12/2021
Attività per imposte anticipate	1.403.098	1.586.209
Passività per imposte differite compensabili	-1.281.307	-1.452.259
Attività per imposte anticipate nette	121.791	133.950
Passività per imposte differite	-513.033	-316.246
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite	-391.242	-182.296

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	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							31/12/2022
	31/12/2021	Accantonamenti	Rilasci	Accantonamenti (rilasci) su altre componenti del conto economico complessivo	Variazione di stime di esercizi precedenti	Riclassifiche e altre variazioni	Variazione del perimetro di consolidamento	
Attività per imposte anticipate su:								
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12 di Autostrade per l'Italia	306.516	-	-18.031	-	-	4	-	288.489
Fondi per accantonamenti	1.147.323	162.739	-322.416	-	14.831	-1	-	1.002.476
Svalutazioni ed ammortamenti di attività non correnti	11.360	-	-933	-	-	-	-	10.427
Strumenti finanziari derivati	38.965	-	45	-18.316	-	-	-	20.694
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	7.467	715	-270	-	108	-	-	8.020
Perdite fiscalmente riportabili	-270	194	-879	-	-97	-	-	-1.052
Utili e perdite attuariali del fondo TFR	7.179	-15	-126	-1.792	-	16	-	5.262
Altre differenze temporanee	67.669	8.770	-7.595	-8	-54	-	-	68.782
Totale	1.586.209	172.403	-350.205	-20.116	14.788	19	-	1.403.098
Passività per imposte differite su:								
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	-1.725.142	-132.837	219.058	-	-	-1	-	-1.638.922
Differenza tra valore contabile e fair value di attività e passività acquisite da business combination	-713	-	2.029	-	-	-	-1.011	305
Strumenti finanziari derivati	-13.502	-	-	-111.606	-	-	-	-125.108
Altre differenze temporanee	-29.148	-1.784	616	-368	64	5	-	-30.615
Totale	-1.768.505	-134.621	221.703	-111.974	64	4	-1.011	-1.794.340
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite (compensabili e non)	-182.296	37.782	-128.502	-132.090	14.852	23	-1.011	-391.242

Il saldo delle imposte differite nette, pari a 391.242 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, è composto principalmente da:

- le imposte anticipate sulle quote deducibili nei futuri esercizi dei fondi per accantonamenti, pari a 1.002.476 migliaia di euro, in prevalenza riferibili al fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali e al fondo oneri in relazione agli impegni assunti da Autostrade per l'Italia con il MIT;
- il saldo residuo delle imposte anticipate di Autostrade per l'Italia relative al riconoscimento fiscale dei relativi valori contabili iscritti in applicazione dell'IFRIC 12, pari a 288.489 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 1.638.922 migliaia di euro.

L'incremento dell'esercizio pari a 208.946 migliaia di euro è correlato essenzialmente ai seguenti effetti:

- i rilasci netti di imposte anticipate (159.677 migliaia di euro) per gli utilizzi riferibili alle spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali e agli utilizzi degli altri fondi per rischi e oneri;
- il rilascio di imposte differite (219.058 migliaia di euro) a seguito dell'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento di Autostrade per l'Italia;
- il rilascio di imposte anticipate e l'iscrizione di imposte differite sulle altre componenti del conto economico complessivo (129.922 migliaia di euro), in relazione all'incremento del fair value degli strumenti finanziari derivati.

7.6 Altre attività non correnti - Migliaia di euro 3.371 (886)

Il saldo della voce si incrementa di 2.485 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

7.7 Attività commerciali - Migliaia di euro 832.775 (807.919)

Al 31 dicembre 2022 le attività commerciali comprendono:

- a) le rimanenze di magazzino pari a 143.312 migliaia di euro (131.308 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), costituite prevalentemente da scorte e ricambi per le attività di manutenzione e di investimento della rete;
- b) le attività contrattuali per 76.469 migliaia di euro (71.737 migliaia di euro al 31 dicembre 2021);
- c) i crediti commerciali, pari a 612.994 migliaia di euro (604.874 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), la cui composizione è dettagliata nella tabella che segue.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021
Crediti commerciali verso:		
Clientsi autostradali	343.968	359.161
Subconcessionari delle aree di servizio autostradali	73.459	60.515
Clientsi diversi	165.717	150.994
Crediti commerciali (saldo lordo)	583.144	570.670
Fondo svalutazione crediti commerciali	(63.286)	(60.042)
Altre attività commerciali	93.136	94.246
Crediti commerciali (saldo netto)	612.994	604.874

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

Migliaia di euro	Totale saldo crediti al 31/12/2022	Saldo a scadere	Scaduto da 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti commerciali	583.144	480.425	14.647	11.674	76.398

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, quali le convenzioni di attraversamento dell'autostrada e le cessioni di servizi e di beni di proprietà.

La tabella seguente evidenzia la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nel 2022, 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	31/12/2021	Incrementi	Utilizzi	Variatione del perimetro di consolidamento	31/12/2022
Fondo svalutazione crediti commerciali	60.042	4.864	-1.868	248	63.286

Il fondo svalutazione dei crediti commerciali risulta in aumento rispetto al 31 dicembre 2021. 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 alle perdite sui rapporti di mancato pagamento emessi dagli anni dal 2009 al 2020.

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 2.313.280 (1.899.168)

La voce include le disponibilità liquide e quelle investite con un orizzonte temporale di breve termine e si incrementa di 414.112 migliaia di euro.

Per un'analisi dei flussi finanziari che hanno generato la variazione delle disponibilità liquide nette del Gruppo nel corso dell'esercizio 2022 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 72.218 (26.574)

Passività per imposte correnti - Migliaia di euro 93.884 (167.502)

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	
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021
IRES	50.890	24.325	3.789	150.720
IRAP	20.818	379	150	12.978
Altre imposte sul reddito	510	1.870	89.945	3.804
	72.218	26.574	93.884	167.502

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo presenta passività nette per imposte sul reddito pari a 21.666 migliaia di euro, in diminuzione di 119.262 migliaia di euro rispetto al saldo delle passività nette per imposte sul reddito al 31 dicembre 2021 (140.928 migliaia di euro), prevalentemente in relazione alle imposte versate a titolo di saldo dell'esercizio 2021 e di acconto per il 2022, al netto dello stanziamento delle imposte dell'esercizio, nonché alla rilevazione - nella voce "altre imposte sul reddito" - del debito residuo per l'imposta sostitutiva a carico di Autostrade per l'Italia relativa al già citato affrancamento di quote di ammortamento dell'avviamento.

7.10 Altre attività correnti - Migliaia di euro 125.973 (126.781)

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	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	17.720	16.711	1.009
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	1.728	1.293	435
Crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	30.400	29.822	578
Crediti verso enti previdenziali	10.060	9.151	909
Crediti verso dipendenti	2.074	2.048	26
Risconti attivi non commerciali	1.040	416	624
Acconti a fornitori e altre attività correnti	65.902	70.738	-4.836
Altre attività correnti (saldo lordo)	128.924	130.179	-1.255
Fondo svalutazione	-2.951	-3.398	447
Altre attività correnti (saldo netto)	125.973	126.781	-808

Il saldo di bilancio al 31 dicembre 2022 pari a 125.973 migliaia di euro risulta sostanzialmente in linea con il saldo dell'esercizio precedente.

Si evidenzia, inoltre, che il fondo svalutazione è 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 Patrimonio netto – Migliaia di euro 3.469.462 (2.648.337)

Al 31 dicembre 2022 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 2021.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 3.146.479 migliaia di euro, si incrementa di 868.858 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per:

- a) il risultato economico complessivo del 2022, positivo per 1.550.554 migliaia di euro, composto dall'utile di esercizio (1.130.128 migliaia di euro) e dal saldo positivo delle altre componenti del conto economico complessivo (per 420.534 migliaia di euro) su cui incide principalmente la variazione positiva del fair value degli strumenti finanziari derivati;
- b) la distribuzione della riserva "utili portati a nuovo" di Autostrade per l'Italia avvenuta nel mese di luglio 2022 (681.742 migliaia di euro).

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi è pari a 322.983 migliaia di euro si riduce di 47.733 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021 (370.716 migliaia di euro) essenzialmente in relazione alla distribuzione dei dividendi di società del Gruppo a soci terzi parzialmente compensata dal risultato economico complessivo dell'esercizio, positivo per 19.050 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.

7.12 Fondi per accantonamenti

(quota non corrente) - Migliaia di euro 2.016.987 (2.245.892)

(quota corrente) - Migliaia di euro 764.153 (1.091.889)

Al 31 dicembre 2022 i fondi per accantonamenti sono pari a 2.781.140 migliaia di euro (3.337.781 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). 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	31/12/2022			31/12/2021		
	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	74.348	63.301	11.047	94.772	76.644	18.128
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.060.082	545.997	514.085	1.142.433	712.047	430.386
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	83.590	68.634	14.956	85.139	80.634	4.505
Altri fondi per rischi e oneri	1.563.120	1.339.055	224.065	2.015.437	1.376.567	638.870
Fondi per accantonamenti	2.781.140	2.016.987	764.153	3.337.781	2.245.892	1.091.889

Di seguito sono esposte le movimentazioni dell'esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2021	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							31/12/2022
	Saldo di bilancio	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	Decrementi per utilizzi	(Utili) perdite attuariali rilevate nel conto economico complessivo	Differenze cambio	Riclassifiche e altre variazioni	Variazione del perimetro di consolidamento	Saldo di bilancio
Fondi per benefici per dipendenti									
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	94.768	1.760	378	-10.132	-8.481	-	-4.722	771	74.342
Altri benefici a dipendenti	4	29	-	-25	-	-	-2	-	6
Totale	94.772	1.789	378	-10.157	-8.481	-	-4.724	771	74.348
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali									
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.142.433	359.767	11.222	-461.837	-	-	8.497	-	1.060.082
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali									
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	85.139	5.528	996	-8.073	-	-	-	-	83.590
Altri fondi per rischi e oneri									
Altri fondi per rischi e oneri	2.015.437	25.602	-	-482.147	-	-11	4.239	-	1.563.120
Fondi per accantonamenti	3.337.781	392.686	12.596	-962.214	-8.481	-11	8.012	771	2.781.140

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 63.301 (76.644)

(quota corrente) - Migliaia di euro 11.047 (18.128)

Al 31 dicembre 2022 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 20.424 migliaia di euro è relativa prevalentemente alle liquidazioni e anticipazioni avvenute nell'esercizio (10.132 migliaia di euro) e agli utili attuariali dell'esercizio (8.481 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 2022.

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 (*)	3,63%
Tasso annuo di inflazione	2,30%
Tasso annuo incremento TFR	3,23%
Tasso annuo incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	da 1% a 7%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	da 0,5% a 3,5%
Duration (anni)	da 6 a 16

(*) Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato con riferimento alla curva dei rendimenti medi elaborati sulla base dell'indice IBOXX Corporates AA 7-10 con duration commisurata alla stima della permanenza media nel Gruppo del collettivo oggetto di valutazione.

Ipotesi demografiche	
Mortalità	Dati della Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Età pensionamento	Raggiungimento requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria

Analisi di sensitività al 31/12/2022						
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	68.565	68.192	68.998	67.780	67.448	69.346

FONDO PER RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 545.997 (712.047)

(quota corrente) - Migliaia di euro 514.085 (430.386)

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 82.351 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 prevalentemente per i seguenti effetti:

- a) gli utilizzi dell'esercizio, pari a 461.837 migliaia di euro, per gli interventi di manutenzione sulla rete autostradale, di cui 164.820 migliaia di euro relativi alle manutenzioni non ricorrenti;
- b) gli accantonamenti operativi dell'esercizio, complessivamente pari a 359.767 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino previsti sulla rete;
- c) gli accantonamenti finanziari (11.222 migliaia di euro).

FONDO PER RINNOVO INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 68.634 (80.634)

(quota corrente) - Migliaia di euro 14.956 (4.505)

Il fondo per rinnovo infrastrutture autostradali, comprensivo della quota corrente e non corrente, è pari complessivamente a 83.590 migliaia di euro (85.139 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Rispetto al 31 dicembre 2021 il fondo presenta un decremento netto pari a 1.549 migliaia di euro, essenzialmente per gli utilizzi dell'esercizio relativi agli interventi effettuati (8.073 migliaia di euro) parzialmente compensati dagli accantonamenti operativi (5.528 migliaia di euro).

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 1.339.055 (1.376.567)

(quota corrente) - Migliaia di euro 224.065 (638.870)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi e oneri ritenuti probabili a fine esercizio e si decrementa di 452.317 migliaia di euro essenzialmente per:

- a) gli utilizzi, pari a 482.147 migliaia di euro, connessi essenzialmente agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIT e con il Governo, relativamente agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (338.214 migliaia di euro realizzati nel 2022), nonché agli sconti tariffari agli utenti e agli sconti per disagi lavori (100.191 migliaia di euro);
- b) gli accantonamenti operativi (25.602 migliaia di euro).

Per maggiori dettagli sui principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2022, nonché l'evoluzione intercorsa nell'esercizio, si rinvia alla nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

7.13 Passività finanziarie

(quota non corrente) Migliaia di euro 10.311.026 (8.215.610)

(quota corrente) Migliaia di euro 1.144.764 (2.828.999)

PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 10.311.026 (8.215.610)

(quota corrente) Migliaia di euro 1.059.944 (2.494.882)

Al 31 dicembre 2022 le passività finanziarie a medio-lungo termine ammontano complessivamente a 11.370.970 migliaia di euro e sono essenzialmente costituite dai prestiti obbligazionari emessi da Autostrade per l'Italia 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	31/12/2022				Esigibilità		31/12/2021			
		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)	8.593.372	8.529.838	748.911	7.780.927	3.337.143	4.443.784	8.339.180	8.137.474	605.234	7.532.240
Debiti verso istituti di credito	(3)	2.454.758	2.454.765	105.929	2.348.836	427.194	1.921.642	1.882.739	1.869.607	1.468.761	400.846
Debiti verso altri finanziatori		214.878	209.971	63.406	146.565	141.994	4.571	220.752	214.402	65.884	148.518
Debiti per Leasing		35.674	35.674	8.089	27.585	16.882	10.703	33.172	33.172	5.737	27.435
Finanziamenti a medio-lungo termine	(2)(3)	2.705.310	2.700.410	177.424	2.522.986	586.070	1.936.916	2.136.663	2.117.181	1.540.382	576.799
Derivati con fair value negativo	(4)		7.113	-	7.113	-	7.113	287.943	183.056	104.887	
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine			133.609	133.609	-	-	-	166.213	166.213	-	-
Altre passività finanziarie			-	-	-	-	-	1.681	-	-	1.681
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine			133.609	133.609	-	-	-	167.894	166.213	1.681	
Totale			11.370.970	10.599.944	10.311.026	3.923.213	6.387.813	10.710.492	2.494.885	8.215.607	

(1) Il valore nominale del prestito obbligazionario in yen è espresso al tasso di cambio del relativo Cross Currency Swap ad esso collegato.

(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 per una quota parte come strumenti finanziari derivati di copertura e per una quota parte 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	31/12/2022		31/12/2021	
		Valore di bilancio (1)	Fair value (2)	Valore di bilancio (1)	Fair value (2)
Prestiti obbligazionari					
- tasso fisso quotato	dal 2023 al 2038	8.529.838	7.576.406	8.137.474	8.642.403
		8.529.838	7.576.406	8.137.474	8.642.403
Debiti verso istituti di credito					
- tasso fisso	dal 2023 al 2036	1.049.206	975.279	1.153.399	1.341.988
- tasso variabile	dal 2023 al 2034	1.405.559	1.424.632	716.208	766.520
		2.454.765	2.399.911	1.869.607	2.108.508
Debiti verso altri finanziatori					
- infruttiferi	(3) dal 2023 al 2028	209.971	209.971	214.404	214.404
		209.971	209.971	214.404	214.404
Debiti per leasing		35.674	35.674	33.170	33.172
Finanziamenti a medio-lungo termine		2.700.410	2.645.556	2.117.181	2.356.084
Derivati con fair value negativo		7.113	7.113	287.943	287.943
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		133.609	133.609	166.213	166.213
Altre passività finanziarie		-	-	1.681	1.681
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		133.609	133.609	167.894	167.894
Totale		11.370.970	10.362.683	10.710.492	11.454.324

(1) I valori delle passività finanziarie a medio-lungo termine riportati in tabella includono sia la quota non corrente che quella corrente.

(2) Il fair value indicato rientra nel livello 2 della gerarchia del fair value ad esclusione dei debiti per leasing il cui fair value rientra nel livello 3 della gerarchia.

(3) La voce include principalmente i debiti di Autostrade per l'Italia nonché il debito verso il Fondo Centrale di Garanzia apportato da Società Autostrada Tirrenica.

- c) il confronto tra il saldo nominale delle passività (prestiti obbligazionari e finanziamenti a medio-lungo termine) e il relativo valore di bilancio, distinto per valuta di emissione con indicazione dei corrispondenti tasso medio e tasso effettivo di interesse;

Migliaia di euro	31/12/2022			31/12/2021		
	Valore nominale	Valore di bilancio	Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2022	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2022	Valore nominale	Valore di bilancio
Euro (EUR)	11.149.506	11.049.202	2,94%	3,00%	9.576.667	9.455.342
Sterlina (GBP)	-	-	-	-	750.000	605.234
Jen (JPY)	149.176	181.046	5,30%	3,39%	149.176	194.079
Totale	11.298.682	11.230.248	3,07% ⁽¹⁾		10.475.843	10.254.655

(1) Tale valore include anche la percentuale del prestito obbligazionario in sterlina rimborsato in data 09/06/2022.

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 31/12/2021	Nuove accensioni	Rimborsi	Differenze di cambio e altri movimenti	Valore di bilancio al 31/12/2022
Prestiti obbligazionari	8.137.474	988.018	-583.751	-11.903	8.529.838
<i>Debiti verso istituti di credito</i>	1.869.607	701.100	-131.924	15.982	2.454.765
<i>Debiti verso altri finanziatori</i>	214.404	6.487	-12.818	1.901	209.974
<i>Debiti per Leasing</i>	33.170	10.094	-9.949	2.359	35.674
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.117.181	717.681	-154.691	20.242	2.700.413
Totale	10.254.655	1.705.699	-738.442	8.339	11.230.251

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 2022 di tali strumenti finanziari è rilevato nelle voci di bilancio "Derivati con fair value positivo" e "Derivati con fair value negativo". Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari detenuti dal Gruppo si rinvia a quanto indicato nella nota n. 9.2 "Gestione dei rischi finanziari".

PRESTITI OBBLIGAZIONARI

(quota non corrente) Migliaia di euro 7.780.927 (7.532.240)

(quota corrente) Migliaia di euro 748.911 (605.234)

La voce "Prestiti obbligazionari" è composta dalle emissioni obbligazionarie di Autostrade per l'Italia destinate a investitori istituzionali (7.780.927 migliaia di euro) e a investitori privati (748.911 migliaia di euro).

Al 31 dicembre 2022 il saldo aumenta di 392.364 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 essenzialmente per l'effetto combinato di:

- a) le emissioni obbligazionarie, avvenute nel mese di gennaio, di importo totale pari a 1.000 milioni di euro e divise in due tranches da 500.000 migliaia di euro, ciascuna rispettivamente con scadenza nel 2028 e cedola del 1,625% e scadenza nel 2032 e cedola del 2,25%;

- b) il rimborso avvenuto in data 9 giugno 2022 del prestito obbligazionario in sterline di importo residuo al 31 dicembre 2021 pari a 605.234 migliaia di euro. Si evidenzia che contestualmente al rimborso citato sono stati chiusi i due Cross Currency Swap ad esso collegati. Per maggiori dettagli si rinvia alla sezione “derivati con fair value negativo”.

Limitatamente al private placement in JPY (di importo pari a 20.000.000 migliaia di JPY, per un controvalore di 181.046 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), 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 2022 i parametri finanziari in oggetto risultano rispettati.

Si segnala che dal 5 maggio 2022 per effetto del perfezionamento della cessione dell’intera partecipazione detenuta da Atlantia S.p.A. in Autostrade per l’Italia a favore di HRA, sono efficaci le modifiche contrattuali approvate dalle Assemblee degli obbligazionisti a novembre 2021 nell’ambito dell’operazione di Consent Solicitation aventi ad oggetto:

- a) rimozione della garanzia prestata da Atlantia;
- b) modifica della condizione relativa al cambio di controllo in relazione ai prestiti obbligazionari in scadenza nel 2024 e 2025.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 2.522.986 (576.799)

(quota corrente) Migliaia di euro 177.424 (1.540.382)

La voce, comprensiva sia della quota corrente che di quella non corrente, è composta prevalentemente dai finanziamenti bancari del Gruppo iscritti al 31 dicembre 2022 per 2.454.765 migliaia di euro.

L’incremento dei finanziamenti a medio-lungo termine pari a 583.229 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 è essenzialmente riconducibile all’effetto combinato di:

- a) l’utilizzo, per un importo pari a 700.000 migliaia di euro, della linea di credito committed di Autostrade per l’Italia con Cassa Depositi e Prestiti stipulata in data 13 dicembre 2017 e avente un valore nozionale iniziale pari a 1.100.000 migliaia di euro. Al 31 dicembre 2022 l’ammontare risulta completamente utilizzato;
- b) rimborsi, contrattualmente previsti, dei finanziamenti concessi da istituti di credito, pari a complessivi 131.924 migliaia di euro.

Si segnala la riclassifica a medio-lungo termine dei finanziamenti di Autostrade per l’Italia con Banca Europea degli Investimenti (BEI) e Cassa Depositi e Prestiti, per un ammontare complessivo pari a 1.236.487 migliaia di euro, inclusi tra le quote correnti al 31 dicembre 2021,

essendo venuti meno i rischi di rimborso anticipato degli stessi. Per effetto dell'avvenuto ritorno della Società al livello Investment Grade nel corso del 2022, è venuto meno l'impegno di dimostrare, con riferimento ad alcuni finanziamenti, il rispetto di taluni parametri finanziari. Di conseguenza, i financial covenant più significativi sono relativi ai contratti di finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti che richiedono il rispetto di una soglia minima dell'"Operating Cash Flow available for Debt Service / Debt Service" (DSCR); tali covenant risultano rispettati dalla Società alla data di bilancio.

Si segnala che dal 5 maggio 2022 è venuta meno la garanzia prestata da Atlantia S.p.A. in Autostrade per l'Italia a beneficio di Banca Europea degli Investimenti (BEI), a seguito del cambio di controllo.

DERIVATI CON FAIR VALUE NEGATIVO

(quota non corrente) Migliaia di euro 7.113 (104.887)

(quota corrente) Migliaia di euro - (183.056)

La voce accoglie, al 31 dicembre 2022, 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.

La diminuzione complessiva della voce rispetto al saldo al 31 dicembre 2021, pari a 280.830 migliaia di euro, è correlata essenzialmente all'effetto combinato di:

- a) diminuzione del fair value negativo per 194.379 migliaia di euro dei Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterlina e yen, derivante essenzialmente dalla chiusura dei due strumenti finanziari derivati in sterlina (166.249 migliaia di euro), correlata al rimborso del prestito obbligazionario sopra menzionato;
- b) la chiusura, avvenuta a gennaio 2022, dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting per 19.337 migliaia di euro, in corrispondenza delle emissioni obbligazionarie.

Si evidenzia che, nel corso del 2022, coerentemente con quanto previsto dall'IFRS 9, taluni contratti derivati IRS che non risultavano rispettare tutti i requisiti per la relazione di copertura di cash flow hedge sono stati ri-designati e pertanto, al 31 dicembre 2022 tutti i contratti derivati in essere risultano di *cash flow hedge*, come descritto nella nota 9.2 "Gestione dei rischi finanziari", cui si rinvia.

ALTRE PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro - (1.681)

(quota corrente) Migliaia di euro 133.609 (166.213)

Il saldo della voce, comprensivo sia della quota corrente sia di quella non corrente, si decrementa di 34.285 migliaia di euro essenzialmente per la diminuzione dei ratei passivi su derivati.

PASSIVITA' FINANZIARIE A BREVE TERMINE - Migliaia di euro 84.820 (334.117)

La composizione delle passività finanziarie a breve termine è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021
Scoperti di conto corrente	33.214	48.947
Finanziamenti a breve termine	19.499	251.999
Derivati correnti con fair value negativo	2	138
Altre passività finanziarie correnti	32.105	33.033
Passività finanziarie a breve termine	84.820	334.117

La voce pari 84.820 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 si decrementa di 249.297 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2021 (334.117 migliaia di euro) principalmente per il rimborso del finanziamento erogato da Intesa San Paolo ad Autostrade Meridionali (245.000 migliaia di euro). Tale rimborso è correlato contrattualmente all'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).

Milioni di euro	31/12/2022	di cui verso parti correlate	31/12/2021	di cui verso parti correlate
Disponibilità liquide	-1.513		-1.188	
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide ⁽¹⁾	-800	-	-711	-546
Altre attività finanziarie correnti ⁽²⁾	-348		-31	
Liquidità (A)	-2.661		-1.930	
Debito finanziario corrente ⁽³⁾	83		334	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	1.060	24	2.495	1
Indebitamento finanziario corrente (B)	1.143		2.829	
Indebitamento finanziario netto corrente (C=A+B)	-1.518		899	
Debito finanziario non corrente ⁽⁴⁾	2.530	1.368	684	6
Strumenti di debito ⁽⁵⁾	7.781		7.532	
Indebitamento finanziario non corrente (D)	10.311		8.216	
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E=D+C)	8.793		9.115	

RICONDUZIONE INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO COME DA ORIENTAMENTO ESMA CON INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

Milioni di euro	31/12/2022	di cui verso parti correlate	31/12/2021	di cui verso parti correlate
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E)	8.793		9.115	
Attività finanziarie correnti ⁽⁶⁾ al netto dei derivati (F)	-120		-537	
Attività finanziarie non correnti (G)	-556		-332	
Indebitamento finanziario netto (H=E+F+G)	8.117		8.246	

(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 2022".

(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 2022".

(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. 7.13 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022".

(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. 7.13 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022".

(5) Include il valore dei "Prestiti obbligazionari" così come riportati nella nota n. 7.13 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022".

(6) Include il valore delle "Attività finanziarie correnti", al netto del valore del fair value dei derivati attivi e dei relativi ratei 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 2022" e ricompresi nella voce "Altre attività finanziarie correnti" del prospetto ESMA di cui sopra.

7.14 Altre passività non correnti – Migliaia di euro 29.254 (29.826)

Al 31 dicembre 2022 il saldo della voce è pari a 29.254 migliaia di euro e risulta sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2021. La composizione è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021
Risconti passivi non commerciali	21.161	21.812
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	-	3.725
Debiti verso il personale	5.523	2.890
Debiti per espropri	405	405
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	1.738	920
Altri debiti	427	74
Altre passività non correnti	29.254	29.826

7.15 Passività commerciali – Migliaia di euro 1.829.641 (1.582.806)

La composizione delle passività commerciali è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021
Debiti verso fornitori	1.022.413	863.809
Debiti per rapporti di interconnessione	734.980	632.125
Pedaggi in corso di regolazione	69.852	85.276
Ratei e risconti passivi e altre passività commerciali	2.396	1.596
Passività commerciali	1.829.641	1.582.806

Le passività commerciali sono pari a 1.829.641 migliaia di euro e presentano un incremento pari a 246.835 migliaia di euro essenzialmente per:

- l'incremento dei debiti verso fornitori (158.604 migliaia di euro), principalmente originato dalla dinamica delle attività di manutenzione e investimento eseguite nei due esercizi a confronto e riconducibile principalmente ad Autostrade per l'Italia;
- l'aumento dei debiti verso altre società concessionarie interconnesse (102.855 migliaia di euro) di Autostrade per l'Italia ascrivibile ai maggiori volumi di traffico registrati nel 2022 rispetto al 2021.

Il valore di bilancio delle passività commerciali approssima il relativo fair value.

7.16 Altre passività correnti – Migliaia di euro 415.797 (401.430)

La composizione delle altre passività correnti è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	21.019	25.611
Debiti verso il personale	69.278	70.454
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	217	64
Debiti per canoni	84.515	98.942
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	36.424	33.468
Debiti per espropri	228	1.050
Debiti verso Amministrazioni Pubbliche	92	92
Altri debiti	204.024	171.749
Altre passività correnti	415.797	401.430

Al 31 dicembre 2022 il saldo della voce è pari a 415.797 migliaia di euro e risulta sostanzialmente in linea con il 31 dicembre 2021.

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 2021.

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 3.708.536 (3.473.586)

I ricavi da pedaggio sono pari a 3.708.536 migliaia di euro e presentano un incremento di 234.950 migliaia di euro rispetto al 2021 (3.473.586 migliaia di euro). Escludendo il contributo di Autostrade Meridionali in entrambi gli esercizi, i ricavi da pedaggio aumentano di 296.896 migliaia di euro, principalmente per:

- a) la crescita del traffico sulla rete pari a 9,3%, considerando che il 2021 risentiva degli effetti delle forti limitazioni agli spostamenti disposte dalle Autorità Governative;
- b) incremento tariffario di Autostrade per l'Italia dell'1,4% rispetto al 2021 senza impatti per l'utenza per attivazione di uno sconto di pari entità, grazie all'utilizzo del fondo rischi e oneri stanziato negli esercizi precedenti.

8.2 Ricavi per servizi di costruzione – Migliaia di euro 916.186 (930.654)

Il dettaglio dei ricavi per servizi di costruzione è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione - opere con benefici economici aggiuntivi	916.186	930.621	-14.435
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	-	33	-33
Ricavi per servizi di costruzione	916.186	930.654	-14.468

I ricavi per servizi di costruzione, pari a 916.186 migliaia di euro, sono costituiti dagli interventi relativi a opere con benefici economici aggiuntivi e sono rappresentativi del fair value del corrispettivo spettante per le attività di ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture in concessione effettuate nell'esercizio, determinato 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.

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 466.590 (398.782)

Il dettaglio degli altri ricavi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Ricavi da subconcessionari	151.818	106.329	45.489
Ricavi per manutenzioni	21.356	17.899	3.457
Altri ricavi da gestione autostradale	16.929	18.611	-1.682
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	58.795	62.367	-3.572
Rimborsi	26.442	21.857	4.585
Risarcimento danni e indennizzi	17.784	17.465	319
Ricavi da pubblicità	2.928	1.432	1.496
Altri proventi	170.538	152.822	17.716
Altri ricavi	466.590	398.782	67.808

Gli altri ricavi ammontano a 466.590 migliaia di euro e presentano un aumento di 67.808 migliaia di euro rispetto al 2021, principalmente in relazione all'incremento dei ricavi da subconcessionari per 45.489 migliaia di euro, dovuto principalmente alle maggiori royalty oil e food delle aree di servizio, in relazione all'aumento del traffico.

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	2022				2021			
	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	3.709	-	-	3.709	3.474	-	-	3.474
Ricavi per servizi di costruzione	-	916	-	916	-	931	-	931
Altri ricavi	123	121	222	466	113	98	187	398
Totale Ricavi	3.832	1.037	222	5.091	3.587	1.029	187	4.803

8.4 Materie prime e materiali – Migliaia di euro -202.338 (-207.413)

La voce include gli acquisti di materiali e le variazioni delle rimanenze di materie prime e materiali di consumo.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Materiale da costruzione	-72.588	-103.927	31.339
Materiale elettrico ed elettronico	-53.197	-49.535	-3.662
Carbolubrificanti e combustibili	-38.081	-38.552	471
Altre materie prime e materiali di consumo	-50.197	-68.901	18.704
Acquisti di materiali	-214.063	-260.915	46.852
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	10.590	51.881	-41.291
Costi per materie prime capitalizzati	1.135	1.621	-486
Materie prime e materiali	-202.338	-207.413	5.075

La voce risulta sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio di confronto.

8.5 Costi per servizi – Migliaia di euro -1.313.964 (-1.341.539)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-740.014	-791.448	51.434
Prestazioni professionali	-259.144	-244.407	-14.737
Trasporti e simili	-64.184	-77.680	13.496
Utenze	-63.955	-46.312	-17.643
Assicurazioni	-30.157	-31.189	1.032
Compensi collegio sindacale	-868	-756	-112
Prestazioni diverse	-155.642	-149.747	-5.895
Costi per servizi	-1.313.964	-1.341.539	27.575

Sul decremento dei costi per servizi, pari a 27.575 migliaia di euro, incidono:

- i minori costi sostenuti per servizi edili e simili (51.434 migliaia di euro). Si segnala che la voce nel 2021 includeva i costi correlati alla ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio (79.292 migliaia di euro nel 2021);
- l'incremento dei costi per le utenze (17.643 migliaia di euro) riferito principalmente ai costi dell'energia.

Si evidenzia che i costi per servizi non includono gli oneri connessi agli investimenti non remunerati dal Concedente, pari a 338.214 migliaia di euro nel 2022 e 299.421 migliaia di euro nel 2021, i cui impatti sono rappresentati a diretta riduzione dei fondi per rischi e oneri, già stanziati in esercizi precedenti.

8.6 Costo per il personale – Migliaia di euro -658.820 (-703.628)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Salari e stipendi	-443.510	-456.638	13.128
Oneri sociali	-133.677	-143.380	9.703
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	-29.296	-29.494	198
Compensi ad amministratori	-4.215	-3.315	-900
Altri costi del personale	-52.181	-73.458	21.277
Costo per il personale lordo	-662.879	-706.285	43.406
Costo del lavoro capitalizzato per attività non in concessione	4.059	2.657	1.402
Costo per il personale	-658.820	-703.628	44.808

Il costo per il personale è pari a 658.820 migliaia di euro e presenta un decremento di 44.808 migliaia di euro rispetto al 2021 (703.628 migliaia di euro), originato essenzialmente:

- dalla riduzione di 170 unità medie, riconducibile sostanzialmente al subentro del nuovo concessionario nella concessione di Autostrade Meridionali e al piano straordinario uscite attivato da Autostrade per l'Italia nel 2021, in parte compensati dall'entrata a regime dell'operatività di Free To X e dalle assunzioni del 2022 principalmente in Tecne, Movyon, Giove Clear ed in alcune strutture organizzative di Autostrade per l'Italia;
- dal decremento del costo medio complessivo principalmente dovuto ai minori costi per incentivi all'esodo in Autostrade per l'Italia, in parte compensati dalla minore quota di

personale capitalizzato nella società. Amplia, dagli oneri legati al CCNL e dalle maggiori prestazioni variabili principalmente in Autostrade per l'Italia.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio (suddivisa per livello di inquadramento e comprensiva del personale interinale).

ORGANICO MEDIO	2022	2021	Variazione	
			assoluta	%
			Dirigenti	143
Quadri	464	442	22	5,0%
Impiegati	3.935	3.887	48	1,2%
Operai	2.375	2.424	-49	-2,0%
Corpo esattoriale	1.691	1.886	-195	-10,3%
Totale	8.608	8.778	-170	-1,9%

In relazione ai piani di compensi basati su azioni e regolati con azioni o per cassa che coinvolgono alcuni 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 -543.684 (-524.725)

Gli altri oneri del 2022, il cui dettaglio è riportato nella tabella seguente, risultano in aumento di 18.959 migliaia di euro rispetto al saldo dell'esercizio precedente, essenzialmente in relazione all'aumento dei canoni concessori (24.730 migliaia di euro), correlati all'andamento del traffico, ai ricavi da pedaggio e ai contratti di subconcessione.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Oneri concessori	-462.423	-437.693	-24.730
Oneri per godimento beni di terzi	-12.273	-9.558	-2.715
Contributi e liberalità	-22.015	-29.381	7.366
Imposte indirette e tasse	-17.968	-11.056	-6.912
Altri oneri diversi	-29.005	-37.037	8.032
Oneri diversi	-68.988	-77.474	8.486
Altri oneri	-543.684	-524.725	-18.959

8.8 Variazione operativa dei fondi per accantonamenti – Migliaia di euro 79.013 (100.298)

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 79.013 migliaia di euro nel 2022, è essenzialmente riconducibile a:

- a) la variazione operativa positiva del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali (utilizzo netto di 102.070 migliaia di euro) su cui incide l'incremento dei tassi di interesse per l'adeguamento del valore attuale dei fondi;
- b) la variazione operativa positiva del fondo rinnovo infrastrutture autostradali (2.545 migliaia di euro);
- c) la variazione operativa negativa dei fondi per rischi e oneri (25.602 migliaia di euro) per la copertura dei rischi di contenziosi in essere.

8.9 Ammortamenti – Migliaia di euro -639.466 (-560.222)

L'incremento di 79.244 migliaia di euro rispetto al 2021 si riferisce essenzialmente all'incremento dell'ammortamento dei diritti concessori immateriali e delle altre attività immateriali.

8.10 Proventi/(Oneri) finanziari – Migliaia di euro -310.963 (-330.159)

Proventi finanziari – Migliaia di euro 125.845 (153.337)

Oneri finanziari – Migliaia di euro -436.539 (-483.135)

Utili (Perdite) su cambi – Migliaia di euro -269 (-361)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Proventi finanziari rilevati ad incremento delle attività finanziarie	952	951	1
Proventi da operazioni di finanza derivata	101.623	119.260	-17.637
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	4.468	185	4.283
Proventi finanziari diversi	18.802	32.941	-14.139
Totale proventi finanziari (a)	125.845	153.337	-27.492
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	-12.596	-3.858	-8.738
Oneri su finanziamenti a medio-lungo termine	-67.127	-69.782	2.655
Oneri da operazioni di finanza derivata	-67.262	-112.543	45.281
Oneri su prestiti obbligazionari	-264.882	-269.598	4.716
Oneri per interessi passivi rilevati ad incremento delle passività finanziarie	-4.192	-3.983	-209
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	-4.794	-4.886	92
Oneri finanziari diversi	-15.686	-18.485	2.799
Altri oneri finanziari	-423.943	-479.277	55.334
Totale oneri finanziari (b)	-436.539	-483.135	46.596
Utili su cambi	24.118	45.175	-21.057
Perdite su cambi	-24.387	-45.536	21.149
Utili (Perdite) su cambi (c)	-269	-361	92
Proventi/(Oneri) finanziari (a+b+c)	-310.963	-330.159	19.196

Gli "Altri oneri finanziari", al netto degli "Altri proventi finanziari", sono pari a 298.098 migliaia di euro e si riducono di 27.842 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 (325.940 migliaia di euro), prevalentemente in relazione all'effetto positivo degli strumenti finanziari derivati.

La voce "Proventi (Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti" è negativa per 12.596 migliaia di euro nel 2022 (3.858 migliaia di euro nel 2021) e registra un incremento di 8.738 migliaia di euro, essenzialmente per l'incremento dei tassi di riferimento applicati nei due esercizi a confronto.

8.11 (Oneri)/Proventi fiscali – Migliaia di euro -349.375 (-479.923)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali netti nei due esercizi a confronto.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
IRES	-133.952	-173.140	39.188
IRAP	-10.791	-31.957	21.166
Altre imposte sul reddito	-123.429	-11.480	-111.949
Beneficio imposte correnti da perdite fiscali	4.586	4.917	-331
Imposte correnti sul reddito	-263.586	-211.660	-51.926
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	7.254	1.171	6.083
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	-17.175	-1.016	-16.159
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	-9.921	155	-10.076
Accantonamenti	172.403	567.540	-395.137
Rilasci	-350.205	-774.739	424.534
Variazione di stime di esercizi precedenti	14.788	-45.291	60.079
Imposte anticipate	-163.014	-252.490	89.476
Accantonamenti	-134.621	-18.218	-116.403
Rilasci	221.703	2.290	219.413
Variazione di stime di esercizi precedenti	64	-	64
Imposte differite	87.146	-15.928	103.074
Imposte anticipate e differite	-75.868	-268.418	192.550
(Oneri)/Proventi fiscali	-349.375	-479.923	130.548

Il saldo degli oneri e proventi fiscali registra un valore negativo pari a 349.375 migliaia di euro nel 2022 (479.923 migliaia di euro nel 2021) e evidenzia una variazione pari a 130.548 migliaia di euro.

Considerando la sostanziale compensazione tra le imposte correnti, in relazione alla maggior base imponibile nei due esercizi a confronto e la riduzione dell'aliquota IRES dal 27,5% al 24% a partire dal 1° gennaio 2022, sul decremento degli oneri fiscali incide la rilevazione degli effetti positivi dell'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento di Autostrade per l'Italia pari a 95.945 migliaia di euro (rilascio di imposte differite iscritte in esercizi precedenti pari a 219.058 migliaia di euro e pagamento di un'imposta sostitutiva, rilevata tra le altre imposte sul reddito, pari a 123.113 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	2022		Imponibile	2021	
		Imposte	Incidenza		Imposte	Incidenza
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.498.445			1.229.818		
Imposta teorica calcolata con l'aliquota IRES della capogruppo		359.627	24,0%	338.200	27,5%	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	612.214	146.931	9,8%	1.933.822	531.801	43,2%
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi	-349.935	-83.984	-5,6%	-56.738	-15.603	-1,3%
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	-1.232.975	-295.914	-19,7%	-2.463.157	-677.368	-55,1%
Differenze permanenti	11.276	2.706	0,2%	7.647	2.673	0,2%
Irap		10.791			31.957	
Altre imposte sul reddito (*)		123.429				
Totale		263.586	17,59%		211.660	17,21%

(*) Le altre imposte sul reddito dell'esercizio si riferiscono per 123.113 migliaia di euro al pagamento dell'imposta sostitutiva per l'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento di Autostrade per l'Italia.

9. Altre informazioni finanziarie

9.1 Informazioni sul rendiconto finanziario consolidato

Si commenta di seguito la gestione finanziaria consolidata del 2022, a confronto con quella del 2021, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione “Prospetti contabili consolidati”.

La dinamica finanziaria dell’esercizio 2022 evidenzia un incremento delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 429.845 migliaia di euro rispetto al decremento di 104.130 migliaia di euro nel 2021.

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio nel 2022 è pari a 1.350.884 migliaia di euro, in diminuzione di 53.852 migliaia di euro rispetto al valore del 2021 (1.404.736 migliaia di euro). Sul flusso generato nel 2022 incidono:

- a) FFO (Flusso di cassa operativo o Cash Flow Operativo¹) pari a 1.250.517 migliaia di euro, in aumento di 264.748 migliaia di euro rispetto al 2021 (985.769 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 100.367 migliaia di euro, che include le dinamiche connesse ai crediti e debiti commerciali già commentate in precedenza.

Si segnala che in entrambi gli esercizi a confronto il Cash Flow Operativo risente dell’utilizzo del fondo per rischi e oneri per far fronte agli impegni inclusi nell’accordo negoziale con il MIT e con il Governo, relativamente agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (338.214 migliaia di euro realizzati nel 2022 e 299.421 migliaia di euro realizzati nel 2021).

Il flusso finanziario assorbito dalle attività di investimento è pari a 727.834 migliaia di euro principalmente per effetto di:

- a) investimenti in attività in concessione (924.259 migliaia di euro);
- b) gli investimenti in attività materiali e altre attività immateriali (169.460 migliaia di euro) già commentati nelle rispettive note di riferimento;
- c) la variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti, positiva per 367.803 migliaia di euro, che include l’incasso del diritto di subentro da Autostrade Meridionali (410.000 migliaia di euro).

Il flusso di cassa assorbito dalle attività finanziarie nel 2022 è pari a 193.247 migliaia di euro per effetto principalmente dei seguenti fenomeni combinati:

¹ “**FFO-Cash Flow Operativo o flusso di cassa operativo**”: è l’indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. Il flusso di cassa operativo è determinato come: utile/(perdita) dell’esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- accantonamenti di fondi, rilasci per eccedenze e utilizzi operativi di fondi + altri stanziamenti rettificativi + oneri finanziari da attualizzazione di fondi +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione di attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- imposte differite/anticipate rilevate a conto economico.

- a) le emissioni obbligazionarie per 1.000.000 migliaia di euro già commentate nella nota n.7.13 “Passività finanziarie”;
- b) l’incremento del finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti per 700.000 migliaia di euro in relazione all’utilizzo della linea di credito committed;
- c) i rimborsi dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio-lungo termine per un importo complessivo pari a 728.493 migliaia di euro;
- d) la già citata distribuzione della riserva “utili portati a nuovo” di Autostrade per l’Italia (681.742 migliaia di euro);
- e) il flusso assorbito dalla variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti per 403.190 migliaia di euro, sostanzialmente attribuibile a: i) il rimborso del finanziamento di Autostrade Meridionali (245.000 migliaia di euro) a seguito del citato incasso del diritto di subentro; ii) la chiusura dei Cross Currency Swap estinti contestualmente al rimborso del prestito obbligazionario in sterline (166.249 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 2022 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 2022 è pari a circa 5 anni e 1 mese. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel 2022 è stato pari al 3,1%.

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 2022 come di cash flow hedge;
- 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 2022 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, avendo rispettato tutti i requisiti richiesti dal principio IFRS 9.

Si segnala che, per effetto della riclassifica a medio-lungo termine dei finanziamenti da Cassa Depositi e Prestiti effettuata nel corso del 2022, meglio descritta nella nota 7.13 "Passività Finanziarie", gli strumenti derivati interest rate swap a copertura dei suddetti finanziamenti sono stati ri-designati come di "cash flow hedge" con medesima decorrenza.

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'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 2022 risultano in essere derivati per un totale di 2.500 milioni di euro di nozionale contabilizzati 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 2022 risulta espresso al 92% 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 delle singole società del Gruppo. Si segnala che in data 9 giugno 2022 si è proceduto al rimborso del prestito obbligazionario in sterline e quindi alla contestuale estinzione dei relativi Cross Currency Swap ad esso collegati. Per quanto riguarda invece il Cross Currency Swap connesso al prestito obbligazionario in yen, si segnala che il derivato in oggetto al 31 dicembre 2021 il derivato in oggetto non rispettava tutti i requisiti formali per la qualificazione di copertura ai sensi dell’IFRS 9 e, conseguentemente, era stato classificato, da un punto di vista contabile, come di non hedge accounting. Tuttavia, nel rispetto di quanto previsto dall’IFRS 9, lo strumento è stato ri-designato come di “cash flow hedge” a partire da maggio 2022.

L’indebitamento finanziario a medio-lungo termine del Gruppo è espresso per l’1% in valute diverse dall’euro (Yen). Tenuto conto della suindicata operazione 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 2022 raffrontati ai dati al 31 dicembre 2021 con l’indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

Migliaia di euro		31/12/2022		31/12/2021	
Tipologia	Rischio coperto	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento
Derivati di cash flow hedge (1)					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	-7.113	149.176		
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	507.084	2.500.000	51.519	3.000.000
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	8.301	504.483	-196	18.381
		508.271	3.153.659	51.323	3.018.381
Derivati di non hedge accounting (1)					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	-	-	-201.492	899.176
Derivati incorporati nei finanziamenti	Tassi di interesse	-2	11.442	-138	15.387
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-	-	-21.448	350.000
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	-	-	-64.807	513.953
		-2	11.442	-287.885	1.778.516
	Totale	508.269	3.165.101	-236.562	4.796.897
	di cui:				
	con fair value positivo	515.384		51.519	
	con fair value negativo	-7.115		-288.081	

(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 2022 e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2022 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 variazione in diminuzione dell'1% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo a conto economico pari a 18.300 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale, essenzialmente attribuibile alla minore remunerazione sulla liquidità investita, e un impatto negativo nelle altre componenti del Conto Economico Complessivo pari a 169.167 migliaia di euro, essenzialmente attribuibile alla riduzione della variazione positiva già contabilizzata al 31 dicembre 2022; al contrario nel caso di una inattesa variazione in aumento dei tassi di interesse pari all'1% il Gruppo avrebbe avuto un impatto a Conto Economico negativo pari a circa 4.300 migliaia di euro, generato principalmente dall'esposizione a tasso variabile del finanziamento CDP Term Loan 2017.
- 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 nelle altre componenti di conto economico pari a 4.076 migliaia di euro, riconducibile alla variazione del fair value negativo del derivato di tipo Cross Currency Swap in yen.

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 2022 il Gruppo dispone di linee di finanziamento pari a 1.600 milioni di euro con una vita media residua ponderata di circa quattro anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa tre anni e sette mesi, di cui:

- a) una linea di credito di natura revolving per ammontare pari a 750 milioni di euro e vita media ponderata residua pari a 3 anni e 3 mesi sottoscritta nel 2021;
- b) sette linee di credito di natura revolving per ammontare pari 850 milioni di euro e vita media ponderata residua pari a 4 anni e 4 mesi sottoscritte nel 2022.

Nella tabella che segue è riportato il dettaglio delle linee di credito committed, con indicazione delle quote utilizzate e non.

Migliaia di euro			31/12/2022		
Linee di credito	Scadenza del periodo di utilizzo	Scadenza finale	Disponibili	di cui utilizzate	di cui non utilizzate
Linea Revolving Sustainability-linked	27/01/2026	27/04/2026	750.000	-	750.000
Linea Revolving Sustainability-linked	28/09/2027	28/06/2027	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	14/10/2026	14/07/2026	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	17/10/2027	17/07/2027	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	27/10/2026	27/07/2026	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	28/10/2027	28/07/2027	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	28/10/2027	28/07/2027	150.000	-	150.000
Linea Revolving Sustainability-linked	07/11/2026	07/08/2026	200.000	-	200.000
		Linee di credito	1.600.000	-	1.600.000

Le tabelle seguenti rappresentano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2022 e il dato comparativo al 31 dicembre 2021.

(Migliaia di euro)	31/12/2022					
	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)	8.529.838	-9.700.525	-963.457	-1.201.108	-2.701.929	-4.834.031
Finanziamenti a medio-lungo termine (1)						
Totale debiti verso istituti di credito	2.454.765	-3.078.567	-206.383	-204.417	-1.709.386	-958.381
Totale debiti verso altri finanziatori e debiti per leasing	245.645	-81.282	-27.942	-11.345	-25.319	-16.676
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	2.700.410	-3.159.849	-234.325	-215.762	-1.734.705	-975.057
Totale passività finanziarie non derivate (C)= (A)+(B)	11.230.248	-12.860.374	-1.197.782	-1.416.870	-4.436.634	-5.809.088
Derivati (2)						
Interest rate swap (3)		-				
Cross Currency Swap (4)	7.113	-73.183	-4.112	-4.134	-12.403	-52.534
Clausola Floor	2					
Totale derivati	7.115	-73.183	-4.112	-4.134	-12.403	-52.534

(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 2022, 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)	31/12/2021					
	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	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) (5)	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	287.943	-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.

Gli importi indicati nelle tabelle includono il pagamento degli interessi ed escludono l'impatto di eventuali accordi di compensazione.

La distribuzione sulle scadenze è effettuata in base alla durata residua contrattuale o alla prima data in cui può essere richiesto il rimborso della passività, a meno che non sia disponibile una stima migliore.

Per le passività con piano di ammortamento definito si è fatto riferimento alla scadenza di ciascuna rata.

La tabella seguente presenta la distribuzione dei cash flow attesi associati ai derivati di copertura dei flussi finanziari, nonché gli esercizi in cui si prevede che tali flussi influenzeranno il conto economico.

Migliaia di euro	Valore bilancio	31/12/2022				
		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2	Da 3 anni a 5	Oltre 5 anni
Interest rate swap						
Derivati con fair value positivo	515.384	516.372	30.235	67.062	197.302	221.773
Derivati con fair value negativo	-7.113	-7.370	-3.812	-3.504	-8.946	8.893
Totale derivati di cash flow hedge	508.271					
Ratei passivi da cash flow hedge	-1.436					
Ratei attivi da cash flow hedge	2.167					
Totale (passività)/attività per contratti derivati di cash flow hedge	509.003	509.003	26.422	63.558	188.356	230.667
		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2	Da 3 anni a 5	Oltre 5 anni
Interest rate swap						
Oneri da cash flow hedge		524.454	41.884	71.569	195.150	215.851
Proventi da cash flow hedge		-16.183	-3.772	-3.492	-8.919	-
Totale (oneri)/proventi da cash flow hedge		508.271	38.113	68.077	186.231	215.851

Valore	31/12/2021				
	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2	Da 3 anni a 5	Oltre 5 anni
51.519	51.519	-648	-2.578		6.875
-196	-196				
51.323					
0					
0					
51.323	51.323	-844	-2.578		6.875
	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2	Da 3 anni a 5	Oltre 5 anni
	-1.628	-1.373	-255		
	52.951			5.733	47.218
	51.323	-1.373	-255	5.733	47.218

(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, i flussi di cassa operativi unitamente alle operazioni finanziarie del 2022 e del 2023 (nuova emissione obbligazionaria di gennaio 2023, nonché la sottoscrizione delle linee di credito di natura revolving del valore complessivo di 1.250 milioni di euro, di cui 400 milioni di Euro eseguiti a Gennaio 2023) hanno permesso al Gruppo di costituire una solida riserva di liquidità per la copertura dei fabbisogni operativi e per investimenti allo stato ragionevolmente prevedibili 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:

- crediti per pedaggi autostradali non incassati;
- crediti per canoni di concessione e royalty connesse alla gestione delle aree di servizio
- crediti per convenzioni di attraversamento dell'autostrada o per posizionamento di impianti;
- crediti per cessione di beni/servizi;
- crediti derivanti da affitti di unità immobiliari.

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. 7.7 "Attività commerciali", mentre per le altre attività finanziarie si rinvia alla nota n. 7.4 "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 (**)	
	2022	2021	31/12/2022	31/12/2021
Italia	5.074	4.767	16.095	15.633
Polonia	5	14	1	1
Francia	5	1	-	-
Altri paesi	7	21	-	-
Totale	5.091	4.803	16.096	15.634

(*) 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 Amplia Infrastructures, Pavimental Polska, Ciel 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 Movyon, Free To X e Infomobility, Control Card;
- d) **Altri servizi:** include prevalentemente le attività di service di Essediesse, Ad Moving, Giove Clear, Elgea verso le altre società del Gruppo.

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.

2022							
Milioni di euro	Attività autostradali	Ingegneria e Costruzione	Innovazione e Tecnologia	Altri Servizi	Elisioni e rettifiche di consolidato	Poste non allocate	Totale Consolidato
RICAVI	3.989	627	151	48	-640	-	4.175
EBITDA	2.428	25	6	2	-2	-	2.459
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi						-647	-647
EBIT							1.812
Proventi/(Oneri) finanziari						-314	-314
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento							1.498
(Oneri)/Proventi fiscali						-349	-349
Risultato delle attività operative in funzionamento							1.149
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate						-	-
Utile dell'esercizio							1.149
FFO-Cash Flow Operativo	1.222	23	4	1	-	-	1.250
Investimenti	1.058	16	33	-	-13	-	1.094

2021							
Milioni 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						-	0
Utile dell'esercizio							750
FFO-Cash Flow Operativo	957	23	12	-	-6	-	986
Investimenti	1.002	13	12	-	39	-	1.066

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 2022 (con il rispettivo dato di confronto al 31 dicembre 2021). Per l'elenco completo delle partecipazioni del Gruppo

al 31 dicembre 2022 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	31/12/2022		31/12/2021	
		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%
Amplia Infrastructures S.p.A.	Italia	99,80%	0,20%	99,80%	0,20%
Pavimental Polska Sp.Zo.O.	Polonia	99,80%	0,20%	99,80%	0,20%
Infomobility S.r.l.	Italia	-	-	90,00%	10,00%
Costruzioni Impianti Elettromeccanici SpA	Italia	99,80%	0,20%	-	-

10.3 Garanzie

Al 31 dicembre 2022 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 dei Trasporti come previsto dagli impegni assunti nelle rispettive convenzioni per complessivi 39,6 milioni di euro;
- le garanzie rilasciate da Amplia Infrastructures SpA per la buona esecuzione dei lavori ad essa affidati per 31,1 milioni di euro, di cui circa 1,3 milioni a beneficio di società del Gruppo;
- le fideiussioni di Movyon SpA per un totale di 10 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 2022 risultano riserve iscritte dagli appaltatori nei confronti di società del Gruppo in relazione a:

- attività di investimento, per circa 1.104 milioni di euro (1.078 milioni di euro al 31 dicembre 2021). 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 44 milioni di euro (31 milioni di euro al 31 dicembre 2021), il cui presunto onere futuro da sostenere è stato considerato nell'ambito della quantificazione dei fondi per rischi e oneri già iscritti in bilancio.

10.5 Rapporti con parti correlate

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, identificati ai sensi del principio contabile IAS 24.

Si evidenzia che a partire dal 5 maggio 2022, in conseguenza della cessione della partecipazione detenuta da Atlantia in Autostrade per l'Italia a favore della controllante HRA, è intervenuta una variazione del perimetro delle parti correlate rispetto al 31 dicembre 2021. Pertanto, con riferimento ai soli rapporti economici l'informativa di seguito riportata include:

- a) le operazioni fino al 5 maggio 2022 realizzate con le parti correlate identificate secondo i criteri definiti anche dalla procedura emanata dalla precedente controllante Atlantia per le operazioni con parti correlate e presente sul sito www.atlantia.com;
- b) i rapporti intrattenuti dal 5 maggio 2022 con le nuove parti correlate identificate secondo quanto previsto dal principio contabile IAS 24.

Milioni di euro	Principali rapporti commerciali con parti correlate								
	Attività				Passività				
	Attività commerciali e di altra natura				Passività commerciali e di altra natura				
	Crediti commerciali	Attività per imposte sul reddito correnti	Altre attività correnti	Totale	Debiti commerciali	Passività per imposte sul reddito correnti	Altre passività correnti	Altre passività non correnti	Totale
	31/12/2022								
Holding Reti Autostradali	0,3	-	-	0,3	-	-	-	-	-
Totale imprese controllanti	0,3	-	-	0,3	-	-	-	-	-
Spea	4,2	-	0,1	4,3	14,4	-	-	-	14,4
Tecne Speri Bridge Designers	0,9	-	-	0,9	0,8	-	-	-	0,8
TECNE - SYSTRA SWS ADVANCED TUNNELING S.R.L.	0,3	-	-	0,3	0,1	-	-	-	0,1
Altre imprese collegate	-	-	-	-	0,1	-	-	-	0,1
Totale imprese collegate	5,4	-	0,1	5,5	15,4	-	-	-	15,4
Gruppo CDP Reti	0,1	-	-	0,1	-	-	-	-	-
Eni	-	2,1	-	2,1	1,2	-	-	-	1,2
MEF	-	-	-	-	0,5	-	59,6	-	60,1
Maticmind	-	-	-	-	1,2	-	-	-	1,2
MIP Politecnico di Milano	-	-	-	-	0,1	-	-	-	0,1
Poste Italiane	-	-	-	-	1,7	-	0,4	-	2,1
Gruppo Snam	-	-	-	-	0,2	-	-	-	0,2
Gruppo Terna	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gruppo PSC	-	-	-	-	1,2	-	-	-	1,2
Gruppo Fincantieri	-	-	-	-	0,4	-	-	-	0,4
Uirnet	0,1	-	-	0,1	-	-	-	-	-
Open Fiber	1,0	-	-	1,0	0,4	-	-	-	0,4
Altre imprese correlate	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese correlate	-	0,9	-	0,9	6,9	-	60,0	-	66,9
Gruppo Abertis	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autogrill Italia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Atlantia (ex Autostrade S.p.A.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass Pay	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gruppo Stalexport	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sociedad Gestion Vial	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre imprese correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale altre correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	-	7,2	-	7,2
Fondo pensione CAPIDI	-	-	-	-	-	-	1,4	-	1,4
Totale fondi pensione	-	-	-	-	-	-	8,6	-	8,6
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	-	-	5,2	3,0	8,2
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	-	-	-	-	-	5,2	3,0	8,2
TOTALE	4,8	-	0,1	4,9	22,3	-	73,8	3,0	99,1

(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 per incarichi degli stessi in Autostrade per l'Italia e nelle relative società controllate.

Milioni di euro	Principali rapporti commerciali con parti correlate								
	Proventi			Oneri					
	Proventi commerciali e di altra natura		Oneri commerciali e di altra natura						
	Altri ricavi	Totale	Materie prime e materiali	Costi per servizi	Costo per il personale	Oneri concessori	Oneri per godimento beni di terzi	Oneri diversi	Totale
	2022								
Holding Reti Autostradali	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese controllanti	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-
Spea	2,2	2,2	-	19,5	-	-	-	0,6	20,1
Tecne Speri Bridge Designers	0,1	0,1	-	1,3	-	-	-	-	1,3
TECNE - SYSTRA SWS ADVANCED TUNNELING S.R.L.	-	-	-	0,5	-	-	-	-	0,5
Altre imprese collegate	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese collegate	2,3	2,3	-	21,3	-	-	-	0,6	21,9
Gruppo CDP Reti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eni	7,8	7,8	4,7	0,2	-	-	-	-	4,5
MEF	-	-	-	0,1	-	2,5	-	-	2,6
Maticmind	-	-	1,0	0,6	-	-	-	-	1,6
MIP Politecnico di Milano	-	-	-	0,1	-	-	-	-	0,1
Poste Italiane	-	-	-	0,7	-	-	-	-	0,7
Gruppo Snam	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-
Gruppo Terna	-	-	-	0,1	-	-	-	-	0,1
Gruppo PSC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gruppo Fincantieri	-	-	-	0,2	-	-	-	-	0,2
Uirnet	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Open Fiber	2,7	2,7	-	-	-	-	-	-	-
Altre imprese correlate	0,1	0,1	-	0,1	-	-	-	-	0,1
Totale imprese correlate	10,7	10,7	5,7	1,7	-	2,5	-	-	9,9
Gruppo Abertis	1,6	1,6	-	0,1	-	-	-	-	0,1
Autogrill Italia	19,8	19,8	-	0,2	-	-	-	-	0,2
Gruppo Aeroporti di Roma	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-
Atlantia (ex Autostrade S.p.A.)	0,1	0,1	-	-	-	-	0,4	-	-
Telepass	5,8	5,8	-	3,2	-	-	-	0,1	3,3
Telepass Pay	0,1	0,1	-	1,1	-	-	-	-	1,1
Gruppo Stalexport	8,0	8,0	-	-	-	-	-	-	-
Sociedad Gestion Vial	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-
Altre imprese correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	0,1	0,1	-	-	-	-	0,2
Totale altre correlate (fino al 5 maggio 2022)	35,9	35,9	0,1	4,7	-	-	0,4	0,1	4,9
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	20,6	-	-	-	20,6
Fondo pensione CAPIDI	-	-	-	-	3,2	-	-	-	3,2
Totale fondi pensione	-	-	-	-	23,8	-	-	-	23,8
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	16,0	-	-	-	16,0
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	-	-	-	16,0	-	-	-	16,0
TOTALE	49,3	49,3	5,8	27,7	39,8	2,5	0,4	0,7	76,5

Milioni di euro	Principali rapporti commerciali con parti correlate									
	Attività					Passività				
	Attività commerciali e di altra natura				Passività commerciali e di altra natura					
	Crediti commerciali	Attività per imposte sul reddito correnti	Altre attività commerciali e di altra natura	Totale	Debiti commerciali	Passività per imposte sul reddito correnti	Altre passività correnti	Altre passività non correnti	Totale	
	31/12/2021									
Atlantia	2,8	23,9	0,4	27,1	0,6	138,1	0,1	-	138,8	
Totale imprese controllanti	2,8	23,9	0,4	27,1	0,6	138,1	0,1	-	138,8	
Spea	13,2	-	-	13,2	41,6	-	-	-	41,6	
Totale imprese collegate	13,2	-	-	13,2	41,6	-	-	-	41,6	
Gruppo Abertis	0,7	-	-	0,7	59,3	-	-	-	59,3	
Autogrill Italia	41,3	-	-	41,3	4,1	-	-	-	4,1	
Infoblu	0,3	-	-	0,3	0,3	-	-	-	0,3	
AB Concessoes	2,8	-	-	2,8	-	-	1,7	-	1,7	
Autostrade Brasil	0,2	-	-	0,2	-	-	0,2	-	0,2	
Autostrade Holding do Sur	-	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2	
Gruppo Aeroporti di Roma	2,6	-	-	2,6	0,4	-	-	-	0,4	
Gruppo Stalexport	6,1	-	-	6,1	-	-	0,3	-	0,3	
Sociedad Gestion Vial	0,7	-	-	0,7	-	-	-	-	-	
Aeroporto Bologna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Telepass	19,7	-	-	19,7	12,3	-	1,1	-	13,4	
Telepass Pay	0,1	-	-	0,1	0,8	-	-	-	0,8	
Altre imprese consociate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Totale imprese consociate	74,5	-	-	74,5	77,2	-	3,5	-	80,7	
SAT Lavori (in liquidazione)	0,6	-	-	0,6	3,2	-	-	-	3,2	
Totale altre imprese	0,6	-	-	0,6	3,2	-	-	-	3,2	
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	-	6,7	-	6,7	
Fondo pensione CAPIDI	-	-	-	-	-	-	2,5	-	2,5	
Totale fondi pensione	-	-	-	-	-	-	9,2	-	9,2	
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	-	-	2,8	2,4	5,2	
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	-	-	-	-	-	2,8	2,4	5,2	
TOTALE	91,1	23,9	0,4	115,4	122,6	138,1	15,6	2,4	278,7	

(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 per incarichi degli stessi in Autostrade per l'Italia e nelle relative società controllate.

Milioni di euro	Principali rapporti commerciali con parti correlate								
	Proventi			Oneri					
	Proventi commerciali e di altra natura		Oneri commerciali e di altra natura						Totale
	Altri ricavi	Totale	Materie prime, materiali di consumo utilizzati	Costi per servizi	Costi per il personale	Oneri concessori	Oneri per godimento beni di terzi	Oneri diversi	
2021									
Atlantia	3,0	3,0	-	1,1	-	-	-	0,3	1,4
Totale imprese controllanti	3,0	3,0	-	1,1	-	-	-	0,3	1,4
Spea	0,4	0,4	-	7,3	-	-	-	0,2	7,5
Totale imprese collegate	0,4	0,4	-	7,3	-	-	-	0,2	7,5
Gruppo Abertis	3,2	3,2	-	0,1	-	-	-	-	0,1
Autogrill Italia	46,9	46,9	-	2,0	-	-	-	0,5	2,5
Infoblu	0,2	0,2	-	0,2	-	-	-	-	0,2
AB Concessoes	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autostrade Brasil	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autostrade Holding do Sur	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	1,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-
Gruppo Stalexport	13,2	13,2	-	-	-	-	-	-	-
Sociedad Gestion Vial	0,7	0,7	-	-	-	-	-	-	-
Aeroporto Bologna	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	34,0	34,0	5,1	9,9	-	-	-	0,3	15,3
Telepass Pay	0,3	0,3	-	3,6	-	-	-	-	3,6
Altre imprese consociate	3,2	3,2	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Totale imprese consociate	99,7	102,9	5,1	15,8	-	-	-	1,0	21,7
SAT Lavori (in liquidazione)	-	-	-	0,2	-	-	-	-	0,2
Totale altre imprese	-	-	-	0,2	-	-	-	-	0,2
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	16,1	-	-	-	16,1
Fondo pensione CAPIDI	-	-	-	-	2,3	-	-	-	2,3
Totale fondi pensione	-	-	-	-	18,4	-	-	-	18,4
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	9,7	-	-	-	9,7
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	-	-	-	9,7	-	-	-	9,7
TOTALE	103,1	106,3	5,1	24,4	28,1	-	-	1,5	58,9

Milioni di euro	Principali rapporti finanziari con parti correlate													
	Attività					Passività					Proventi		Oneri	
	Attività finanziarie					Passività finanziarie					Proventi finanziari		Oneri finanziari	
	Attività finanziarie correnti per contributi su opere	Rapporti di conto corrente con saldo positivo	Disponibilità liquide	Altre attività finanziarie correnti	Totale	Finanziamenti a medio-lungo termine	Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	Altre passività finanziarie correnti	Altre passività finanziarie non correnti	Totale	Altri proventi finanziari	Totale	Altri oneri finanziari	Totale
	31/12/2022										2022			
Spea	-	-	-	1,4	1,4	-	0,8	-	0,8	1,6	-	-	-	-
Pavimental Est	-	-	-	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese collegate	-	-	-	1,7	1,7	-	0,8	-	0,8	1,6	-	-	-	-
Poste Italiane	-	-	7,6	-	7,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CDP	-	-	-	-	-	1.368,1	23,0	-	-	1.391,1	-	-	19,9	19,9
Totale imprese correlate	-	-	7,6	-	7,6	1.368,1	23,0	-	-	1.391,1	-	-	19,9	19,9
Atlantia (ex Autostrade S.p.A.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2	1,4	1,4
Telepass	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	3,0
Totale altre correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2	4,4	4,4
TOTALE	-	-	7,6	1,7	9,3	1.368,1	23,8	-	0,8	1.392,7	0,2	0,2	24,3	24,3
	31/12/2021										2021			
Atlantia	-	-	-	-	-	3,0	1,1	-	-	4,1	-	-	4,6	4,6
Totale imprese controllanti	-	-	-	-	-	3,0	1,1	-	-	4,1	-	-	4,6	4,6
Pedemontana Veneta (in liquidazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2	-	-
Spea	-	-	-	1,3	1,3	-	-	0,8	1,7	2,5	-	-	-	-
Pavimental Est	-	-	-	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese collegate	-	-	-	1,7	1,7	-	-	0,8	1,7	2,5	0,2	0,2	-	-
Autogrill	0,5	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	-	546,2	-	-	546,2	-	-	-	-	-	-	-	8,7	8,7
Totale imprese consociate	0,5	546,2	-	-	546,7	-	-	-	-	-	-	-	8,7	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	13,3

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.

Nel corso del 2022 non si sono verificati eventi e/o operazioni non ricorrenti.

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

In merito ai rapporti di natura commerciale, si segnala che la Società svolge a favore della controllante HRA attività amministrative, legali e di governance.

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con altre parti correlate

Per quanto attiene i rapporti intercorsi tra le società concessionarie del Gruppo Autostrade per l'Italia e Eni, al 31 dicembre 2022 risultano in essere 38 affidamenti di servizi di distribuzione carburanti.

Inoltre, si segnala che la voce "Altre passività correnti" accoglie i debiti per canoni di concessione del Gruppo verso il MEF per 59,6 milioni di euro al 31 dicembre 2022.

Infine, per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenziano finanziamenti per complessivi 1.391 milioni di euro (di cui 23 milioni di euro riferiti alla quota corrente) da Cassa Depositi e Prestiti, interamente riferibili ai finanziamenti in essere di Autostrade per l'Italia, nonché 7,6 milioni di euro relativi a conti correnti postali aperti presso Poste Italiane.

Si precisa che tutte le operazioni con parti correlate sono state realizzate a normali condizioni di mercato.

10.6 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Negli anni passati, (allorché la Autostrade per l'Italia e le sue imprese controllate erano parte del Gruppo Atlantia), 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 controllate da Atlantia S.p.A. sono stati definiti alcuni piani di incentivazione basati su azioni di quest'ultima, 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 2022 non sono intervenute variazioni ai piani di incentivazione già in essere al 31 dicembre 2021. Si ricorda che tali piani di incentivazione sono stati definiti in esercizi precedenti e originariamente approvati dalle Assemblee degli Azionisti di Atlantia.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti di tali piani di incentivazione, regolati per cassa, con evidenza dei diritti attribuiti a dipendenti di Autostrade per l'Italia e delle sue controllate 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 2022. 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.

Come desumibile dalla tabella, nell'esercizio 2022 sono stati esercitati o sono decaduti tutti i diritti residui in essere al 31 dicembre 2021 relativamente ai piani in vigore, che pertanto al 31 dicembre 2022 risultano azzerati.

	Numero diritti assegnati	Scadenza vesting	Scadenza esercizio/ assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2014									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2022									
- assegnazione del 09/05/2014	1.566.736	09/05/17	09/05/20	N/A (*)	2,88	3,0 - 6,0	1,10%	28,9%	5,47%
- deconsolidamento società	-125.222								
- assegnazione dell'08/05/15	1.436.941	08/05/18	08/05/21	N/A (*)	2,59	3,0 - 6,0	1,01%	25,8%	5,32%
- assegnazione del 10/06/16	1.617.292	10/06/19	10/06/22	N/A (*)	1,89	3,0 - 6,0	0,61%	25,3%	4,94%
- trasferimenti/distacchi	-530.512								
- esercizi	-2.012.537								
- diritti decaduti	-1.045.516								
Totale	907.182								
Variazioni del primo semestre 2022									
- esercizi	-203.789								
- diritti decaduti	-703.393								
Diritti in essere al 30 giugno 2022	0								
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2017									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2022									
- 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	-15.044								
- diritti decaduti	-1.581.531								
Totale	580.948								
Variazioni del primo semestre 2022									
- diritti decaduti	-580.948								
Diritti in essere al 30 giugno 2022	0								
PIANO DI PHANTOM STOCK GRANT 2017									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2022									
- assegnazione del 12/05/2017	79.305	15/06/20	01/07/23	N/A (*)	23,18	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
- assegnazione del 03/08/2018	73.007	15/06/21	01/07/24	N/A (*)	24,5	5,91	2,35%	21,9%	4,12%
- assegnazione del 07/06/2019	57.540	15/06/22	01/07/25	N/A (*)	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
- trasferimenti/distacchi	-1.450								
- diritti decaduti	-148.904								
Totale	59.498								
Variazioni del primo semestre 2022									
- diritti decaduti	-59.498								
Diritti in essere al 30 giugno 2022	0								

(*) 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.

In particolare:

- relativamente al piano "Piano di phantom stock option 2014", in data 10 giugno 2022 è scaduto il periodo di esercizio relativo al terzo ciclo del piano in oggetto. Nell'esercizio sono stati esercitati n. 203.789 diritti e decaduti n. 703.393 diritti residui. Al 31 dicembre 2022, pertanto, non risultano in essere diritti residui;
- relativamente al "Piano di phantom stock option 2017", in data 15 giugno 2022 è scaduto il periodo di vesting relativo al terzo ciclo del piano in oggetto. Tutti i diritti residui in essere al 31 dicembre 2021 (n. 580.490 diritti) sono decaduti, in quanto si è verificato il non raggiungimento del gate relativo a tale ciclo del piano, che pertanto risulta estinto;
- relativamente al "Piano di Phantom Stock Grant 2017", in data 15 giugno 2022 è scaduto il periodo di vesting relativo al terzo ciclo del piano in oggetto, per il quale si è verificato il non raggiungimento del gate fissato. In relazione a ciò, risultano decaduti i n. 59.498 diritti residui al 31 dicembre 2021, ed il piano risulta estinto.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere sopra indicati, nell'esercizio 2022 è stato rilevato un onere, nell'ambito del costo del lavoro, pari a 913 migliaia di euro.

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.

Efficacia del Terzo Atto Aggiuntivo, del Piano Economico Finanziario e dell'Accordo negoziale

In data 29 marzo 2022 è divenuto efficace il III Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia (con i relativi allegati incluso il piano economico finanziario).

Parallelamente, essendosi avverate in data 30 marzo 2022 tutte le condizioni, anche l'Accordo negoziale, sottoscritto da ASPI con il MIT il 14 ottobre 2021 e approvato con decreto interministeriale n. 37/2022, è divenuto efficace e, conseguentemente si è concluso, anche il procedimento di contestazione per presunto grave inadempimento avviato ad agosto 2018 dal Concedente in seguito al crollo del Ponte Morandi.

Successivamente ASPI, a seguito della sottoscrizione del III Atto Aggiuntivo, ha provveduto a rinunciare ad una serie di contenziosi inclusi in uno degli allegati al III Atto Aggiuntivo successivamente dichiarati estinti dalle Corti competenti che riguardano, tra gli altri: le delibere ART che hanno introdotto il nuovo sistema tariffario; l'aggiornamento del piano economico finanziario, le disposizioni del D.L. 109/2019 convertito con L. 8/2020 che hanno anche disciplinato l'operato del Commissario Straordinario.

Contenzioso promosso dalle associazioni AIPE, CONFIMI ABRUZZO e ADUSBEF

In data 27 maggio 2022 AIPE, CONFIMI ABRUZZO e ADUSBEF hanno proposto ricorso, con richiesta di sospensiva, avverso gli atti e pareri adottati dagli organi pubblici coinvolti (CIPESS, Presidenza del Consiglio dei Ministri, MEF, MIT, ART, NARS, Corte dei Conti, l'Avvocatura Generale dello Stato) nel procedimento che ha portato alla sottoscrizione dell'Accordo stipulato tra ASPI e il Concedente in data 14 ottobre 2021, nonché alla formalizzazione del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007.

Il ricorso proposto avverso i suddetti organi pubblici è stato presentato dalle citate associazioni anche nei confronti dei controinteressati Aspi, Atlantia, CDP, CDP Equity, Blackstone e Macquarie.

Il 19 ottobre 2022 il TAR Lazio ha emesso la sentenza non definitiva, con la quale – dopo aver respinto la domanda di rinvio e dichiarato l'estromissione di AIPE e di CONFIMI ABRUZZO dal giudizio (ma non di ADUSBEF, di cui è stata accertata la legittimazione ad agire) – ha sollevato tre questioni pregiudiziali dinanzi alla Corte di Giustizia Europea sull'applicabilità dell'art. 43 del D.Lgs. 201/2011 (Legge 214/2011), in relazione alla disciplina prevista dagli artt. 38, 43 e 44 della Direttiva UE 2014/23, ed ha chiesto alla Corte l'applicazione del procedimento accelerato, sospendendo per l'effetto il processo fino alla relativa pronuncia della Corte di Giustizia Europea.

Il 26 ottobre 2022, l'Avvocatura dello Stato ha presentato appello con istanza cautelare al Consiglio di Stato avverso la sentenza per far valere l'assenza di legittimazione ad agire di ADUSBEF considerato che l'associazione rappresenta i consumatori di servizi bancari e finanziari, senza alcun tipo di collegamento con le concessioni autostradali. Successivamente, Aspi HRA ed Atlantia hanno presentato i rispettivi appelli incidentali. All'udienza cautelare tenutasi il 17 novembre 2022, è stata fissata l'udienza pubblica per la discussione nel merito al 27 aprile 2023. Il 23 Dicembre 2022, AIPE e CONFIMI ABRUZZO hanno presentato a loro volta appello incidentale contro la sentenza di I grado al fine di vedere riconosciuta la propria legittimazione attiva.

Parallelamente, con provvedimento del 19 dicembre 2022, la Corte di Giustizia Europea non ha accolto l'istanza di applicazione del rito. In data 1 marzo 2023 ASPI, HRA e Atlantia hanno provveduto al deposito delle proprie memorie come richiesto dalla corte.

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 ed è attualmente pendente.

Incremento tariffario Autostrade per l'Italia a decorrere dal 1° gennaio 2023

in data 31 dicembre 2022 il Concedente ha trasmesso il Decreto interministeriale del 30 dicembre 2022 prot. 440, con il quale si è concluso il procedimento di adeguamento tariffario relativo alle suddette annualità 2021, 2022 e 2023.

In particolare, il Concedente, a seguito della istruttoria svolta, ha rilevato che l'aggiornamento tariffario complessivo applicabile dal 1° gennaio 2023, al netto dell'effetto composto, risulta pari al 4,69% comprensivo della tariffa relativa agli anni 2021 e 2022 di 3,10% e della tariffa relativa all'annualità 2023 pari all'1,59% e che sulla suindicata variazione tariffaria sarà applicato uno sconto dell'1,35% e che, pertanto, l'incremento tariffario effettivo a carico dell'utenza sarà pari al 3,34%. Con il medesimo Decreto, il Concedente, dopo aver dato atto della disponibilità espressa da Aspi di anticipare al 2023 l'applicazione di una quota degli sconti tariffari generalizzati per tutta l'utenza attraverso una diversa ripartizione temporale dell'adeguamento tariffario risultante dall'applicazione delle pattuizioni convenzionali, ha statuito che *“a decorrere dal 1° gennaio 2023 è stabilita l'applicazione dell'adeguamento tariffario corrispondente a +2,00%. A decorrere dal 1° luglio 2023, è stabilita l'applicazione dell'adeguamento tariffario sino a concorrenza del valore complessivo riconosciuto pari a +3,34%”*.

Incremento tariffario società controllate a decorrere dal 1° gennaio 2023

Con riferimento a Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Autostrada Tirrenica e Tangenziale di Napoli, il Concedente, facendo seguito alla rispettiva richiesta di adeguamento tariffario per il 2023 -pari a +2,00% per SAT, a +21,51% per RAV, e a +0,23%, per TANA, comprensive dei mancati riconoscimenti per gli anni 2020-2022, ai sensi dell'art. 13 c.3 del D.L. n. 162/2019 – ha in primo luogo richiamato l'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 30 dicembre 2019 (Milleproroghe) ai sensi del quale è 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 adottate dall’Autorità di regolazione dei trasporti». Il Concedente ha quindi evidenziato come il Decreto-legge 198/2022, all’art. 10, comma 4, ha prorogato il termine di perfezionamento dell’aggiornamento dei PEF presentati dai concessionari dal 31 ottobre 2022 al 31 dicembre 2023. Conseguentemente, il Concedente ha comunicato a ciascuna Società che «tenuto conto che per codesta Società ricorrono le condizioni di cui alla richiamata normativa, si rappresenta l’assenza dei presupposti per il riconoscimento dell’adeguamento tariffario a decorrere dal 1° gennaio 2023, sulla base dell’istanza formulata in data 14 ottobre 2022».

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 dal 1° gennaio 2023 l’incremento pari allo 7,36% richiesto.

Piano economico finanziario delle Società controllate

Con riferimento all’aggiornamento del Piano Economico Finanziario delle società controllate secondo i nuovi criteri dettati dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ad oggi Società Autostrada Tirrenica e Raccordo Autostradale Valle d’Aosta sono in attesa che si completi l’iter istruttorio del MIT e degli altri organi competenti. Per la Tangenziale di Napoli, si veda il successivo punto *“Atto Aggiuntivo Tangenziale di Napoli”*.

Quantificazione dei ristori delle concessionarie autostradali a seguito delle perdite subite per effetto della emergenza sanitaria Covid-19 per gli anni 2020 e 2021

L’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha definito, con le note del 4 maggio 2021 e del 15 luglio 2021, una metodologia di calcolo dei ristori per le concessionarie mediante il recupero in tariffa dei predetti effetti negativi netti subiti per effetto dell’emergenza sanitaria COVID-19. Anche il Concedente, con lettera del 19 luglio 2021, nel richiamare il contenuto delle sopra indicate note ART, ha evidenziato la necessità da parte delle concessionarie di formalizzarlo in occasione dell’aggiornamento periodico dei Piani Economici Finanziari. Autostrade per l’Italia ha comunicato in data 28 aprile 2022 al Concedente l’ammontare complessivo della stima delle perdite subite, per gli anni 2020 e 2021, calcolate sulla base di quanto indicato nella predetta metodologia di determinazione e in data 8 giugno 2022 il Concedente ha trasmesso all’ART tale nota *“ai fini delle valutazioni di competenza”*. Si precisa che l’ammontare recuperabile relativo al periodo marzo-giugno 2020 è stato riconosciuto alla concessionaria, salvo conguaglio da effettuarsi nel successivo periodo regolatorio, in occasione dell’aggiornamento PEF efficace dal 29 marzo 2022. Sono attualmente in corso interlocuzioni, a seguito di una comunicazione ricevuta dal Concedente il 20 febbraio 2023 che richiede un aggiornamento dei valori economici sulla base di una recente nota emessa dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti, con ulteriori elementi riguardanti le modalità di calcolo.

Con riferimento alle altre società concessionarie del Gruppo – ad eccezione di Traforo del Monte Bianco – si segnala che il ristoro degli effetti negativi netti subiti in conseguenza dell’emergenza sanitaria da COVID-19 avverrà attraverso il recupero tariffario solo in seguito al perfezionamento dei relativi atti aggiuntivi alle Convenzioni Uniche attualmente in corso di definizione.

D.L. 50 del 17 maggio 2022 (c.d. Decreto Energia o Aiuti)

Ai sensi dell’art. 27 del D.L. 50 del 17 maggio 2022 convertito con legge n. 91 del 15 luglio 2022, i concessionari di lavori pubblici che non sono amministrazioni aggiudicatrici, tra cui rientrano i

concessionari autostradali – e quindi anche ASPI – possono procedere all’aggiornamento del quadro economico o del computo metrico dei progetti esecutivi in corso di approvazione o approvati alla data di entrata in vigore del citato decreto (ossia il 18 maggio 2022) in relazione ai quali siano già state espletate le relative procedure di affidamento ovvero ne sia previsto l’avvio entro il 31 dicembre 2023, utilizzando il prezzario di riferimento più aggiornato.

La norma prevede inoltre che il quadro economico o il computo metrico dei progetti rideterminati nei termini di cui sopra siano sottoposti all’approvazione del Concedente. Il predetto quadro economico o computo metrico dei progetti così come rideterminati sono considerati nell’ambito del rapporto concessorio, in conformità alle delibere adottate dall’Autorità di regolazione e di vigilanza del settore, ove applicabili.

Infine, la disposizione afferma che, in ogni caso, i maggiori oneri derivanti dall’aggiornamento del quadro economico o del computo metrico del progetto non concorrono alla determinazione della remunerazione del capitale investito netto, né rilevano ai fini della durata della concessione.

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, in data 18 gennaio 2022, la Conferenza di Servizi ha approvato il Progetto relativo al Passante di Bologna +. È attualmente in fase di aggiornamento il progetto sulla base dei nuovi prezzari ANAS 2022. L’approvazione del Progetto esecutivo è prevista entro il 1° semestre 2023. In data 30 novembre 2022 il Progetto Definitivo dell’intervento è stato inviato al Ministero Concedente per approvazione e contestuale dichiarazione di pubblica utilità. Nelle more dell’approvazione, sono stati affidati ad Amplia a Dicembre 2022 i lavori relativi ad attività preliminari e di cantierizzazione.

Procedimento avviato dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato su disagi all’utenza

Dopo la chiusura nel 2021 del procedimento AGCM con cui l’Autorità aveva ritenuto quale pratica commerciale scorretta la condotta di ASPI ai danni degli utenti autostradali per i disagi da cantieri, irrogando una sanzione pecuniaria di Euro 5 milioni (pende tuttora davanti al TAR Lazio il giudizio di impugnazione del provvedimento), l’Autorità aveva avviato un procedimento di presunta inottemperanza all’interruzione della pratica commerciale scorretta. Tale procedimento di inottemperanza si è concluso con provvedimento del 19 maggio 2022 con cui l’AGCM ha tenuto conto del programma di impegni connesso all’introduzione del *cashback* e della complessità ed innovatività degli interventi prospettati da ASPI, irrogando una sanzione formale nella misura di 10 mila euro.

ASPI ha ritenuto comunque doveroso impugnare tale ultimo provvedimento, proponendo ricorso per motivi aggiunti nell’ambito del giudizio pendente avanti al TAR del Lazio, avente ad oggetto l’impugnativa del provvedimento del 26 marzo 2021.

Allo stato, non risulta ancora fissata la data dell’udienza di trattazione.

Procedimento avviato dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per presunto abuso di posizione dominante in ambito telepedaggio

L’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (di seguito, «AGCM»), a partire da una segnalazione di UnipolTech S.p.A. (UnipolMove), ha avviato, ai sensi dell’articolo 14 della legge

n. 287/90, nei confronti di Autostrade per l'Italia S.p.A. e AISCAT – Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori, un procedimento istruttorio per presunto abuso di posizione dominante, che si assume posto in essere tramite la stessa AISCAT, in violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. L'ipotesi è che il comportamento messo in atto abbia escluso e/o ostacolato l'ingresso di nuovi fornitori nel mercato del telepedaggio. Il *dies a quo* delle condotte contestate è gennaio 2019 e ai fini degli addebiti contestati, si presuppone che la condotta di AISCAT sia imputabile ad ASPI.

Il mercato rilevante cui si riferisce la contestazione include: (1) il mercato della gestione autostradale, geograficamente definito per tratta, ove ciascuna società concessionaria è in posizione dominante sulla propria tratta; (2) il mercato a valle del servizio di telepedaggio sulla rete nazionale, in cui ASPI sarebbe stata in posizione dominante fino a maggio 2022 tramite Telepass, vale a dire dalla fuoriuscita della Società dal perimetro del Gruppo Atlantia.

Le contestazioni sono le seguenti:

- la chiusura del sistema nazionale del telepedaggio. AISCAT avrebbe «dirottato» gli operatori interessati a fornire il telepedaggio per veicoli leggeri verso il sistema di telepedaggio europeo SET anziché ammetterli al sistema domestico SIT (riservato ai soli mezzi pesanti MP), laddove il SET presenta costi e oneri maggiori (ad es. operatività in almeno quattro stati membri). In questo modo, Telepass avrebbe conservato la propria posizione di monopolio nella fornitura di telepedaggio per veicoli leggeri in Italia;
- gli enti di pedaggio («EDP») non accordano ai nuovi entranti nel mercato del telepedaggio la possibilità di applicare agevolazioni tariffarie sul pedaggio agli utenti, riconosciuta invece a Telepass;
- le condizioni contrattuali per l'accesso al SET/SIT-MP sarebbero discriminatorie rispetto a quelle attualmente praticate a Telepass;
- diverso trattamento degli errati transiti rispetto a Telepass. Solo Telepass ha accesso a un *database* condiviso con gli EDP che consente un controllo incrociato dei veicoli che accedono alla rete evitando addebiti per tratte non effettivamente percorse;
- mancato adeguamento di varchi e cartellonistica avuto riguardo agli operatori SET.

Nell'ambito del procedimento sono intervenute Telepass SpA e Axxès SAS.

Nel corso del procedimento, la Società è ammessa alla formulazione di impegni che, ove venissero accettati dall'AGCM, neutralizzerebbero il rischio di un'eventuale irrogazione di sanzioni e determinerebbero altresì la chiusura dell'istruttoria senza accertamento dell'infrazione contestata. La formulazione di tali impegni non pregiudica la posizione della Società, che ritiene le contestazioni formulate dall'AGCM non fondate, e non costituisce acquiescenza rispetto a tali contestazioni. Avuto riguardo allo stato attuale del procedimento dinanzi all'AGCM (in fase di istruttoria), non è possibile al momento effettuare una stima delle menzionate eventuali sanzioni.

La chiusura del procedimento è prevista entro la fine del 2023.

Azione di classe pubblicizzata dal Consigliere Sansa della Regione Liguria

I Consiglieri liguri Ferruccio Sansa e Roberto Cenci hanno notificato in data 4 luglio 2022 una *class action* ex art. 840 bis e seguenti c.p.c. finalizzata ad accertare la presunta violazione da parte di ASPI degli obblighi di mantenimento della qualità del servizio autostradale a seguito del crollo

del ponte Morandi, con conseguente condanna al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali, quantificati in € 3.000 per ciascun residente ligure.

In accoglimento delle eccezioni di inammissibilità sollevate da ASPI con particolare riferimento all'inapplicabilità *ratione temporis* della disciplina di cui agli artt. 840-bis ss. c.p.c., il Tribunale di Roma con ordinanza del 22.11.2022, divenuta definitiva il 22.12.2022, ha dichiarato l'inammissibilità dell'azione di classe. Il provvedimento non è stato impugnato da controparte.

Azione di classe notificata da Altroconsumo

Con atto di citazione notificato in data 15.11.2022 Altroconsumo ha promosso azione collettiva ex art. 140 bis del Codice del Consumo, in rappresentanza di 16 utenti/consumatori proponenti il servizio autostradale.

Oggetto del ricorso è l'accertamento di presunti e generici inadempimenti da parte di ASPI fino al 18.5.2021 dei contratti stipulati con i consumatori/utenti della rete autostradale e l'ottenimento dell'ingiunzione di restituzione di parte dei pedaggi riscossi fino al 18.5.2021.

L'udienza di costituzione, fissata originariamente per il 16 febbraio 2023, è stata rinviata a data da destinarsi. All'esito di tale udienza, il Tribunale Civile di Roma potrà dichiarare o meno ammissibile la citazione.

L'attuale pretesa risarcitoria dei proponenti, a titolo di rimborso del pedaggio pagato negli ultimi 10 anni, è limitata al 25% dei pedaggi, quindi pari circa 11 mila euro. Si precisa, tuttavia, che Altroconsumo riterrebbe congruo il riconoscimento di un rimborso minimo di € 220,00 pro capite, qualora il Tribunale ritenesse eccessivamente oneroso ricostruire gli importi effettivamente corrisposti da ciascun utente aderente.

Allo stato non è possibile stimare il complessivo importo dei risarcimenti richiesti che dipenderà dal superamento del vaglio di ammissibilità e dalla conseguente adesione della classe individuata all'azione proposta. Tuttavia, l'azione presenta plurimi profili di inammissibilità quali la disomogeneità del presunto diritto vantato dai ricorrenti, l'eccessiva genericità delle condotte ritenute lesive ed imputate ad ASPI, l'avvenuta prescrizione di alcuni dei presunti danni lamentati, nonché la mancata produzione di documenti necessaria a fornire prova della fondatezza delle domande.

Società Autostrade Meridionali

Termine della concessione di Autostrade Meridionali

Con la sottoscrizione il 31 marzo 2022 del Primo Atto Aggiuntivo alla convenzione di Autostrade Meridionali e con la successiva sottoscrizione del Verbale di Subentro è stato formalizzato il subentro del nuovo concessionario nella gestione dell'A3 Napoli-Pompei-Salerno con decorrenza dal 1° aprile 2022.

Il valore di subentro di complessivi 440,1 milioni di euro (oltre IVA) individuato con il suddetto Verbale salvo conguaglio, è stato incassato dalla Società per un importo di 410 milioni di euro in data 31 marzo 2022; In data 18 luglio 2022 poi è stato firmato tra SAM e il Concedente Ministero il verbale con cui è stato determinato in via definitiva il valore di subentro calcolato alla data 31 marzo 2022 per un importo pari a 443 milioni di euro. La società è ancora in attesa di incassare l'importo residuo pari a circa 33 milioni di euro.

In merito all'esito della gara si segnala che il Consiglio di Stato, con sentenza del 4 ottobre 2022, n. 8485, ha accolto il ricorso presentato da SALT – che in primo grado era stato rigettato dal TAR Campania – per l'annullamento di tutti gli atti della procedura competitiva con negoziazione esperita dal Concedente per l'affidamento dell'A3. A seguito di tale sentenza, la società ha dato incarico a propri legali di approfondire i possibili effetti della pronuncia sulla posizione di Autostrade Meridionali, con particolare riferimento al valore di subentro alla stessa versato dal Concessionario subentrante. All'esito di tale approfondimento, i legali hanno osservato che non emergono profili di rischio per la società.

Contenzioso RAV su tariffe 2021

Con riferimento al ricorso presentato da Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (RAV) avverso il provvedimento del 31 dicembre 2020 di mancato riconoscimento tariffario per l'anno 2021, a seguito della sentenza con cui il TAR Valle d'Aosta ha rigettato il ricorso della Società, in data 17 marzo 2022, RAV ha presentato ricorso al Consiglio di Stato, che è attualmente pendente.

Società Autostrada Tirrenica

Incrementi Tariffari relativi agli anni 2013,2015, 2016, 2017, ,2018, 2019, 2020 e 2021

In merito all'adeguamento delle **tariffe per l'anno 2013**, il 06.02.2023 è stata emessa sentenza che condanna il MIT e il MEF, in solido tra loro, al pagamento di Euro 186.877,00 per il periodo di illegittima sospensione delle tariffe per l'anno 2013, ovvero per il periodo ricompreso tra l'1.1.2013 e il 9.4.2013 (data in cui il provvedimento di sospensione è stato revocato), oltre interessi legali dal 5.3.2013 (data di proposizione della domanda dinanzi al TAR del Lazio).

Con riferimento agli **incrementi tariffari relativi alle annualità 2015 e 2018**, con sentenza n. 10572 del 25 luglio 2022, il TAR Lazio ha parzialmente accolto il reclamo presentato da Società Autostrada Tirrenica contro gli atti del Commissario *ad acta*, e ha annullato il decreto emesso da quest'ultimo il 28 ottobre 2020 limitatamente alle parti in cui: (i) *“individua una percentuale pari a zero del parametro K in luogo dell'1,32%”* e (ii) *“non riconosce a SAT il recupero tariffario per l'anno 2015 nella misura del 5,68%”*.

In considerazione di quanto sopra il TAR ha ordinato al Commissario *ad acta* di adottare le ulteriori determinazioni necessarie all'esecuzione della sentenza.

Conseguentemente, con decreto del 5 settembre 2022 il Commissario *ad acta* ha dato esecuzione alla citata sentenza del TAR Lazio:

- rideterminando nella misura del 2,94% l'aggiornamento tariffario dovuto alla concessionaria per l'anno 2018, con l'applicazione, nella formula prevista, del valore del parametro K nella misura dell'1,32%, così come riconosciuta nella sentenza del TAR Lazio; lo stesso Commissario *ad acta* ha pertanto riconosciuto il recupero tariffario per l'anno 2018 nella misura dell'1,61%, pari alla differenza tra quanto spettante (2,94% di cui sopra) e quanto disposto con il decreto ministeriale del 29 dicembre 2017 pari all'1,33%;
- riconoscendo il diritto al recupero tariffario per l'anno 2015 nella misura del 5,68%, pari alla differenza tra quanto spettante per il relativo anno, ovvero il 7,18% e quanto disposto con il decreto interministeriale del 31 dicembre 2014, ovvero l'1,50%.

Per gli **incrementi tariffari relativi all'annualità 2016 e 2017** SAT, in data 7 febbraio 2022, ha proposto appello dinanzi al Consiglio di Stato per il parziale annullamento della sentenza del TAR Lazio, che ha rideterminato l'adeguamento tariffario spettante a SAT S.p.A. per l'esercizio 2016 e 2017. L'udienza di trattazione del merito dell'appello è stata fissata all'11 maggio 2023.

Con riguardo **all'aggiornamento tariffario che all'anno 2019**, nell'ambito del giudizio pendente ancora non è stata fissata la relativa udienza.

Con riguardo **all'aggiornamento tariffario che all'anno 2020** l'udienza è fissata al 12 luglio 2023.

In merito al **mancato riconoscimento tariffario del 2021**, la SAT ha proposto ricorso innanzi al TAR Lazio per l'annullamento del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti 33095 del 31 dicembre 2020, con il quale è stato disposto l'aggiornamento tariffario pari allo 0,00% a fronte dello 0,70% richiesto da SAT. Non è stata ancora fissata l'udienza di trattazione.

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. In seguito al decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198 recante "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi" che all'art 10 comma 4 ha prorogato al 31 dicembre 2023 i termini per la definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF dei concessionari autostradali, predisposti in conformità alle delibere adottate dall'ART e alla nota del 05.01.2023 con la quale il Concedente ha chiesto al Concessionario di riformulare la proposta di piano finanziario, Sat ha provveduto in data 31 gennaio 2023 all'invio di proposta aggiornata di atto aggiuntivo alla Convenzione Unica e di piano economico finanziario.

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.

Atto Aggiuntivo Tangenziale di Napoli

A seguito della delibera n. 27 del 2 agosto 2022, pubblicata sulla G.U. del 17 dicembre 2022, con cui il CIPESS ha formulato parere favorevole sullo schema di Il Atto Aggiuntivo e relativo PEF di Società Tangenziale di Napoli con prescrizioni e raccomandazioni – successivamente adempiute dalla società – la stessa ed il Concedente, in data 28 dicembre 2022, hanno proceduto alla sottoscrizione del medesimo Atto Aggiuntivo. Ad oggi si è in attesa dell’emanazione del decreto interministeriale di approvazione dell’atto.

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’A16 Napoli/Canosa, si è concluso con n. 6 assoluzioni e n. 6 condanne il giudizio di primo grado avanti al Tribunale monocratico di Avellino a carico di dirigenti, ex dirigenti e dipendenti di Autostrade per l’Italia per i reati di cooperazione colposa in omicidio colposo plurimo e disastro colposo innominato. È in corso il giudizio di appello presso la Corte competente di Napoli.

Indagine della Procura di Genova sul crollo di una sezione del Viadotto Polcevera e accesso al rito alternativo del patteggiamento

In data 7 aprile 2022 il Giudice dell’Udienza Preliminare ha pronunciato sentenza di patteggiamento nei confronti di ASPI ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 a fronte del pagamento di una sanzione pecuniaria e della confisca del profitto del reato per un importo complessivo pari a circa 28 milioni di euro. Tale importo era stato già accantonato tra i fondi rischi e oneri nei precedenti esercizi.

Il processo, dunque, prosegue nei confronti delle persone fisiche e, in caso di loro condanna al risarcimento del danno o al pagamento di provvisori, le parti civili avranno un titolo diretto nei confronti dei soli imputati, dovendo invece adire il Tribunale civile per avanzare le loro pretese nei confronti della Società. A tal proposito, si rammenta che i Pubblici Ministeri, nel loro parere di adesione alla richiesta di patteggiamento, hanno evidenziato come ASPI, abbia posto in essere tutta una serie di iniziative attraverso le quali risulta aver pienamente soddisfatto le condizioni di cui all’art. 17 del D.Lgs. 231/01 (“riparazione delle conseguenze del reato”).

Il 19 settembre 2022 il Tribunale ha accolto la richiesta di esclusione di ASPI che non sarà civilmente responsabile per le condotte poste in essere dagli imputati persone fisiche. Pertanto, in caso di condanna, saranno i singoli imputati a pagare i risarcimenti, salvo le possibilità di cause civili.

Indagini della Procura di Genova relative a: (i) installazione di barriere integrate sicurezza e antirumore modello “Integautos” su A12; (ii) presunti falsi report di sorveglianza di alcuni viadotti della rete; e (iii) evento occorso il 30.12.2019 nella galleria Bertè in A26

I procedimenti in questione sono stati riuniti e risultava indagata anche la Società ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 per il reato di falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici, più nello specifico, si tratterebbe dei report trimestrali di sorveglianza di viadotti e gallerie emessi a partire dal 1 giugno 2017, unitamente a 50 persone fisiche, di cui n. 14 di ASPI e la parte restante suddivisa tra personale di SPEA, Tecne (ex SPEA), Ministero e consulenti esterni, per il

medesimo reato, cui si aggiungono quelli di frode nelle pubbliche forniture e di attentato alla sicurezza dei trasporti.

Con specifico riguardo alla posizione di ASPI, in relazione alla contestazione ex D.lgs. n. 231/01, i legali della Società hanno presentato richiesta di accesso al rito alternativo del patteggiamento alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova.

Il 26 settembre 2022, il Giudice per le Indagini Preliminari ha accolto la richiesta di patteggiamento presentata dai legali a fronte del pagamento di una sanzione pari ad euro 600.000 mentre prosegue il processo penale solo a carico delle persone fisiche. Il parere dei Pubblici Ministeri evidenzia l'adeguatezza delle modifiche organizzative poste in essere da ASPI (i.e. modifiche al Modello 231 considerato ora idoneo a prevenire la commissione di nuovi reati della stessa specie). L'ammontare pagato era stato già stanziato in esercizi precedenti tra i fondi rischi e oneri di ASPI.

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 che è tutt'ora in corso.

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 Prato sull'infortunio mortale di un operaio di Amplia

A seguito dell'infortunio mortale occorso, in data 27 agosto 2014, ad un operaio di Amplia – 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.

È in corso il dibattimento a carico del RUP di ASPI.

Indagine della Procura di Milano per reati ambientali a carico di dipendenti di Amplia e della stessa Società ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001

In data 21 luglio u.s., su ordine del P.M. competente di Milano è stato disposto, in esecuzione di un'ordinanza del locale Gip del 15.07.22, un decreto di perquisizione presso il domicilio di 4 dipendenti della Amplia, di cui 1 dimessosi in data 30.06.22, oltre che presso le unità operative della Società dislocate su Genova.

Le indagini riguardano, in particolare, la DAF s.r.l. e la DAF Costruzioni Stradali s.r.l. riconducibili alla famiglia Donzelli di Milano. Dette società sono subaffidatarie per Amplia, tra gli altri, di contratti di subappalto per i lavori di demolizione.

In tale ambito tre dipendenti (Direttore di Cantiere, Project Manager, Addetto Ambiente) e un ex dipendente (Addetto Ambiente) sono indagati per i reati di «Attività organizzate per il traffico illecito di rifiuti» e «Attività di gestione dei rifiuti non autorizzata».

In estrema sintesi, i predetti dipendenti avrebbero variato in corso d'opera la classificazione di alcuni materiali da smaltire (da "terra e roccia da scavo" a "rifiuti di demolizione e costruzione"), affidandone lo smaltimento alle ditte subappaltatrici menzionate in precedenza, così da realizzare, secondo l'accusa, l'interesse di liberare celermente l'area di cantiere dove insistevano i suddetti materiali.

A fronte della richiesta di misura avanzata anche nei loro confronti dalla Procura precedente, il Gip ha ritenuto insussistente il reato di traffico organizzato di rifiuti ipotizzato in quanto la loro condotta è stata ritenuta episodica/occasionale così da difettare, per la sussistenza del suddetto reato, del requisito dell'"attività continuativa organizzata".

Avuto riguardo invece alla posizione della Società, alla stessa viene contestato l'illecito amministrativo di cui all'art. 25-undecies, co. 2, lettera f), del D.Lgs. n. 231/2001 e cioè «Attività organizzate per il traffico illecito di rifiuti».

La Società ha provveduto a nominare un proprio legale di fiducia ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 e dalle prime interlocuzioni avute con la Procura è emerso che non vi sarebbero «sottostanti» cointeressenze economiche tra i dipendenti della Amplia e i titolari delle ditte subappaltatrici e che il P.M. non è intenzionato ad impugnare il provvedimento del Gip con cui ha rigettato l'applicazione di una misura cautelare anche nei loro confronti.

In via cautelativa e, nell'attesa di conoscere gli sviluppi del procedimento, la Società ha ritenuto di provvedere all'immediata sospensione dell'esecuzione di tutti i lavori affidati alle ditte coinvolte nell'indagine. Nel mese di gennaio 2023 è stata notificata alle persone fisiche la richiesta di rinvio a giudizio. Avuto invece riguardo alla posizione della Società, si è in attesa dell'emissione del provvedimento di archiviazione ai sensi dell'art. 58 del D.Lgs. n. 231/2001.

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 Amplia 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.

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. Nel corso dell'udienza del 7 giugno 2022 il Giudice ha dato atto del verificarsi delle condizioni di cui all'art. 17 del D.Lgs. n. 231/2001 (risarcimento integrale del danno; adozione ed attuazione di un modello di organizzazione, gestione e controllo idoneo; messa a disposizione del profitto ai fini della confisca) per escludere l'applicazione di sanzioni interdittive a carico di ASPI, Amplia e SPEA. Sono stati ammessi altresì tutti i testi citati dalle parti. È in corso l'escussione dei testi del Pubblico Ministero.

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 trattava 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 risultava 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 all'esito della verifica di anomalia dell'offerta presentata.

Nel procedimento qui di interesse risultavano indagati, tra gli altri, il Contract Manager di ASPI, preposto alla procedura di gara del lotto 7, il Presidente di SAT (non nella sua funzione) 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 costoro nell'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»*.

Dall'analisi dei successivi atti di indagine, non vi è stato alcun riscontro circa la dazione di denaro al funzionario ASPI ed anzi è stato dichiarato da altri indagati che le somme indicate non erano a questi destinate.

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 la 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. All'esito della notifica del predetto provvedimento, entrambi hanno ritenuto di dimettersi dalle rispettive Società.

ASPI, per il tramite di un legale appositamente nominato, si è prontamente attivata interloquendo con la Procura di Benevento per ogni opportuna forma di collaborazione ed ha ricevuto chiara indicazione che: (i) non vi era alcun coinvolgimento della Società nelle indagini; (ii) sarebbe stata eventualmente potenziale persona offesa dai reati, all'esito dell'accertamento dei fatti.

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, ordinandone l'immediata liberazione.

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.

Per quanto concerne invece il Direttore Acquisti e Appalti di ASPI, lo stesso risultava indagato, in via concorsuale, esclusivamente per il reato di turbata libertà degli incanti. Avuto riguardo alla

predetta posizione, nel mese di dicembre il PM ha richiesto lo stralcio della posizione e la successiva archiviazione e, nel mese di febbraio u.s., è stato emesso decreto di archiviazione. Il procedimento prosegue invece nei confronti degli altri soggetti coinvolti e si è in attesa dell'avviso di conclusione delle indagini preliminari.

Contenzioso nei confronti di SwissRe e delle coassicuratrici per l'indennizzo da polizza All Risks

A fronte del rifiuto della compagnia assicuratrice Swiss Re, in proprio e quale delegataria delle Compagnie coassicuratrici, al pagamento dell'indennizzo previsto dalla polizza All Risks stipulata da Aspi per il periodo di copertura in cui è occorso il sinistro sul viadotto Polcevera, si è deciso di avviare il procedimento di mediazione giudiziaria per verificare una possibile composizione degli opposti interessi.

Nonostante i tentativi effettuati dal mediatore, la procedura si è chiusa senza un accordo cui ha fatto seguito la decisione di avviare un giudizio civile per l'accertamento del diritto all'indennizzo previsto dalla polizza.

Con riferimento al giudizio promosso da ASPI nei confronti delle compagnie assicurative, con atto di citazione notificato in data 28 marzo 2022, su richiesta delle parti il giudice ha disposto un rinvio al 10 maggio 2023 per l'espletamento di un ulteriore tentativo di conciliazione.

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. 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 Movyon contro Alessandro Patané

Nel giudizio dinanzi alla Corte di Appello di Roma (R.G. 1075/2019) instaurato da ASPI e Movyon per l'impugnazione della sentenza del Tribunale di Roma n. 120/2019 emessa nel giudizio con la Alessandro Patané Srl ed avente ad oggetto l'accertamento dell'infondatezza delle pretese economiche avanzate da quest'ultima relativamente al software del sistema Sicve, la Corte di Appello, in data 7 dicembre 2022, ha emesso la sentenza n. 7492/2022 con cui ha:

- ritenuto non provata la titolarità di Aspi del software in uso sul SICVe (secondo la Corte, infatti, ASPI avrebbe dovuto fornire altre prove del suo diritto, come ad esempio la registrazione del software presso il registro pubblico speciale tenuto presso la Sezione OLAF della SIAE) ma, per lo stesso motivo, non sarebbe provata nemmeno la proprietà in capo alle società del Patané, sulle quali, nel caso di un nuovo e diverso contenzioso incomberebbe lo stesso onere probatorio;

- accolto la domanda di ASPI volta ad accertare che non è dovuto l'importo di € 242.000,00 richiesto da Alessandro Patané s.r.l. sulla base del MoU del 25 marzo 2013, considerato che Aspi non ha mai richiesto l'inizializzazione di un progetto;
- respinto la domanda risarcitoria per diffamazione proposta da ASPI a seguito dell'articolo "Tutor: la straordinaria battaglia di Alessandro Patané (MPA Group)" pubblicato sul sito www.automobilista.it il 27 luglio 2013. La Corte, infatti, ha ritenuto che le accuse del Patané contenute nell'articolo costituirebbero legittimo esercizio del diritto di critica. Inoltre, non sarebbe stata fornita prova del danno.

ASPI e Movyon hanno promosso ricorso in Cassazione avverso la suddetta sentenza.

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 civili riguardanti Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (SITMB)

Sono attualmente pendenti tre giudizi civili a seguito di impugnazioni di delibere assembleari di SITMB da parte del socio ANAS.

Il primo contenzioso ha ad oggetto l'impugnazione delle delibere dell'Assemblea del 24 ottobre 2017 in cui, in sede straordinaria, veniva apportata una modifica statutaria riguardante le "riserve statutarie" e, in sede ordinaria, veniva deliberata la distribuzione degli "utili di esercizio riportati a nuovo".

Gli ulteriori due contenziosi hanno ad oggetto l'impugnazione dei bilanci 2018 e 2019 per "violazione del principio di rappresentazione veritiera e corretta nonché del principio di chiarezza".

Il Tribunale di Torino con sentenza n. 231/2021 del 18 gennaio 2021, in riferimento alle delibere del 24 ottobre 2017 ha, da un lato, respinto l'impugnativa di ANAS relativa alle modifiche dello statuto sociale e, dall'altro lato, annullato la delibera relativa alla distribuzione degli utili portati a nuovo. Avverso tale sentenza le parti hanno presentato ricorso.

Successivamente, Il Tribunale di Torino ha richiesto alle parti di avviare un procedimento di mediazione obbligatoria, riguardante inizialmente solo la Seconda e la Terza causa poi esteso anche alla Prima Causa e alla possibile impugnazione da parte di ANAS delle delibere di approvazione del bilancio 2020 e del bilancio 2021.

Nel corso del 2022 si è registrato un progressivo avvicinamento delle parti ad un possibile accordo omnicomprensivo. Tuttavia, le parti si sono date reciprocamente atto che la complessiva risoluzione del contenzioso, che passa anche attraverso una complessiva rivisitazione dello statuto di SITMB, richiede ancora una fase di negoziazione e il coinvolgimento dei competenti organi sociali.

In ogni caso, le parti sono addiventate alla comune considerazione che sia possibile una transazione parziale riferita alla sola Prima Causa, fermo l'impegno di proseguire la Mediazione

e la negoziazione rivolta alla risoluzione della Seconda e della Terza Causa e delle altre possibili impugnazioni oggetto della Mediazione.

In data 21 dicembre 2022 il Consiglio di Amministrazione della Società, ha approvato l'accordo di parziale, il quale prevede essenzialmente che le parti abbandoneranno la Prima Causa e accetteranno pertanto definitivamente le modifiche allo statuto della Società e la distribuzione degli utili. SITMB si impegna a pagare a favore di ANAS, entro 10 giorni lavorativi dal perfezionamento della transazione parziale, la porzione dei super benefici pari a circa 31 milioni di euro oltre ad interessi ed ANAS si impegna a tenere indenne e manlevare SITMB da qualsiasi pretesa o pregiudizio conseguente al pagamento dei Super benefici Residui.

Gli impegni di rimborso e manleva saranno garantiti dalla Delegazione di Pagamento, nella quale ANAS, a garanzia degli impegni di rimborso e manleva, delegherà, in modo irrevocabile e anche nell'interesse della SITMB, Autostrade per l'Italia S.p.A. a pagare alla SITMB quanto dovuto da ASPI ad ANAS per il canone di concessione e quanto dovuto, di tempo in tempo, da ASPI ad ANAS per altri titoli disponibili e ciò fino alla concorrenza delle somme dovute da ANAS a SITMB in ragione degli impegni di rimborso e manleva.

Il 28 Dicembre 2022 si è dato corso a questa prima fase della transazione, mediante la sottoscrizione dell'accordo tra SITMB ed ANAS e nei primi giorni del 2023 è stata erogata la parte dei super benefici e degli interessi.

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.

Da ultimo, tuttavia, la Cassazione a SS.UU., con la pronuncia n. 8628/2020 in materia di COSAP, ha stabilito che il soggetto passivo del Canone è il titolare della concessione comunale. La Società, ritenendo che i Comuni non abbiano potere di accordare concessioni per la realizzazione dell'infrastruttura autostradale – in quanto concessionaria dello Stato – ha proseguito ad impugnare gli avvisi di accertamento in materia dinanzi al Giudice competente.

Da ultimo, si segnala che la Corte di Giustizia Tributaria di II grado per la Lombardia, con la sentenza n. 2511/16/2022 e la Corte di Giustizia Tributaria di II grado per il Molise, con la pronuncia n. 9/1/2023, hanno stabilito la non debenza della TOSAP in capo ad ASPI, per carenza dei presupposti soggettivi e oggettivi d'imposta, asserendo che la Società opera su concessione dell'Ente Concedente nella gestione delle tratte autostradali e, di conseguenza, l'Ente Locale non può esercitare il proprio potere impositivo sulle aree espropriate per pubblica utilità, in linea con i principi stabiliti dalla Cassazione a SS. UU. con la pronuncia n. 8628/2020.

Accordo con il MIT del 14 ottobre 2021: Imposta di Registro

In data 22/04/2022, l'Agenzia delle Entrate – D.P. I di Roma, ha notificato ad ASPI l'avviso di liquidazione n. 1/2022 richiedente l'Imposta di Registro, per € 22,8 mln, sull'accordo ASPI-MIT del 14 ottobre 2021.

Con l'atto in questione l'Ufficio ha qualificato le somme già versate da ASPI per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (pari ad € 583 mln) come adempimento di un'obbligazione (e non come atto ricognitivo), assoggettandole a Imposta di Registro al 3%.

La Società ha impugnato l'avviso con ricorso davanti al giudice competente.

La Corte di Giustizia Tributaria di I grado di Roma, in data 18 novembre u.s., con la sentenza n. 12905/3/2022, ha accolto il ricorso di ASPI per la maggior parte della pretesa impositiva, riconoscendo:

- la non debenza dell'imposta di registro al 3% sugli oneri di ricostruzione del Viadotto Polcevera (17,5 €/mln);
- la debenza dell'imposta sugli ulteriori oneri inclusi nell'Accordo (5,3 €/mln).

In data 27 dicembre 2022, ASPI ha provveduto a versare in autoliquidazione gli importi a favore dell'Ufficio riconosciuti in sentenza.

In data 1 febbraio 2023, l'Agenzia delle Entrate ha proposto appello avverso la sentenza di primo grado. ASPI si costituirà in appello per contestare le eccezioni sollevate dall'Ufficio entro il termine previsto dalla legge, ritenute palesemente infondate.

Modalità di affidamento degli appalti da parte di ASPI al mercato e a società del Gruppo

Impugnativa sentenza del TAR Toscana sulla procedura di affidamento lavori terza corsia Firenze Sud – Incisa

Con sentenza del 16 giugno 2022, il TAR Toscana ha annullato l'impugnato provvedimento di revoca della procedura di affidamento, avente ad oggetto i lavori di ampliamento della terza corsia del tratto autostradale –Firenze Sud-Incisa, dell'11 marzo 2022, a seguito del quale ASPI, anche alla luce della sentenza n. 218/21 della Corte Costituzionale (in tema di affidamento dei contratti dei concessionari), aveva affidato l'esecuzione dei relativi lavori alla controllata Amplia.

Secondo il giudice amministrativo di primo grado, benché l'art. 177 del D.Lgs. n. 50 del 2016 e s.m.i. (Codice) sia stato dichiarato incostituzionale dalla Corte costituzionale con sentenza n. 218/21, per l'irragionevolezza degli stringenti obblighi di esternalizzazione mediante procedure ad evidenza pubblica ivi previsti a carico dei concessionari scelti senza gara, da tale sentenza non si potrebbe far derivare il totale venir meno degli obblighi di esternalizzazione in capo ai concessionari scelti senza gara (in base dall'art. 1, comma 2, lettere c) e d), del Codice).

Con ricorso in appello (R.g. n. 7052/2022) notificato il 7 settembre 2022, ASPI ha impugnato la decisione del TAR innanzi al Consiglio di Stato. Successivamente, la ricorrente di primo grado ha formulato appello incidentale con domande cautelare, riproponendo i motivi non accolti in primo grado, oltre ad impugnare la parte della sentenza di primo grado in cui il TAR si è dichiarato privo di giurisdizione in ordine alla domanda di inefficacia del contratto stipulato tra ASPI e Amplia. All'udienza del 3 novembre 2022, l'appellante incidentale ha rinunciato alla propria domanda cautelare e ha domandato una anticipazione del merito, che il Presidente ha concesso al 23 febbraio (dal 23 marzo). In tale data, si è svolta l'udienza pubblica per la discussione del merito della controversia, all'esito della quale la ricorrente ha domandato la pubblicazione anticipata del dispositivo e la causa è stata trattenuta in decisione.

In data 27 febbraio 2023 il Consiglio di Stato ha pubblicato il dispositivo di sentenza n. 2007/203 con cui, pronunciandosi sugli appelli, principale e incidentale, come proposti dalle parti, ha accolto l'appello principale di ASPI e, per l'effetto, in riforma della sentenza appellata, ha rigettato il ricorso incidentale di Medil che è stato pertanto dichiarato improcedibile.

Avendo, come detto, il Consorzio stabile Medil richiesto la pubblicazione anticipata del dispositivo, non sono ancora disponibili le motivazioni della sentenza. Tuttavia, è ragionevole desumere che, con l'accoglimento dell'appello, possa confermarsi l'operato di ASPI in tema di affidamenti e, quindi, legittimata la contrattualizzazione con AMPLIA dei lavori in questione.

Nuovo Codice degli Appalti

In data 21 giugno 2022 è stata approvata la Legge n. 78, recante "Delega al Governo in materia di contratti pubblici", contenente principi e criteri direttivi che dovranno essere rispettati dal Governo nell'adozione – entro sei mesi – di uno o più decreti legislativi finalizzati a razionalizzare, riordinare e semplificare la disciplina contenuta nel D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 ("Codice dei Contratti Pubblici").

Il 7 dicembre 2022, il Consiglio di Stato ha rilasciato il testo dello Schema definitivo del nuovo Codice dei contratti pubblici, approvato in Consiglio dei ministri il 16 dicembre 2022. Tra le principali novità di rilievo per il Gruppo, si segnala l'art. 186 – corrispondente all'art. 177 del vecchio codice - che disciplina le modalità di affidamento dei concessionari pubblici. L'art. 186 prevede l'esternalizzazione di una quota tra il 50% ed il 60% dei contratti di lavori, servizi e forniture, che verrà concretamente fissata dal concedente in contraddittorio col concessionario, sulla base di alcuni criteri normativi, tra cui *i*) dimensioni economiche e caratteri dell'impresa; *ii*) epoca di assegnazione della concessione; *iii*) durata residua; *iv*) oggetto; *v*) valore economico; *vi*) investimenti effettuati.

Il testo del nuovo Codice ha superato il vaglio delle Commissioni parlamentari che, in data 21 febbraio 2023, hanno rilasciato il proprio parere favorevole, seppur corredato da una serie di osservazioni rivolte al Governo. Per quanto di specifico interesse, il Parlamento ha chiesto di innalzare la forbice entro cui individuare la quota di esternalizzazione al 60%-80% dei soli lavori, prevedendo, invece, che servizi e forniture continuino ad essere privatistici. Inoltre, è stato chiesto di rinviare la data in cui il nuovo Codice diventerà pienamente applicabile al 1° gennaio 2024. Entro il 31 marzo 2023 il Consiglio dei ministri si esprimerà in via definitiva ed emanerà il Decreto Legislativo recante il nuovo Codice dei contratti pubblici.

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 ricevuta per la quale si applicano gli obblighi di informativa è rappresentata dai contributi a fronte degli investimenti autostradali.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contributi incassati nel 2022.

Migliaia di euro		
Ente erogatore	Importo contributo incassato	Descrizione
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	14.944	Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di cui al Decreto ministeriale n.93/2022 - Programma finalizzato all'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo di ponti e viadotti e tunnel della rete viaria
Ferrovie Nord Milano SpA	716	IV Corsia din. Firenze-S.S. Giovanni L1 - IFRIC 12 opere con benefici economici aggiuntivi
Regione Umbria	55	Contributo per il progetto di innovazione AGROBOT
Commissione Europea per il tramite del Coordinatore (RWS-NL)	25	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
GSE	8	Conto Energia 2* (contributo per incentivare la produzione di energia e per sostenere gli interventi mirati al miglioramento dell'efficienza energetica relativo all'impianto fotovoltaico)
Totale	15.748	

10.9 Eventi successivi al 31 dicembre 2022

Emissione prestito obbligazionario

In data 17 gennaio 2023 Autostrade per l'Italia ha collocato, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) recentemente aggiornato, il primo prestito obbligazionario Sustainability-Linked di importo nominale pari a 750 milioni di euro con durata 8 anni e cedola del 4,75%.

In linea con gli impegni presentati nel Sustainability-Linked Financing Framework pubblicato a dicembre 2022, il margine è legato al raggiungimento di specifici obiettivi relativi alla riduzione di emissioni di gas serra e all'installazione di punti di ricarica per veicoli elettrici lungo la rete autostradale.

Il mercato ha risposto coinvolgendo nel nostro percorso di sostenibilità circa 200 investitori istituzionali con una domanda di circa 6 miliardi di euro.

Contestualmente all'emissione sono stati chiusi derivati attivi di pari importo nominale (750 milioni di euro) ed incassati 138 milioni di euro relativi al positivo fair value.

Nuove linee di credito revolving bilaterali

Al fine di rafforzare ulteriormente la liquidità, nei primi mesi del 2023 Autostrade per l'Italia ha ottenuto nuove linee di credito revolving bilaterali da primari istituti di credito italiani e internazionali per complessivi 450 milioni di euro. Le nuove linee bilaterali, al pari delle precedenti, sono di tipo sustainability-linked e prevedono un aggiustamento dei margini legati al raggiungimento di specifici obiettivi ESG.

Allegati al bilancio consolidato

Allegato 1 - Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2022

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 2022

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2022 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2022	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO AL 31/12/2022	NOTE
CONTROLLANTE								
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	Concessioni autostradali	EURO	622.027.000				
IMPRESSE 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)
Movyon S.p.A.	Roma	Servizi autostradali	EURO	1.120.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	(2)
EsseDiEsse 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	24.343.283	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Infomobility S.r.l.	Concordia sulla Secchia (Modena)	Servizi autostradali	EURO	400.000	Movyon S.p.A.	100%	100%	(3)
Giove Clear S.r.l.	Roma	Servizi autostradali	EURO	10.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Amplia Infrastructures S.p.A.	Roma	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	30.116.452	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,8%	99,8%	(4)
Pavimental Polska Sp.zo.o.	Trebnia (Polonia)	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	ZLOTY	3.000.000	Amplia Infrastructures 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%	(5)
Società Autostrada Tirrenica p.A.	Roma	Concessioni autostradali	EURO	24.460.800	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,93%	99,99%	(6)
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%	
ELGEA S.p.A.	Roma	Produzione, vendita e stoccaggio energia	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
MovyonMex S.A. de C.V.	Città del Messico	Servizi di Ingegneria, Studio e Progettazione	Mex\$	10.000.000		100%	100%	
					Movyon S.p.A.	99,99%		
					Infomobility S.p.A.	0,01%		
Movyon South East Europe Single Member Societ� Anonyme (Movyon SEE S.A.)	Atene	Servizi di Ingegneria	EURO	200.000	Movyon S.p.A.	100,00%	100%	
Control Card S.r.l.	Zola Predosa (BO)	Servizi di Ingegneria	EURO	10.452	Infomobility S.p.A.	100,00%	100%	(7)
C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A.	Roma	Progettazione e impiantistica	EURO	400.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	100%	99,8%	(8)

(1) La societ    quotata presso il mercato Expandi gestito dalla Borsa Italiana S.p.A.

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

(3) In data 28 settembre 2022 Movyon S.p.A. ha perfezionato l'acquisto del 10% delle quote di Infomobility S.r.l. Per effetto di tale operazione, il capitale sociale di Infomobility S.r.l.   oggi interamente detenuto da Movyon S.p.A. (che gi  deteneva il 90% del capitale sociale di Infomobility S.r.l.)

(4) In data 28 settembre 2022 si   perfezionata l'iscrizione della deliberazione dell'Assemblea degli Azionisti della (Iga) Pavimental S.p.A. relativa alla modifica della denominazione sociale.

(5) Il capitale sociale   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   riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, pari al 58,00%,   riferita alle sole azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria.

(6) In data 29 dicembre 2015 Societ  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  , 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   pari al 99,93%).

(7) In data 28 settembre 2022 Infomobility ha perfezionato l'acquisto del 100% delle quote di Control Card S.r.l.

(8) In data 11 ottobre 2022 Amplia Infrastructures S.p.A. ha perfezionato l'acquisto del 100% del capitale sociale di C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A.

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2022 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2022
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO						
Imprese collegate						
Spea Engineering S.p.A.	Roma	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	6.966.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	20,00%
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna	Altre Concessioni	EURO	2.715.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	36,81%
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	220.344.608	Autostrade per l'Italia S.p.A.	27,45%
Joint venture						
GIE del Traforo del Monte Bianco	Courmayeur (Aosta)	Servizi Autostradali	EURO	2.000.000	Societ� Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	50,00%
Tecne Speri 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%
Tecne-Systra SWS Advanced Tunneling S.r.l.	Torino	Servizi di Ingegneria	EURO	150.000	Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	50,00%

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2022 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2022	NOTE
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE AL FAIR VALUE							
Imprese controllate non consolidate							
Pavimental-Est AO (in liquidazione)	Mosca (Russia)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	RUBLO RUSSO	4.200.000	Ampla Infrastructures S.p.A.	100,00%	
Altre partecipazioni							
Interporto 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. Ampla Infrastructures S.p.A.	0,25% 1,00%	
digITALog S.p.A. (in liquidazione)	Roma	Altre Attività	EURO	1.142.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	1,401%	(1)
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) In data 21 gennaio 2022 l'assemblea dei Soci di DigITALog S.p.A. ha deliberato la messa in liquidazione della società

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2022 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2022	NOTE
CONSORZI							
					Autostrade per l'Italia S.p.A. Tangenziale di Napoli S.p.A. Società Italiana per Azioni per il Traloro del Monte Bianco Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. Società Autostrada Tirrenica p.A. Autostrade Meridionali S.p.A. Ampla Infrastructures S.p.A. Free To X S.r.l.	29,52% 2,11% 1,88% 1,18% 0,52% 1,06% 1,08% 0,01%	37,46%
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Altre Attività	EURO	114.865			
Consorzio Costruttori Teem (in liquidazione)	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Ampla Infrastructures S.p.A.	1,00%	
Consorzio MIDRA	Firenze	Altre Attività	EURO	73.989	Movyon S.p.A.	33,33%	
Consorzio Ramonti S.c.a.r.l. (in liquidazione)	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Ampla Infrastructures S.p.A.	49,00%	
Consorzio R.F.c.c. (in liquidazione)	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	510.000	Ampla Infrastructures S.p.A.	30,00%	
Costruzioni Impianti Autostradali S.c.a.r.l. (in liquidazione)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Ampla Infrastructures S.p.A. Movyon S.p.A. Pavimental Poikka Sp. s.n.c.	75,00% 20,00% 5,00%	100,00%
ELMAS S.c.a.r.l. (IN LIQUIDAZIONE)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Ampla Infrastructures S.p.A.		60,00%
Lambro S.c.a.r.l.	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	200.000	Ampla Infrastructures S.p.A.		2,78%
Safe Roads S.c.a.r.l.	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Movyon 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 liquidazione) Società Autostrada Tirrenica p.A.	29,70% 1,00%	30,70%
Smart Mobility Systems S.c.a.r.l.	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Movyon S.p.A.		24,50%
Contratto di rete AGRIBOT	Peugia	Rete per lo sviluppo di un prototipo di robot autonomi a servizio dell'agricoltura umbra	EURO	2.500	Infomobility S.r.l.		20%
Open Fiber Network Solutions S.c.a.r.l.	Milano	Servizi di Ingegneria	EURO	100.000	Ampla Infrastructures S.p.A. C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A.	10,00% 5,00%	15,00%
Consorzio Tecne - Rina	Genova	Attività di architettura e ingegneria	EURO	50.000	Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	51%	
Panigale Società consortile a r.l.	Carpi (Modena)	Progettazione e Costruzione	EURO	500.000	Ampla Infrastructures S.p.A.	15,52%	(4)

(1) Il contratto configura una rete di imprese dotata di soggettività giuridica

(2) In data 21 dicembre 2022 la quota di partecipazione diretta di Ampla Infrastructures nel consorzio Open Fiber Network Solutions si è ridotta dal 15% al 10%, mentre C.I.E.L. ha acquisito una quota di partecipazione del 5% nel consorzio.

(3) In data 30 settembre 2022 Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. ha versato la quota del 51% per costituzione fondo consortile del Consorzio Tecne - Rina.

(4) In data 20 ottobre 2022 è stata costituita la Panigale Società consortile a r.l.

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	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo	282
Servizi di attestazione	Revisore della capogruppo	153
Altri servizi	Rete del revisore della capogruppo	75
Totale		510

Imprese controllate

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo	366
Revisione contabile	Rete del revisore della capogruppo	14
Servizi di attestazione	Revisore della capogruppo	79
Altri servizi	Revisore della capogruppo	26
Totale controllate		485

Totale Gruppo Autostrade per l'Italia	995
--	------------

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

**BILANCIO
D'ESERCIZIO
AL 31 DICEMBRE
2022**

.4



Prospetti contabili

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

EURO	Note	31/12/2022	di cui verso parti correlate	31/12/2021	di cui verso parti correlate
ATTIVITÀ					
Attività non correnti					
Attività materiali					
	6.1	95.007.851		91.537.106	
Immobili, impianti e macchinari		91.977.817		86.087.412	
Investimenti immobiliari		3.030.034		5.449.694	
Attività immateriali					
	6.2	14.895.274.033		14.450.180.842	
Diritti concessori immateriali		8.691.277.021		8.269.982.867	
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.258.741		6.111.259.022	
Altre attività immateriali		92.738.271		68.938.953	
Partecipazioni					
	6.3	350.349.054		317.424.054	
Attività finanziarie non correnti					
	6.4	494.145.525		332.553.214	
Attività finanziarie non correnti per contributi su opere		129.918.326		129.396.089	
Depositi vincolati non correnti		129.918.323		129.396.088	
Derivati non correnti con fair value positivo		199.152.006		41.234.157	
Altre attività finanziarie non correnti		35.156.870	10.152.000	32.526.880	9.866.000
Altre attività non correnti					
		-		-	
Totale attività non correnti		15.834.776.463		15.191.695.216	
Attività correnti					
Attività commerciali					
	6.5	720.144.964		621.251.262	
Rimanenze		79.049.351		66.864.368	
Attività contrattuali		4.226.481		4.226.481	
Crediti commerciali		636.869.132	178.500.000	550.160.413	120.030.000
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti					
	6.6	2.087.445.771		1.593.682.638	
Disponibilità liquide		1.235.098.745	0	781.348.574	-
Mezzi equivalenti		750.078.909		150.104.475	
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		102.268.117	102.268.117	662.229.589	662.229.589
Attività finanziarie correnti					
	6.4	638.861.219		355.483.276	
Attività finanziarie correnti per contributi su opere		45.072.361		45.137.432	
Depositi vincolati correnti		44.251.041		44.316.112	
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		546.278.100	227.443.000	264.639.982	232.366.000
Altre attività finanziarie correnti		3.259.717		1.389.750	
Attività per imposte sul reddito correnti					
	6.7	66.501.069	-	18.617.947	18.617.947
Altre attività correnti					
	6.8	77.409.556		80.715.420	
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate					
		-		-	
Totale attività correnti		3.590.362.579		2.669.750.543	
TOTALE ATTIVITA'		19.425.139.042		17.861.445.759	

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

EURO	Note	31/12/2022	di cui verso parti correlate	31/12/2021	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		941.196.304		525.305.469	
Utile/(Perdita) dell'esercizio		1.197.956.438		681.876.752	
Totale patrimonio netto	6.9	2.761.179.742		1.829.209.221	
Passività non correnti					
Fondi non correnti per accantonamenti					
Fondi non correnti per benefici per dipendenti	6.10	1.838.112.341		2.023.186.824	
Fondo non corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		45.649.872		56.381.514	
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		456.108.786		607.810.123	
		1.336.353.683		1.358.995.187	
Passività finanziarie non correnti					
Prestiti obbligazionari	6.11	10.279.470.049		8.180.384.514	
Finanziamenti a medio-lungo termine		7.780.926.781		7.532.239.256	
Derivati non correnti con fair value negativo		2.491.430.000	1.368.063.000	543.435.049	2.336.000
Altre passività finanziarie non correnti		7.113.268		104.690.773	
		-		19.436	
Passività per imposte differite nette					
	6.12	511.027.217		314.623.941	
Altre passività non correnti					
	6.13	28.186.165		25.460.384	
Totale passività non correnti		12.656.795.772		10.543.655.663	
Passività correnti					
Passività commerciali					
Debiti commerciali	6.14	1.811.126.601		1.544.243.424	
		1.811.126.601	351.107.000	1.544.243.424	423.363.000
Fondi correnti per accantonamenti					
Fondi correnti per benefici per dipendenti	6.10	717.386.734		1.036.601.957	
Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		10.030.410		11.748.623	
Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		502.670.000		395.855.446	
Fondo corrente per sanzioni e penali da Convenzione Unica		16.480.661		16.480.661	
Altri fondi correnti per rischi e oneri		188.205.663		612.517.227	
Passività finanziarie correnti					
Scoperti di conto corrente	6.11	1.167.047.869		2.538.393.015	
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		651		620	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		43.505.370	43.505.370	40.071.054	40.071.054
Altre passività finanziarie correnti		1.033.541.848	23.121.000	2.468.321.341	777.000
		90.000.000	90.000.000	30.000.000	30.000.000
Passività per imposte sul reddito correnti					
Altre passività correnti	6.7	88.163.303		150.591.311	129.779.000
	6.15	223.439.021		218.751.168	14.101.000
Passività connesse ad attività operative cessate					
		-		-	
Totale passività correnti		4.007.163.528		5.488.580.875	
		16.663.959.300		16.032.236.538	
TOTALE PASSIVITA'					
		19.425.139.042		17.861.445.759	
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'					

CONTO ECONOMICO

EURO	Note	2022	di cui verso parti correlate	2021	di cui verso parti correlate
RICAVI					
Ricavi da pedaggio	7.1	3.491.414.878		3.203.057.507	
Ricavi per servizi di costruzione	7.2	896.608.361		869.660.253	
Altri ricavi	7.3	264.263.242	48.989.000	202.778.013	65.724.000
TOTALE RICAVI		4.652.286.481		4.275.495.773	
COSTI					
Materie prime e materiali	7.4	-67.616.881	-17.107.000	-69.386.633	-18.996.000
Costi per servizi	7.5	-1.386.693.073	-403.938.000	-1.381.219.159	-444.181.000
Plusvalenze/(Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		824.320		926.947	
Costo per il personale	7.6	-422.207.542	-22.877.000	-451.419.383	-18.716.000
Altri oneri	7.7	-516.367.895		-490.262.805	
Oneri concessori		-448.682.827		-415.969.876	
Oneri per godimento beni di terzi		-7.768.795		-3.236.318	
Oneri diversi		-59.916.273		-71.056.611	
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	7.8	32.750.345		48.604.184	
(Accantonamenti)/Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		63.666.395		57.853.794	
Accantonamenti dei fondi per rischi e oneri		-30.916.050		-9.249.610	
Ammortamenti	7.9	-574.978.502		-498.573.650	
Ammortamento immobili, impianti e macchinari		-18.302.791		-17.559.973	
Ammortamento diritti d'uso di immobili, impianti e macchinari in locazione		-4.185.448		-4.655.206	
Ammortamento investimenti immobiliari		-186.320		-321.487	
Ammortamento diritti concessori immateriali		-486.469.580		-435.315.049	
Ammortamento altre attività immateriali		-65.834.363		-40.721.935	
(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti	7.10	-2.723.538		-3.994.135	
TOTALE COSTI		-2.937.012.766		-2.845.324.634	
RISULTATO OPERATIVO		1.715.273.715		1.430.171.139	
Proventi finanziari					
Dividendi da società partecipate		100.758.629		16.536.710	
Altri proventi finanziari		137.095.715	14.077.000	168.023.318	15.645.000
Oneri finanziari					
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti		-10.567.430		-2.924.050	
Altri oneri finanziari		-418.865.205	-24.738.000	-471.026.356	-13.564.000
Utili/(Perdite) su cambi		6.743		-7.062	
(ONERI)/PROVENTI FINANZIARI	7.11	-191.571.548		-289.397.440	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.523.702.167		1.140.773.699	
(Oneri)/Proventi fiscali					
Imposte correnti sul reddito	7.12	-325.745.729		-458.896.947	
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		-244.713.099		-178.078.123	
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		-15.921.619		166.751	
Imposte anticipate e differite		-65.111.011		-280.985.575	
RISULTATO DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.197.956.438		681.876.752	
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate		-		-	
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		1.197.956.438		681.876.752	

RENDICONTO FINANZIARIO

EURO	Note	2022	di cui verso parti correlate	2021	di cui verso parti correlate
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO					
Utile (Perdita) dell'esercizio		1.197.956.438		681.876.752	
Rettificato da:					
Ammortamenti	7.9	574.978.502		498.573.649	
Variazione operativa dei fondi		-513.604.415		-452.327.307	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	7.11	10.567.430		2.924.050	
Rettifiche/(Ripristini) di valore di attività correnti e non correnti		2.581.462		5.124.719	
(Plusvalenze)/Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		-836.475		-807.175	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	7.12	65.111.011		280.985.575	
Altri (proventi)/oneri non monetari		-67.150.870		-109.280.108	
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		69.420.902	-180.860.000	392.205.992	193.040.000
Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]	8.1	1.339.023.985		1.299.276.147	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO					
Investimenti in attività in concessione	6.2	-896.608.361		-869.627.035	
Investimenti in attività materiali	6.1	-31.170.122		-22.520.694	
Investimenti in altre attività immateriali	6.2	-89.633.400		-78.418.496	
Contributi su attività in concessione		1.045.984		-	
Investimenti in partecipazioni	6.3	-32.925.000	-32.925.000	-65.688.735	-65.688.735
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		934.842		952.439	
Variazione netta delle altre attività non correnti		-		60.624	
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		25.411.008	5.148.000	-7.116.798	-3.564.000
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	8.1	-1.022.945.049		-1.042.358.695	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' FINANZIARIA					
Distribuzione di riserve di patrimonio netto		-681.741.592		-	
Emissione di prestiti obbligazionari	6.11	988.018.070		983.535.152	
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine	6.11	700.000.000	700.000.000	-	-
Rimborsi di prestiti obbligazionari	6.11	-583.750.715		-1.074.936.000	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	6.11	-127.448.041	-23.255.000	-135.749.809	
Rimborsi debiti leasing	6.11	-6.455.930		-5.372.642	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-114.377.943	771.307.000	-45.503.301	-2.048.000
Flusso di cassa netto per attività finanziaria [c]	8.1	174.243.849		-278.026.600	
(Decremento)/Incremento delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio [a+b+c]	8.1	490.322.785		-21.109.148	
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.553.610.964		1.574.720.112	
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		2.043.933.749		1.553.610.964	

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

Migliaia di euro		2022	2021
Imposte sul reddito corrisposte/(rimborsate)		367.716	-7.429
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati		65.095	65.150
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti		420.265	451.542
Dividendi incassati	7.12	100.759	16.537
Utili su cambi incassati		42	6
Perdite su cambi corrisposte		15	11

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

Migliaia di euro		2022	2021
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio		1.553.612	1.574.720
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.6	1.593.683	1.601.663
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	6.13	-40.071	-26.943
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio		2.043.941	1.553.612
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.6	2.087.446	1.593.683
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	6.13	-43.505	-40.071

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Migliaia di euro	Note	2022	2021
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	1.197.956	681.877
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		519.512	51.519
Effetto fiscale su utili/(perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-124.683	-12.365
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	394.829	39.154
(Perdite)/Utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	6.10	5.897	-5.312
Effetto fiscale su (perdite)/utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		-1.415	1.275
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	4.482	-4.037
Altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		21.637	22.264
Effetto fiscale su altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-5.193	-5.343
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	6.9	16.921
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	415.755	52.038
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	1.613.711	733.915

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 31/12/2020	622.027	216.070	124.406	-131.095	662.019	871.400	-398.131	1.095.296
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-	-	56.075	-4.037	52.038	681.877	733.915
<u>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</u>								
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
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-	-	411.273	4.482	415.755	1.197.956	1.613.711
<u>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</u>								
Destinazione del risultato dell'esercizio 2021 a utili portati a nuovo (Assemblea Ordinaria del 28 aprile)	-	-	-	-	681.877	681.877	-681.877	-
Distribuzione di riserve di patrimonio netto	-	-	-	-	-681.742	-681.742	-	-681.742
Saldo al 31/12/2022	622.027	216.070	124.406	336.253	264.468	941.197	1.197.956	2.761.180

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 dei Trasporti (nel seguito anche MIT), 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 circa il 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 Holding Reti Autostradali S.p.A. (nel seguito anche "HRA"), che ha completato l'acquisizione di tale partecipazione, da Atlantia S.p.A., in data 5 maggio 2022. HRA è una holding di partecipazioni, le cui azioni sono detenute da CDP Equity S.p.A. (51%), BP Miro (Lux) SCSp (21,32%), BIP-V Miro (Lux) SCSp (3,18%) e da Italian Motorway Holdings S.à.r.l.(24,5%). HRA è la controllante ultima di Autostrade per l'Italia ed esercita attività di direzione e coordinamento su quest'ultima. Nessuno dei soci esercita, né direttamente né attraverso le controllanti, attività di direzione e coordinamento nei confronti di HRA.

HRA provvede alla predisposizione del proprio bilancio consolidato, reso pubblico nei modi e nei tempi stabiliti dalla normativa e disponibile presso la sede legale.

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 nella riunione del 28 marzo 2023.

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 2022 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.

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.

Il conto economico ed il conto economico complessivo sono presentati in base alla natura dei costi; in particolare, il conto economico complessivo, partendo dal risultato del periodo, espone gli effetti degli utili e delle perdite rilevati direttamente a Patrimonio Netto in applicazione degli IFRS. Il Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto rappresenta le variazioni intervenute nel periodo nelle singole voci che lo compongono mentre 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 nel corso dell'esercizio 2022 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 avuto impatti significativi sui dati economico-finanziari della Società. Pertanto, gli schemi della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico e del rendiconto finanziario, evidenziano solamente i saldi principali dei rapporti con parti correlate intercorsi negli esercizi a confronto.

I prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria e del conto economico sono presentati in unità di euro, mentre i prospetti di rendiconto finanziario, del conto economico complessivo e delle variazioni del patrimonio netto 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.

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 2021, 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.

Con riferimento all'evoluzione del quadro regolatorio si segnala, come meglio specificato anche nella successiva nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" cui si rinvia, che è avvenuto il perfezionamento dell'iter approvativo dello Schema di Accordo complessivo di Autostrade per l'Italia, i cui effetti erano stati già considerati dal punto di vista contabile a partire dalla predisposizione del bilancio dell'esercizio 2021.

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 30 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. 5.1, cui si rinvia, che descrive gli impatti sul traffico in relazione alla pandemia da Covid-19.

Per quanto riguarda gli impatti connessi all'evoluzione dello scenario macroeconomico in conseguenza della guerra in Ucraina, si segnala che l'ESMA, nel Public Statement del 13 maggio 2022 "Implications of Russia's invasion of Ukraine on half-yearly financial reports", ha evidenziato la necessità di assicurare il giusto livello di trasparenza nella comunicazione finanziaria, affinché la stessa possa riflettere adeguatamente l'impatto attuale e, per quanto possibile, prevedibile del conflitto sulla situazione finanziaria, le performance e i cash flow aziendali. La valutazione complessiva degli effetti connessi al conflitto russo-ucraino, tuttavia, non ha portato all'identificazione di elementi tali da determinare la necessità di effettuare impairment test sulle attività iscritte in bilancio, né sono stati stimati impatti significativi sul business della Società.

In particolare, si evidenzia in primo luogo che Autostrade per l'Italia non ha un'esposizione diretta nei confronti delle nazioni coinvolte direttamente nel conflitto. Tuttavia, le stesse potrebbero essere esposte in via indiretta agli effetti che il protrarsi del conflitto tra Russia e Ucraina potrebbe avere sul contesto geopolitico e sulle principali variabili economiche e macroeconomiche, quali (a) l'aumento del prezzo delle materie prime, (b) la possibile riduzione dei volumi di traffico (in relazione all'incremento del costo del carburante) e (c) il rialzo dei tassi di interesse del mercato finanziario.

Con riferimento al primo aspetto, l'aumento del prezzo delle materie prime e delle commodities in generale potrebbe comportare un incremento dei costi che la Società e le altre imprese concessionarie dovranno sostenere in relazione agli interventi sull'infrastruttura in concessione. Tali maggiori costi, tuttavia, rientrano nel perimetro del capitale investito netto regolatorio e sono in corso interlocuzioni con il Concedente sulle modalità di applicazione del recupero. Tuttavia, ai fini dello sviluppo del test di impairment dell'avviamento iscritto nel bilancio di esercizio, illustrato nella successiva nota 6.2, il possibile recupero di tali maggiori costi non è stato prudenzialmente considerato nella stima dei flussi operativi del periodo regolatorio 2020 – 2024.

Per quanto riguarda le possibili riduzioni dei volumi di traffico derivanti dall'incremento del prezzo dei carburanti, si segnala che dall'andamento del traffico registrato a partire da fine febbraio 2022 fino alla data di predisposizione del presente documento non si evidenziano

impatti significativi, come anche confermato dalle ultime previsioni di andamento per i prossimi mesi, elaborate sulla base delle informazioni disponibili.

Infine, si evidenzia che il rialzo dei tassi di interesse potrebbe comportare un incremento del costo del debito connesso alle future emissioni obbligazionarie. In tale contesto:

- a) la Società pone in essere operazioni di copertura anticipata (mediante strumenti finanziari derivati IRS) delle future emissioni di passività finanziarie di breve-medio termine, che pertanto costituiscono un valido presidio di mitigazione di tali rischi;
- b) in generale, il sistema tariffario previsto dalle delibere ART prevede l'aggiornamento quinquennale del WACC, garantendo così una remunerazione adeguata e coerente alle variazioni dei tassi di interesse che potrebbero intervenire.

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 2022. 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 2022 agli IFRS in vigore, per i cui dettagli si rinvia ai paragrafi successivi, che comunque non hanno comportato impatti sulle voci di bilancio.

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 2022, 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	5,9% - 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 corrispettivo della vendita, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevato nel conto economico dell'esercizio di cessione.

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 derivante da operazioni di aggregazione aziendale. 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 inizialmente 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 (recuperato indirettamente attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture) include 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 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/adequamenti dell'infrastruttura;

- b) opere realizzate da 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 2022, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività immateriali	Aliquota d'ammortamento
Diritti concessori	5,9%
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 con le stesse modalità previste per le attività materiali.

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

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

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

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

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e joint venture sono valutate al costo, inclusivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo è rettificato per eventuali perdite di valore secondo i criteri previsti dallo IAS 36, per i quali si rimanda alla sezione relativa alle "Riduzione e ripristino di valore delle attività". Il valore è successivamente ripristinato, qualora vengano meno i presupposti che hanno determinato le rettifiche; il ripristino di valore non può eccedere il costo originario della partecipazione. In caso di eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione, l'eccedenza è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la Società è impegnata ad adempiere a obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprirne le perdite.

Le partecipazioni in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari di capitale ai sensi dell'IFRS 9, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di acquisizione, 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. Per queste ultime, al momento del realizzo, gli utili e le perdite cumulati in tale riserva 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.

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 o, più in generale, ha diritto il legale a ricevere, o un'obbligazione a dover pagare, denaro o suoi equivalenti.

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, applicato ai flussi finanziari che si prevede di poter incassare dall'attività, 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 e ripristino delle attività finanziarie".

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 e ripristino 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.

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.

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 ad 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, 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.

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 accantonamenti

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, 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.

Per l'esercizio 2022 Autostrade per l'Italia predispone il Consolidato Fiscale Nazionale, cui aderiscono le società consolidate Società Autostrada Tirrenica p.A., Free To X s.r.l. ed Elgea S.p.A.

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.

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 verificino 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

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.

Nuovi principi contabili e interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2022 e 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 e errori – nella tabella di seguito sono indicati:

- a) 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 2022;
- b) 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 2022, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio d'esercizio della Società.

Titolo documento	Data di entrata in vigore del documento IASB	Data di omologazione da parte dell'UE
Nuovi principi contabili e nuove interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2022		
Modifiche all'IFRS 3 Aggregazioni aziendali; IAS 16 Immobili, impianti e macchinari; IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali; Annual Improvements 2018-2020	1° gennaio 2022	28 giugno 2021
Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni o modifiche ai principi contabili ed alle interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non omologati		
Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio e IFRS Practice Statement 2: Presentazione dei principi contabili	1° gennaio 2023	2 marzo 2022
Modifiche allo IAS 8 – Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori: definizione delle stime contabili	1° gennaio 2023	2 marzo 2022
Modifiche allo IAS 12 – Imposte sul reddito - Imposte differite relative ad attività e passività derivanti da una singola transazione	1° gennaio 2023	11 agosto 2022

Con riferimento ai principi in vigore dal 1° gennaio 2022, si evidenzia che gli stessi non hanno comportato impatti sui valori del bilancio d'esercizio, non verificandosi fattispecie applicabili di rilievo.

Per le modifiche che si applicheranno a partire dal 1° gennaio 2023, 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 dei Trasporti) 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. L'equilibrio economico-finanziario della concessione (che prevede la copertura dei costi di gestione e l'equa remunerazione del capitale investito da parte del concessionario relativamente agli investimenti effettuati) è assicurato per ciascun periodo quinquennale, nonché per l'intera durata della concessione, da incrementi tariffari autorizzati dal Concedente, definiti in modo tale da consentire la loro graduale applicazione nel tempo agli utenti.

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, in data 22 febbraio 2018 è stato sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 2° Atto aggiuntivo riguardante l'inserimento tra gli impegni di Convezione dell'intervento di realizzazione dello Stralcio Nord del Nodo stradale di Casalecchio. Tale Atto aggiuntivo è stato approvato con Decreto Interministeriale in data 16 marzo 2018 e registrato alla Corte dei Conti il 31 maggio 2018.

Infine, come ampiamente descritto nella nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" cui si rimanda, si segnala che il 21 marzo 2022 si è proceduto alla sottoscrizione del 3° Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica del 12 ottobre 2007, con il quale è stato definito l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario per il quinquennio 2020-2024. L'Atto è stato approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 72 del 23 marzo 2022, registrato dalla Corte dei conti in data 29 marzo 2022 al prot. n. 620.

Con riferimento al piano di investimenti incluso nel PEF, si segnala un impegno complessivo pari a 27,4 miliardi di euro (14,1 miliardi di euro nel periodo 2020-2038), 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 (10,2 miliardi di euro nel periodo 2020-2038);
- il programma relativo agli Altri Investimenti sulla rete in esercizio e agli interventi di risanamento acustico, pari a 3,5 miliardi di euro (1,2 miliardi di euro nel periodo 2020-2038);
- ulteriori interventi relativi al nuovo piano di adeguamento e ammodernamento della rete, per un importo complessivo pari a 2,7 miliardi di euro (2,7 miliardi nel periodo 2020-2038);
- interventi non remunerati sull'area ligure previsti dall'Accordo negoziale sottoscritto il 14 ottobre 2021 con il Concedente (0,9 miliardi nel periodo 2020-2038).

Al 31 dicembre 2022 gli investimenti realizzati ammontano a circa 15,4 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. Per maggiori dettagli circa la composizione di detto fondo, si rinvia alla nota n. 6.10 "Fondi per accantonamenti".

Nella tabella seguente sono riepilogate le tratte autostradali in concessione al 31 dicembre 2022.

Tratta autostradale	Chilometri in esercizio
A1 Milano – Napoli ^(*)	803,5
A4 Milano – Brescia	93,5
A7 Genova – Serravalle	50,0
A8/9 Milano – laghi	77,7
A8 / A26 raccordo	24,0
A10 Genova – Savona	45,5
A11 Firenze – Pisa nord	81,7
A12 Genova – Sestri Levante	48,7
A12 Roma – Civitavecchia	65,4
A13 Bologna – Padova	127,3
A14 Bologna – Taranto	781,4
A16 Napoli – Canosa	172,3
A23 Udine – Tarvisio	101,2
A26 Genova – Gravellona Toce	244,9
A27 Mestre – Belluno	82,2
A30 Caserta – Salerno	55,3
Totale	2.854,6

^(*) di cui 32 chilometri potenziati con un raddoppio fuori sede (Variante di Valico).

5. Eventi e operazioni societarie

5.1 Impatti derivanti dalla pandemia da Covid-19

Complessivamente nel 2022 il traffico sulla rete di Autostrade per l'Italia è risultato in aumento rispetto a quello del 2021 (+9,4%), ma si è mantenuto ancora al di sotto dei livelli pre-pandemia (-1,9% confrontato con il 2019).

Si evidenzia, infine, come riportato anche nella nota n. 9.5 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio” cui si rinvia, che gli effetti economici progressivi riguardanti l'intero periodo di emergenza dichiarato dalle competenti Autorità sono oggetto di recupero. A tal proposito, si evidenzia che l'ammontare recuperabile relativo al periodo marzo-giugno 2020 è stato riconosciuto ad ASPI, salvo conguaglio da effettuarsi nel successivo periodo regolatorio, in occasione dell'aggiornamento PEF efficace dal 29 marzo 2022.

5.2 Impatti derivanti dal cambiamento climatico

Il percorso di trasformazione avviato nel 2020 ha posto la sostenibilità al centro della strategia del Gruppo, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile.

Il raggiungimento degli obiettivi richiede la realizzazione di rilevanti azioni di efficientamento interno, e a medio termine il coinvolgimento della catena di fornitura del Gruppo con l'obiettivo di impiegare materiali con più bassi fattori emissivi.

Con riferimento al contrasto degli effetti connessi al cambiamento climatico, Il Gruppo ha conseguito la validazione SBTi (Science Based Target initiative) dei propri target di riduzione delle emissioni di Scope 1, 2 e 3, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU e lo scenario di contenimento dell'incremento delle temperature a 1.5°C al 2050.

Nel dettaglio, gli impegni assunti si riferiscono a:

- a) riduzione delle emissioni assolute di gas serra di Scope 1 e 2 del 68% entro il 2030 (su baseline 2019), per il cui raggiungimento sono state individuate azioni quali: la parziale sostituzione della flotta aziendale con veicoli ibridi/elettrici, la graduale sostituzione delle caldaie a gasolio con nuovi impianti alimentati con vettore energetico a basso impatto ambientale, il proseguimento di iniziative di efficientamento quali la sostituzione dell'illuminazione permanente con illuminazione a LED nelle stazioni e in galleria e l'approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili;
- b) riduzione dell'"intensità emissiva", riferita alle emissioni di gas serra di scope 3 entro il 2030 (su baseline 2019): del 52% derivanti da investimenti legati all'ammodernamento delle infrastrutture in concessione, e del 55% derivanti da beni e servizi acquistati nell'ambito del business costruzioni verso terzi (extra-captive). In dettaglio, la riduzione di Scope 3 riguarda prevalentemente le emissioni causate dall'utilizzo di acciaio e calcestruzzo da parte delle imprese appaltatrici di Autostrade per l'Italia e della società Amplia; il raggiungimento dell'obiettivo richiederà inoltre il pieno coinvolgimento della catena di fornitura.

All'obiettivo di ridurre l'impronta carbonica del comparto stradale nel suo insieme contribuiscono anche i progetti di potenziamento e digitalizzazione della rete che consentiranno di ridurre le congestioni e di razionalizzare i flussi di traffico, 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.

Sulla produzione di energie rinnovabili si concentra l'attività di Elgea società costituita nel 2022 che gestirà progetti per l'installazione di pannelli fotovoltaici lungo la rete autostradale che andranno a coprire a regime l'intero fabbisogno di ASPI.

Infine, la certificazione Envision conseguita dal progetto del Passante di Bologna, con il più alto livello possibile, Platinum, attesta la determinazione del Gruppo ad 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 e la considerazione dei bisogni delle comunità interessate dagli interventi infrastrutturali. L'approccio seguito per Bologna verrà esteso alle altre principali nuove opere in programma.

Con riferimento ai risultati raggiunti nel 2022, si segnala che:

- a) l'energia acquisita per il fabbisogno interno aziendale deriva da fonti rinnovabili;
- b) al 31 dicembre 2022 sono state realizzate 44 stazioni di ricarica in altrettante aree di servizio e sono in corso interventi in ulteriori 21 stazioni.

Nell'ambito del percorso intrapreso per la sostenibilità la Società ha sottoscritto 10 nuove linee di credito revolving su base bilaterale portando così a 2 miliardi di euro le linee di credito bilaterali Sustainability Linked il cui margine delle linee potrà dunque essere oggetto di un aggiustamento rispetto al raggiungimento di specifici obiettivi ESG. Inoltre, il 17 gennaio 2023 ASPI ha collocato il primo prestito obbligazionario "Sustainability-Linked" per 750 milioni di euro, come descritto nella nota n. 9.7 "Eventi successivi al 31 dicembre 2022".

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2021.

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 95.008 (91.537)

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	31/12/2022			31/12/2021		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari	377.913	-285.935	91.978	355.108	-269.021	86.087
Investimenti immobiliari	13.310	-10.280	3.030	17.690	-12.240	5.450
Attività materiali	391.223	-296.215	95.008	372.798	-281.261	91.537

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle variazioni intercorse nel 2022.

Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2021	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					Valore netto al 31/12/2022
		Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Passaggi in esercizio	Ammortamenti	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche e altre rettifiche	
Terreni	1.139	-	-	-	-	130	1.269
Fabbricati	15.196	554	81	-1.151	-	2.104	16.784
Diritti d'uso di fabbricati	13.286	4.596	-	-3.079	-	-2.729	12.074
Attrezzature industriali e commerciali	23.437	16.934	1.637	-10.688	-98	-	31.222
Altri beni	14.881	8.195	423	-6.099	-	-	17.400
Diritti d'uso altri beni	4.189	1.642	-	-1.106	-	-	4.725
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	11.486	3.884	-2.141	-	-	-8.436	4.793
Migliorie su beni di terzi	2.473	1.603	-	-365	-	-	3.711
Immobili, impianti e macchinari	86.087	37.408	-	-22.488	-98	-8.931	91.978
Terreni	405	-	-	-	-	-130	275
Fabbricati	5.045	-	-	-186	-	-2.104	2.755
Investimenti immobiliari	5.450	-	-	-186	-	-2.234	3.030
Attività materiali	91.537	37.408	-	-22.674	-98	-11.165	95.008

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 14 milioni di euro, risultando superiore rispetto al valore contabile.

Nell'esercizio 2022 gli immobili hanno generato canoni di locazione attivi pari a 759 migliaia di euro, a fronte di costi operativi diretti di manutenzione e gestione pari a 5.275 migliaia di euro.

Nel corso del 2022 non si sono verificate variazioni della vita utile stimata dei beni.

Si precisa, infine, che al 31 dicembre 2022 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 16.799 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 e riguardano:

- a) contratti di locazione passiva di immobili ad uso foresteria e ad uso uffici (12.074 migliaia di euro);
- b) contratti di noleggio di autoveicoli a lungo termine (4.725 migliaia di euro).

La durata effettiva dei contratti è compresa tra i 2 e 16 anni, anche tenendo conto delle probabili proroghe esercitabili dalla Società.

6.2 Attività immateriali - Migliaia di euro 14.895.275 (14.450.184)

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	31/12/2022			31/12/2021		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Diritti concessori immateriali	10.957.965	-2.266.689	8.691.276	15.780.992	-7.511.009	8.269.983
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.261	-	6.111.261	6.111.261	-	6.111.261
Altre attività immateriali	475.571	-382.833	92.738	385.942	-317.002	68.940
Attività immateriali	17.544.797	-2.649.522	14.895.275	22.278.195	-7.828.011	14.450.184

Nella tabella seguente sono inoltre riportate le variazioni intercorse nel 2022.

Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2021	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					Valore netto al 31/12/2022
		Incrementi per opere realizzate	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Ammortamenti	Passaggi in esercizio	Riclassifiche e altre rettifiche	
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	8.172.394	896.608	-	-480.729	-	11.155	8.599.428
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	97.589	-	-	-5.741	-	-	91.848
Diritti concessori immateriali	8.269.983	896.608	-	-486.470	-	11.155	8.691.276
Avviamento	6.111.198	-	-	-	-	-	6.111.198
Marchi	63	-	-	-	-	-	63
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.261	-	-	-	-	-	6.111.261
Costi di sviluppo	42.315	-	67.128	-44.537	-	-	64.906
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	22.770	-	22.234	-21.155	841	-	24.690
Concessioni e licenze	690	-	216	-142	-	-	764
Attività immateriali in corso e acconti	3.165	-	54	-	-841	-	2.378
Altre attività immateriali	68.940	-	89.632	-65.834	-	-	92.738
Attività immateriali	14.450.184	896.608	89.632	-552.304	-	11.155	14.895.275

L'incremento del valore netto delle attività immateriali, pari a 445.091 migliaia di euro, è riconducibile principalmente a:

- a) gli investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi (896.608 migliaia di euro), comprensivi degli interventi ricompresi nel Piano Straordinario di Manutenzione (197.838 migliaia di euro);
- b) gli investimenti in altre attività immateriali per 89.632 migliaia di euro, riconducibili essenzialmente all'attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione;

c) gli ammortamenti dell'esercizio (552.304 migliaia di euro).

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

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. 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.

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 e dei diritti concessori di tale CGU, è stato effettuato il test di impairment secondo quanto disciplinato dallo IAS 36. Il test è stato effettuato sia mediante il modello dell'Unlevered Discounted Cash Flow, determinando il valore d'uso derivante dall'attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi, sia considerando il corrispettivo riconosciuto da Holding Reti Autostradali ad Atlantia per l'acquisto dell'intera partecipazione da questa detenuta in ASPI.

In particolare, per quanto riguarda la stima dei flussi operativi della metodologia dell'Unlevered Discounted Cash Flow, si è fatto riferimento al piano pluriennale esaminato dall'ultimo Consiglio di Amministrazione; tale piano, anche tenuto conto di quanto rilevato dal richiamo ESMA 32-63-1320 del 28 ottobre 2022:

- non considera prudenzialmente il possibile recupero dei maggiori costi che la Società ha sostenuto e dovrà sostenere nel periodo regolatorio 2020-2024 per interventi sull'infrastruttura in concessione in conseguenza all'aumento del prezzo delle materie prime e delle commodities in generale rilevato a seguito dell'inizio del conflitto tra Russia e Ucraina. Tali maggiori costi, tuttavia, rientrano nel perimetro del capitale investito netto regolatorio e della base costi operativi soggetti a remunerazione; sono in corso interlocuzioni con il Concedente sulle modalità di applicazione del recupero;
- considera gli effetti dei costi previsti e delle spese in conto capitale per raggiungere "zero emissioni" nette entro il 2050 (o prima).

L'utilizzo di un piano pluriennale avente un orizzonte temporale pari alla durata della concessione risulta maggiormente appropriato, rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (periodo limitato di proiezione esplicita con la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche dei contratti di concessione, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita dei contratti.

Con riferimento ai residuali effetti della pandemia da Covid-19, tenuto conto di quanto indicato dal richiamo ESMA n° 32-63-1320 del 28 ottobre 2022 non si è ritenuto che tale fattore costituisca un indicatore di impairment, in quanto non si sono rilevati impatti significativi sui flussi operativi e sui risultati economici, patrimoniali e finanziari della Società

Per la stima dei flussi e per la definizione dei parametri del tasso di attualizzazione si è fatto ricorso prevalentemente a fonti esterne pubblicamente disponibili, integrate, ove appropriato, da stime basate anche su dati storici.

Si riportano di seguito i parametri chiave del piano pluriennale di Autostrade per l'Italia sulla base dei quali si è proceduto alla stima dei flussi di cassa:

- CAGR di crescita del traffico 2023-2038: 1,61%;
- tassi di inflazione: 4,4% per il 2023, 1,8% per il 2024 e 1,9% dal 2025 fino al 2038;
- tasso di attualizzazione: 6,41%, determinato sulla base di quanto richiesto dallo IAS 36. Si evidenzia che tale tasso di attualizzazione differisce dal tasso di remunerazione del capitale investito e dei servizi di costruzione e gestione previsti dalla Convenzione Unica, determinato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti sulla base di specifiche modalità indicate in apposita delibera;
- incrementi tariffari coerenti con l'ammontare degli investimenti previsti nel piano industriale.

Sia facendo riferimento alla metodologia dell'Unlevered Discounted Cash Flow che al corrispettivo della transazione Holding Reti Autostradali - Atlantia per l'acquisto della partecipazione in ASPI, il test di impairment ha confermato la piena recuperabilità dell'avviamento e dei diritti concessori di Autostrade per l'Italia iscritti in bilancio.

In aggiunta, nella metodologia dell'Unlevered Discounted Cash Flow, si è proceduto a effettuare un'analisi di sensitività sul valore recuperabile, incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione indicato, valutandolo come unico elemento, in considerazione dello sviluppo tariffario con sistema regolatorio di "riequilibrio", rappresentativo di un'ipotesi di stress test dei possibili impatti di medio-lungo termine. I risultati dell'analisi di sensitività predisposta hanno confermato la piena recuperabilità delle attività iscritte in bilancio.

Si evidenzia infine che nell'esercizio 2022 sono stati rilevati nel conto economico costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 1.721 migliaia di euro (1.319 migliaia di euro nel 2021). 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 350.349 (317.424)

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			Costo		31/12/2022		
	Costo	(Svalutazioni) cumulate	Valore netto	Nuove costituzioni	Apporti successivi alla costituzione	Costo	(Svalutazioni) cumulate	Valore netto
Società Autostrada Tirrenica p.a.	90.672	-	90.672	-	-	90.672	-	90.672
Tangenziale di Napoli S.p.A.	54.785	-	54.785	-	-	54.785	-	54.785
Amplia Infrastructures S.p.A.	44.386	-4.891	39.495	-	-	44.386	-4.891	39.495
Free To X S.r.l.	26.000	-	26.000	-	30.000	56.000	-	56.000
Autostrade Meridionali S.p.A.	15.340	-	15.340	-	-	15.340	-	15.340
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	10.100	-	10.100	-	925	11.025	-	11.025
Movyon S.p.A.	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
Elgea S.p.A.	-	-	-	1.000	1.000	2.000	-	2.000
AD Moving S.p.A.	4.000	-3.165	835	-	-	4.000	-3.165	835
EssediEsse Società di Servizi S.p.A.	701	-	701	-	-	701	-	701
Giove Clear S.r.l.	326	-	326	-	-	326	-	326
Partecipazioni in imprese controllate (A)	254.463	-8.056	246.407	1.000	31.925	287.388	-8.056	279.332
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	-	4.271
Tangenziale Esterna S.p.A.	1.163	-	1.163	-	-	1.163	-	1.163
digITALog S.p.A. in liquidazione	426	-	426	-	-	426	-	426
Partecipazioni in altre imprese (C)	5.860	-	5.860	-	-	5.860	-	5.860
Partecipazioni (A+B+C)	328.002	-10.578	317.424	1.000	31.925	360.927	-10.578	350.349

- (1) In data 28 settembre 2022 si è perfezionata l'iscrizione della deliberazione dell'Assemblea degli Azionisti della (già) Pavimental S.p.A. relativa alla modifica della denominazione sociale.
(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.
(3) In data 24 gennaio 2022 è stata costituita la società Elgea S.p.A. che si occuperà nell'ambito del Gruppo della produzione di energia da fonti rinnovabili.
(4) In data 21 gennaio 2022 l'assemblea dei Soci di digITALog S.p.A. ha deliberato la messa in liquidazione della società.

b) il dettaglio delle partecipazioni con indicazione, tra le altre informazioni, delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico al 31 dicembre 2022 (esposto al netto degli eventuali decimi da versare).

Denominazione	Sede	Valore nominale azione/quote (euro)	Capitale/Fondo consortile (euro)	Quota partecipazione (%)	Numero azioni/quote possedute	Utile (Perdita) dell'esercizio 2022 (migliaia di euro) (1)	Patrimonio netto al 31/12/2022 (migliaia di euro) (1)	Valore di carico (migliaia di euro) 31/12/2022
Società Autostrada Tirrenica p.a.	Roma	0,15	24.460.800	99,99%	162.960.400	4.129	79.823	90.672
Tangenziale di Napoli S.p.A.	Napoli	5,16	108.077.490	100,00%	20.945.250	5.531	277.517	54.785
Amplia Infrastructures S.p.A.	Roma	0,13	30.116.452	99,80%	231.196.989	138	30.116	39.495
Free To X S.r.l.	Roma	24.343.283	24.343.283	100,00%	1	-4.730	49.617	56.000
Autostrade Meridionali S.p.A.	Napoli	2,07	9.056.250	58,98%	2.580.500	15.839	63.238	15.340
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	1,00	5.693.795	100,00%	5.693.795	3.022	10.638	11.025
Movyon S.p.A.	Roma	1,00	1.120.000	100,00%	1.120.000	4.468	73.896	5.692
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	Prè Saint Didier (Aosta)	51,65	198.749.200	51,00%	1.962.480	9.897	232.838	2.461
Elgea S.p.A.	Roma	1,00	1.000.000	100,00%	1.000.000	-799	1.201	2.000
AD Moving S.p.A.	Roma	1,00	1.000.000	100,00%	1.000.000	836	2.597	835
EssediEsse Società di Servizi S.p.A.	Roma	1,00	500.000	100,00%	500.000	397	3.657	701
Giove Clear S.r.l.	Roma	10,000	10.000	100,00%	1	597	2.729	326
Partecipazioni in imprese controllate (A)								279.332
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano	0,75	220.344.608	27,45%	80.645.753	-493 (2)	230.496 (2)	62.345
Spea Engineering S.p.A.	Roma	5,16	6.966.000	20,00%	270.000	-6.820 (2)	33.809 (2)	1.784
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna	1,00	2.715.200	36,81%	999.440	3 (2)	5.987 (2)	999
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	-	114.864,79	29,52%	-	- (2)	114 (2)	29
Partecipazioni in imprese collegate (B)								65.157
Strada dei Parchi S.p.A.	Roma	10,00	48.114.240	2%	96.228	6.484 (2)	36.677 (2)	4.271
Tangenziale Esterna S.p.A.	Milano	1,00	464.945.000	0,25%	1.162.363	-9.852 (2)	288.882 (2)	1.163
digITALog S.p.A. in liquidazione	Roma	1.000,00	1.142.000	1,401%	16	-3.485 (2)	2.197 (2)	426
Partecipazioni in altre imprese (C)								5.860
Partecipazioni (A+B+C)								350.349

- (1) I dati sono riferiti al bilancio al 31 dicembre 2022 approvato dal Consiglio di Amministrazione di ciascuna società.
(2) I dati sono riferiti al bilancio al 31 dicembre 2021.

La variazione della voce, pari a 32.925 migliaia di euro, è riconducibile a:

- a) il versamento effettuato in favore della controllata Free To X per aumento di capitale sociale (30.000 migliaia di euro);
- b) la costituzione di “Elgea S.p.A.” il cui capitale sociale, pari a 1.000 migliaia di euro, è interamente detenuto dalla Società, a cui si aggiunge, nel corso del 2022, il successivo versamento di 1.000 migliaia di euro per futuri aumenti di capitale;
- c) il versamento in favore di Tecne per aumenti di capitale sociale (935 migliaia di euro).

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni in essere al 31 dicembre 2022 si rilevano eventi o cambiamenti di circostanze che possono costituire indicazioni di perdite di valore (impairment) unicamente con riferimento alla società Amplia Infrastructures, per la quale si segnala, da fonti interne di informazione, un andamento peggiore rispetto quanto previsto nei precedenti sviluppi di piano. Il test, effettuato sulla base dei flussi riferiti al piano pluriennale aggiornato ed effettuato mediante il modello dell’Unlevered Discounted Cash Flow, determinando il valore d’uso derivante dall’attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi. In particolare, tali flussi sono basati su lavori affidati prevalentemente dalle società concessionarie del Gruppo, oltre ad attività di recente aggiudicazioni da società terze. Il tasso di attualizzazione utilizzato è pari al 7,41%, determinato sulla base di quanto richiesto dallo IAS 36, mentre i tassi di inflazione sono i medesimi considerati nello sviluppo del piano di Autostrade per l’Italia riportati nella precedente nota 6.2. Il test effettuato ha confermato la piena recuperabilità del valore di carico della partecipazione al 31 dicembre 2022. In aggiunta, si è proceduto a effettuare un’analisi di sensitività sul valore recuperabile, incrementando dell’1% il tasso di attualizzazione indicato, che ha confermato la piena recuperabilità.

Riguardo i residuali effetti della pandemia da Covid-19, tenuto conto di quanto indicato dal richiamo ESMA n° 32-63-1320 del 28 ottobre 2022, per l’esercizio 2022, come avvenuto anche per il 2021, non si è ritenuto che tale fattore costituisca un indicatore di impairment delle partecipazioni detenute, in quanto non si sono rilevati impatti significativi sui flussi operativi e sui risultati economici, patrimoniali e finanziari delle società.

Con riferimento ad Autostrade Meridionali si è osservata al 31 dicembre 2022 una capitalizzazione di borsa inferiore rispetto al valore contabile netto delle attività e passività di tale impresa; per la stessa, tenuto conto di quanto già precedentemente indicato circa il subentro dal 1° aprile 2022 del nuovo concessionario in tutti i rapporti attivi e passivi in essere, ad esclusione di quelli di natura finanziaria, nonché della circostanza che le attività e passività della controllata sono sostanzialmente afferenti a posizioni di attività e passività finanziarie correnti, è stata pertanto verificata la piena recuperabilità delle stesse, sempre con riferimento al valore di calcolo della partecipazione al 31 dicembre 2022.

6.4 Attività finanziarie

(quota non corrente) - Migliaia di euro 494.145 (332.552)

(quota corrente) - Migliaia di euro 638.860 (355.482)

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	31/12/2022			31/12/2021		
		Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Attività finanziarie per contributi su opere	(1)	174.990	45.072	129.918	174.533	45.137	129.396
Depositi vincolati	(1)	174.168	44.250	129.918	173.711	44.315	129.396
Derivati con fair value positivo	(2)	514.834	315.682	199.152	51.519	10.285	41.234
Finanziamenti a medio-lungo termine		240.804	226.000	14.804	244.853	231.000	13.853
Ratei attivi per attività finanziarie a medio - lungo termine		2.292	2.292	-	21.120	21.120	-
Presiti al personale		4.551	772	3.779	4.872	833	4.039
Risconti attivi finanziari pluriennali		4.016	89	3.927	2.900	36	2.864
Altri crediti finanziari		14.090	1.443	12.647	13.136	1.366	11.770
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine	(1)	265.753	230.596	35.157	286.881	254.355	32.526
Finanziamenti a breve termine		1.350	1.350	-	1.350	1.350	-
Altre attività finanziarie		1.910	1.910	-	40	40	-
Altre attività finanziarie correnti	(1)	3.260	3.260	-	1.390	1.390	-
Attività finanziarie		1.133.005	638.860	494.145	688.034	355.482	332.552

(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 copertura nel livello 2 della gerarchia del fair value.

Il saldo, comprensivo della quota corrente e di quella non corrente, si incrementa di 444.971 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021, principalmente per l'incremento del fair value positivo di strumenti finanziari derivati classificati come di *hedge accounting* (463.315 migliaia di euro), per effetto dell'aumento della curva dei tassi di interesse al 31 dicembre 2022 rispetto al 31 dicembre 2021.

Per maggiori dettagli a riguardo si rinvia alla nota 8.2 "Gestione dei rischi finanziari".

Con riferimento alle voci più significative, si evidenzia che:

- a) i derivati con fair value positivo accolgono i derivati di Interest Rate Forward Starting a copertura di passività prospettiche che saranno assunte dalla Società e gli Interest Rate Swap a copertura di alcuni finanziamenti in essere;
- b) 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;
- c) 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;
- d) i finanziamenti a medio-lungo termine si riferiscono al finanziamento concesso alla controllata Società Autostrada Tirrenica (226.000 migliaia di euro, tasso fisso del 5% e scadenza fissata per il 30 settembre 2023). Con riferimento a quest'ultimo, si segnala che nel corso del mese di gennaio 2023 è stata prorogata, al 30 settembre 2024, la scadenza originariamente prevista al 30 settembre 2023.

Si evidenzia infine che sono stati riclassificati nella quota corrente di “Derivati con fair value positivo” per complessivi 315.682 migliaia di euro (di cui 158.923 migliaia di euro relativi ai derivati chiusi in corrispondenza del prestito obbligazionario emesso a gennaio 2023).

6.5 Attività commerciali – Migliaia di euro 720.145 (621.251)

Al 31 dicembre 2022 le attività commerciali sono costituite da:

- a) rimanenze di magazzino, pari a 79.049 migliaia di euro (66.864 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), principalmente relative a scorte e ricambi per le attività di manutenzione e di investimento della rete;
- b) attività contrattuali, pari a 4.226 migliaia di euro, rimaste invariate rispetto al saldo al 31 dicembre 2021 e connesse alla realizzazione di opere a favore del Concedente, in qualità di committente;
- c) crediti commerciali, pari a 636.870 migliaia di euro (550.161 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021
Crediti commerciali verso:		
Clienti autostradali	332.650	351.768
Subconcessionari delle aree di servizio autostradali	73.459	60.452
Clienti diversi	77.434	70.735
Crediti commerciali (saldo lordo)	483.543	482.955
Fondo svalutazione crediti commerciali	(46.995)	(44.961)
Altre attività commerciali	200.322	112.167
Crediti commerciali (saldo netto)	636.870	550.161

L’incremento del saldo netto dei crediti commerciali, pari a 86.709 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2021, è determinato principalmente dall’incremento delle altre attività commerciali (88.155 migliaia di euro) relativo agli anticipi e acconti versati ai fornitori per le attività di assessment delle gallerie, investimenti autostradali e attività di progettazione e monitoraggio.

La tabella seguente presenta l’anzianità dei crediti commerciali.

Migliaia di euro	Totale saldo crediti al 31/12/2022	Saldo a scadere	Scaduto da 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti commerciali	483.543	406.403	3.786	19.036	54.318

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	31/12/2021	Incrementi	Utilizzi	31/12/2022
Fondo svalutazione crediti commerciali	44.961	3.843	-1.809	46.995

Il fondo svalutazione dei crediti commerciali risulta in aumento rispetto al 31 dicembre 2021. 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 alle perdite su rapporti di mancato pagamento pedaggi emessi dal 2009 al 2020.

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 2.087.446 (1.593.683)

La voce include le disponibilità liquide, quelle investite con un orizzonte temporale di breve termine e i rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate e si incrementa di 493.763 migliaia di euro.

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. 6.11 "Passività finanziarie", cui si rinvia.

6.7 Attività e passività per imposte sul reddito correnti

Attività per imposte sul reddito correnti - Migliaia di euro 66.501 (18.618)

Passività per imposte sul reddito correnti - Migliaia di euro 88.164 (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	Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti	
	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2021
IRES da reddito imponibile	47.376	-	-	140.832
IRES società aderenti al Consolidato Fiscale	-	-	1.984	-
Altri crediti IRES	-	22	-	-
IRES	47.376	22	1.984	140.832
Istanze di rimborso	201	18.596	-	-
Istanze di rimborso IRES	201	18.596	-	-
IRAP	18.924	-	-	9.760
Altre Imposte sul reddito	-	-	86.180	-
	66.501	18.618	88.164	150.592

A seguito della cessione da parte di Atlantia della partecipazione detenuta nella Società e venendo meno il rapporto di controllo di cui all'art. 120 TUIR, a decorrere dal periodo di imposta 2022 si è interrotto il regime di Consolidato Fiscale Nazionale di Atlantia e di conseguenza la Società ha esercitato l'opzione, in qualità di consolidante, per il regime di Consolidato Fiscale Nazionale per il triennio 2022-2024 con le società consolidate Società Autostrada Tirrenica p.A., Free To X S.r.l. ed Elgea S.p.A..

Al 31 dicembre 2022, la Società presenta passività nette per imposte correnti pari a 21.663 migliaia di euro (131.974 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

Il decremento pari 110.311 migliaia di euro è essenzialmente dovuto a:

- le imposte versate a titolo di saldo dell'esercizio 2021 e di acconti dell'esercizio 2022, al netto dello stanziamento delle imposte di competenza dell'esercizio (213.148 migliaia di euro);
- il debito residuo per l'imposta sostitutiva relativa all'affrancamento di quota parte del valore fiscale dell'avviamento, dedotta extra-contabilmente (86.180 migliaia di euro);
- il rimborso del credito verso Atlantia 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. (18.395 migliaia di euro).

6.8 Altre attività correnti - Migliaia di euro 77.410 (80.715)

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	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	17.599	16.109	1.490
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	1.716	1.281	435
Crediti verso enti previdenziali	436	529	-93
Anticipi e altri crediti diversi	60.135	65.427	-5.292
Altre attività correnti (saldo lordo)	79.886	83.346	-3.460
Fondo svalutazione altre attività correnti	-2.476	-2.631	155
Altre attività correnti (saldo netto)	77.410	80.715	-3.305

La voce è sostanzialmente in linea con il saldo dell’esercizio precedente.

Il fondo svalutazione altre attività correnti è interamente correlato alla stima di inesigibilità dei crediti verso gli utenti e verso le assicurazioni per il recupero dei danni subiti all’infrastruttura autostradale gestita dalla Società.

6.9 Patrimonio netto - Migliaia di euro 2.761.180 (1.829.211)

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 2021.

L’incremento della voce al 31 dicembre 2022 rispetto all’esercizio di confronto, pari a 931.969 migliaia di euro ed esposto in dettaglio nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto, è dovuto all’effetto combinato:

- a) del risultato economico complessivo dell’esercizio (1.613.711 migliaia di euro);
- b) della distribuzione di riserve pari a 681.742 migliaia di euro.

Con riferimento alle altre componenti del conto economico complessivo, si evidenzia la riclassifica nel conto economico dell’esercizio di quota parte della riserva di cash flow hedge iscritta al 31 dicembre 2021 (16.444 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 2021. La riserva di cash flow hedge è stata sospesa e 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 31/12/2022 (Migliaia di euro)	Possibilità di utilizzo (A, B, C, D)*	Quota disponibile (Migliaia di euro)	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nel periodo 01/01/2019 - 31/12/2021 (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	336.253	-	-	-	-
Riserva straordinaria	441.269	A, B, C	441.269	-	-
Riserva da utili e perdite per valutazione attuariale dei fondi per benefici per dipendenti	-19.778	-	-19.778	-	-
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	-	-	-	-
Riserva da operazioni under common control (1)	36.666	A, B, C	36.666	-	-
Utili portati a nuovo	174.343	A, B, C	174.343	-	-
Riserve diverse e utili portati a nuovo	264.468	-	-33.076	-	-
Riserve e utili portati a nuovo	941.197	-	182.994	-	-
Totale	1.563.224	-	182.994	-	-
di cui:					
Quota non distribuibile (2)			22.089		
Quota distribuibile			160.905		

*** 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 combination under common control.
(2) 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.

6.10 Fondi per accantonamenti

(quota non corrente) - Migliaia di euro 1.838.111 (2.023.186)

(quota corrente) - Migliaia di euro 717.387 (1.036.602)

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	31/12/2022			31/12/2021		
	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	55.680	45.650	10.030	68.130	56.381	11.749
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	958.778	456.108	502.670	1.003.665	607.810	395.855
Fondi per sanzioni e penali da Convenzione Unica	16.481	-	16.481	16.481	-	16.481
Fondo per rischi e oneri con Amministrazione Finanziaria	17.678	-	17.678	14.750	-	14.750
Fondi per rischi e oneri diversi	1.506.881	1.336.353	170.528	1.956.762	1.358.995	597.767
Altri fondi per rischi e oneri	1.524.559	1.336.353	188.206	1.971.512	1.358.995	612.517
Fondi per accantonamenti	2.555.498	1.838.111	717.387	3.059.788	2.023.186	1.036.602

Di seguito sono esposte le movimentazioni dell'esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2021	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							31/12/2022	
	Saldo di bilancio	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	Decrementi per liquidazione e anticipi TFR	(Utili) perdite attuariali rilevate nel conto economico complessivo	Trasferimenti (a)/da altre società	Utilizzi		Riclassifiche e altre variazioni	Saldo di bilancio
							Diretti	Indiretti		
Fondi per benefici per dipendenti	68.130	780	285	-7.654	-5.897	36	-	-	-	55.680
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.003.665	350.067	10.282	-	-	-	-	-413.733	8.497	958.778
Fondo per sanzioni e penali da Convenzione Unica	16.481	-	-	-	-	-	-	-	-	16.481
Altri fondi per rischi e oneri	1.971.512	30.916	-	-	-	-	-481.634	-	3.765	1.524.559
Fondo per rischi e oneri con amministrazione finanziaria	14.750	5.329	-	-	-	-	-2.401	-	-	17.678
Fondo contenziosi, rischi e oneri diversi	1.956.762	25.587	-	-	-	-	-479.233	-	3.765	1.506.881
Fondi per accantonamenti	3.059.788	381.763	10.567	-7.654	-5.897	36	-481.634	-413.733	12.262	2.555.498

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 45.650 (56.381)

(quota corrente) - Migliaia di euro 10.030 (11.749)

Al 31 dicembre 2022, come al 31 dicembre 2021, 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 12.450 migliaia di euro è essenzialmente riferibile a:

- gli utilizzi dell'esercizio relativi a liquidazioni e anticipi (7.654 migliaia di euro);
- gli utili attuariali dell'esercizio rilevati nelle altre componenti del conto economico complessivo (5.897 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 2022.

Ipotesi finanziarie	
Tasso annuo di attualizzazione (1)	3,63%
Tasso annuo di inflazione	2,30%
Tasso annuo di incremento del TFR	3,225%
Tasso annuo di incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	2,00%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	2,50%
Duration (anni)	6,2

(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 5-7 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 2022, 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 31/12/2022					
	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	55.824	55.526	56.161	55.205	54.937	56.442

FONDO PER RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 456.108 (607.810)

(quota corrente) - Migliaia di euro 502.670 (395.855)

Il saldo del fondo si decrementa di 44.887 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 prevalentemente per:

- gli utilizzi dell'esercizio, pari a 413.733 migliaia di euro, per gli interventi di manutenzione sulla rete autostradale, di cui 142.545 migliaia di euro relativi alle manutenzioni non ricorrenti;
- gli accantonamenti operativi dell'esercizio, complessivamente pari a 350.067 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino previsti sulla rete autostradale;
- gli accantonamenti finanziari (10.282 migliaia di euro).

FONDO PER SANZIONI E PENALI DA CONVENZIONE UNICA

(quota corrente) - Migliaia di euro 16.481 (16.481)

Il valore del fondo al 31 dicembre 2022 è rimasto invariato rispetto all'esercizio precedente ed accoglie essenzialmente:

- l'importo complessivo pari a 9.506 migliaia di euro 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;
- l'ammontare complessivo pari a 6.975 migliaia di euro per le penali e sanzioni applicate in relazione ad eventi nevosi, disagi alla circolazione e a visite ispettive.

Si fa presente che la Società ha promosso avanti al TAR del Lazio sette ricorsi avverso altrettanti provvedimenti di applicazione di sanzioni/penali 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 1.336.353 (1.358.995)

(quota corrente) - Migliaia di euro 188.206 (612.517)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi e oneri ritenuti probabili a fine esercizio. La voce si decrementa per 446.953 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2021, essenzialmente per l'effetto combinato di:

- a) gli utilizzi diretti, pari a 481.634 migliaia di euro, in relazione prevalentemente agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIT e con il Governo, relativamente agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (338.214 migliaia di euro realizzati nel 2022), nonché agli sconti tariffari agli utenti e agli sconti per disagi lavori (100.191 migliaia di euro);
- b) gli accantonamenti operativi (30.916 migliaia di euro).

Per maggiori dettagli sui principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2022, nonché l'evoluzione intercorsa nell'esercizio, si rinvia alla nota n. 9.5 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

6.11 Passività finanziarie

(quota non corrente) - Migliaia di euro 10.279.470 (8.180.385)

(quota corrente) - Migliaia di euro 1.167.048 (2.538.393)

PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) - Migliaia di euro 10.279.470 (8.180.385)

(quota corrente) - Migliaia di euro 1.033.543 (2.468.322)

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:

	31/12/2022				31/12/2021			
	Migliaia di euro	di cui		Esigibilità in scadenza tra 13 e 60 mesi	di cui		Quota non corrente	Quota non corrente
		Valore nominale	Valore di bilancio		Valore nominale	Valore di bilancio		
Prestito obbligazionario 2004-2022 (GBP)	-	-	-	-	750.000	605.234	605.234	-
Prestito obbligazionario 2004-2024	1.000.000	995.918	-	995.918	1.000.000	993.275	-	993.275
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY) (1)	149.176	181.046	-	-	149.176	194.079	-	194.079
Prestito obbligazionario 2010-2025	500.000	498.607	-	498.607	500.000	498.133	-	498.133
Prestito obbligazionario 2012-2032	35.000	35.000	-	-	35.000	35.000	-	35.000
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	80.004	84.196	-	-	80.004	80.004	-	80.004
Prestito obbligazionario 2013-2033	75.000	73.288	-	-	75.000	73.158	-	73.158
Prestito obbligazionario 2014-2034	125.000	124.094	-	-	125.000	124.030	-	124.030
Prestito obbligazionario 2014-2038	75.000	73.069	-	-	75.000	72.979	-	72.979
Prestito obbligazionario 2015-2023	750.000	748.911	-	-	750.000	746.492	-	746.492
Prestito obbligazionario 2015-2025	500.000	498.849	-	498.849	500.000	498.459	-	498.459
Prestito obbligazionario 2015-2026	750.000	747.108	-	747.108	750.000	746.312	-	746.312
Prestito obbligazionario 2016-2027	600.000	596.661	-	596.661	600.000	595.882	-	595.882
Prestito obbligazionario 2017-2029	700.000	670.627	-	670.627	700.000	666.676	-	666.676
Prestito obbligazionario 2020-2028	1.250.000	1.226.396	-	1.226.396	1.250.000	1.222.721	-	1.222.721
Prestito obbligazionario 2021-2030	1.000.000	986.746	-	-	1.000.000	985.040	-	985.040
Prestito obbligazionario 2022-2028	500.000	496.021	-	496.021	500.000	496.021	-	496.021
Prestito obbligazionario 2022-2032	500.000	493.301	-	493.301	500.000	493.301	-	493.301
Prestiti obbligazionari (2)	8.589.180	8.528.838	748.911	3.337.143	8.339.180	8.137.474	605.234	7.532.240
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	1.049.205	1.049.205	-	325.043	1.153.398	1.153.398	-	-
Cassa Depositi e Prestiti (3)	1.367.442	1.391.040	-	92.095	713.953	701.359	-	389.664
Debiti verso Istituti di credito (A)	2.416.647	2.440.245	101.464	417.138	1.867.351	1.854.757	1.465.093	389.664
ANAS (4)	174.170	174.170	44.251	129.919	173.712	173.712	44.316	129.396
Debiti verso altri finanziatori (B)	174.170	174.170	44.251	129.919	173.712	173.712	44.316	129.396
Debiti per leasing	28.079	28.079	5.348	12.344	28.930	28.930	4.555	24.375
Debiti per leasing (C)	28.079	28.079	5.348	12.344	28.930	28.930	4.555	24.375
Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C) (2)	2.618.896	2.642.494	151.063	559.401	2.069.993	2.057.399	1.513.964	543.435
Derivati con fair value negativo (5)	-	7.113	-	7.113	-	287.747	183.056	104.691
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine (2)	-	133.568	133.568	-	-	166.068	166.068	-
Altre passività finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	133.568	133.568	133.568	-	166.068	166.068	166.068	19
Passività finanziarie a medio-lungo termine	11.313.013	1.033.542	10.279.471	3.896.544	10.648.707	2.468.322	8.180.385	8.180.385

(1) Al 31 dicembre 2022 è presente un'operazione di copertura del rischio di tasso di interesse e di cambio per nozionale e scadenza coincidente con quello dello strumento sottostante coperto, incluse nella voce "Derivati con fair value negativo", classificata come di *pegged accounting*.

(2) Tali strumenti finanziari sono valutati al costo ammortizzato. Il valore nominale dei prestiti obbligazionari in yen è espresso al tasso di cambio del Cross Currency Swap ad esso collegato. (3) Al 31 dicembre 2022, per alcuni finanziamenti esistenti nelle voci, sono presenti operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse per nozionale e scadenza coincidenti con quelli dello strumento sottostante coperto e inclusi nella voce "Derivati con fair value positivo".

(4) La voce è relativa ai debiti verso ANAS derivanti dal pagamento, effettuato direttamente dalla stessa ANAS, in relazione al programma degli investimenti, dei finanziamenti in conto contributi da istituti di credito previsti dalle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 345/1997 per gli interventi infrastrutturali sulle tratte "Firenze Nord - Firenze Sud" e "Ca 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 il Cross Currency Swap citato alla precedente nota 1.

b) le tipologie di tassi di interesse di riferimento applicati, scadenze e fair value:

Migliaia di euro	31/12/2022		31/12/2021		
	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
Prestito obbligazionario (emissione 2004)	2024	995.918	1.024.170	993.275	1.125.050
Prestito obbligazionario (emissione 2009 - JPY)	2038	181.046	136.288	194.079	186.867
Prestito obbligazionario (emissione 2010)	2025	498.607	496.800	498.133	564.760
Prestito obbligazionario (emissione 2012)	2032	35.000	32.007	35.000	46.097
Prestito obbligazionario (emissione 2012- Zero Coupon Bond)	2032	84.196	74.574	80.004	107.545
Prestito obbligazionario (emissione 2013)	2033	73.288	59.732	73.158	82.050
Prestito obbligazionario (emissione 2014)	2034	124.094	92.924	124.030	129.943
Prestito obbligazionario (emissione 2014)	2038	73.069	55.430	72.979	83.716
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2023	748.911	744.480	746.492	761.468
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2025	498.849	463.290	498.459	517.220
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2026	747.108	674.940	746.312	773.775
Prestito obbligazionario (emissione 2016)	2027	596.661	523.728	595.882	618.438
Prestito obbligazionario (emissione 2017)	2029	670.627	558.726	666.676	720.132
Prestito obbligazionario (emissione 2020)	2028	1.226.396	1.031.738	1.222.721	1.297.737
Prestito obbligazionario (emissione 2021)	2030	986.746	794.780	985.040	1.034.200
Prestito obbligazionario (emissione 2022)	2028	496.021	415.410	-	-
Prestito obbligazionario (emissione 2022)	2032	493.301	397.390	-	-
tasso fisso quotati		8.529.838	7.576.406	8.137.474	8.642.403
Prestiti obbligazionari		8.529.838	7.576.406	8.137.474	8.642.403
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	dal 2022 al 2036	1.049.206	975.279	1.153.398	1.341.988
	tasso fisso	1.049.206	975.279	1.153.398	1.341.988
Cassa Depositi e Prestiti	dal 2022 al 2034	1.391.039	1.410.112	701.359	751.670
	tasso variabile	1.391.039	1.410.112	701.359	751.670
Debiti verso istituti di credito (B)		2.440.245	2.385.391	1.854.757	2.093.658
ANAS		174.170	174.170	173.712	173.712
Debiti verso altri finanziatori (C)		174.170	174.170	173.712	173.712
Debiti per leasing		28.079	28.079	28.930	28.930
Debiti Debiti per leasing (C)		28.079	28.079	28.930	28.930
Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)		2.642.494	2.587.640	2.057.399	2.296.300
Derivati con fair value negativo		7.113	7.113	287.747	287.747
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		133.568	133.568	166.068	166.068
Altre passività finanziarie		0	0	19	19
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		133.568	133.568	166.087	166.087
Passività finanziarie a medio-lungo termine		11.313.013	10.304.727	10.648.707	11.392.537

(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	31/12/2022				31/12/2021	
	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)	Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2022 (1)	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2022	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)
Euro (EUR)	11.058.900	10.991.286	2,95%	3,00%	9.509.997	9.395.560
Sterlina (GBP)	-	-	-	-	750.000	605.234
Jen (JPY)	149.176	181.046	5,30%	3,39%	149.176	194.079
Totale	11.208.076	11.172.332	3,08%		10.409.173	10.194.873

(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 2022.

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 31/12/2021 (1)	Nuove accensioni	Rimborsi	Differenze di cambio e altri movimenti	Valore di bilancio 31/12/2022 (1)
Prestiti obbligazionari	8.137.474	988.018	-583.751	-11.903	8.529.838
Debiti verso istituti di credito	1.854.757	700.000	-127.448	12.936	2.440.245
Debiti verso altri finanziatori	173.712	-	-	458	174.170
Debiti per leasing	28.930	6.239	-6.456	-634	28.079
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.057.399	25.139	141.122	6.129	2.229.789
Totale	10.194.873	1.694.257	-717.655	857	11.172.332

(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 2022 di tali strumenti finanziari è rilevato nelle voci "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 7.780.927 (7.532.240)

(quota corrente) - Migliaia di euro 748.911 (605.234)

La voce "Prestiti obbligazionari" è composta dalle emissioni obbligazionarie di Autostrade per l'Italia destinate a investitori istituzionali (7.780.927 migliaia di euro) e a investitori privati (748.911 migliaia di euro).

L'incremento della voce di 392.364 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 è essenzialmente correlato all'effetto combinato di:

- le emissioni obbligazionarie, avvenute nel mese di gennaio, di importo totale pari a 1.000.000 migliaia di euro e divise in due tranche da 500.000 migliaia di euro ciascuna, rispettivamente con scadenza nel 2028 e cedola del 1,625% e scadenza nel 2032 e cedola del 2,25%;
- il rimborso avvenuto in data 9 giugno 2022 del prestito obbligazionario in sterline di importo residuo al 31 dicembre 2021 pari a 605.234 migliaia di euro. Si evidenzia che contestualmente al rimborso citato sono stati chiusi i due Cross Currency Swap ad esso collegati. Per maggiori dettagli si rinvia alla sezione "derivati con fair value negativo".

Limitatamente al private placement in JPY (di importo pari a 20.000.000 migliaia di JPY, per un controvalore di 181.046 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), si richiede il rispetto di una soglia minima definita contrattualmente dei seguenti covenant finanziari (da calcolarsi su base annuale successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e civilistico, con riferimento a dati consolidati):

- Indice di copertura degli oneri finanziari;

- 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 2022 i parametri finanziari in oggetto risultano rispettati.

Si segnala che dal 5 maggio 2022 per effetto del perfezionamento della cessione dell'intera partecipazione detenuta da Atlantia S.p.A. in Autostrade per l'Italia a favore di HRA sono efficaci le modifiche contrattuali approvate dalle Assemblee degli obbligazionisti a novembre 2021 nell'ambito dell'operazione di Consent Solicitation aventi ad oggetto:

- a) rimozione della garanzia prestata da Atlantia;
- b) modifica della condizione relativa al cambio di controllo in relazione ai prestiti obbligazionari in scadenza nel 2024 e 2025.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) - Migliaia di euro 2.491.430 (543.435)

(quota corrente) - Migliaia di euro 151.064 (1.513.964)

La voce, che comprende sia la quota corrente che quella non corrente, include al 31 dicembre 2022 prevalentemente i finanziamenti ottenuti da istituti di credito, pari a 2.440.245 migliaia di euro.

Nel 2022 il saldo si incrementa di 585.095 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021, principalmente per l'effetto combinato di:

- a) l'utilizzo, per un importo pari a 700.000 migliaia di euro, della linea di credito committed con Cassa Depositi e Prestiti stipulata in data 13 dicembre 2017 e avente un valore nozionale iniziale pari a 1.100.000 migliaia di euro. Al 31 dicembre 2022 l'ammontare risulta completamente utilizzato;
- b) rimborsi, contrattualmente previsti, dei finanziamenti concessi da istituti di credito, pari a complessivi 127.448 migliaia di euro.

Si segnala la riclassifica a medio-lungo termine dei finanziamenti con Banca Europea degli Investimenti (BEI) e Cassa Depositi e Prestiti, per un ammontare complessivo pari a 1.236.487 migliaia di euro, inclusi tra le quote correnti al 31 dicembre 2021, essendo venuti meno i rischi di rimborso anticipato degli stessi. Per effetto dell'avvenuto ritorno della Società al livello Investment Grade nel corso del 2022, è venuto meno l'impegno di dimostrare, con riferimento ad alcuni finanziamenti, il rispetto di taluni parametri finanziari. Di conseguenza, i financial covenant più significativi sono relativi ai contratti di finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti che richiedono il rispetto di una soglia minima dell'"Operating Cash Flow available for Debt Service / Debt Service" (DSCR); tali covenant risultano rispettati dalla Società alla data di bilancio.

Si segnala che dal 5 maggio 2022, a seguito del cambio di controllo, è venuta meno la garanzia prestata da Atlantia S.p.A. in Autostrade per l'Italia a beneficio di Banca Europea degli Investimenti (BEI).

DERIVATI CON FAIR VALUE NEGATIVO

(quota non corrente) - Migliaia di euro 7.113 (104.691)

(quota corrente) - Migliaia di euro - (183.056)

La voce accoglie, al 31 dicembre 2022, 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.

La diminuzione complessiva della voce rispetto al saldo al 31 dicembre 2021, pari a 280.634 migliaia di euro, è prevalentemente correlata all'effetto combinato di:

- a) diminuzione del fair value negativo per 194.379 migliaia di euro dei Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterlina e yen, derivante essenzialmente dalla chiusura dei due strumenti finanziari derivati in sterlina (166.249 migliaia di euro), correlata al rimborso del prestito obbligazionario sopra menzionato;
- b) la chiusura, avvenuta a gennaio 2022, dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting per 19.337 migliaia di euro, in corrispondenza delle emissioni obbligazionarie.

Si evidenzia che, nel corso del 2022, coerentemente con quanto previsto dall'IFRS 9, taluni contratti derivati IRS che non risultavano rispettare tutti requisiti per la relazione di copertura di cash flow hedge sono stati ri-designati e pertanto, al 31 dicembre 2022 tutti i contratti derivati in essere risultano di *cash flow hedge*, come descritto nella nota 8.2 "Gestione dei rischi finanziari", cui si rinvia.

ALTRE PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) - Migliaia di euro - (19)

(quota corrente) - Migliaia di euro 133.568 (166.068)

Il saldo accoglie i ratei passivi connessi prevalentemente agli interessi da liquidare in relazione a:

- a) i prestiti obbligazionari, per 113.116 migliaia di euro;
- b) i finanziamenti ottenuti da istituti di credito, per 18.752 migliaia di euro;
- c) i differenziali connessi agli strumenti finanziari derivati esistenti, per 1.550 migliaia di euro.

Sulla riduzione della voce per 32.519 migliaia di euro incide principalmente la diminuzione dei ratei passivi sui derivati.

PASSIVITA' FINANZIARIE A BREVE TERMINE

Migliaia di euro 133.505 (70.071)

La composizione delle passività finanziarie a breve è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	43.505	40.071
Altre passività finanziarie correnti	90.000	30.000
Passività finanziarie a breve termine	133.505	70.071

L'incremento del saldo delle passività finanziarie a breve termine rispetto al 31 dicembre 2021, pari a 63.434 migliaia di euro, è principalmente riconducibile all'incremento delle altre passività finanziarie in merito ai time deposit versati dalle controllate Autostrade Meridionali, Società Italiana Traforo del Monte Bianco e Raccordo Autostradale Val D'Aosta per complessivi 60.000 migliaia di euro.

Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari derivati sottoscritti, si rinvia a quanto indicato nella nota n. 8.2 "Gestione dei rischi finanziari".

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA IN ACCORDO CON LA RACCOMANDAZIONE DELL'ESMA DEL 20 MARZO 2013

La tabella seguente evidenzia 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	31/12/2022	di cui verso parti correlate	31/12/2021	di cui verso parti correlate
Disponibilità liquide	-1.235.099		-781.350	
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide ⁽¹⁾	-852.347	-102.268	-812.333	-662.229
Altre attività finanziarie correnti ⁽²⁾	-317.974		-31.405	
Liquidità (A)	-2.405.420		-1.625.088	
Debito finanziario corrente ⁽³⁾	133.505	133.505	70.071	70.071
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	1.033.543	23.121	2.468.322	777
Indebitamento finanziario corrente (B)	1.167.048		2.538.393	
Indebitamento finanziario netto corrente (C=A+B)	-1.238.372		913.305	
Debito finanziario non corrente ⁽⁴⁾	2.498.543	1.368.063	648.145	2.336
Strumenti di debito ⁽⁵⁾	7.780.927		7.532.240	
Indebitamento finanziario non corrente (D)	10.279.470		8.180.385	
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E=D+C)	9.041.098		9.093.690	

RICONDUZIONE INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO COME DA ORIENTAMENTO ESMA CON INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

Milioni di euro	31/12/2022	di cui verso parti correlate	31/12/2021	di cui verso parti correlate
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E)	9.041.098		9.093.690	
Attività finanziarie correnti ⁽⁶⁾ al netto dei derivati (F)	-320.886	-227.443	-324.077	-232.366
Attività finanziarie non correnti (G)	-494.145	-10.152	-332.552	-9.866
Indebitamento finanziario netto (H=E+F+G)	8.226.067		8.437.061	

(1) La voce include mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate, così come riportati nella nota 6.6 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022".

(2) Trattasi 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 2022".

(3) Include il valore degli "Scoperti di conto corrente", dei "Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate" e delle "Altre passività finanziarie correnti" così come riportati nella nota n. 6.11 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022".

(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. 6.11 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022".

(5) Include il valore dei "Prestiti obbligazionari" così come riportati nella nota n. 6.11 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022".

(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 2022" e ricompresi nella voce "Altre attività finanziarie correnti" del prospetto ESMA di cui sopra.

6.12 Passività per imposte differite nette - Migliaia di euro 511.027 (314.624)

Di seguito è esposta la consistenza delle passività per imposte differite, al netto delle attività per imposte anticipate compensabili.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021
Passività per imposte differite IRES	1.495.819	1.484.146
Passività per imposte differite IRAP	273.021	258.937
Passività per imposte differite	1.768.840	1.743.083
Attività per imposte anticipate IRES compensabili	1.117.455	1.265.388
Attività per imposte anticipate IRAP compensabili	140.358	163.071
Attività per imposte anticipate compensabili	1.257.813	1.428.459
Passività per imposte differite nette	511.027	314.624

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	31/12/2021	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO				31/12/2022
		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	1.725.143	132.837	-219.058	-	-	1.638.922
Strumenti finanziari derivati con fair value positivo	13.504	-	-	111.606	-	125.110
Valutazione attuariale del fondo TFR a conto economico	4.415	377	-	-	-5	4.787
Altre differenze temporanee	21	-	-	-	-	21
Passività per imposte differite	1.743.083	133.214	-219.058	111.606	-5	1.768.840
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12	306.520	-	-18.031	-	-	288.489
Fondi per accantonamenti	1.072.443	150.686	-299.015	-	14.819	938.933
Strumenti finanziari derivati con fair value negativo	37.195	-	-	-18.271	-	18.924
Utili e perdite attuariali del fondo TFR	6.207	-	-	-1.415	-	4.792
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	5.515	715	-270	-	145	6.105
Altre differenze temporanee	579	120	-116	-	-13	570
Attività per imposte anticipate compensabili	1.428.459	151.521	-317.432	-19.686	14.951	1.257.813
Passività per imposte differite nette	314.624	-18.307	98.374	131.292	-14.956	511.027

Come evidenziato nella tabella, il saldo al 31 dicembre 2022 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 e al fondo oneri in relazione agli impegni assunti dalla Società con il MIT.

Le passività per imposte differite nette si incrementano di 196.403 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 prevalentemente per:

- il rilascio di imposte differite (219.058 migliaia di euro) a seguito dell'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento;
- 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 (148.329 migliaia di euro);
- il rilascio di imposte anticipate e l'iscrizione di imposte differite sulle altre componenti del conto economico complessivo (129.877 migliaia di euro) in relazione alla variazione positiva del fair value degli strumenti finanziari derivati, come già commentato.

6.13 Altre passività non correnti - Migliaia di euro 28.186 (25.460)

La voce è composta da debiti e da altre passività non correnti di natura non commerciale o finanziaria. Il saldo della voce, invariato rispetto al precedente esercizio, è illustrato nella seguente tabella.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021
Risconti passivi non commerciali	21.083	21.808
Debiti verso il personale	5.365	2.758
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	1.738	894
Altre passività non correnti	28.186	25.460

6.14 Passività commerciali - Migliaia di euro 1.811.127 (1.544.243)

Il dettaglio delle passività commerciali è esposto nel seguente prospetto.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021
Debiti verso fornitori	995.192	805.643
Debiti per rapporti di interconnessione	750.470	659.547
Pedaggi in corso di regolazione	65.350	78.839
Altre passività commerciali	115	214
Passività commerciali	1.811.127	1.544.243

L'incremento delle passività commerciali, pari a 266.884 migliaia di euro, è attribuibile prevalentemente a:

- l'incremento dei debiti verso fornitori (189.549 migliaia di euro), in relazione alla dinamica delle manutenzioni e degli investimenti eseguiti nei due esercizi a confronto;
- l'aumento dei debiti verso altre società concessionarie interconnesse (90.923 migliaia di euro), ascrivibile ai maggiori volumi di traffico registrati nel 2022 rispetto al 2021.

Il valore di bilancio delle passività commerciali approssima il relativo fair value.

6.15 Altre passività correnti - Migliaia di euro 223.439 (218.750)

La voce è composta da debiti e da altre passività correnti di natura non commerciale né finanziaria. La composizione del saldo al 31 dicembre 2022 è illustrata nella seguente tabella.

Migliaia di euro	31/12/2022	31/12/2021
Debiti per canoni	81.427	93.189
Debiti verso il personale	52.031	50.876
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	19.831	17.792
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	14.071	11.226
Debiti per espropri	4	826
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	1.873	1.336
Altri debiti diversi	54.202	43.505
Altre passività correnti	223.439	218.750

Il saldo al 31 dicembre 2022 è sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente.

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 2021.

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 3.491.415 (3.203.057)

I ricavi da pedaggio presentano un incremento di 288.358 migliaia di euro rispetto al 2021, in conseguenza di:

- a) la crescita del traffico sulla rete pari a +9,4% (+7,7% considerando anche l'effetto derivante dal mix di traffico), tenendo presente che il 2021 risentiva delle forti limitazioni agli spostamenti disposte dalle Autorità Governative;
- b) l'incremento tariffario dell'1,4% (non composto) rispetto al 2021, senza impatti per l'utenza per attivazione di uno sconto di pari entità rilevato tra i ricavi da pedaggio, grazie all'utilizzo del fondo rischi e oneri stanziato negli esercizi precedenti.

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 364.620 migliaia di euro (340.618 migliaia di euro nel 2021). L'incremento della voce, rispetto all'esercizio precedente, è riconducibile ai maggiori chilometri percorsi.

In conformità a quanto previsto dalla Delibera CIPE del 20/12/1996, si segnala che, tra gli allegati alle presenti note illustrative, sono allegare 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 896.608 (869.660)

Il dettaglio dei ricavi per servizi di costruzione è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione - opere con benefici economici aggiuntivi	896.608	869.627	26.981
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	-	33	-33
Ricavi per servizi di costruzione	896.608	869.660	26.948

I ricavi per servizi di costruzione sono costituiti dagli interventi relativi a opere con benefici economici aggiuntivi e sono rappresentativi del fair value del corrispettivo spettante per le attività di ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture in concessione effettuate nell'esercizio, determinato come indicato nella nota n. 3 “Principi contabili e criteri di valutazione applicati”, cui si rinvia.

I ricavi per servizi di costruzione aumentano rispetto al 2021 essenzialmente per l'incremento dei lavori in opere con benefici economici aggiuntivi, per 26.981 migliaia di euro.

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 264.263 (202.779)

Il dettaglio degli altri ricavi operativi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Ricavi da subconcessionari di aree di servizio	150.521	104.680	45.841
Risarcimento danni e indennizzi	16.897	15.693	1.204
Rimborsi	22.679	17.847	4.832
Ricavi per prestazioni	13.136	13.331	-195
Ricavi per manutenzioni	15.234	13.645	1.589
Altri ricavi da gestione autostradale	14.083	15.853	-1.770
Ricavi da pubblicità	1.921	1.774	147
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	320	261	59
Altri proventi	29.472	19.695	9.777
Altri ricavi	264.263	202.779	61.484

Gli altri ricavi operativi si incrementano di 61.484 migliaia di euro rispetto al 2021, principalmente in relazione alle maggiori royalty oil e food delle aree di servizio (45.841 migliaia di euro), in relazione all'aumento del traffico sulla rete.

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	2022				2021			
	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	3.491.415	-	-	3.491.415	3.203.057	-	-	3.203.057
Ricavi per servizi di costruzione	-	896.608	-	896.608	-	869.660	-	869.660
Altri ricavi	32.427	-	231.836	264.263	37.741	-	165.038	202.779
Totale Ricavi	3.523.842	896.608	231.836	4.652.286	3.240.798	869.660	165.038	4.275.496

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 -67.617 (-69.387)

La voce include costi per gli acquisti di materiali e la variazione delle rimanenze delle materie prime e materiali di consumo.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Materiale elettrico ed elettronico	-28.251	-33.964	5.713
Carbolubrificanti e combustibili	-10.991	-9.458	-1.533
Materiale da costruzione	-18.723	-18.421	-302
Altre materie prime e materiali di consumo	-23.397	-28.004	4.607
Acquisti di materiali	-81.362	-89.847	8.485
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	12.933	19.042	-6.109
Costi per materie prime capitalizzati	812	1.418	-606
Materie prime e materiali	-67.617	-69.387	1.770

La voce al 31 dicembre 2022 risulta sostanzialmente in linea con il saldo dell'esercizio precedente.

7.5 Costi per servizi - Migliaia di euro -1.386.693 (-1.381.218)

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	2022	2021	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-908.676	-972.800	64.124
Prestazioni professionali	-283.171	-230.204	-52.967
Utenze	-50.750	-36.949	-13.801
Trasporti e simili	-20.642	-25.265	4.623
Assicurazioni	-19.972	-19.364	-608
Pubblicità	-7.561	-8.210	649
Compensi Collegio Sindacale	-293	-274	-19
Prestazioni diverse	-95.628	-88.152	-7.476
Costi per servizi	-1.386.693	-1.381.218	-5.475

Il saldo dei costi per servizi risulta essere essenzialmente in linea con il 31 dicembre 2021.

L'incremento, pari a 5.475 migliaia di euro, è attribuibile essenzialmente ai seguenti fattori:

- l'incremento dei costi per prestazioni professionali (52.967 migliaia di euro), in relazione essenzialmente ai costi per le prestazioni tecniche e ingegneristiche, riferiti ai maggiori costi di manutenzione e investimenti per gli interventi relativi alla prosecuzione dei programmi operativi sulla rete;
- l'incremento dei costi per le utenze (13.801 migliaia di euro), in relazione principalmente al costo dell'energia;
- il decremento dei costi per servizi edili e simili (64.124 migliaia di euro), che nel 2021 includevano i costi connessi alla ricostruzione del viadotto Genova San Giorgio (79.292 migliaia di euro).

Si evidenzia che i costi per servizi non includono gli oneri connessi agli investimenti non remunerati dal Concedente, pari a 338.214 migliaia di euro nel 2022 e 299.421 migliaia di euro nel 2021, i cui impatti sono rappresentati a diretta riduzione dei fondi per rischi e oneri, già stanziati in esercizi precedenti.

7.6 Costo per il personale – Migliaia di euro -422.207 (-451.420)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Salari e stipendi	-293.285	-296.140	2.855
Oneri sociali	-87.341	-88.856	1.515
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	-17.636	-17.742	106
Costi per piani di compensi basati su azioni	-753	1.340	-2.093
Compensi ad amministratori	-2.022	-1.518	-504
Recupero oneri per personale distaccato	11.238	6.288	4.950
Altri costi del personale	-34.282	-56.180	21.898
Costo del personale capitalizzato	1.874	1.388	486
Costo per il personale	-422.207	-451.420	29.213

Il saldo della voce si decrementa di 29.213 migliaia di euro rispetto al 2021, essenzialmente per:

- a) il decremento di 183 unità medie, riconducibile principalmente al piano straordinario di uscite attivato nel 2021, in parte compensato dalle assunzioni del 2022;
- b) il decremento del costo medio complessivo (-3,7%) principalmente dovuto a maggiori costi nel 2021 per incentivi all'esodo legati al sopra citato piano straordinario uscite, in parte compensati dall'incremento dovuto agli oneri legati al CCNL e dalle maggiori prestazioni variabili.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio suddivisa per livello di inquadramento:

(Unità)	2022	2021	Variazione
Dirigenti	105	103	2
Quadri	256	253	3
Impiegati	2.179	2.242	-63
Corpo esattoriale	1.499	1.593	-94
Operai	855	886	-31
Organico medio	4.894	5.077	-183

In relazione ai piani di compensi basati su azioni e regolati con azioni o per cassa che coinvolgono alcuni 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 -516.367 (-490.263)

Il dettaglio degli altri oneri è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Oneri concessori	-448.683	-415.970	-32.713
Oneri per godimento beni di terzi	-7.769	-3.236	-4.533
Risarcimenti danni e penalità	-9.535	-27.650	18.115
Contributi e liberalità	-20.104	-27.365	7.261
Imposte indirette e tasse	-15.507	-8.948	-6.559
Altri oneri	-14.769	-7.094	-7.675
Oneri diversi	-59.915	-71.057	11.142
Altri oneri	-516.367	-490.263	-26.104

Gli altri oneri si incrementano rispetto all’esercizio precedente di 26.104 migliaia di euro, prevalentemente in relazione principalmente all’aumento degli oneri concessori (32.713 migliaia di euro) correlato all’andamento del traffico, ai ricavi da pedaggio e ai contratti di subconcessione.

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 32.750 (48.604)

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.

La variazione operativa dei fondi per accantonamenti pari a 32.750 migliaia di euro è riconducibile sostanzialmente a:

- a) all'incremento dei tassi di interesse utilizzati per l'adeguamento del valore attuale dei fondi;
- b) l'accantonamento di 7.623 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento dei rischi legali sui procedimenti in essere;
- c) gli oneri connessi ad accertamenti in materia di tributi locali (5.329 migliaia di euro).

7.9 Ammortamenti - Migliaia di euro -574.978 (-498.574)

L'incremento di 76.404 migliaia di euro rispetto al 2021 si riferisce essenzialmente all'incremento dell'ammortamento dei diritti concessori immateriali e delle altre attività immateriali.

7.10 (Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti

- Migliaia di euro -2.724 (-3.994)

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.

7.11 (Oneri)/Proventi finanziari - Migliaia di euro -191.572 (-289.397)

Proventi finanziari - Migliaia di euro 237.854 (184.560)

Oneri finanziari - Migliaia di euro -429.433 (-473.950)

Utili/(Perdite) su cambi - Migliaia di euro 7 (-7)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
Dividendi da imprese partecipate	100.759	16.537	84.222
Proventi da attualizzazione finanziaria	-	226	-226
Proventi da operazioni di finanza derivata	101.347	119.073	-17.726
Proventi da valutazione strumenti finanziari al costo ammortizzato	12.619	26.157	-13.538
Interessi attivi	21.815	20.454	1.361
Proventi finanziari rilevati ad incremento di attività finanziarie	952	951	1
Proventi finanziari diversi	362	1.162	-800
Altri proventi finanziari	137.095	168.023	-30.928
Totale proventi finanziari (a)	237.854	184.560	53.294
Oneri da attualizzazione finanziaria di fondi per accantonamenti	-10.567	-2.923	-7.644
Interessi passivi	-299.427	-304.596	5.169
Oneri da operazioni di finanza derivata	-67.155	-112.370	45.215
Oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato	-25.998	-20.880	-5.118
Oneri finanziari rilevati ad incremento di passività finanziarie	-4.192	-3.983	-209
Oneri finanziari diversi	-22.094	-29.198	7.104
Altri oneri finanziari	-418.866	-471.027	52.161
Totale oneri finanziari (b)	-429.433	-473.950	44.517
Utili (perdite) su cambi (c)	7	-7	14
Proventi (oneri) finanziari (a+b+c)	-191.572	-289.397	97.825

Gli altri oneri finanziari, al netto dei relativi proventi, sono pari a 281.764 migliaia di euro e si decrementano di 21.247 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio (303.011 migliaia di euro), in relazione principalmente all'effetto positivo degli strumenti finanziari derivati.

I "Dividendi da società partecipate" pari a 100.759 migliaia di euro sono riferibili ai dividendi deliberati dalle società partecipate Traforo Monte Bianco, Tangenziale di Napoli, Autostrade Meridionali e Giove Clear e si incrementano rispetto al 2021 principalmente per effetto della distribuzione a dicembre da parte di Autostrade Meridionali di parte delle riserve di patrimonio netto.

Gli "Oneri finanziari da attualizzazione finanziaria di fondi per accantonamenti" 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. L'incremento della voce, pari a 7.644 migliaia di euro, è sostanzialmente riconducibile ai maggiori tassi di interesse adottati al 31 dicembre 2022 rispetto a quelli di fine 2021.

7.12 (Oneri)/Proventi fiscali - Migliaia di euro -325.746 (-458.897)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali netti.

Migliaia di euro	2022	2021	Variazione
IRES	-115.171	-152.619	37.448
IRAP	-6.429	-25.460	19.031
Altre imposte sul reddito	-123.113	-	-123.113
Imposte correnti sul reddito	-244.713	-178.079	-66.634
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	-15.922	167	-16.089
Accantonamenti	151.521	524.805	-373.284
Rilasci	-317.432	-743.321	425.889
Variazione di stime di esercizi precedenti	14.951	-45.579	60.530
Imposte anticipate	-150.960	-264.095	113.135
Accantonamenti	-133.214	-16.890	-116.324
Rilasci	219.058	-	219.058
Variazione di stime di esercizi precedenti	5	-	5
Imposte differite	85.849	-16.890	102.739
Imposte anticipate e differite	-65.111	-280.985	215.874
(Oneri)/Proventi fiscali	-325.746	-458.897	133.151

Il saldo degli oneri e proventi fiscali registra un valore negativo pari a 325.746 migliaia di euro nel 2022 (458.897 migliaia di euro nel 2021) e evidenzia una variazione pari a 133.151 migliaia di euro.

Considerando la sostanziale compensazione tra le imposte correnti, in relazione alla maggior base imponibile nei due esercizi a confronto e la riduzione dell'aliquota IRES dal 27,5% al 24% a partire dal 1° gennaio 2022, sul decremento degli oneri fiscali incide la rilevazione degli effetti positivi dell'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento pari a 95.945 migliaia di euro (rilascio di imposte differite iscritte in esercizi

precedenti pari a 219.058 migliaia di euro e pagamento di un'imposta sostitutiva, rilevata tra le altre imposte sul reddito, pari a 123.113 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.

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	2022			2021		
	Imponibile	Imposte		Imponibile	Imposte	
		Valore	Incidenza %		Valore	Incidenza %
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.523.702			1.140.774		
IRES teorica di competenza dell'esercizio		365.688	24,00%	313.713	27,50%	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	557.069	133.696	8,77%	1.894.696	521.041	45,67%
Accantonamenti a fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	523.199	125.568		647.023	177.931	
Accantonamento fondo Accordo negoziale MIT	17.964	4.311		1.200.000	330.000	
Altre differenze	15.906	3.817		47.673	13.110	
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:	-353.092	-84.742	-5,56%	-4.918	-1.352	-0,12%
Ammortamento extracontabile dell'avviamento	-351.520	-84.365		-	-	
Valutazione attuariale del fondo TFR a conto economico	-1.572	-377		-4.918	-1.352	
Rilascio netto delle differenze temporanee di esercizi precedenti	-1.153.840	-276.922	-18,17%	-2.468.846	-678.932	-59,52%
Rilasci del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	-632.268	-151.744		-1.342.478	-369.182	
Rilasci fondo Accordo negoziale MIT	-436.529	-104.767		-992.061	-272.817	
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC12	-67.651	-16.236		-67.651	-18.604	
Perdite fiscalmente riportabili	-	-		-48.491	-13.335	
Altre differenze	-17.392	-4.174		-18.165	-4.994	
Differenze permanenti:	-93.959	-22.550	-1,48%	-6.730	-1.851	-0,16%
Dividendi non imponibili	-95.721	-22.973		-15.710	-4.320	
Altre differenze permanenti	1.762	423		8.980	2.470	
Imponibile fiscale IRES	479.880			554.977		
IRES di competenza dell'esercizio		115.171	7,56%	152.619	13,38%	
IRAP di competenza dell'esercizio		6.429	0,42%	25.460	2,23%	
Altre imposte sul reddito dell'esercizio (*)		123.113	8,08%	-	-	
Imposte correnti sul reddito		244.713	16,06%	178.079	15,61%	

(*) Le altre imposte sul reddito dell'esercizio si riferiscono al pagamento dell'imposta sostitutiva per l'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento.

8. Altre informazioni finanziarie

8.1 Informazioni sul rendiconto finanziario

Si commenta di seguito la gestione finanziaria del 2022, a confronto con quella del 2021, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione "Prospetti contabili".

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2022 evidenzia un incremento delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 490.329 migliaia di euro, rispetto al decremento di 21.108 migliaia di euro rilevato nel 2021.

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio nel 2022 è pari a 1.339.029 migliaia di euro, in aumento di 39.752 migliaia di euro rispetto al flusso generato nel 2021 (1.299.277 migliaia di euro). Sul flusso generato nel 2022 incidono:

- a) FFO (Funds From Operations o Cash Flow Operativo¹) pari a 1.269.601 migliaia di euro, in aumento di 362.533 migliaia di euro rispetto al 2021 (907.068 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 69.428 migliaia di euro, che include le dinamiche connesse ai crediti e debiti commerciali già commentate in precedenza.

Si segnala, inoltre, che in entrambi gli esercizi a confronto, il Cash Flow Operativo risente dell'utilizzo del fondo per rischi e oneri per far fronte agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIT e con il Governo, relativamente agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (338.214 migliaia di euro realizzati nel 2022 e 299.421 migliaia di euro realizzati nel 2021).

Il flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento è pari a 1.022.944 migliaia di euro, essenzialmente per effetto di:

- a) investimenti in attività in concessione (896.608 migliaia di euro);
- b) investimenti in partecipazioni (32.925 migliaia di euro), come già descritto nella nota n. 6.3 "Partecipazioni";
- c) investimenti in altre attività immateriali (89.632 migliaia di euro), relativamente all'attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione focalizzate sull'innovazione tecnologica.

¹ "FFO-Cash Flow Operativo o flusso di cassa operativo": è l'indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. Il flusso di cassa operativo è determinato come: utile/(perdita) dell'esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- accantonamenti di fondi, rilasci per eccedenze e utilizzi operativi di fondi + altri stanziamenti rettificativi + oneri finanziari da attualizzazione di fondi +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione di attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- imposte differite/anticipate rilevate a conto economico.

Il flusso risulta sostanzialmente in linea con il flusso del 2021 (1.042.356 migliaia di euro).

Il flusso di cassa generato dalle attività finanziarie nel 2022 è pari a 174.244 migliaia di euro per effetto principalmente di:

- a) le emissioni di prestiti obbligazionari, avvenute a gennaio 2022, per 988.018 migliaia di euro, già commentate nella nota 6.11 "Passività finanziarie";
- b) l'incremento del finanziamento di Cassa Depositi e Prestiti per 700.000 migliaia di euro, in relazione all'utilizzo della linea di credito committed;
- c) i rimborsi dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio-lungo termine per un importo complessivo pari a 711.199 migliaia di euro;
- d) le riserve di patrimonio netto distribuite per 681.742 migliaia di euro.

Nel 2021 il flusso di cassa assorbito dalle attività finanziarie era pari a 278.029 migliaia di euro ed era riferibile prevalentemente ai rimborsi dei prestiti obbligazionari e finanziamenti a medio-lungo termine, complessivamente pari a 1.210.685 migliaia di euro, in parte compensati dall'emissione del prestito obbligazionario avvenuta a gennaio 2021, pari a 983.535 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 2022 le operazioni del portafoglio derivati della Società sono classificate, in applicazione dell’IFRS 9, come di *cash flow 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 2022 è pari a circa 5 anni e 1 mese. Il costo medio dell’indebitamento a medio-lungo termine nel 2022 è stato pari al 3,1%.

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 2022 come di *cash flow hedge*;
- 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 2022 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*, avendo rispettato tutti i requisiti richiesti dal principio IFRS 9.

Si segnala che, per effetto della riclassifica a medio-lungo termine dei finanziamenti verso Cassa Depositi e Prestiti effettuata nel corso del 2022, meglio descritta nella nota n. 6.11 “Passività finanziarie”, gli strumenti derivati Interest Rate Swap a copertura dei suddetti finanziamenti sono stati ridisegnati come di “cash flow hedge” con medesima decorrenza.

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 2022 risultano in essere derivati per un totale di 2.500 milioni di euro di nozionale, contabilizzati 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 2022 risulta espresso al 92% 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. Si segnala che in data 9 giugno 2022 si è proceduto al rimborso del prestito obbligazionario in sterline e quindi alla contestuale estinzione dei relativi Cross Currency Swap ad esso collegati. Per quanto riguarda invece il Cross Currency Swap connesso al prestito obbligazionario in yen, si segnala che il derivato in oggetto al 31 dicembre 2021 il derivato in oggetto non rispettava tutti i requisiti formali per la qualificazione di copertura ai sensi dell’IFRS 9 e, conseguentemente, era stato classificato, da un punto di vista contabile, come di non hedge accounting. Tuttavia, nel rispetto di quanto previsto dall’IFRS 9, lo strumento è stato ri-designato come di “cash flow hedge” a partire da maggio 2022.

L’indebitamento finanziario a medio-lungo termine della Società è espresso per l’1% in valute diverse dall’euro (Yen). Tenuto conto della suindicata operazione 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 2022 raffrontati ai dati al 31 dicembre 2021 con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

Migliaia di euro		31/12/2022		31/12/2021	
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>					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	-7.113	149.176	-	-
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	507.084	2.500.000	51.519	3.000.000
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	7.750	490.698	-	-
		507.721	3.139.873	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
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-	-	-21.448	350.000
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	-	-	-64.807	513.953
				-287.747	1.763.129
	Totale	507.721	3.139.873	-236.228	4.763.129
	di cui:				
	con fair value positivo	514.834		51.519	
	con fair value negativo	-7.113		-287.747	

(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 2022 e sul Patrimonio Netto al 31 dicembre 2022 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 variazione in diminuzione dell'1% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo a conto economico pari a 20.400 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale, essenzialmente attribuibile alla minore remunerazione della liquidità investita, e un impatto negativo nelle altre componenti di Conto Economico Complessivo pari a 168.982 migliaia di euro, essenzialmente attribuibile alla riduzione della variazione positiva già contabilizzata al 31 dicembre 2022. Al contrario, nel caso di una inattesa variazione in aumento dei tassi di interesse pari all'1%, la Società avrebbe avuto un impatto a Conto Economico negativo per 4.300 migliaia di euro, generato principalmente dall'esposizione a tasso variabile del finanziamento CDP Term Loan 2017;
- 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 nelle altre componenti del Conto Economico Complessivo pari a 4.076 migliaia di euro, riconducibile alla variazione del fair value negativo del derivato di tipo Cross Currency Swap in yen.

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 e, 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 2022 la Società dispone di linee di finanziamento pari a 1.600 milioni di euro con una vita media residua ponderata di circa quattro anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa tre anni e sette mesi.

Al 31 dicembre 2022 la Società dispone di linee di finanziamento pari a 1.600 milioni di euro con una vita media residua ponderata di circa 4 anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa 3 anni e 7 mesi, di cui:

- a) una linea di credito di natura revolving per un ammontare pari a 750 milioni di euro e vita media ponderata residua pari a 3 anni e 3 mesi sottoscritta nel 2021;
- b) sette linee di credito di natura revolving per un ammontare complessivo pari 850 milioni di euro e vita media ponderata residua pari a 4 anni e 4 mesi sottoscritte nel 2022.

Nella tabella che segue è riportato il dettaglio delle linee di credito committed sustainability-linked, con indicazione delle quote utilizzate e non.

Migliaia di euro	31/12/2022				
	Linee di credito	Scadenza del periodo di utilizzo	Scadenza finale	Disponibili	di cui utilizzate
Linea Revolving Sustainability-linked	27/01/2026	27/04/2026	750.000	-	750.000
Linea Revolving Sustainability-linked	28/09/2027	28/06/2027	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	14/10/2026	14/07/2026	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	17/10/2027	17/07/2027	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	27/10/2026	27/07/2026	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	28/10/2027	28/07/2027	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	28/10/2027	28/07/2027	150.000	-	150.000
Linea Revolving Sustainability-linked	07/11/2026	07/08/2026	200.000	-	200.000
		Linee di credito	1.600.000	-	1.600.000

Le tabelle seguenti rappresentano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2022 e il dato comparativo al 31 dicembre 2021.

Migliaia di euro	31/12/2022					
	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 2004-2024	995.918	-1.117.339	-58.750	-1.058.589	-	-
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY)	181.046	-204.284	-3.882	-3.882	-11.645	-184.875
Prestito obbligazionario 2010-2025	498.607	-565.625	-21.875	-21.875	-521.875	-
Prestito obbligazionario 2012-2032	35.000	-51.800	-1.680	-1.680	-5.040	-43.400
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	84.196	-135.000	-	-	-	-135.000
Prestito obbligazionario 2013-2033	73.288	-105.939	-2.813	-2.813	-8.438	-91.875
Prestito obbligazionario 2014-2034	124.094	-173.600	-4.050	-4.050	-12.150	-153.350
Prestito obbligazionario 2014-2038	73.069	-118.500	-2.719	-2.719	-8.156	-104.906
Prestito obbligazionario 2015-2023 retail	748.911	-762.188	-762.188	-	-	-
Prestito obbligazionario 2015-2025	498.849	-528.125	-9.375	-9.375	-509.375	-
Prestito obbligazionario 2015-2026	747.108	-802.500	-13.125	-13.125	-776.250	-
Prestito obbligazionario 2016-2027	596.661	-652.500	-10.500	-10.500	-631.500	-
Prestito obbligazionario 2017-2029	670.627	-791.875	-13.125	-13.125	-39.375	-726.250
Prestito obbligazionario 2020-2028	1.226.396	-1.370.000	-20.000	-20.000	-60.000	-1.270.000
Prestito obbligazionario 2021-2030	986.746	-1.160.000	-20.000	-20.000	-60.000	-1.060.000
Prestito obbligazionario 2022-2032	496.021	-612.500	-11.250	-11.250	-33.750	-556.250
Prestito obbligazionario 2022-2028	493.301	-548.750	-8.125	-8.125	-24.375	-508.125
Totale prestiti obbligazionari	8.529.838	-9.700.525	-963.457	-1.201.108	-2.701.929	-4.834.031
Debiti verso istituti di credito						
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	1.049.206	-1.334.000	-120.411	-118.281	-342.064	-753.244
Cassa Depositi e Prestiti	1.391.039	-1.729.379	-82.361	-82.191	-1.363.770	-201.057
Totale debiti verso istituti di credito (A)	2.440.245	-3.063.379	-202.772	-200.472	-1.705.834	-954.301
Debiti verso altri finanziatori						
ANAS	174.170	-	-	-	-	-
Totale debiti verso altri finanziatori (B)	174.170	-	-	-	-	-
Debiti per leasing						
Debiti per leasing	28.079	-28.079	-5.348	-4.374	-7.970	-10.387
Totale debiti per leasing (C)	28.079	-28.079	-5.348	-4.374	-7.970	-10.387
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)	2.642.494	-3.091.458	-208.120	-204.846	-1.713.804	-964.688
Derivati con fair value negativo (2)						
Interest Rate Swap e Interest Rate Swap Forward Starting (4)	-	-	-	-	-	-
Cross Currency Swap (3)	7.113	-73.183	-4.112	-4.134	-12.403	-52.534
Totale derivati con fair value negativo	7.113	-73.183	-4.112	-4.134	-12.403	-52.534

(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 2022, 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	31/12/2021					
	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 (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.

Gli importi indicati nelle tabelle includono il pagamento degli interessi ed escludono l'impatto di eventuali accordi di compensazione.

La distribuzione sulle scadenze è effettuata in base alla durata residua contrattuale o alla prima data in cui può essere richiesto il rimborso della passività, a meno che non sia disponibile una stima migliore.

Per le passività con piano di ammortamento definito si è fatto riferimento alla scadenza di ciascuna rata.

La tabella seguente presenta la distribuzione dei cash flow attesi associati ai derivati di copertura dei flussi finanziari, nonché gli esercizi in cui si prevede che tali flussi influenzeranno il Conto Economico.

Migliaia di euro	31/12/2022						31/12/2021					
	Valore bilancio	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	Valore bilancio	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Interest rate swap												
Derivati con fair value positivo	514.834	515.772	29.980	66.808	197.211	221.773	51.519	51.519	-648	-2.578	6.875	47.870
Derivati con fair value negativo	-7.113	-7.370	-3.812	-3.504	-8.946	8.893						
Totale derivati di cash flow hedge	507.721						51.519					
Ratei passivi da cash flow hedge	-1.436											
Ratei attivi da cash flow hedge	2.118											
Totale (passività)/attività per contratti derivati di cash flow hedge	508.403	508.403	26.167	63.304	188.265	230.667	51.519	51.519	-648	-2.578	6.875	47.870
Interest rate swap												
Oneri da cash flow hedge		-16.183	-3.772	-3.492	-8.919			-1.694	-1.177	-517		
Proventi da cash flow hedge		523.904	41.679	71.316	195.058	215.851		53.213			5.959	47.254
Totale (oneri)/proventi da cash flow hedge		507.721	37.907	67.823	186.139	215.851		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 della Società, i flussi di cassa operativi unitamente alle operazioni finanziarie del 2022 e del 2023 (nuova emissione obbligazionaria di gennaio 2023, nonché la sottoscrizione delle linee di credito di natura revolving del valore complessivo di 1.250 milioni di euro, di cui 400 milioni di Euro eseguiti a Gennaio 2023) hanno permesso alla Società di costituire una solida riserva di liquidità per la copertura dei fabbisogni operativi e per investimenti allo stato ragionevolmente prevedibili 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.

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. 6.5 "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 2022 si evidenziano per rilevanza:

- a) la garanzia solidale con Società Autostrada Tirrenica in favore del Concedente (14.003 migliaia di euro) a fronte della fideiussione rilasciata dalla stessa società;
- b) 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;
- c) 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.

9.2 Riserve

Al 31 dicembre 2022 risultano riserve iscritte dagli appaltatori in relazione a:

- a) attività di investimento, per 483 milioni di euro (679 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 34 milioni di euro (19 milioni di euro al 31 dicembre 2021), il cui presunto onere futuro da sostenere è stato considerato nell'ambito della quantificazione dei fondi per rischi e oneri già iscritti in bilancio.

9.3 Rapporti con parti correlate

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, identificati ai sensi del principio contabile IAS 24.

Si evidenzia che a partire dal 5 maggio 2022, in conseguenza della cessione della partecipazione detenuta da Atlantia in Autostrade per l'Italia a favore della controllante HRA, è intervenuta una variazione del perimetro delle parti correlate rispetto al 31 dicembre 2021. Pertanto, con riferimento ai soli rapporti economici l'informativa di seguito riportata include:

- a) le operazioni fino al 5 maggio 2022 realizzate con le parti correlate identificate secondo i criteri definiti anche dalla procedura emanata dalla precedente controllante Atlantia per le operazioni con parti correlate e presente sul sito www.atlantia.com;
- b) i rapporti intrattenuti dal 5 maggio 2022 con le nuove parti correlate identificate secondo quanto previsto dal principio contabile IAS 24.

Migliaia 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 imposte sul reddito correnti	Altre attività correnti	Totale	Debiti commerciali	Passività per imposte sul reddito correnti	Altre passività correnti	Altre passività non correnti	Totale	Altri ricavi	Materie prime e materiali	Costi per servizi	Costo per il personale	Oneri per il godimento beni di terzi	Oneri diversi	Totale
31/12/2022															
2022															
Holding Reel Autostrade	296	1	297	-	-	-	-	-	319	-	-	-	-	-	-
Totale imprese controllate	296	1	297	-	-	-	-	-	319	-	-	-	-	-	-
AD Moving	1.364	-	1.364	308	-	-	-	308	2.429	-	1.982	199	-	-	1.783
Società Autostrade Meridionali	234	-	234	55	-	-	-	55	111	-	5	20	-	-	15
Movyon	31.250	-	31.250	33.947	-	12	-	33.959	7.332	10.541	31.651	811	714	35	41.416
Esed/Esse Società di Servizi	6.034	-	6.034	5.838	-	-	-	5.838	5.446	-	19.600	1.248	-	2	18.354
Giove Clear	800	-	800	3.999	-	-	-	3.999	162	-	9.286	966	-	-	8.320
Racc. Autostrade V.d'Aosta	561	-	561	4.372	-	-	-	4.372	341	-	72	289	-	-	361
Traforo Monte Bianco	916	-	916	26	-	-	-	26	359	-	175	892	-	-	1.065
Tangenziale di Napoli	962	-	962	11.898	-	-	-	11.898	470	-	16	183	-	-	134
Società Autostrada Tirrenica	1.193	-	1.193	7.740	-	-	-	8.023	525	-	79	899	-	-	820
Ampla Infrastructures	79.460	-	79.460	223.543	-	-	862	224.405	836	-	255.290	1.157	-	-	254.133
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	46.451	-	46.451	36.215	-	-	-	36.215	1.687	-	57.386	1.727	-	400	59.513
Free To X	6.251	-	6.251	5.843	-	-	-	7.429	314	-	4.019	5.252	-	-	1.233
Elgea S.p.A.	774	-	774	115	-	-	-	115	278	-	-	599	-	-	599
Control Card Srl	1	-	1	1.425	-	-	-	1.425	1	2.251	83	-	-	-	2.336
Altre imprese controllate	53	-	53	2	-	-	-	2	53	-	21	8	-	-	13
Totale imprese controllate	176.304	20	176.324	335.211	1.984	874	-	338.069	20.344	12.792	379.139	10.796	714	506	381.641
Spea	3.771	-	3.771	12.115	-	-	-	12.115	1.618	1	18.866	-	-	358	19.225
Altre imprese collegate	213	-	213	7	-	-	-	7	22	-	-	278	-	-	278
Totale imprese collegate	3.984	-	3.984	12.108	-	-	-	12.108	1.596	1	18.866	278	-	-	18.947
Eni	2.242	-	2.242	486	-	-	-	486	7.670	3.247	192	-	-	-	3.055
MEF	-	-	-	4	-	57.364	-	57.360	-	-	-	-	-	-	-
Milcomind	26	-	26	1.168	-	-	-	1.168	28	1.027	615	-	3	-	1.645
Poste Italiane	-	-	-	1.716	-	8	-	1.724	-	-	682	-	-	-	682
CDP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60	-	-	60
Altre imprese correlate	132	-	132	422	-	-	-	422	182	-	231	-	-	20	211
Totale imprese correlate	2.084	-	2.216	3.788	-	57.372	-	61.160	7.880	4.274	1.336	60	3	20	5.653
Autogrill Italia	-	-	-	-	-	-	-	-	18.374	18.374	149	-	-	5	154
Atlantia (ex Autostrade S.p.A.)	-	-	-	-	-	-	-	-	53	-	39	50	273	-	89
Telepass	-	-	-	-	-	-	-	-	44	40	3.171	-	-	89	3.300
Telepass Pay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.097	-	-	-	1.097
Altre imprese correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	-	-	-	-	-	-	467	467	141	31	-	-	110
Totale altre correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	-	-	-	-	-	-	18.850	18.850	4.597	14	273	94	4.745
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	6.078	-	6.078	-	-	-	17.256	-	-	17.256
Fondo pensione CAPIDI	-	-	-	-	-	1.036	-	1.036	-	-	-	2.525	-	-	2.525
Totale fondi pensione	-	-	-	-	-	7.114	-	7.114	-	-	-	19.781	-	-	19.781
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	-	4.327	3.009	7.336	-	-	-	14.096	-	-	14.096
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	-	-	-	-	4.327	3.009	7.336	-	-	-	14.096	-	-	14.096
TOTALE	178.500	119	178.487	351.107	1.984	69.687	3.009	425.787	48.989	17.107	403.938	22.877	990	938	444.863

(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 l'fair value dei piani di compensi basati su azioni) per incarichi degli stessi in Autostrade per l'Italia e nelle relative società controllate.

Migliaia 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		Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti		Altri ricavi		Costi per servizi e materiali		Costo per il personale		Oneri per godimento beni di terzi		Totale		
	Crediti commerciali	Altre attività correnti	Totale	Debiti commerciali	Altre passività correnti	Altre passività non correnti	Totale	Altri ricavi	Totale	Materie prime e materiali	Costi per servizi	Costo per il personale	Oneri per godimento beni di terzi	Oneri diversi	Totale								
	31/12/2021																						
	2.559	18.618	384	21.561	45	129.779	59	129.883	1.928	1.928	-	952	281	76	112	859							
Totale imprese controllanti	2.559	18.618	384	21.561	45	129.779	59	129.883	1.928	1.928	-	952	281	76	112	859							
AD Moving	1.044	-	-	1.044	383	-	-	383	1.908	1.908	219	1.903	70	-	-	2.052							
Società AutostradeMeridionali	719	-	-	719	14.688	-	-	14.688	396	396	-	-	179	-	-	179							
Movyon	13.741	-	-	13.741	22.852	12	-	22.864	7.013	7.013	18.576	10.691	1.009	60	80	28.398							
EsseD'Esse Società di Servizi	4.176	-	-	4.176	3.487	-	-	3.487	4.594	4.594	-	21.498	1.146	-	-	20.352							
Giove Clear	769	-	-	769	2.396	-	-	2.396	166	166	-	8.483	1.063	-	-	7.420							
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	271	-	-	271	5.473	-	-	5.473	265	265	-	43	139	-	-	182							
Traforo Monte Bianco	746	-	-	746	23	-	-	23	396	396	-	119	841	-	-	960							
Tangenziale di Napoli	813	-	-	813	10.652	-	-	10.652	352	352	-	1	364	-	-	289							
Società Autostrada Tirrenica	1.175	-	-	1.175	9.784	-	-	9.784	716	716	-	26	892	-	-	866							
Amplia Infrastructures	9.733	-	-	9.733	214.655	-	-	216.095	727	727	11	347.287	677	-	13	346.634							
Tecnic Gruppo Autostrade per l'Italia	22.503	-	-	22.503	27.221	-	-	27.221	752	752	-	31.299	2.203	-	-	33.502							
Free To X	2.523	-	-	2.523	6.341	-	-	6.341	245	245	-	-	832	-	-	832							
Altre imprese controllate	-	-	-	-	5	-	-	8	-	-	-	60	-	-	-	60							
Totale imprese controllate	58.213	-	-	58.213	317.960	-	1.455	319.415	17.530	17.530	18.846	421.084	5.009	60	169	435.150							
Spa	12.992	-	-	12.992	33.764	-	-	33.764	163	163	-	6.354	-	-	143	6.497							
Totale imprese collegate	12.992	-	-	12.992	33.764	-	-	33.764	163	163	-	6.378	29	-	148	6.497							
Gruppo Albertis	579	-	-	579	59.217	-	-	59.217	1.331	1.331	-	140	-	-	-	140							
AB Concessões	2.769	-	-	2.769	-	1.666	-	1.666	-	-	-	-	102	-	-	102							
Autogrill Italia	40.668	-	-	40.668	4.033	-	-	4.033	43.119	43.119	-	1.976	-	-	609	2.585							
Telepass	1.721	-	-	1.721	7.321	-	-	8.400	1.424	1.424	150	9.799	458	-	265	9.756							
Telepass Pay	13	-	-	13	781	-	-	781	-	-	-	3.620	35	-	-	3.585							
Altre imprese consociate	516	-	12	528	242	-	-	602	229	229	-	232	136	-	-	96							
Totale imprese consociate	46.266	-	12	46.278	71.594	-	3.145	74.739	46.103	46.103	150	15.767	731	-	874	16.060							
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	5.644	-	5.644	-	-	-	-	13.238	-	-	13.238							
Fondo pensione CAPIDI	-	-	-	-	-	1.029	-	1.029	-	-	-	-	1.841	-	-	1.841							
Totale fondi pensione	-	-	-	-	-	6.673	-	6.673	-	-	-	-	15.079	-	-	15.079							
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	-	2.769	2.410	5.179	-	-	-	-	9.687	-	-	9.687							
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	-	-	-	-	2.769	2.410	5.179	-	-	-	-	9.687	-	-	9.687							
TOTALE	120.030	18.618	396	139.044	423.363	129.779	14.101	569.653	65.724	65.724	18.996	444.181	18.716	136	1.303	481.332							

(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 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 degli stessi in Autostrade per l'Italia e nelle relative società controllate.

Migliaia di euro	Principali rapporti finanziari con parti correlate																
	Attività					Passività											
	Attività finanziarie					Passività finanziarie											
Altre attività finanziarie non correnti	Attività finanziarie correnti per contributi su opere	Rapporti di conto corrente con saldo positivo	Disponibilità liquide	Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	Altre attività finanziarie correnti	Totale	Finanziamenti a medio-lungo termine	Rapporti di conto corrente con saldo negativo	Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	Altre passività finanziarie correnti	Altre passività finanziarie non correnti	Totale	Altri proventi finanziari	Totale	Altri oneri finanziari	Totale	
31/12/2022																	
AD Moving	-	-	-	-	-	-	-	3.553	-	-	-	3.553	-	-	-	-	-
Società Autostrade Meridionali	-	-	-	-	-	-	-	8.598	93	20.000	-	28.491	350	262	11	262	11
Movyon	1.125	-	-	148	-	1.273	-	3.113	-	-	-	3.113	32	1	1	1	1
EsadIEsse Società di Servizi	-	-	-	-	-	-	-	2.442	-	-	-	2.442	-	16	16	16	16
Glove Clear	-	-	-	-	-	-	-	749	-	-	-	749	-	-	-	-	-
Racc. Autostradale V/d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	5.044	26	35.000	-	40.070	-	60	60	60	60
Traforo Monte Bianco	-	-	-	-	-	-	-	2.246	26	35.000	-	37.272	-	56	56	56	56
Tangenziale di Napoli	-	-	-	-	-	-	-	8.784	-	-	-	8.784	-	25	25	25	25
Società Autostrada Tirrenica	-	-	-	226.000	-	226.000	-	3.738	-	-	-	3.738	1	1	1	1	1
Amplia Infrastructures	-	-	-	102.268	-	102.268	-	-	-	-	-	12.144	1.166	1.166	43	43	43
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	8.995	-	-	11.76	-	10.171	-	-	-	-	-	588	368	-	-	-	-
Free To X	-	-	-	119	-	119	-	4.911	-	-	-	4.911	16	7	7	7	7
Egea	-	-	-	-	-	-	-	527	-	-	-	527	-	2	2	2	2
Totale imprese controllate	10.120	-	102.268	-	227.443	339.831	-	43.505	145	90.000	-	133.650	14.077	484	484	484	484
Spesa	-	-	-	-	-	1.350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese collegate	-	-	-	-	-	1.350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Poste Italiane	5	-	-	4.203	-	4.208	-	-	-	-	-	-	-	38	38	38	38
GDP	27	-	-	-	-	27	-	1.868.063	22.976	-	-	1.891.039	-	19.872	19.872	19.872	19.872
Totale imprese correlate	32	-	-	4.203	-	4.235	-	1.868.063	22.976	-	-	1.891.039	-	19.910	19.910	19.910	19.910
Atlante (ex Autostrade S.p.A.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale altre correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	10.152	-	102.268	4.203	227.443	345.416	-	43.505	23.121	90.000	-	1.524.689	14.077	14.077	24.738	24.738	24.738
31/12/2021																	
Atlante	-	-	-	-	-	-	-	2.336	-	-	-	2.336	-	-	-	-	-
Totale imprese controllanti	-	-	-	-	-	-	-	2.336	-	-	-	2.336	-	-	-	-	-
AD Moving	-	-	-	-	-	-	-	-	777	-	-	777	-	-	-	-	-
Società Autostrade Meridionali	-	-	-	-	-	-	-	2.303	-	-	-	2.303	-	-	-	-	-
Movyon	-	-	-	-	-	-	-	15.452	-	30.000	-	45.471	1.162	262	262	262	262
EsadIEsse Società di Servizi	-	-	914	-	-	914	-	4.466	-	-	-	4.466	1	1	1	1	1
Glove Clear	-	-	-	-	-	-	-	316	-	-	-	316	-	-	-	-	-
Racc. Autostradale V/d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	1.868	-	-	-	1.868	-	-	-	-	-
Traforo Monte Bianco	-	-	-	-	-	-	-	2.115	-	-	-	2.115	-	-	-	-	-
Tangenziale di Napoli	-	-	-	-	-	-	-	10.161	-	-	-	10.161	-	55	55	55	55
Società Autostrada Tirrenica	-	-	-	-	-	-	-	2.077	-	-	-	2.077	13.693	13.693	13.693	13.693	13.693
Amplia Infrastructures	-	-	-	231.000	-	231.000	-	-	-	-	-	-	606	606	606	606	606
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	9.802	-	-	115.110	-	103.95	-	191	-	-	-	109	109	109	109	109	109
Free To X	64	-	-	331	-	395	-	1.122	-	-	-	1.122	19	19	19	19	19
Altre imprese controllate (3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese controllate	9.866	-	116.024	-	232.366	358.256	-	40.071	-	30.000	-	70.090	15.645	262	262	262	262
Spesa	-	-	-	-	-	1.350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese collegate	-	-	-	-	-	1.350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autogrill	-	511	-	-	-	511	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	-	-	546.205	-	-	546.205	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese associate	511	546.205	-	-	-	546.716	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	9.866	511	662.229	-	232.366	906.322	-	2.336	40.071	777	30.000	19	73.203	15.645	15.645	24.738	24.738

Nel corso del 2022, come nel 2021, 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 2022 non si sono verificati eventi e/o operazioni non ricorrenti.

Di seguito si descrivono i principali rapporti intrattenuti con le parti correlate.

Rapporti con le imprese controllanti

La Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di HRA.

Nella nota n. 10 è esposto il prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato di HRA.

In merito ai rapporti di natura commerciale, si segnala che la Società svolge a favore della controllante HRA attività amministrative, legali e di governance.

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. 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 2022, tali contratti hanno riguardato in prevalenza le seguenti linee di servizio:

- a) amministrazione, pianificazione e fiscale;
- b) HR e organizzazione;
- c) affari societari e assistenza legale, ivi inclusa la gestione del contenzioso;
- d) acquisto di beni e servizi.

Autostrade per l'Italia gestisce, inoltre, per conto delle proprie controllate, i servizi di tesoreria, i servizi finanziari e i servizi assicurativi.

A riguardo, si segnala che al 31 dicembre 2022 la Società presenta rapporti di conto corrente con saldo positivo verso Amplia Infrastructures per 102.268 migliaia di euro e rapporti di conto corrente con saldo negativo verso le altre società controllate per complessivi 43.505 migliaia di euro.

Sulla base di apposite convenzioni stipulate con le concessionarie italiane controllate, 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., per quanto riguarda appunto i servizi di progettazione e direzione lavori;
 - 2) Amplia Infrastructures per la realizzazione delle opere d'arte a questa commissionate e per le attività di manutenzione e pavimentazione;

- b) i servizi forniti da Movyon (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.

Al 31 dicembre 2022 risultano in essere finanziamenti a medio-lungo termine, già dettagliati nella nota n. 6.4 "Attività finanziarie" concessi a Società Autostrade Tirrenica per 226.000 migliaia di euro. Con scadenza a marzo 2022. In riferimento a tale finanziamento, si specifica che a gennaio 2023 è stata prorogata la scadenza originariamente prevista al 30 settembre 2023 al 30 settembre 2024.

Inoltre, si segnala la voce "Altre passività finanziarie correnti" al 31 dicembre 2022 accoglie i time deposit versati dalle società controllate Raccordo Autostradale Val d'Aosta (35.000 migliaia di euro), Società Italiana Traforo del Monte Bianco (35.000 migliaia di euro) e Autostrade Meridionali (20.000 migliaia di euro), come già dettagliati nella nota n. 6.11 "Passività finanziarie".

Rapporti con le altre parti correlate

La Società, inoltre, intrattiene rapporti di natura commerciale con Eni. In particolare, al 31 dicembre 2022 risultano in essere 36 affidamenti di servizi di distribuzione carburanti.

Inoltre, si segnala che la voce "Altre passività correnti" accoglie i debiti per canoni di concessione verso il MEF per 57.364 migliaia di euro al 31 dicembre 2022.

Infine, per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenziano finanziamenti per complessivi 1.391.039 migliaia di euro (di cui 22.976 migliaia di euro riferiti alla quota corrente) da Cassa Depositi e Prestiti, nonché 4.203 migliaia di euro relativi a conti correnti postali aperti presso Poste Italiane.

Si precisa che tutte le operazioni con parti correlate sono state realizzate a normali condizioni di mercato.

9.4 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Negli esercizi precedenti (allorché Autostrade per l'Italia era parte del Gruppo Atlantia), 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 controllate da Atlantia S.p.A., sono stati definiti alcuni piani di incentivazione basati su azioni di quest'ultima, 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.

Nel corso del 2022 non sono intervenute variazioni ai piani di incentivazione già in essere al 31 dicembre 2021. Si ricorda che tali piani di incentivazione sono stati definiti in esercizi precedenti e originariamente approvati dalle Assemblee degli Azionisti di Atlantia.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione regolati per cassa, con evidenza dei diritti attribuiti a dipendenti di Autostrade per l'Italia a tale data e

delle relative variazioni (in termini di nuove assegnazioni ed esercizi, conversioni o decadenza dei diritti e trasferimenti/distacchi da/in altre società del Gruppo) intercorse nell'esercizio 2022.

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.

Come desumibile dalla tabella, nell'esercizio 2022 sono stati esercitati o sono decaduti tutti i diritti residui in essere al 31 dicembre 2021 relativamente ai piani in vigore che, pertanto, al 31 dicembre 2022 risultano azzerati.

	Numero diritti assegnati	Scadenza vesting	Scadenza esercizio/ assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2014									
Diritti esistenti al 1 gennaio 2022									
- assegnazione del 09/05/14	1.244.647	09/05/17	09/05/20	N/A (*)	2,88	3,0 - 6,0	1,10%	28,9%	5,47%
- assegnazione dell'08/05/15	1.258.364	08/05/18	08/05/21	N/A (*)	2,59	3,0 - 6,0	1,01%	25,8%	5,32%
- assegnazione del 10/06/16	1.438.790	10/06/19	10/06/22	N/A (*)	1,89	3,0 - 6,0	0,61%	25,3%	4,94%
- trasferimenti/distacchi	-440.563								
- diritti esercitati	-1.783.273								
- diritti decaduti	-895.561								
Totale	822.404								
Variazioni dei diritti nel 2022									
- diritti esercitati	-165.200								
- diritti decaduti	-657.204								
Diritti in essere al 31 dicembre 2022	0								
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2017									
Diritti esistenti al 1 gennaio 2022									
- 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	-1.422.243								
Totale	490.276								
Variazioni dei diritti nel 2022									
- diritti decaduti	-490.277								
Diritti in essere al 31 dicembre 2022	0								
PIANO DI PHANTOM STOCK GRANT 2017									
Diritti esistenti al 1 gennaio 2022									
- 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 (*)	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
- trasferimenti/distacchi	-8.729								
- diritti decaduti	-132.123								
Totale	50.214								
Variazioni dei diritti nel 2022									
- diritti decaduti	-50.214								
Diritti in essere al 31 dicembre 2022	0								

(*) 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.

In particolare:

- relativamente al piano "Piano di phantom stock option 2014", in data 10 giugno 2022 è scaduto il periodo di esercizio relativo al terzo ciclo del piano in oggetto. Nell'esercizio sono stati esercitati n. 165.200 diritti e decaduti n. 657.204 diritti residui in essere al 31 dicembre 2021;
- relativamente al "Piano di phantom stock option 2017", in data 15 giugno 2022 è scaduto il periodo di vesting relativo al terzo ciclo del piano in oggetto. Tutti i diritti residui in essere al 31 dicembre 2021 (n. 490.277 diritti) sono decaduti, in quanto si è verificato il non raggiungimento del gate relativo a tale ciclo del piano, che pertanto risulta estinto;
- relativamente al "Piano di Phantom Stock Grant 2017", in data 15 giugno 2022 è scaduto il periodo di vesting relativo al terzo ciclo del piano in oggetto, per il quale si è verificato

il non raggiungimento del gate fissato. In relazione a ciò, risultano decaduti i n. 50.214 diritti residui al 31 dicembre 2021, ed il piano risulta estinto.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere sopra indicati, nell'esercizio 2022 è stato rilevato un onere, nell'ambito del costo del lavoro, pari a 753 migliaia di euro.

9.5 Eventi significativi in ambito legale e concessorio

Di seguito si riporta una descrizione dei principali contenziosi in essere e degli eventi regolatori di rilievo per la Società, intercorsi sino alla data di approvazione del presente bilancio.

Efficacia del Terzo Atto Aggiuntivo, del Piano Economico Finanziario e dell'Accordo negoziale

In data 29 marzo 2022 è divenuto efficace il III Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia (con i relativi allegati incluso il piano economico finanziario).

Parallelamente, essendosi avverate in data 30 marzo 2022 tutte le condizioni, anche l'Accordo negoziale, sottoscritto da ASPI con il MIT il 14 ottobre 2021 e approvato con decreto interministeriale n. 37/2022, è divenuto efficace e, conseguentemente si è concluso, anche il procedimento di contestazione per presunto grave inadempimento avviato ad agosto 2018 dal Concedente in seguito al crollo del Ponte Morandi.

Successivamente ASPI, a seguito della sottoscrizione del III Atto Aggiuntivo, ha provveduto a rinunciare ad una serie di contenziosi inclusi in uno degli allegati al III Atto Aggiuntivo successivamente dichiarati estinti dalle Corti competenti che riguardano, tra gli altri: le delibere ART che hanno introdotto il nuovo sistema tariffario; l'aggiornamento del piano economico finanziario, le disposizioni del D.L. 109/2019 convertito con L. 8/2020 che hanno anche disciplinato l'operato del Commissario Straordinario.

Contenzioso promosso dalle associazioni AIPE, CONFIMI ABRUZZO e ADUSBEP

In data 27 maggio 2022 AIPE, CONFIMI ABRUZZO e ADUSBEP hanno proposto ricorso, con richiesta di sospensiva, avverso gli atti e pareri adottati dagli organi pubblici coinvolti (CIPESS, Presidenza del Consiglio dei Ministri, MEF, MIT, ART, NARS, Corte dei Conti, l'Avvocatura Generale dello Stato) nel procedimento che ha portato alla sottoscrizione dell'Accordo stipulato tra ASPI e il Concedente in data 14 ottobre 2021, nonché alla formalizzazione del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007.

Il ricorso proposto avverso i suddetti organi pubblici è stato presentato dalle citate associazioni anche nei confronti dei controinteressati Aspi, Atlantia, CDP, CDP Equity, Blackstone e Macquarie.

Il 19 ottobre 2022 il TAR Lazio ha emesso la sentenza non definitiva, con la quale – dopo aver respinto la domanda di rinvio e dichiarato l'estromissione di AIPE e di CONFIMI ABRUZZO dal giudizio (ma non di ADUSBEP, di cui è stata accertata la legittimazione ad agire) – ha sollevato tre questioni pregiudiziali dinanzi alla Corte di Giustizia Europea sull'applicabilità dell'art. 43 del D.Lgs. 201/2011 (Legge 214/2011), in relazione alla disciplina prevista dagli artt. 38, 43 e 44 della Direttiva UE 2014/23, ed ha chiesto alla Corte l'applicazione del procedimento accelerato,

sospendendo per l'effetto il processo fino alla relativa pronuncia della Corte di Giustizia Europea.

Il 26 ottobre 2022, l'Avvocatura dello Stato ha presentato appello con istanza cautelare al Consiglio di Stato avverso la sentenza per far valere l'assenza di legittimazione ad agire di ADUSBEP considerato che l'associazione rappresenta i consumatori di servizi bancari e finanziari, senza alcun tipo di collegamento con le concessioni autostradali. Successivamente, Aspi HRA ed Atlantia hanno presentato i rispettivi appelli incidentali. All'udienza cautelare tenutasi il 17 novembre 2022, è stata fissata l'udienza pubblica per la discussione nel merito al 27 aprile 2023. Il 23 Dicembre 2022, AIPE e CONFIMI ABRUZZO hanno presentato a loro volta appello incidentale contro la sentenza di I grado al fine di vedere riconosciuta la propria legittimazione attiva.

Parallelamente, con provvedimento del 19 dicembre 2022, la Corte di Giustizia Europea non ha accolto l'istanza di applicazione del rito. In data 1 marzo 2023 ASPI, HRA e Atlantia hanno provveduto al deposito delle proprie memorie come richiesto dalla corte.

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 ed è attualmente pendente.

Incremento tariffario Autostrade per l'Italia a decorrere dal 1° gennaio 2023

In data 31 dicembre 2022 il Concedente ha trasmesso il Decreto interministeriale del 30 dicembre 2022 prot. 440, con il quale si è concluso il procedimento di adeguamento tariffario relativo alle suddette annualità 2021, 2022 e 2023.

In particolare, il Concedente, a seguito della istruttoria svolta, ha rilevato che l'aggiornamento tariffario complessivo applicabile dal 1° gennaio 2023, al netto dell'effetto composto, risulta pari al 4,69% comprensivo della tariffa relativa agli anni 2021 e 2022 di 3,10% e della tariffa relativa all'annualità 2023 pari all'1,59% e che sulla suindicata variazione tariffaria sarà applicato uno sconto dell'1,35% e che, pertanto, l'incremento tariffario effettivo a carico dell'utenza sarà pari al 3,34%. Con il medesimo Decreto, il Concedente, dopo aver dato atto della disponibilità espressa da Aspi di anticipare al 2023 l'applicazione di una quota degli sconti tariffari generalizzati per tutta l'utenza attraverso una diversa ripartizione temporale dell'adeguamento tariffario risultante dall'applicazione delle pattuizioni convenzionali, ha statuito che "a decorrere dal 1° gennaio 2023 è stabilita l'applicazione dell'adeguamento tariffario corrispondente a +2,00%. A decorrere dal 1° luglio 2023, è stabilita l'applicazione

dell'adeguamento tariffario sino a concorrenza del valore complessivo riconosciuto pari a +3,34%".

Quantificazione dei ristori delle concessionarie autostradali a seguito delle perdite subite per effetto della emergenza sanitaria Covid-19 per gli anni 2020 e 2021

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha definito, con le note del 4 maggio 2021 e del 15 luglio 2021, una metodologia di calcolo dei ristori per le concessionarie mediante il recupero in tariffa dei predetti effetti negativi netti subiti per effetto dell'emergenza sanitaria COVID-19. Anche il Concedente, con lettera del 19 luglio 2021, nel richiamare il contenuto delle sopra indicate note ART, ha evidenziato la necessità da parte delle concessionarie di formalizzarlo in occasione dell'aggiornamento periodico dei Piani Economici Finanziari. Autostrade per l'Italia ha comunicato in data 28 aprile 2022 al Concedente l'ammontare complessivo della stima delle perdite subite, per gli anni 2020 e 2021, calcolate sulla base di quanto indicato nella predetta metodologia di determinazione e in data 8 giugno 2022 il Concedente ha trasmesso all'ART tale nota "ai fini delle valutazioni di competenza". Si precisa che l'ammontare recuperabile relativo al periodo marzo-giugno 2020 è stato riconosciuto alla concessionaria, salvo conguaglio da effettuarsi nel successivo periodo regolatorio, in occasione dell'aggiornamento PEF efficace dal 29 marzo 2022. Sono attualmente in corso interlocuzioni, a seguito di una comunicazione ricevuta dal Concedente il 20 febbraio 2023 che richiede un aggiornamento dei valori economici sulla base di una recente nota emessa dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con ulteriori elementi riguardanti le modalità di calcolo.

Con riferimento alle altre società concessionarie del Gruppo – ad eccezione di Traforo del Monte Bianco – si segnala che il ristoro degli effetti negativi netti subiti in conseguenza dell'emergenza sanitaria da COVID-19 avverrà attraverso il recupero tariffario solo in seguito al perfezionamento dei relativi atti aggiuntivi alle Convenzioni Uniche attualmente in corso di definizione.

D.L. 50 del 17 maggio 2022 (c.d. Decreto Energia o Aiuti)

Ai sensi dell'art. 27 del D.L. 50 del 17 maggio 2022 convertito con legge n. 91 del 15 luglio 2022, i concessionari di lavori pubblici che non sono amministrazioni aggiudicatrici, tra cui rientrano i concessionari autostradali – e quindi anche ASPI – possono procedere all'aggiornamento del quadro economico o del computo metrico dei progetti esecutivi in corso di approvazione o approvati alla data di entrata in vigore del citato decreto (ossia il 18 maggio 2022) in relazione ai quali siano già state espletate le relative procedure di affidamento ovvero ne sia previsto l'avvio entro il 31 dicembre 2023, utilizzando il prezzario di riferimento più aggiornato.

La norma prevede inoltre che il quadro economico o il computo metrico dei progetti rideterminati nei termini di cui sopra siano sottoposti all'approvazione del Concedente. Il predetto quadro economico o computo metrico dei progetti così come rideterminati sono considerati nell'ambito del rapporto concessorio, in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di regolazione e di vigilanza del settore, ove applicabili.

Infine, la disposizione afferma che, in ogni caso, i maggiori oneri derivanti dall'aggiornamento del quadro economico o del computo metrico del progetto non concorrono alla determinazione della remunerazione del capitale investito netto, né rilevano ai fini della durata della concessione.

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, in data 18 gennaio 2022, la Conferenza di Servizi ha approvato il Progetto relativo al Passante di Bologna +. È attualmente in fase di aggiornamento il progetto sulla base dei nuovi prezzi ANAS 2022. L'approvazione del Progetto esecutivo è prevista entro il 1° semestre 2023. In data 30 novembre 2022 il Progetto Definitivo dell'intervento è stato inviato al Ministero Concedente per approvazione e contestuale dichiarazione di pubblica utilità. Nelle more dell'approvazione, sono stati affidati ad Amplia a Dicembre 2022 i lavori relativi ad attività preliminari e di cantierizzazione.

Procedimento avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato su disagi all'utenza

Dopo la chiusura nel 2021 del procedimento AGCM con cui l'Autorità aveva ritenuto quale pratica commerciale scorretta la condotta di ASPI ai danni degli utenti autostradali per i disagi da cantieri, irrogando una sanzione pecuniaria di Euro 5 milioni (pende tuttora davanti al TAR Lazio il giudizio di impugnazione del provvedimento), l'Autorità aveva avviato un procedimento di presunta inottemperanza all'interruzione della pratica commerciale scorretta. Tale procedimento di inottemperanza si è concluso con provvedimento del 19 maggio 2022 con cui l'AGCM ha tenuto conto del programma di impegni connesso all'introduzione del cashback e della complessità ed innovatività degli interventi prospettati da ASPI, irrogando una sanzione formale nella misura di 10 mila euro.

ASPI ha ritenuto comunque doveroso impugnare tale ultimo provvedimento, proponendo ricorso per motivi aggiunti nell'ambito del giudizio pendente avanti al TAR del Lazio, avente ad oggetto l'impugnativa del provvedimento del 26 marzo 2021.

Allo stato, non risulta ancora fissata la data dell'udienza di trattazione.

Procedimento avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per presunto abuso di posizione dominante in ambito telepedaggio

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (di seguito, «AGCM»), a partire da una segnalazione di UnipolTech S.p.A. (UnipolMove), ha avviato, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti di Autostrade per l'Italia S.p.A. e AISCAT – Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori, un procedimento istruttorio per presunto abuso di posizione dominante, che si assume posto in essere tramite la stessa AISCAT, in violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. L'ipotesi è che il comportamento messo in atto abbia escluso e/o ostacolato l'ingresso di nuovi fornitori nel mercato del telepedaggio. Il dies a quo delle condotte contestate è gennaio 2019 e ai fini degli addebiti contestati, si presuppone che la condotta di AISCAT sia imputabile ad ASPI.

Il mercato rilevante cui si riferisce la contestazione include: (1) il mercato della gestione autostradale, geograficamente definito per tratta, ove ciascuna società concessionaria è in posizione dominante sulla propria tratta; (2) il mercato a valle del servizio di telepedaggio sulla rete nazionale, in cui ASPI sarebbe stata in posizione dominante fino a maggio 2022 tramite Telepass, vale a dire dalla fuoriuscita della Società dal perimetro del Gruppo Atlantia.

Le contestazioni sono le seguenti:

- la chiusura del sistema nazionale del telepedaggio. AISCAT avrebbe «dirottato» gli operatori interessati a fornire il telepedaggio per veicoli leggeri verso il sistema di telepedaggio europeo SET anziché ammetterli al sistema domestico SIT (riservato ai soli mezzi pesanti MP), laddove il SET presenta costi e oneri maggiori (ad es. operatività in almeno quattro stati membri). In questo modo, Telepass avrebbe conservato la propria posizione di monopolio nella fornitura di telepedaggio per veicoli leggeri in Italia;
- gli enti di pedaggio («EDP») non accordano ai nuovi entranti nel mercato del telepedaggio la possibilità di applicare agevolazioni tariffarie sul pedaggio agli utenti, riconosciuta invece a Telepass;
- le condizioni contrattuali per l'accesso al SET/SIT-MP sarebbero discriminatorie rispetto a quelle attualmente praticate a Telepass;
- diverso trattamento degli errati transiti rispetto a Telepass. Solo Telepass ha accesso a un *database* condiviso con gli EDP che consente un controllo incrociato dei veicoli che accedono alla rete evitando addebiti per tratte non effettivamente percorse;
- mancato adeguamento di varchi e cartellonistica avuto riguardo agli operatori SET.

Nell'ambito del procedimento sono intervenute Telepass SpA e Axxès SAS.

Nel corso del procedimento, la Società è ammessa alla formulazione di impegni che, ove venissero accettati dall'AGCM, neutralizzerebbero il rischio di un'eventuale irrogazione di sanzioni e determinerebbero altresì la chiusura dell'istruttoria senza accertamento dell'infrazione contestata. La formulazione di tali impegni non pregiudica la posizione della Società, che ritiene le contestazioni formulate dall'AGCM non fondate, e non costituisce acquiescenza rispetto a tali contestazioni. Avuto riguardo allo stato attuale del procedimento dinanzi all'AGCM (in fase di istruttoria), non è possibile al momento effettuare una stima delle menzionate eventuali sanzioni.

La chiusura del procedimento è prevista entro la fine del 2023.

Azione di classe pubblicizzata dal Consigliere Sansa della Regione Liguria

I Consiglieri liguri Ferruccio Sansa e Roberto Cenci hanno notificato in data 4 luglio 2022 una class action ex art. 840 bis e seguenti c.p.c. finalizzata ad accertare la presunta violazione da parte di ASPI degli obblighi di mantenimento della qualità del servizio autostradale a seguito del crollo del ponte Morandi, con conseguente condanna al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali, quantificati in € 3.000 per ciascun residente ligure.

In accoglimento delle eccezioni di inammissibilità sollevate da ASPI con particolare riferimento all'inapplicabilità *ratione temporis* della disciplina di cui agli artt. 840-bis ss. c.p.c., il Tribunale di Roma con ordinanza del 22.11.2022, divenuta definitiva il 22.12.2022, ha dichiarato l'inammissibilità dell'azione di classe. Il provvedimento non è stato impugnato da controparte.

Azione di classe notificata da Altroconsumo

Con atto di citazione notificato in data 15.11.2022 Altroconsumo ha promosso azione collettiva ex art. 140 bis del Codice del Consumo, in rappresentanza di 16 utenti/consumatori proponenti il servizio autostradale.

Oggetto del ricorso è l'accertamento di presunti e generici inadempimenti da parte di ASPI fino al 18.5.2021 dei contratti stipulati con i consumatori/utenti della rete autostradale e l'ottenimento dell'ingiunzione di restituzione di parte dei pedaggi riscossi fino al 18.5.2021.

L'udienza di costituzione, fissata originariamente per il 16 febbraio 2023, è stata rinviata a data da destinarsi. All'esito di tale udienza, il Tribunale Civile di Roma potrà dichiarare o meno ammissibile la citazione.

L'attuale pretesa risarcitoria dei proponenti, a titolo di rimborso del pedaggio pagato negli ultimi 10 anni, è limitata al 25% dei pedaggi, quindi pari circa 11 mila euro. Si precisa, tuttavia, che Altroconsumo riterrebbe congruo il riconoscimento di un rimborso minimo di € 220,00 pro capite, qualora il Tribunale ritenesse eccessivamente oneroso ricostruire gli importi effettivamente corrisposti da ciascun utente aderente.

Allo stato non è possibile stimare il complessivo importo dei risarcimenti richiesti che dipenderà dal superamento del vaglio di ammissibilità e dalla conseguente adesione della classe individuata all'azione proposta. Tuttavia, l'azione presenta plurimi profili di inammissibilità quali la disomogeneità del presunto diritto vantato dai ricorrenti, l'eccessiva genericità delle condotte ritenute lesive ed imputate ad ASPI, l'avvenuta prescrizione di alcuni dei presunti danni lamentati, nonché la mancata produzione di documenti necessaria a fornire prova della fondatezza delle domande.

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'A16 Napoli/Canosa, si è concluso con n. 6 assoluzioni e n. 6 condanne il giudizio di primo grado avanti al Tribunale monocratico di Avellino a carico di dirigenti, ex dirigenti e dipendenti di Autostrade per l'Italia per i reati di cooperazione colposa in omicidio colposo plurimo e disastro colposo innominato. È in corso il giudizio di appello presso la Corte competente di Napoli.

Indagine della Procura di Genova sul crollo di una sezione del Viadotto Polcevera e accesso al rito alternativo del patteggiamento

In data 7 aprile 2022 il Giudice dell'Udienza Preliminare ha pronunciato sentenza di patteggiamento nei confronti di ASPI ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 a fronte del pagamento di una sanzione pecuniaria e della confisca del profitto del reato per un importo complessivo pari a circa 28 milioni di euro. Tale importo era stato già accantonato tra i fondi rischi e oneri nei precedenti esercizi.

Il processo, dunque, prosegue nei confronti delle persone fisiche e, in caso di loro condanna al risarcimento del danno o al pagamento di provvisori, le parti civili avranno un titolo diretto nei confronti dei soli imputati, dovendo invece adire il Tribunale civile per avanzare le loro pretese nei confronti della Società. A tal proposito, si rammenta che i Pubblici Ministeri, nel loro parere di adesione alla richiesta di patteggiamento, hanno evidenziato come ASPI, abbia posto in essere tutta una serie di iniziative attraverso le quali risulta aver pienamente soddisfatto le condizioni di cui all'art. 17 del D.Lgs. 231/01 ("riparazione delle conseguenze del reato").

Il 19 settembre 2022 il Tribunale ha accolto la richiesta di esclusione di ASPI che non sarà civilmente responsabile per le condotte poste in essere dagli imputati persone fisiche.

Pertanto, in caso di condanna, saranno i singoli imputati a pagare i risarcimenti, salvo le possibilità di cause civili.

Indagini della Procura di Genova relative a: (i) installazione di barriere integrate sicurezza e antirumore modello “Integautos” su A12; (ii) presunti falsi report di sorveglianza di alcuni viadotti della rete; e (iii) evento occorso il 30.12.2019 nella galleria Bertè in A26

I procedimenti in questione sono stati riuniti e risultava indagata anche la Società ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 per il reato di falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici, più nello specifico, si tratterebbe dei report trimestrali di sorveglianza di viadotti e gallerie emessi a partire dal 1 giugno 2017, unitamente a 50 persone fisiche, di cui n. 14 di ASPI e la parte restante suddivisa tra personale di SPEA, Tecne (ex SPEA), Ministero e consulenti esterni, per il medesimo reato, cui si aggiungono quelli di frode nelle pubbliche forniture e di attentato alla sicurezza dei trasporti.

Con specifico riguardo alla posizione di ASPI, in relazione alla contestazione ex D.lgs. n. 231/01, i legali della Società hanno presentato richiesta di accesso al rito alternativo del patteggiamento alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova.

Il 26 settembre 2022, il Giudice per le Indagini Preliminari ha accolto la richiesta di patteggiamento presentata dai legali a fronte del pagamento di una sanzione pari ad euro 600.000 mentre prosegue il processo penale solo a carico delle persone fisiche. Il parere dei Pubblici Ministeri evidenzia l’adeguatezza delle modifiche organizzative poste in essere da ASPI (i.e. modifiche al Modello 231 considerato ora idoneo a prevenire la commissione di nuovi reati della stessa specie). L’ammontare pagato era stato già stanziato in esercizi precedenti tra i fondi rischi e oneri di ASPI.

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 che è tutt’ora in corso.

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 Prato sull’infornuto mortale di un operaio di Amplia

A seguito dell’infornuto mortale occorso, in data 27 agosto 2014, ad un operaio di Amplia – 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.

È in corso il dibattimento a carico del RUP di ASPI.

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 Amplia 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.

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. Nel corso dell’udienza del 7 giugno 2022 il Giudice ha dato atto del verificarsi delle condizioni di cui all’art. 17 del D.Lgs. n. 231/2001 (risarcimento integrale del danno; adozione ed attuazione di un modello di organizzazione, gestione e controllo idoneo; messa a disposizione del profitto ai fini della confisca) per escludere l’applicazione di sanzioni interdittive a carico di ASPI, Amplia e SPEA. Sono stati ammessi altresì tutti i testi citati dalle parti. È in corso l’escussione dei testi del Pubblico Ministero.

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 trattava 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 risultava 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 all'esito della verifica di anomalia dell'offerta presentata.

Nel procedimento qui di interesse risultavano indagati, tra gli altri, il Contract Manager di ASPI, preposto alla procedura di gara del lotto 7, il Presidente di SAT (non nella sua funzione) 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 costoro nell'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».

Dall'analisi dei successivi atti di indagine, non vi è stato alcun riscontro circa la dazione di denaro al funzionario ASPI ed anzi è stato dichiarato da altri indagati che le somme indicate non erano a questi destinate.

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 la 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. All'esito della notifica del predetto provvedimento, entrambi hanno ritenuto di dimettersi dalle rispettive Società.

ASPI, per il tramite di un legale appositamente nominato, si è prontamente attivata interloquendo con la Procura di Benevento per ogni opportuna forma di collaborazione ed ha ricevuto chiara indicazione che: (i) non vi era alcun coinvolgimento della Società nelle indagini; (ii) sarebbe stata eventualmente potenziale persona offesa dai reati, all'esito dell'accertamento dei fatti.

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, ordinandone l'immediata liberazione.

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.

Per quanto concerne invece il Direttore Acquisti e Appalti di ASPI, lo stesso risultava indagato, in via concorsuale, esclusivamente per il reato di turbata libertà degli incanti. Avuto riguardo alla predetta posizione, nel mese di dicembre il PM ha richiesto lo stralcio della posizione e la successiva archiviazione e, nel mese di febbraio u.s., è stato emesso decreto di archiviazione. Il procedimento prosegue invece nei confronti degli altri soggetti coinvolti e si è in attesa dell'avviso di conclusione delle indagini preliminari.

Contenzioso nei confronti di SwissRe e delle coassicuratrici per l'indennizzo da polizza All Risks

A fronte del rifiuto della compagnia assicuratrice Swiss Re, in proprio e quale delegataria delle Compagnie coassicuratrici, al pagamento dell'indennizzo previsto dalla polizza All Risks stipulata da Aspi per il periodo di copertura in cui è occorso il sinistro sul viadotto Polcevera, si è deciso di avviare il procedimento di mediazione giudiziaria per verificare una possibile composizione degli opposti interessi.

Nonostante i tentativi effettuati dal mediatore, la procedura si è chiusa senza un accordo cui ha fatto seguito la decisione di avviare un giudizio civile per l'accertamento del diritto all'indennizzo previsto dalla polizza.

Con riferimento al giudizio promosso da ASPI nei confronti delle compagnie assicurative, con atto di citazione notificato in data 28 marzo 2022, su richiesta delle parti il giudice ha disposto un rinvio al 10 maggio 2023 per l'espletamento di un ulteriore tentativo di conciliazione.

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. 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 Movyon contro Alessandro Patané

Nel giudizio dinanzi alla Corte di Appello di Roma (R.G. 1075/2019) instaurato da ASPI e Movyon per l'impugnazione della sentenza del Tribunale di Roma n. 120/2019 emessa nel giudizio con la Alessandro Patané Srl ed avente ad oggetto l'accertamento dell'infondatezza delle pretese economiche avanzate da quest'ultima relativamente al software del sistema Sicve, la Corte di Appello, in data 7 dicembre 2022, ha emesso la sentenza n. 7492/2022 con cui ha:

- ritenuto non provata la titolarità di Aspi del software in uso sul SICVe (secondo la Corte, infatti, ASPI avrebbe dovuto fornire altre prove del suo diritto, come ad esempio la registrazione del software presso il registro pubblico speciale tenuto presso la Sezione OLAF della SIAE) ma, per lo stesso motivo, non sarebbe provata nemmeno la proprietà in capo alle società del Patané, sulle quali, nel caso di un nuovo e diverso contenzioso incomberebbe lo stesso onere probatorio;
- accolto la domanda di ASPI volta ad accertare che non è dovuto l'importo di € 242.000,00 richiesto da Alessandro Patané s.r.l. sulla base del MoU del 25 marzo 2013, considerato che Aspi non ha mai richiesto l'inizializzazione di un progetto;
- respinto la domanda risarcitoria per diffamazione proposta da ASPI a seguito dell'articolo "Tutor: la straordinaria battaglia di Alessandro Patané (MPA Group)" pubblicato sul sito www.automobilista.it il 27 luglio 2013. La Corte, infatti, ha ritenuto che le accuse del Patané contenute nell'articolo costituirebbero legittimo esercizio del diritto di critica. Inoltre, non sarebbe stata fornita prova del danno.

ASPI e Movyon hanno promosso ricorso in Cassazione avverso la suddetta sentenza.

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 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.

Da ultimo, tuttavia, la Cassazione a SS.UU., con la pronuncia n. 8628/2020 in materia di COSAP, ha stabilito che il soggetto passivo del Canone è il titolare della concessione comunale. La Società, ritenendo che i Comuni non abbiano potere di accordare concessioni per la realizzazione dell'infrastruttura autostradale – in quanto concessionaria dello Stato – ha proseguito ad impugnare gli avvisi di accertamento in materia dinanzi al Giudice competente.

Da ultimo, si segnala che la Corte di Giustizia Tributaria di II grado per la Lombardia, con la sentenza n. 2511/16/2022 e la Corte di Giustizia Tributaria di II grado per il Molise, con la pronuncia n. 9/1/2023, hanno stabilito la non debenza della TOSAP in capo ad ASPI, per carenza dei presupposti soggettivi e oggettivi d'imposta, asserendo che la Società opera su concessione dell'Ente Concedente nella gestione delle tratte autostradali e, di conseguenza, l'Ente Locale non può esercitare il proprio potere impositivo sulle aree espropriate per pubblica utilità, in linea con i principi stabiliti dalla Cassazione a SS. UU. Con la pronuncia n. 8628/2020.

Accordo con il MIT del 14 ottobre 2021: Imposta di Registro

In data 22/04/2022, l'Agenzia delle Entrate – D.P. I di Roma, ha notificato ad ASPI l'avviso di liquidazione n. 1/2022 richiedente l'Imposta di Registro, per € 22,8 mln, sull'accordo ASPI-MIT del 14 ottobre 2021.

Con l'atto in questione l'Ufficio ha qualificato le somme già versate da ASPI per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (pari ad € 583 mln) come adempimento di un'obbligazione (e non come atto ricognitivo), assoggettandole a Imposta di Registro al 3%.

La Società, ha impugnato l'avviso con ricorso davanti al giudice competente.

La Corte di Giustizia Tributaria di I grado di Roma, in data 18 novembre u.s., con la sentenza n. 12905/3/2022, ha accolto il ricorso di ASPI per la maggior parte della pretesa impositiva, riconoscendo:

- la non debenza dell'imposta di registro al 3% sugli oneri di ricostruzione del Viadotto Polcevera (17,5 €/mln);
- la debenza dell'imposta sugli ulteriori oneri inclusi nell'Accordo (5,3 €/mln).

In data 27 dicembre 2022, ASPI ha provveduto a versare in autoliquidazione gli importi a favore dell'Ufficio riconosciuti in sentenza.

In data 1 febbraio 2023, l'Agenzia delle Entrate ha proposto appello avverso la sentenza di primo grado. ASPI si costituirà in appello per contestare le eccezioni sollevate dall'Ufficio entro il termine previsto dalla legge, ritenute palesemente infondate.

Modalità di affidamento degli appalti da parte di ASPI al mercato e a società del Gruppo

Impugnativa sentenza del TAR Toscana sulla procedura di affidamento lavori terza corsia Firenze Sud – Incisa

Con sentenza del 16 giugno 2022, il TAR Toscana ha annullato l'impugnato provvedimento di revoca della procedura di affidamento, avente ad oggetto i lavori di ampliamento della terza corsia del tratto autostradale –Firenze Sud-Incisa, dell'11 marzo 2022, a seguito del quale ASPI, anche alla luce della sentenza n. 218/21 della Corte Costituzionale (in tema di affidamento dei contratti dei concessionari), aveva affidato l'esecuzione dei relativi lavori alla controllata Amplia.

Secondo il giudice amministrativo di primo grado, benché l'art. 177 del D.Lgs. n. 50 del 2016 e s.m.i. (Codice) sia stato dichiarato incostituzionale dalla Corte costituzionale con sentenza n. 218/21, per l'irragionevolezza degli stringenti obblighi di esternalizzazione mediante procedure ad evidenza pubblica ivi previsti a carico dei concessionari scelti senza gara, da tale sentenza non si potrebbe far derivare il totale venir meno degli obblighi di esternalizzazione in capo ai concessionari scelti senza gara (in base dall'art. 1, comma 2, lettere c) e d), del Codice).

Con ricorso in appello (R.g. n. 7052/2022) notificato il 7 settembre 2022, ASPI ha impugnato la decisione del TAR innanzi al Consiglio di Stato. Successivamente, la ricorrente di primo grado ha formulato appello incidentale con domande cautelare, riproponendo i motivi non accolti in primo grado, oltre ad impugnare la parte della sentenza di primo grado in cui il TAR si è dichiarato privo di giurisdizione in ordine alla domanda di inefficacia del contratto stipulato tra ASPI e Amplia. All'udienza del 3 novembre 2022, l'appellante incidentale ha rinunciato alla propria domanda cautelare e ha domandato una anticipazione del merito, che il Presidente ha concesso al 23 febbraio (dal 23 marzo). In tale data, si è svolta l'udienza pubblica per la discussione del merito della controversia, all'esito della quale la ricorrente ha domandato la pubblicazione anticipata del dispositivo e la causa è stata trattenuta in decisione.

In data 27 febbraio 2023 il Consiglio di Stato ha pubblicato il dispositivo di sentenza n. 2007/203 con cui, pronunciandosi sugli appelli, principale e incidentale, come proposti dalle parti, ha accolto l'appello principale di ASPI e, per l'effetto, in riforma della sentenza appellata, ha rigettato il ricorso incidentale di Medil che è stato pertanto dichiarato improcedibile.

Avendo, come detto, il Consorzio stabile Medil richiesto la pubblicazione anticipata del dispositivo, non sono ancora disponibili le motivazioni della sentenza. Tuttavia, è ragionevole desumere che, con l'accoglimento dell'appello, possa confermarsi l'operato di ASPI in tema di affidamenti e, quindi, legittimata la contrattualizzazione con AMPLIA dei lavori in questione.

Nuovo Codice degli Appalti

In data 21 giugno 2022 è stata approvata la Legge n. 78, recante "Delega al Governo in materia di contratti pubblici", contenente principi e criteri direttivi che dovranno essere rispettati dal Governo nell'adozione – entro sei mesi – di uno o più decreti legislativi finalizzati a

razionalizzare, riordinare e semplificare la disciplina contenuta nel D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (“Codice dei Contratti Pubblici”).

Il 7 dicembre 2022, il Consiglio di Stato ha rilasciato il testo dello Schema definitivo del nuovo Codice dei contratti pubblici, approvato in Consiglio dei ministri il 16 dicembre 2022. Tra le principali novità di rilievo per il Gruppo, si segnala l’art. 186 – corrispondente all’art. 177 del vecchio codice – che disciplina le modalità di affidamento dei concessionari pubblici. L’art. 186 prevede l’esternalizzazione di una quota tra il 50% ed il 60% dei contratti di lavori, servizi e forniture, che verrà concretamente fissata dal concedente in contraddittorio col concessionario, sulla base di alcuni criteri normativi, tra cui *i)* dimensioni economiche e caratteri dell’impresa; *ii)* epoca di assegnazione della concessione; *iii)* durata residua; *iv)* oggetto; *v)* valore economico; *vi)* investimenti effettuati.

Il testo del nuovo Codice ha superato il vaglio delle Commissioni parlamentari che, in data 21 febbraio 2023, hanno rilasciato il proprio parere favorevole, seppur corredato da una serie di osservazioni rivolte al Governo. Per quanto di specifico interesse, il Parlamento ha chiesto di innalzare la forbice entro cui individuare la quota di esternalizzazione al 60%-80% dei soli lavori, prevedendo, invece, che servizi e forniture continuino ad essere privatistici. Inoltre, è stato chiesto di rinviare la data in cui il nuovo Codice diventerà pienamente applicabile al 1° gennaio 2024. Entro il 31 marzo 2023 il Consiglio dei ministri si esprimerà in via definitiva ed emanerà il Decreto Legislativo recante il nuovo Codice dei contratti pubblici.

9.6 Legge 4 agosto 2017, n. 124 – Legge annuale per il mercato e la concorrenza

La legge 4 agosto 2017, n. 124 ha introdotto all’articolo 1, commi da 125 a 129, alcune misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche.

Per la Società, la disciplina si traduce in un obbligo di pubblicazione delle erogazioni ricevute nella nota integrativa del bilancio (comma 126) da:

- a) le pubbliche amministrazioni e i soggetti di cui all’articolo 2-bis del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33;
- b) le società controllate, di diritto o di fatto, direttamente o indirettamente, da pubbliche amministrazioni, comprese le società con azioni quotate in mercati regolamentati e le loro partecipate;
- c) le società a partecipazione pubblica, comprese quelle che emettono azioni quotate in mercati e dagli altri soggetti.

La disciplina è accompagnata da un severo sistema sanzionatorio correlato all’inosservanza dell’obbligo di pubblicazione che si traduce nella restituzione delle somme ai soggetti eroganti (comma 125).

Sulla base delle analisi effettuate è emerso che, a giudizio della Società, l’unica tipologia di erogazioni ricevuta dalla Società per la quale si applicano gli obblighi di informativa è rappresentata dai contributi a fronte degli investimenti autostradali.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contributi incassati/svincolati per gli investimenti in attività in concessione.

Migliaia di euro		
Ente erogatore	Importo contributo incassato	Descrizione
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	14.376	Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di cui al Decreto ministeriale n.93/2022 - Programma finalizzato all'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo di ponti e viadotti e tunnel della rete viaria (ARGO)
Ferrovie Nord Milano SpA	716	IV Corsia din. Firenze-S.S. Giovanni L1 - IFRIC 12 opere con benefici economici aggiuntivi
	15.092	

9.7 Eventi successivi al 31 dicembre 2022

Emissione prestito obbligazionario

In data 17 gennaio 2023 Autostrade per l'Italia ha collocato, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) recentemente aggiornato, il primo prestito obbligazionario Sustainability-Linked di importo nominale pari a 750 milioni di euro con durata 8 anni e cedola del 4,75%.

In linea con gli impegni presentati nel Sustainability-Linked Financing Framework pubblicato a dicembre 2022, il margine è legato al raggiungimento di specifici obiettivi relativi alla riduzione di emissioni di gas serra e all'installazione di punti di ricarica per veicoli elettrici lungo la rete autostradale.

Il mercato ha risposto coinvolgendo nel nostro percorso di sostenibilità circa 200 investitori istituzionali con una domanda di circa 6 miliardi di euro.

Contestualmente all'emissione sono stati chiusi derivati attivi di pari importo nominale (750 milioni di euro) ed incassati 138 milioni di euro relativi al positivo fair value.

Nuove linee di credito revolving bilaterali

Al fine di rafforzare ulteriormente la liquidità, nei primi mesi del 2023 Autostrade per l'Italia ha ottenuto nuove linee di credito revolving bilaterali da primari istituti di credito italiani e internazionali per complessivi 450 milioni di euro. Le nuove linee bilaterali, al pari delle precedenti, sono di tipo sustainability-linked e prevedono un aggiustamento dei margini legati al raggiungimento di specifici obiettivi ESG.

10. Prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo Bilancio della Società che esercita attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 bis c.c.

Nella tabella seguente sono esposti i principali dati dell'ultimo bilancio di esercizio approvato dalla controllante Holding Reti Autostradali, che esercita attività di direzione e coordinamento della Società.

Tale bilancio è disponibile presso la sede sociale di Holding Reti Autostradali.

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEI DATI ESSENZIALI DELL'ULTIMO BILANCIO DELLA SOCIETA' CHE ESERCITA ATTIVITA' DI DIREZIONE E COORDINAMENTO AI SENSI DELL'ART. 2497 BIS C.C.	
HOLDING RETI AUTOSTRADALI S.p.A.	
DATI ESSENZIALI DEL BILANCIO DI ESERCIZIO 2021	
(Migliaia di euro)	
SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA	
Attività non correnti	0
Attività correnti	41
Totale Attività	41
Patrimonio netto	-21
<i>di cui capitale sociale</i>	50
Passività non correnti	0
Passività correnti	62
Totale Patrimonio netto e Passività	41
CONTO ECONOMICO	
Ricavi operativi	0
Costi operativi	-71
Risultato operativo	-71
Risultato dell'esercizio	-71

11. Proposte all'Assemblea degli Azionisti di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione, a conclusione della presente esposizione, propone di approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022, prendendo atto dei documenti corredati ad esso, dal quale risulta un utile d'esercizio di Euro 1.197.956.438,37.

Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, con riferimento alla destinazione dell'utile d'esercizio testé rappresentato, che include anche dividendi ovvero riserve distribuite alla Società da parte di società controllate pari a circa Euro 100 milioni, propone la seguente destinazione dell'utile di esercizio:

- quanto a Euro 825 milioni, relativi agli utili della Società del 2022 rinvenienti dal *business* concessorio principale, di destinarli alla distribuzione del dividendo in favore dei soci;
- quanto a circa Euro 100 milioni, relativi (i) alla quota di utile derivante dall'incasso della distribuzione di parte della Riserva Straordinaria da parte di Autostrade Meridionali S.p.A., a seguito della definizione del diritto di subentro per il passaggio al nuovo concessionario nella gestione della tratta in concessione, nonché (ii) ai dividendi ricevuti dalle altre società controllate del Gruppo, di destinarli alla distribuzione del dividendo in favore dei soci; e
- quanto alla quota residua dell'utile d'esercizio, di destinarla alla riserva "utili portati a nuovo".

Il Consiglio di Amministrazione, pertanto,

tenuto conto di quanto riportato nello Statuto Sociale:

- a) 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) al paragrafo 25.2 (d), 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) ai paragrafi 33.3 (f) e 47.2, 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;

avendo verificato che:

- i. 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;
- ii. la riserva legale ha già raggiunto la misura prevista dal codice civile pari al quinto del capitale sociale;

cionondimeno, in un'ottica di ulteriore solidità patrimoniale funzionale a conseguire la sostenibilità di lungo periodo delle attività in cui la società è impegnata,

propone di destinare la quota dell'utile dell'esercizio:

- 1) alla distribuzione di dividendi per complessivi Euro 924.332.122,00 pari a Euro 1,486 per ciascuna delle n. 622.027.000 azioni, di valore nominale pari a Euro 1,00 cadauna, aventi tutte godimento regolare;
- 2) a utili portati a nuovo, la residua quota di Euro 273.624.316,37;
- 3) fissare la data del pagamento del dividendo *sub* 1) con valuta 20 aprile 2023.

Per il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

Ing. Elisabetta Oliveri

12. 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	Corrispettivi (migliaia di euro)
Revisione contabile	Revisore della capogruppo	282
Servizi di attestazione	Revisore della capogruppo	153
Altri servizi	Revisore della capogruppo	75
Totale		510

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.

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	1.835.546	364.507	234.887	44.790	42.085	7.470	36.451	7.036	349.339	78.334	2.498.308	502.137	3.000.445		
Febbraio	1.809.842	343.888	254.793	47.617	45.844	7.924	40.159	7.687	379.138	85.220	2.529.776	492.336	3.022.112		
Marzo	2.021.389	369.281	299.902	55.682	55.000	9.622	45.701	8.904	443.619	99.567	2.865.611	543.056	3.408.667		
Aprile	2.405.061	460.075	298.922	58.749	51.378	9.428	38.891	7.651	371.654	83.703	3.165.906	619.606	3.785.512		
Maggio	2.443.032	469.987	335.200	65.543	59.303	11.156	44.019	8.770	421.052	95.073	3.302.606	650.529	3.953.135		
Giugno	2.745.844	559.560	330.326	67.189	59.722	12.091	41.923	8.308	399.274	89.460	3.577.089	736.608	4.313.697		
Luglio	3.182.231	674.362	331.805	67.673	62.106	12.812	42.417	8.311	393.551	88.478	4.012.110	851.636	4.863.746		
Agosto	3.402.142	737.945	282.121	61.435	53.349	11.940	32.896	6.576	319.165	76.182	4.089.673	894.078	4.983.751		
Settembre	2.694.603	554.168	335.061	68.705	60.987	12.340	44.218	8.697	405.491	92.897	3.540.360	736.807	4.277.167		
Ottobre	2.475.639	483.773	321.102	63.556	56.201	10.548	43.529	8.505	395.152	89.313	3.291.623	655.695	3.947.318		
Novembre	2.142.531	394.729	293.926	55.113	52.220	9.280	44.817	8.699	401.682	89.897	2.935.176	557.268	3.492.444		
Dicembre	2.368.966	444.935	272.373	51.540	46.872	8.441	40.770	7.842	348.040	77.831	3.077.021	590.589	3.667.610		
ANNO	29.526.826	5.856.760	3.590.418	707.592	645.067	123.052	495.791	96.986	4.627.157	1.045.955	38.885.259	7.830.345	46.715.604		

AUTOSTRADA: MILANO - NAPOLI
TRATTA: A1 MILANO-BOLOGNA

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	241.823	-	34.297	-	7.227	-	8.056	-	66.173	-	357.576	-	357.576		
Febbraio	250.075	-	38.020	-	7.976	-	8.846	-	72.486	-	377.403	-	377.403		
Marzo	290.737	-	45.580	-	9.568	-	10.102	-	85.728	-	441.715	-	441.715		
Aprile	352.826	-	46.035	-	8.925	-	8.516	-	71.161	-	487.463	-	487.463		
Maggio	366.468	-	51.619	-	10.311	-	9.648	-	81.438	-	519.484	-	519.484		
Giugno	421.076	-	50.380	-	10.227	-	9.202	-	76.128	-	567.013	-	567.013		
Luglio	475.384	-	48.452	-	10.672	-	9.193	-	73.650	-	617.351	-	617.351		
Agosto	486.930	-	40.687	-	9.139	-	7.240	-	59.522	-	603.518	-	603.518		
Settembre	399.782	-	51.501	-	10.497	-	9.704	-	76.833	-	548.317	-	548.317		
Ottobre	358.886	-	48.213	-	9.576	-	9.534	-	73.934	-	500.143	-	500.143		
Novembre	311.659	-	44.221	-	8.938	-	9.875	-	76.033	-	450.726	-	450.726		
Dicembre	326.429	-	39.549	-	7.866	-	8.982	-	65.252	-	448.078	-	448.078		
ANNO	4.282.075	-	538.554	-	110.922	-	108.898	-	878.338	-	5.918.787	-	5.918.787		

AUTOSTRADA: MILANO - NAPOLI
TRATTA: A1 BOLOGNA-FIRENZE

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	70	83.258	9	11.284	1	2.339	1	2.996	6	25.140	87	125.017	125.104		
Febbraio	74	78.093	10	11.950	1	2.554	1	3.318	6	27.710	92	123.625	123.717		
Marzo	81	88.307	11	14.491	1	3.151	1	3.797	7	32.560	101	142.306	142.407		
Aprile	86	112.129	11	15.959	1	3.041	1	3.253	6	27.029	105	161.411	161.516		
Maggio	90	109.377	13	17.265	1	3.525	1	3.677	7	30.874	112	164.718	164.830		
Giugno	92	127.346	12	17.423	1	3.624	1	3.514	7	29.213	113	181.120	181.233		
Luglio	89	147.693	12	16.833	1	3.675	1	3.571	7	28.349	110	200.121	200.231		
Agosto	75	166.349	9	14.810	1	3.230	1	2.706	6	22.655	92	209.750	209.842		
Settembre	89	127.251	12	18.114	1	3.746	1	3.728	7	28.902	110	181.741	181.851		
Ottobre	90	115.926	12	17.056	1	3.346	1	3.669	7	28.378	111	168.375	168.486		
Novembre	82	93.071	11	14.482	1	2.949	1	3.764	7	29.005	102	143.271	143.373		
Dicembre	85	109.144	11	13.449	1	2.677	1	3.551	6	25.440	104	154.261	154.365		
ANNO	1.003	1.357.944	133	183.116	12	37.857	12	41.544	79	335.255	1.239	1.955.716	1.956.955		

AUTOSTRADA: MILANO - NAPOLI
TRATTA: A1 FIRENZE-ROMA

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	247.385	-	30.781	-	5.570	-	7.088	-	57.459	-	348.283	-	348.283		
Febbraio	223.369	-	31.604	-	5.805	-	7.741	-	62.316	-	330.835	-	330.835		
Marzo	247.255	-	37.514	-	7.241	-	8.701	-	72.761	-	372.472	-	372.472		
Aprile	309.181	-	38.791	-	6.916	-	7.311	-	60.684	-	422.883	-	422.883		
Maggio	296.044	-	42.447	-	7.741	-	8.300	-	67.652	-	422.184	-	422.184		
Giugno	321.554	-	40.442	-	7.584	-	8.019	-	65.003	-	442.502	-	442.502		
Luglio	369.131	-	40.785	-	7.792	-	8.236	-	63.332	-	489.276	-	489.276		
Agosto	449.082	-	34.953	-	7.073	-	6.255	-	51.042	-	548.405	-	548.405		
Settembre	331.183	-	42.113	-	7.995	-	8.437	-	64.246	-	453.974	-	453.974		
Ottobre	314.990	-	41.952	-	7.667	-	8.351	-	64.267	-	437.227	-	437.227		
Novembre	265.513	-	37.919	-	7.087	-	8.829	-	66.069	-	385.417	-	385.417		
Dicembre	326.073	-	36.557	-	6.663	-	8.295	-	59.041	-	436.629	-	436.629		
ANNO	3.700.760	-	455.858	-	85.134	-	95.563	-	753.872	-	5.091.187	-	5.091.187		

AUTOSTRADA: MILANO - NAPOLI
TRATTA: A1 FIANO-S.CESAREO

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	15.399	13.165	2.319	1.763	503	318	590	310	5.725	2.800	24.536	18.356	42.892		
Febbraio	12.743	11.798	2.376	1.813	527	318	644	331	6.140	2.984	22.430	17.244	39.674		
Marzo	14.011	12.847	2.749	2.103	630	384	712	370	7.168	3.485	25.270	19.189	44.459		
Aprile	20.223	16.413	2.871	2.088	584	358	585	310	6.039	2.948	30.302	22.117	52.419		
Maggio	17.911	15.950	3.180	2.386	657	406	661	354	6.692	3.263	29.101	22.359	51.460		
Giugno	20.579	17.116	2.994	2.251	637	395	631	333	6.403	3.107	31.244	23.202	54.446		
Luglio	24.959	19.500	3.009	2.263	639	397	662	346	6.197	3.010	35.466	25.516	60.982		
Agosto	35.012	22.940	2.614	1.863	579	360	494	264	4.982	2.416	43.681	27.843	71.524		
Settembre	21.528	17.299	3.105	2.294	653	404	674	355	6.310	3.042	32.270	23.394	55.664		
Ottobre	19.309	16.471	3.159	2.338	638	395	681	361	6.326	3.061	30.113	22.626	52.739		
Novembre	15.958	14.240	2.912	2.204	611	375	722	379	6.515	3.154	26.518	20.352	46.870		
Dicembre	21.171	16.974	2.858	2.101	588	358	689	360	5.889	2.851	31.195	22.644	53.839		
ANNO	238.703	194.713	34.146	25.467	7.246	4.468	7.745	4.073	74.386	36.121	362.226	264.842	627.068		

AUTOSTRADA: MILANO - NAPOLI
TRATTA: A1 ROMA-NAPOLI

ANNO: 2022

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	259.479	-	29.068	-	4.820	-	3.994	-	38.924	-	336.285	-	336.285
Febbraio	240.813	-	29.805	-	4.899	-	4.346	-	41.027	-	320.890	-	320.890
Marzo	261.038	-	34.496	-	5.868	-	4.825	-	47.853	-	354.080	-	354.080
Aprile	319.337	-	33.990	-	5.512	-	4.111	-	40.589	-	403.539	-	403.539
Maggio	306.152	-	37.986	-	6.202	-	4.650	-	45.293	-	400.283	-	400.283
Giugno	332.264	-	36.420	-	6.093	-	4.421	-	43.661	-	422.859	-	422.859
Luglio	377.342	-	37.217	-	6.265	-	4.615	-	43.008	-	468.447	-	468.447
Agosto	429.397	-	31.865	-	5.750	-	3.537	-	36.793	-	506.942	-	506.942
Settembre	335.372	-	36.669	-	6.300	-	4.729	-	43.657	-	426.727	-	426.727
Ottobre	322.603	-	37.455	-	6.165	-	4.697	-	42.844	-	413.764	-	413.764
Novembre	276.482	-	34.794	-	5.749	-	4.850	-	43.335	-	365.210	-	365.210
Dicembre	331.323	-	33.499	-	5.409	-	4.592	-	39.572	-	414.395	-	414.395
ANNO	3.791.602	-	412.764	-	69.032	-	53.367	-	506.556	-	4.833.321	-	4.833.321

AUTOSTRADA: TORINO - TRIESTE
TRATTA: A4 MILANO-BRESCIA

ANNO: 2022

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	180.513	-	27.909	-	4.241	-	2.352	-	27.751	-	242.766	-	242.766
Febbraio	192.958	-	31.430	-	4.902	-	2.679	-	30.871	-	262.840	-	262.840
Marzo	217.786	-	36.627	-	5.766	-	3.083	-	35.551	-	298.813	-	298.813
Aprile	231.062	-	33.514	-	5.093	-	2.591	-	29.351	-	301.611	-	301.611
Maggio	245.167	-	37.463	-	5.897	-	2.964	-	33.835	-	325.326	-	325.326
Giugno	247.029	-	36.654	-	5.906	-	2.838	-	31.680	-	324.107	-	324.107
Luglio	265.642	-	36.625	-	6.236	-	2.843	-	30.945	-	342.291	-	342.291
Agosto	238.662	-	28.720	-	4.632	-	2.096	-	22.523	-	296.633	-	296.633
Settembre	247.059	-	37.330	-	5.930	-	3.034	-	32.155	-	325.508	-	325.508
Ottobre	247.681	-	36.426	-	5.458	-	2.887	-	30.777	-	323.229	-	323.229
Novembre	223.897	-	34.653	-	5.197	-	2.918	-	31.310	-	297.975	-	297.975
Dicembre	230.198	-	31.380	-	4.379	-	2.589	-	25.722	-	294.268	-	294.268
ANNO	2.767.654	-	408.731	-	63.637	-	32.874	-	362.471	-	3.635.367	-	3.635.367

AUTOSTRADA: MILANO - SERRAVALLE - GENOVA
TRATTA: A7 SERRAVALLE-GENOVA

ANNO: 2022

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	-	29.252	-	3.175	-	579	-	447	-	5.389	-	38.842	38.842
Febbraio	-	28.836	-	3.486	-	597	-	466	-	5.740	-	39.125	39.125
Marzo	-	31.367	-	4.038	-	709	-	546	-	6.739	-	43.399	43.399
Aprile	-	35.773	-	4.043	-	647	-	457	-	5.599	-	46.519	46.519
Maggio	-	38.046	-	4.509	-	762	-	529	-	6.561	-	50.407	50.407
Giugno	-	42.226	-	4.533	-	775	-	500	-	6.257	-	54.291	54.291
Luglio	-	46.787	-	4.383	-	799	-	485	-	6.015	-	58.469	58.469
Agosto	-	42.549	-	3.705	-	696	-	386	-	5.110	-	52.446	52.446
Settembre	-	39.959	-	4.474	-	761	-	512	-	5.993	-	51.699	51.699
Ottobre	-	37.207	-	4.262	-	688	-	483	-	5.909	-	48.549	48.549
Novembre	-	31.980	-	3.822	-	635	-	496	-	5.954	-	42.887	42.887
Dicembre	-	31.520	-	3.459	-	580	-	437	-	5.313	-	41.309	41.309
ANNO	-	435.502	-	47.889	-	8.228	-	5.744	-	70.579	-	567.942	567.942

AUTOSTRADA: MILANO - LAGHI
TRATTA: A8/A9 MILANO-LAGHI

ANNO: 2022

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	122.869	6.663	13.003	507	1.551	57	975	57	7.590	481	145.988	7.765	153.753
Febbraio	132.596	7.158	14.849	587	1.764	66	1.118	68	8.488	545	158.815	8.424	167.239
Marzo	148.950	7.797	17.202	683	2.078	83	1.276	80	9.846	637	179.352	9.280	188.632
Aprile	157.499	9.209	16.365	826	2.041	120	1.121	75	8.122	537	185.148	10.767	195.915
Maggio	168.532	9.891	17.864	866	2.243	149	1.258	83	9.087	581	199.084	11.570	210.654
Giugno	176.849	11.574	18.988	1.044	2.655	213	1.265	86	8.954	587	208.721	13.504	222.225
Luglio	184.956	13.487	18.024	958	2.801	254	1.205	81	8.519	569	215.505	15.349	230.854
Agosto	149.480	11.885	13.438	847	2.280	251	881	64	6.350	420	172.429	13.467	185.896
Settembre	176.550	11.673	19.138	1.079	2.562	209	1.223	81	8.707	564	208.180	13.606	221.786
Ottobre	173.148	9.846	18.025	905	2.232	148	1.209	82	8.438	557	203.052	11.538	214.590
Novembre	156.826	8.163	16.259	654	1.912	80	1.194	73	8.527	571	184.718	9.541	194.259
Dicembre	158.342	9.237	14.284	609	1.650	71	1.019	63	7.083	470	182.378	10.450	192.828
ANNO	1.906.597	116.583	197.439	9.565	25.869	1.701	13.744	893	99.721	6.519	2.243.370	135.261	2.378.631

AUTOSTRADA: A08/A26
TRATTA: A8/A26 DIRAMAZIONE GALLARATE-GATTICO

ANNO: 2022

Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	19.790	7.516	2.083	817	284	109	112	47	1.228	526	23.497	9.015	32.512
Febbraio	20.327	7.618	2.386	926	339	131	135	56	1.413	607	24.600	9.338	33.938
Marzo	21.871	8.317	2.768	1.105	401	156	161	67	1.626	709	26.827	10.354	37.181
Aprile	24.914	9.472	2.651	1.071	374	146	146	61	1.351	592	29.436	11.342	40.778
Maggio	27.200	10.162	2.969	1.217	432	169	173	72	1.560	688	32.334	12.308	44.642
Giugno	28.137	10.836	2.873	1.198	432	169	160	66	1.466	657	33.068	12.926	45.994
Luglio	31.172	12.488	2.891	1.202	440	175	153	65	1.471	664	36.127	14.594	50.721
Agosto	26.239	11.459	2.132	929	308	125	106	45	1.046	470	29.831	13.028	42.859
Settembre	27.183	12.101	2.846	1.258	422	176	156	67	1.465	667	32.072	14.269	46.341
Ottobre	26.404	10.412	2.660	1.060	385	148	152	62	1.430	635	31.111	12.317	43.428
Novembre	22.954	8.749	2.489	982	359	138	147	62	1.417	621	27.366	10.552	37.918
Dicembre	23.320	8.980	2.245	884	299	113	122	49	1.138	485	27.424	10.511	37.935
ANNO	299.591	118.110	30.993	12.649	4.475	1.755	1.723	719	16.611	7.321	353.393	140.554	493.947

AUTOSTRADA: GENOVA-VENTIMIGLIA
TRATTA: A10 GENOVA-SAVONA

ANNO: 2022

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	-	37.420	-	4.366	-	533	-	437	-	6.575	-	49.331	49.331
Febbraio	-	35.650	-	4.609	-	571	-	487	-	7.343	-	48.660	48.660
Marzo	-	35.368	-	5.125	-	647	-	569	-	8.400	-	50.109	50.109
Aprile	-	44.196	-	5.374	-	646	-	500	-	7.188	-	57.904	57.904
Maggio	-	48.576	-	6.051	-	751	-	576	-	8.127	-	64.081	64.081
Giugno	-	57.570	-	6.150	-	785	-	537	-	7.493	-	72.535	72.535
Luglio	-	69.627	-	6.313	-	873	-	518	-	7.282	-	84.613	84.613
Agosto	-	72.837	-	5.817	-	827	-	425	-	6.033	-	85.339	85.339
Settembre	-	56.162	-	6.238	-	808	-	545	-	7.548	-	71.301	71.301
Ottobre	-	49.091	-	5.923	-	720	-	545	-	7.629	-	63.908	63.908
Novembre	-	39.956	-	5.050	-	626	-	555	-	7.512	-	53.699	53.699
Dicembre	-	42.600	-	4.711	-	576	-	478	-	6.385	-	54.750	54.750
ANNO	-	589.053	-	65.727	-	8.363	-	6.172	-	87.515	-	756.830	756.830

AUTOSTRADA: A11 FIRENZE - PISA NORD
TRATTA: A11 FIRENZE-MARE

ANNO: 2022

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	79.902	55	9.250	8	1.138	1	626	1	6.740	6	97.656	71	97.727
Febbraio	81.730	58	10.068	8	1.280	1	705	1	7.448	6	101.231	74	101.305
Marzo	91.373	64	11.917	10	1.545	2	811	1	8.701	7	114.347	84	114.431
Aprile	99.387	70	11.833	10	1.464	2	699	1	7.275	6	120.658	89	120.747
Maggio	109.761	74	13.612	11	1.719	2	796	1	8.410	7	134.298	95	134.393
Giugno	117.715	79	13.049	11	1.708	2	745	1	7.881	7	141.098	100	141.198
Luglio	126.263	77	12.588	10	1.660	2	713	1	7.542	7	148.766	97	148.863
Agosto	117.407	63	10.315	8	1.382	1	569	1	6.303	6	135.976	79	136.055
Settembre	108.168	73	12.559	11	1.723	2	738	1	7.856	7	131.044	94	131.138
Ottobre	106.279	76	12.286	10	1.567	2	749	1	7.611	7	128.492	96	128.588
Novembre	93.862	62	11.239	9	1.431	2	748	1	7.718	6	114.998	80	115.078
Dicembre	93.020	71	10.238	9	1.262	2	680	1	6.634	6	111.834	89	111.923
ANNO	1.224.867	822	138.954	115	17.879	21	8.579	12	90.119	78	1.480.398	1.048	1.481.446

AUTOSTRADA: GENOVA-LIVORNO-CIVITAVEC-ROMA
TRATTA: A12 GENOVA-SESTRI

ANNO: 2022

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	-	42.014	-	4.695	-	492	-	343	-	3.443	-	50.987	50.987
Febbraio	-	42.063	-	5.090	-	531	-	394	-	3.806	-	51.884	51.884
Marzo	-	46.074	-	5.996	-	648	-	474	-	4.495	-	57.687	57.687
Aprile	-	53.576	-	6.215	-	627	-	396	-	3.767	-	64.581	64.581
Maggio	-	56.487	-	6.844	-	727	-	462	-	4.234	-	68.754	68.754
Giugno	-	61.626	-	6.774	-	731	-	407	-	3.942	-	73.480	73.480
Luglio	-	69.854	-	6.755	-	798	-	406	-	3.729	-	81.542	81.542
Agosto	-	71.990	-	6.194	-	740	-	294	-	3.174	-	82.392	82.392
Settembre	-	59.921	-	6.683	-	726	-	413	-	3.905	-	71.648	71.648
Ottobre	-	55.708	-	6.398	-	667	-	398	-	3.912	-	67.083	67.083
Novembre	-	47.370	-	5.674	-	592	-	414	-	3.924	-	57.974	57.974
Dicembre	-	47.926	-	5.206	-	525	-	357	-	3.313	-	57.327	57.327
ANNO	-	654.609	-	72.524	-	7.804	-	4.758	-	45.644	-	785.339	785.339

AUTOSTRADA: GENOVA-LIVORNO-CIVITAVEC-ROMA
TRATTA: A12 ROMA-CIVITAVECCHIA

ANNO: 2022

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	34.370	-	2.863	-	418	-	267	-	2.415	-	40.333	-	40.333
Febbraio	32.647	-	3.052	-	410	-	299	-	2.538	-	38.946	-	38.946
Marzo	36.424	-	3.658	-	511	-	339	-	2.776	-	43.708	-	43.708
Aprile	43.689	-	3.936	-	496	-	286	-	2.417	-	50.824	-	50.824
Maggio	48.409	-	4.736	-	561	-	339	-	2.724	-	56.769	-	56.769
Giugno	57.947	-	4.796	-	591	-	330	-	2.597	-	66.261	-	66.261
Luglio	68.232	-	4.947	-	593	-	333	-	2.638	-	76.743	-	76.743
Agosto	65.543	-	4.359	-	579	-	277	-	2.793	-	73.551	-	73.551
Settembre	50.420	-	4.417	-	566	-	334	-	2.631	-	58.368	-	58.368
Ottobre	45.394	-	4.252	-	547	-	326	-	2.543	-	53.662	-	53.662
Novembre	37.692	-	3.483	-	493	-	311	-	2.530	-	44.509	-	44.509
Dicembre	38.707	-	3.149	-	459	-	287	-	2.142	-	44.744	-	44.744
ANNO	560.074	-	47.648	-	6.224	-	3.728	-	30.744	-	648.418	-	648.418

AUTOSTRADA: BOLOGNA - PADOVA
TRATTA: A13 BOLOGNA-PADOVA

ANNO: 2022

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	84.981	-	12.818	-	2.394	-	1.950	-	20.503	-	122.646	-	122.646
Febbraio	90.974	-	14.351	-	2.726	-	2.102	-	22.936	-	133.089	-	133.089
Marzo	102.932	-	17.308	-	3.310	-	2.418	-	26.766	-	152.734	-	152.734
Aprile	114.535	-	17.061	-	3.007	-	2.041	-	22.382	-	159.026	-	159.026
Maggio	119.079	-	19.087	-	3.467	-	2.302	-	25.764	-	169.699	-	169.699
Giugno	127.831	-	18.303	-	3.444	-	2.213	-	24.669	-	176.460	-	176.460
Luglio	140.952	-	18.395	-	3.541	-	2.196	-	24.176	-	189.260	-	189.260
Agosto	142.518	-	15.953	-	2.917	-	1.769	-	19.899	-	183.056	-	183.056
Settembre	128.928	-	18.847	-	3.562	-	2.253	-	24.966	-	178.556	-	178.556
Ottobre	124.305	-	18.310	-	3.288	-	2.217	-	23.970	-	172.090	-	172.090
Novembre	107.824	-	16.544	-	3.077	-	2.281	-	23.959	-	153.685	-	153.685
Dicembre	111.057	-	14.887	-	2.719	-	2.040	-	20.359	-	151.062	-	151.062
ANNO	1.395.916	-	201.864	-	37.452	-	25.782	-	280.349	-	1.941.363	-	1.941.363

AUTOSTRADA: BOLOGNA - TARANTO
TRATTA: A14 DIRAMAZIONE DI RAVENNA

ANNO: 2022

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	7.752	-	884	-	150	-	83	-	2.009	-	10.878	-	10.878
Febbraio	8.570	-	1.040	-	174	-	98	-	2.295	-	12.177	-	12.177
Marzo	9.797	-	1.259	-	203	-	119	-	2.814	-	14.192	-	14.192
Aprile	11.624	-	1.269	-	180	-	103	-	2.196	-	15.372	-	15.372
Maggio	13.156	-	1.413	-	208	-	110	-	2.590	-	17.477	-	17.477
Giugno	15.936	-	1.403	-	202	-	114	-	2.304	-	19.959	-	19.959
Luglio	17.340	-	1.342	-	201	-	105	-	2.312	-	21.300	-	21.300
Agosto	15.826	-	1.182	-	172	-	89	-	1.777	-	19.046	-	19.046
Settembre	12.449	-	1.325	-	199	-	118	-	2.374	-	16.465	-	16.465
Ottobre	11.196	-	1.234	-	177	-	106	-	2.426	-	15.139	-	15.139
Novembre	9.369	-	1.149	-	179	-	109	-	2.539	-	13.345	-	13.345
Dicembre	9.083	-	980	-	146	-	88	-	1.992	-	12.289	-	12.289
ANNO	142.098	-	14.480	-	2.191	-	1.242	-	27.628	-	187.639	-	187.639

AUTOSTRADA: BOLOGNA - TARANTO
TRATTA: A14 BOLOGNA-ANCONA

ANNO: 2022

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	229.601	-	29.804	-	6.277	-	4.800	-	53.435	-	323.917	-	323.917
Febbraio	230.974	-	33.170	-	7.102	-	5.403	-	58.617	-	335.266	-	335.266
Marzo	262.954	-	39.634	-	8.442	-	6.203	-	68.877	-	386.110	-	386.110
Aprile	327.132	-	40.997	-	7.820	-	5.424	-	57.980	-	439.353	-	439.353
Maggio	334.676	-	46.572	-	9.191	-	6.075	-	66.024	-	462.538	-	462.538
Giugno	414.128	-	46.644	-	9.211	-	5.673	-	61.460	-	537.116	-	537.116
Luglio	498.426	-	46.931	-	9.598	-	5.701	-	61.550	-	622.206	-	622.206
Agosto	532.767	-	41.384	-	8.062	-	4.495	-	48.926	-	635.634	-	635.634
Settembre	379.757	-	46.585	-	9.392	-	6.091	-	63.905	-	505.730	-	505.730
Ottobre	321.880	-	42.821	-	8.450	-	5.986	-	62.410	-	441.547	-	441.547
Novembre	278.507	-	38.757	-	7.918	-	6.032	-	62.936	-	394.150	-	394.150
Dicembre	298.530	-	35.380	-	6.837	-	5.277	-	52.908	-	398.932	-	398.932
ANNO	4.109.332	-	488.679	-	98.300	-	67.160	-	719.028	-	5.482.499	-	5.482.499

AUTOSTRADA: BOLOGNA - TARANTO
TRATTA: A14 ANCONA-PESCARA

ANNO: 2022

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	82.490	-	11.504	-	2.287	-	1.824	-	19.156	-	117.261	-	117.261
Febbraio	75.821	-	12.276	-	2.478	-	2.003	-	19.879	-	112.457	-	112.457
Marzo	83.945	-	14.081	-	2.942	-	2.271	-	23.414	-	126.653	-	126.653
Aprile	107.913	-	14.214	-	2.766	-	1.972	-	19.979	-	146.844	-	146.844
Maggio	102.804	-	15.893	-	3.289	-	2.184	-	22.547	-	146.717	-	146.717
Giugno	124.043	-	16.491	-	3.246	-	1.997	-	21.270	-	167.047	-	167.047
Luglio	164.676	-	17.537	-	3.332	-	2.027	-	21.830	-	209.402	-	209.402
Agosto	200.072	-	16.270	-	2.917	-	1.603	-	17.632	-	238.494	-	238.494
Settembre	126.856	-	16.680	-	3.210	-	2.167	-	22.558	-	171.471	-	171.471
Ottobre	104.869	-	15.082	-	3.037	-	2.177	-	22.205	-	147.370	-	147.370
Novembre	91.312	-	13.949	-	2.811	-	2.238	-	22.267	-	132.577	-	132.577
Dicembre	106.343	-	13.246	-	2.553	-	1.967	-	19.139	-	143.248	-	143.248
ANNO	1.371.144	-	177.223	-	34.868	-	24.430	-	251.876	-	1.859.541	-	1.859.541

AUTOSTRADA: BOLOGNA - TARANTO
TRATTA: A14 PESCARA-LANCIANO

ANNO: 2022

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	7.092	16.397	1.055	2.228	212	393	192	352	1.977	3.564	10.528	22.934	33.462
Febbraio	5.977	14.530	1.106	2.344	219	414	201	372	1.990	3.625	9.493	21.285	30.778
Marzo	6.721	16.209	1.262	2.687	267	510	229	429	2.408	4.432	10.887	24.267	35.154
Aprile	9.107	21.387	1.280	2.716	251	492	200	375	2.047	3.781	12.885	28.751	41.636
Maggio	8.587	20.362	1.465	3.125	300	595	224	427	2.317	4.271	12.893	28.780	41.673
Giugno	10.772	24.439	1.511	3.202	286	555	204	382	2.149	3.968	14.922	32.546	47.468
Luglio	15.066	33.399	1.582	3.386	296	592	203	386	2.227	4.085	19.374	41.848	61.222
Agosto	19.600	42.954	1.539	3.341	272	546	162	318	1.820	3.355	23.393	50.514	73.907
Settembre	11.387	25.912	1.564	3.311	304	589	225	423	2.331	4.241	15.811	34.476	50.287
Ottobre	8.880	21.140	1.398	3.024	297	575	227	428	2.312	4.252	13.114	29.419	42.533
Novembre	7.655	18.531	1.286	2.757	258	517	232	437	2.325	4.320	11.756	26.562	38.318
Dicembre	9.451	22.218	1.230	2.631	241	481	204	382	2.016	3.747	13.142	29.459	42.601
ANNO	120.295	277.478	16.278	34.752	3.203	6.259	2.503	4.711	25.919	47.641	168.198	370.841	539.039

AUTOSTRADA: BOLOGNA - TARANTO
TRATTA: A14 LANCIANO-CANOSA

ANNO: 2022

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	34.852	15.153	4.104	2.154	831	471	825	409	9.067	4.291	49.679	22.478	72.157
Febbraio	27.406	12.827	4.179	2.232	838	495	866	428	9.139	4.391	42.428	20.373	62.801
Marzo	29.288	13.976	4.791	2.552	1.023	596	1.016	495	11.019	5.247	47.137	22.866	70.003
Aprile	45.321	19.828	5.371	2.663	1.084	576	890	427	9.430	4.481	62.096	27.975	90.071
Maggio	40.600	18.090	6.028	3.056	1.225	692	991	488	10.476	5.058	59.320	27.384	86.704
Giugno	56.871	23.359	6.399	3.193	1.236	632	924	443	10.113	4.757	75.543	32.384	107.927
Luglio	86.805	33.450	6.987	3.385	1.369	687	966	446	10.395	4.883	106.522	42.851	149.373
Agosto	120.383	45.280	7.160	3.392	1.280	634	725	371	8.727	4.012	138.275	53.689	191.964
Settembre	60.402	24.913	6.649	3.270	1.310	697	1.003	504	10.751	5.072	80.115	34.456	114.571
Ottobre	41.894	18.926	5.897	2.953	1.199	676	983	510	10.705	5.072	60.678	28.137	88.815
Novembre	33.804	16.101	5.091	2.652	1.077	602	1.035	515	10.849	5.145	51.856	25.015	76.871
Dicembre	47.647	20.765	5.019	2.545	1.020	550	927	449	9.541	4.453	64.154	28.762	92.916
ANNO	625.273	262.668	67.675	34.047	13.492	7.308	11.151	5.485	120.212	56.862	837.803	366.370	1.204.173

AUTOSTRADA: BOLOGNA - TARANTO
TRATTA: A14 CANOSA-TARANTO

ANNO: 2022

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	32.727	-	3.725	-	666	-	556	-	5.413	-	43.087	-	43.087
Febbraio	29.986	-	3.962	-	681	-	590	-	5.772	-	40.991	-	40.991
Marzo	32.142	-	4.514	-	789	-	687	-	6.521	-	44.653	-	44.653
Aprile	43.997	-	4.883	-	793	-	589	-	5.367	-	55.629	-	55.629
Maggio	42.480	-	5.461	-	927	-	654	-	6.061	-	55.583	-	55.583
Giugno	54.460	-	5.466	-	909	-	615	-	5.951	-	67.401	-	67.401
Luglio	76.767	-	5.821	-	966	-	634	-	6.037	-	90.225	-	90.225
Agosto	101.115	-	5.740	-	906	-	494	-	5.257	-	113.512	-	113.512
Settembre	56.487	-	5.639	-	975	-	667	-	6.182	-	69.950	-	69.950
Ottobre	43.559	-	5.279	-	903	-	651	-	6.009	-	56.401	-	56.401
Novembre	36.373	-	4.849	-	820	-	669	-	6.056	-	48.767	-	48.767
Dicembre	45.539	-	4.793	-	825	-	618	-	5.501	-	57.276	-	57.276
ANNO	595.632	-	60.132	-	10.160	-	7.424	-	70.127	-	743.475	-	743.475

AUTOSTRADA: NAPOLI - CANOSA
TRATTA: A16 NAPOLI-CANOSA

ANNO: 2022

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	31.923	32.993	3.633	4.799	726	1.008	351	486	3.263	6.015	39.986	45.301	85.197
Febbraio	33.749	32.971	3.919	5.073	708	971	349	461	3.313	5.756	42.038	45.232	87.270
Marzo	36.615	35.623	4.505	5.835	843	1.180	411	567	3.865	7.038	46.239	50.243	96.482
Aprile	43.073	45.147	4.334	5.836	769	1.094	346	477	3.192	5.833	51.714	58.387	110.101
Maggio	43.190	43.639	4.888	6.635	905	1.293	398	563	3.680	6.747	53.061	58.877	111.938
Giugno	44.402	47.661	4.572	6.223	860	1.233	374	534	3.596	6.363	53.804	62.014	115.818
Luglio	50.355	55.962	4.787	6.357	899	1.253	375	536	3.629	7.008	60.045	71.116	131.161
Agosto	53.870	69.995	3.946	5.737	804	1.193	310	446	3.576	9.785	62.506	87.156	149.662
Settembre	45.260	50.406	4.716	6.593	920	1.343	396	563	3.975	9.470	55.267	68.375	123.642
Ottobre	45.768	48.459	4.829	6.816	929	1.382	399	547	3.595	6.910	55.520	64.114	119.634
Novembre	39.169	40.874	4.584	6.360	890	1.315	407	586	3.607	6.923	48.657	56.058	104.715
Dicembre	43.224	47.317	4.465	6.132	851	1.226	381	508	3.300	6.225	52.221	61.408	113.629
ANNO	510.598	551.047	53.178	72.396	10.104	14.491	4.497	6.274	42.591	84.073	620.968	728.281	1.349.249

AUTOSTRADA: UDINE - TARVISIO
TRATTA: A23 UDINE-TARVISIO

ANNO: 2022

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	12.905	7.004	1.586	1.249	170	121	203	245	4.176	5.870	19.040	14.889	33.529
Febbraio	11.601	6.398	1.701	1.378	201	150	251	301	4.794	6.667	18.548	14.894	33.442
Marzo	11.789	6.900	2.063	1.772	267	228	282	337	5.377	7.466	19.778	16.703	36.481
Aprile	13.674	10.313	2.253	2.159	341	359	242	292	4.494	6.286	21.004	19.409	40.413
Maggio	17.130	14.059	2.863	2.729	517	581	287	339	4.859	6.710	25.656	24.418	50.074
Giugno	26.179	25.156	3.618	3.675	1.063	1.366	312	384	4.748	6.553	35.920	37.134	73.054
Luglio	31.502	30.982	3.599	3.611	1.172	1.505	326	399	4.684	6.547	41.283	43.044	84.327
Agosto	32.957	32.392	3.625	3.742	1.278	1.671	294	369	3.849	5.437	42.003	43.611	85.614
Settembre	24.177	22.472	3.542	3.605	927	1.166	312	384	4.683	6.623	33.641	34.250	67.891
Ottobre	14.814	10.634	2.392	2.148	333	334	263	313	4.629	6.385	22.431	19.814	42.245
Novembre	10.966	6.362	1.856	1.498	230	185	259	306	4.770	6.590	18.081	14.941	33.022
Dicembre	13.576	8.844	1.720	1.390	205	167	226	267	3.842	5.230	19.569	15.898	35.467
ANNO	221.270	181.516	30.818	28.956	6.704	7.833	3.257	3.936	54.905	76.364	316.954	298.605	615.559

AUTOSTRADA: GENOVA VOLTRI-GRAVELLONA TOCE
TRATTA: A26 VOLTRI-ALESSANDRIA

ANNO: 2022

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	-	41.113	-	4.654	-	726	-	761	-	12.713	-	59.967	59.967
Febbraio	-	36.795	-	4.773	-	761	-	827	-	14.275	-	57.431	57.431
Marzo	-	37.924	-	5.496	-	892	-	953	-	16.192	-	61.457	61.457
Aprile	-	52.264	-	6.152	-	896	-	837	-	13.876	-	74.025	74.025
Maggio	-	53.619	-	6.597	-	1.003	-	972	-	15.855	-	78.046	78.046
Giugno	-	72.124	-	7.002	-	1.081	-	908	-	14.538	-	95.653	95.653
Luglio	-	91.842	-	7.267	-	1.237	-	863	-	14.269	-	115.478	115.478
Agosto	-	97.435	-	6.837	-	1.203	-	732	-	11.775	-	117.982	117.982
Settembre	-	68.092	-	7.357	-	1.189	-	908	-	14.849	-	92.395	92.395
Ottobre	-	54.625	-	6.808	-	1.026	-	906	-	14.679	-	78.044	78.044
Novembre	-	40.622	-	5.422	-	866	-	913	-	14.257	-	62.080	62.080
Dicembre	-	44.484	-	4.991	-	786	-	788	-	12.497	-	63.546	63.546
ANNO	-	690.939	-	73.356	-	11.666	-	10.368	-	169.775	-	956.104	956.104

AUTOSTRADA: GENOVA VOLTRI-GRAVELLONA TOCE
TRATTA: A26 ALESSANDRIA-GRAVELLONA

ANNO: 2022

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	35.785	12.567	4.680	1.460	748	182	513	79	5.612	996	47.338	15.284	62.622
Febbraio	36.283	12.276	5.297	1.663	853	212	579	97	6.300	1.168	49.312	15.416	64.728
Marzo	39.025	13.401	6.173	1.988	1.000	255	650	114	7.194	1.380	54.042	17.138	71.180
Aprile	46.190	16.583	6.338	2.029	932	259	530	104	6.142	1.135	60.132	20.110	80.242
Maggio	49.134	17.688	7.168	2.355	1.079	296	647	120	7.197	1.325	65.225	21.784	87.009
Giugno	54.142	19.371	7.052	2.331	1.074	303	605	113	6.761	1.271	69.634	23.389	93.023
Luglio	64.128	24.087	7.172	2.435	1.130	317	600	108	6.669	1.320	79.699	28.267	107.966
Agosto	61.845	22.543	5.898	1.975	918	241	453	76	5.197	983	74.311	25.818	100.129
Settembre	54.984	19.264	7.248	2.280	1.122	297	609	106	6.825	1.247	70.788	23.194	93.982
Ottobre	50.892	18.271	6.891	1.859	1.041	250	609	97	6.419	1.204	65.852	21.681	87.533
Novembre	42.352	14.402	6.108	1.748	985	226	617	100	6.585	1.163	56.647	17.639	74.286
Dicembre	42.764	15.419	5.431	1.586	850	188	539	77	5.756	865	55.340	18.155	73.475
ANNO	577.524	205.872	75.456	23.709	11.732	3.026	6.951	1.191	76.657	14.057	748.320	247.855	996.175

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	32.075	19.937	3.705	1.631	565	141	303	66	3.067	525	39.715	22.300	62.015	
Febbraio	31.861	16.817	4.169	1.685	654	152	357	80	3.555	597	40.596	19.331	59.927	
Marzo	33.173	15.107	4.747	1.801	770	181	408	105	4.123	780	43.221	17.974	61.195	
Aprile	33.044	13.715	4.346	1.608	676	165	348	86	3.577	645	41.991	16.219	58.210	
Maggio	35.219	13.967	4.994	1.897	789	205	400	107	4.099	772	45.501	16.948	62.449	
Giugno	37.098	19.077	5.022	2.179	794	227	376	100	3.975	747	47.265	22.330	69.595	
Luglio	41.570	25.127	5.232	2.515	801	248	369	100	3.824	741	51.796	28.731	80.527	
Agosto	40.158	27.274	4.212	2.238	601	222	267	79	2.818	551	48.056	30.364	78.420	
Settembre	38.618	18.670	5.084	2.138	809	227	378	107	4.041	767	48.930	21.909	70.839	
Ottobre	39.066	16.981	4.947	1.996	749	191	364	103	3.815	723	48.941	19.994	68.935	
Novembre	33.949	13.796	4.644	1.799	714	172	367	98	3.774	752	43.448	16.617	60.065	
Dicembre	37.767	19.436	4.412	1.837	630	141	331	75	3.223	551	46.363	22.040	68.403	
ANNO	433.598	219.904	55.514	23.324	8.552	2.272	4.268	1.106	43.891	8.151	545.823	254.757	800.580	

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	41.763	-	5.807	-	1.306	-	790	-	7.650	-	57.316	-	57.316	
Febbraio	39.308	-	6.023	-	1.207	-	846	-	7.815	-	55.299	-	55.299	
Marzo	43.482	-	7.043	-	1.535	-	996	-	9.224	-	62.280	-	62.280	
Aprile	51.247	-	6.579	-	1.353	-	839	-	7.873	-	67.891	-	67.891	
Maggio	51.243	-	7.479	-	1.542	-	957	-	8.740	-	69.961	-	69.961	
Giugno	56.740	-	7.237	-	1.563	-	904	-	8.488	-	74.932	-	74.932	
Luglio	71.474	-	7.870	-	1.702	-	961	-	8.909	-	90.916	-	90.916	
Agosto	83.204	-	6.620	-	1.499	-	779	-	8.327	-	100.429	-	100.429	
Settembre	57.964	-	7.492	-	1.608	-	969	-	9.033	-	77.066	-	77.066	
Ottobre	53.052	-	7.582	-	1.562	-	960	-	8.480	-	71.636	-	71.636	
Novembre	46.426	-	7.129	-	1.483	-	976	-	8.554	-	64.568	-	64.568	
Dicembre	55.317	-	7.040	-	1.419	-	916	-	7.984	-	72.676	-	72.676	
ANNO	651.220	-	83.901	-	17.879	-	10.893	-	101.077	-	864.970	-	864.970	

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.

AA.2021		INTERVENTO		AA alla Convenzione		Esiguità 31/12/2021		Anno 2022		Esiguità al 31/12/2022		TOTALE	
				Unica (c)		NUOVA articolazione		NUOVA articolazione		NUOVA articolazione			
				TOTALE	TOTALE	B/A	Sd	Oneri fin.	TOTALE	B/A	Sd	Oneri fin.	TOTALE
A.1.1	681.06	82.964	86.138	681.06	86.138	-	20	-	20	65.116	18.483	2.559	86.158
A.1.2.1, B.3	626.558	589.781	603.674	626.558	589.781	-	37	-	37	463.860	100.015	38.636	603.511
A.1.2.2	2.265.938 (7)	3.100.278	3.420.962	2.504.855	3.100.278	1.85	3.746	-	5.081	2.506.170	535.503	384.319	3.425.992
A.1.3	310.928	340.238	352.653	264.236	340.238	6	1.051	-	1.051	264.236	4.443	5.534	350.214
A.2	890.776	890.776	890.776	890.776	890.776	6	7.725	-	7.725	890.776	17.512	81.745	914.033
A.3	624.364	862.133	931.659	675.205	862.133	45.84	1.869	-	6.822	675.205	176.329	81.974	933.509
A.4	560.041	560.041	560.041	560.041	560.041	36.416	9.740	-	46.176	560.041	159.874	14.089	724.004
A.5	43.991	43.991	43.991	43.991	43.991	635	241.055	-	9.974	43.991	167.111	27.745	251.079
A.6	353.456	353.456	353.456	353.456	353.456	90.275	36.258	-	126.533	353.456	121.667	726.628	708.661
B.1	144.716	144.716	144.716	144.716	144.716	115.156	29.652	-	144.716	115.156	29.652	2.051	146.769
B.2	99.008	99.008	99.008	99.008	99.008	15	560	-	575	99.008	2.185	503	101.706
B.3	156.451	156.451	156.451	156.451	156.451	-	1	-	1	156.451	33.277	8.882	198.610
B.4	29.642	29.642	29.642	29.642	29.642	9.015	15.455	-	686	9.015	15.457	686	25.158
B.5, B.6	44.857	44.857	44.857	44.857	44.857	-	37	-	37	35.186	29.548	37	64.771
B.7	169.158	169.158	169.158	169.158	169.158	365.102	131.100	-	582	365.102	121.667	13.242	500.026
TOTALE	125.407	139.938	139.938	125.407	139.938	90.290	36.826	-	127.116	101.186	27.080	2.015	130.282

AA.2021		INTERVENTO		AA alla Convenzione		Esiguità 31/12/2021		Anno 2022		Esiguità al 31/12/2022		TOTALE	
				Unica (c)		NUOVA articolazione		NUOVA articolazione		NUOVA articolazione			
				TOTALE	TOTALE	B/A	Sd	Oneri fin.	TOTALE	B/A	Sd	Oneri fin.	TOTALE
A.1.1	11.841	12.818	12.818	11.841	12.818	-	52	-	52	101.186	27.080	2.015	130.282
A.1.2	12.818	12.818	12.818	12.818	12.818	-	-25	-	-25	8.527	4.266	-	12.793
A.1.3	57.284	57.284	57.284	57.284	57.284	-	29	-	29	19.158	6.953	-	26.111
D.2.1	151.737	151.737	151.737	151.737	151.737	-	801	-	801	38.277	10.158	3.842	52.277
D.2.2	11.438	11.438	11.438	11.438	11.438	-	1.177	-	1.177	9.497	1.177	1.80	10.804
D.3.1	465.713	312.326	312.326	465.713	312.326	-	-1.098	-	-1.098	241.073	70.676	6.249	318.048
D.3.2	218.007	170.800	170.800	218.007	170.800	15.773	1.283	-	17.056	94.812	32.586	1.738	129.136
D.3.3	93.334	86.159	86.159	93.334	86.159	86.284	-	-	-	78.582	7.702	-	86.284
D.4.1.1	570.416	489.860	489.860	570.416	489.860	7.333	3.311	-	10.644	372.340	93.048	5.975	472.363
D.4.1.2	406.595	436.841	436.841	406.595	436.841	-	112	-	112	352.442	82.065	7.167	441.674
D.4.1.3	362.350	326.459	326.459	362.350	326.459	-	338	-	338	233.801	93.116	2.871	329.689
D.4.1.4	314.299	314.299	314.299	314.299	314.299	8	1.320	-	1.320	289.066	53.960	21.300	344.326
D.4.1.5	314.299	314.299	314.299	314.299	314.299	121	364.206	-	485	289.066	53.960	21.300	344.326
D.4.1.6	153.819	147.619	147.619	153.819	147.619	-310	6	-	-304	109.133	26.254	8.959	143.986
D.4.1.7	173.278	136.679	136.679	173.278	136.679	1.232	2.841	-	4.073	12.450	32.058	2.435	156.943
D.4.1.8	23.716	21.648	21.648	23.716	21.648	-	2.358	-	2.358	19.290	2.358	-	31.698
D.4.2	47.471	55.787	55.787	47.471	55.787	-	2.465	-	2.465	37.806	19.369	2.813	59.989
D.4.3	81.038	84.759	84.759	81.038	84.759	7	7.365	-	7.365	679	9.798	280	10.758
D.4.4	19.855	13.487	13.487	19.855	13.487	-	560	-	560	10.589	3.349	-	13.937
D.5.1	4.755.205	4.254.886	4.254.886	4.755.205	4.254.886	2.650	16.478	-	19.128	12.737	192.199	16.288	221.224
D.5.2.1	(9)	(2)	(2)	(9)	(2)	-	371	-	371	-	143	-	143
D.5.2.2	(9)	(2)	(2)	(9)	(2)	-	143	-	143	-	-	-	-
D.5.2.3	(9)	(2)	(2)	(9)	(2)	-	143	-	143	-	-	-	-
D.5.2	74.502	64.930	64.930	74.502	64.930	7.322	206	-	7.528	28.512	16.181	2.481	47.174
D.6.1	312.70	312.70	312.70	312.70	312.70	41	0	-	41	5.869	1.889	323	8.081
D.6.2	4.408	4.408	4.408	4.408	4.408	212	212	-	424	2.447	1.862	1.046	5.355
D.6.3	44.29	44.29	44.29	44.29	44.29	2.147	2.147	-	4.294	2.147	1.862	1.046	4.009
D.7.1	13.369	10.163	10.163	13.369	10.163	1.733	543	-	2.276	2.418	1.529	-	3.947
D.8	357.625 (10)	344.159	344.159	357.625 (10)	344.159	24.886	38.851	-	63.737	228.567	179.362	-	407.929
D	4.304	4.304	4.304	4.304	4.304	-	2.521	-	2.521	4.304	4.304	-	6.825
D	1.568	1.568	1.568	1.568	1.568	-	1.049	-	1.049	-	1.568	-	2.617
TOTALE	3.032.031	1.059.025	1.059.025	3.032.031	1.059.025	61.340	71.776	-	133.115	3.032.031	1.163.800	139.325	4.396.486

AA.2021		INTERVENTO		AA alla Convenzione		Esiguità 31/12/2021		Anno 2022		Esiguità al 31/12/2022		TOTALE	
				Unica (c)		NUOVA articolazione		NUOVA articolazione		NUOVA articolazione			
				TOTALE	TOTALE	B/A	Sd	Oneri fin.	TOTALE	B/A	Sd	Oneri fin.	TOTALE
A.1.1	681.06	82.964	86.138	681.06	82.964	-	20	-	20	65.116	18.483	2.559	86.158
A.1.2.1, B.3	626.558	589.781	603.674	626.558	589.781	-	37	-	37	463.860	100.015	38.636	603.511
A.1.2.2	2.265.938 (7)	3.100.278	3.420.962	2.504.855	3.100.278	1.85	3.746	-	5.081	2.506.170	535.503	384.319	3.425.992
A.1.3	310.928	340.238	352.653	264.236	340.238	6	1.051	-	1.051	264.236	4.443	5.534	350.214
A.2	890.776	890.776	890.776	890.776	890.776	6	7.725	-	7.725	890.776	17.512	81.745	914.033
A.3	624.364	862.133	931.659	675.205	862.133	45.84	1.869	-	6.822	675.205	176.329	81.974	933.509
A.4	560.041	560.041	560.041	560.041	560.041	36.416	9.740	-	46.176	560.041	159.874	14.089	724.004
A.5	43.991	43.991	43.991	43.991	43.991	635	241.055	-	9.974	43.991	167.111	27.745	251.079
A.6	353.456	353.456	353.456	353.456	353.456	90.275	36.258	-	126.533	353.456	121.667	726.628	708.661
B.1	144.716	144.716	144.716	144.716	144.716	115.156	29.652	-	144.716	115.156	29.652	2.051	146.769
B.2	99.008	99.008	99.008	99.008	99.008	15	560	-	575	99.008	2.185	503	101.706
B.3	156.451	156.451	156.451	156.451	156.451	-	1	-	1	156.451	33.277	8.882	198.610
B.4	29.642	29.642	29.642	29.642	29.642	9.015	15.455	-	686	9.015	15.457	686	25.158
B.5, B.6	44.857	44.857	44.857	44.857	44.857	-	37	-	37	35.186	29.548	37	64.771
B.7	169.158	169.158	169.158	169.158	169.158	365.102	131.100	-	582	365.102	121.667	13.242	500.026
TOTALE	125.407	139.938	139.938	125.407	139.938	90.290	36.826	-	127.116	101.186	27.080	2.015	130.282

AA.2021		INTERVENTO		AA alla Convenzione		Esiguità 31/12/2021		Anno 2022		Esiguità al 31/12/2022		TOTALE	
				Unica (c)		NUOVA articolazione		NUOVA articolazione		NUOVA articolazione			
				TOTALE	TOTALE	B/A	Sd	Oneri fin.	TOTALE	B/A	Sd	Oneri fin.	TOTALE
A.1.1	11.841	12.818	12.818	11.841	12.818	-	52	-	52	101.186	27.080	2.015	130.282
A.1.2	12.818	12.818	12.818	12.818	12.818	-	-25	-	-25	8.527	4.266	-	12.793
A.1.3	57.284	57.284	57.284	57.284	57.284	-	29	-	29	19.158	6.953	-	26.111
D.2.1	151.737	151.737	151.737	151.737	151.737	-	801	-	801	38.277	10.158	3.842	52.277
D.2.2	11.438	11.438	11.438	11.438	11.438	-	1.177</						

ANZ	ANZ 2021	INTERVENTO	Dati Progettuali convenzionali (al Importo lordo approvato - Importo netto di III)			Esigito al 31/12/2021 NUOVA Anticorona			Anno 2022 NUOVA Anticorona			Esigito al 31/12/2022 NUOVA Anticorona					
			TOTALE	TOTALE	TOTALE	BaA (€)	SAI	Oneri/fin.	TOTALE	BaA (€)	SAI	Oneri/fin.	TOTALE	BaA (€)	SAI	Oneri/fin.	TOTALE
		ALTRI INVESTIMENTI NOMINATIVI															
		ALTRI INVESTIMENTI NOMINATIVI															
		C1.1.4 Ampliamento Area di Servizio Pre-emergenza est	3.552	(11)	1.747	1.817	-	3.655	-	1.747	-	-	1.747	1.817	-	3.566	
		C1.1.5 Ampliamento Area di Servizio Pre-emergenza est	2.261	(11)	1.538	437	-	1.975	-	1.538	-	-	1.538	441	-	1.979	
		C1.1.6 Ampliamento Area di Servizio Tisano est	1.484	(11)	1.484	2.888	-	2.888	-	1.484	-	-	1.484	2.888	-	2.888	
		C1.1.7 Ampliamento Area di Servizio San Nicola ovest	5.916	(11)	3.665	1.475	-	5.131	-	3.665	-	-	3.665	1.475	-	5.133	
		C1.1.8 Ampliamento Area di Servizio San Zeno est	8.796	(11)	892	8.92	-	1.033	-	892	-	-	892	311	-	1.296	
		C1.1.9 Ampliamento Area di Servizio San Zeno ovest	3.668	(11)	1.413	1.177	-	2.544	-	1.413	-	-	1.413	1.171	-	2.604	
		C1.1.10 Ampliamento Area di Servizio Ontigallo ovest	7.494	(11)	2.192	2.192	-	8.299	-	2.192	-	-	2.192	2.601	-	8.818	
		C1.1.11 Ampliamento Area di Servizio San Martino est	1.707	(11)	239	239	-	239	-	239	-	-	239	260	-	260	
		C1.1.12 Ampliamento Area di Servizio San Nicola ovest 2° lotto	640	(11)	350	350	-	350	-	350	-	-	350	36	-	36	
		C1.1.13 Ampliamento Area di Servizio San Nicola ovest 2° lotto	1.868	(11)	2.255	681	-	2.936	-	2.255	-	-	2.255	689	-	2.939	
		C1.1.14 Ampliamento Area di Servizio San Nicola ovest 2° lotto	2.008	(11)	14	14	-	14	-	14	-	-	14	108	-	108	
		C1.1.15 Ampliamento Area di Servizio Sacca est	1.294	(11)	9	9	-	18	-	9	-	-	9	27	-	27	
		C1.1.16 Nuova Area di Servizio Biadogallo (1)	8.171	(12)	664	2.485	-	2.899	-	664	-	-	664	2.435	-	2.899	
		C1.1.17 Nuova Area di Servizio Biadogallo (2)	3.715	(11)	1.492	1.789	-	3.281	-	1.492	-	-	1.492	1.790	-	3.282	
		C1.1.18 Ampliamento Area di Servizio Valtompa nord	1.793	(11)	1.335	135	-	1.470	-	1.335	-	-	1.335	176	-	1.461	
		C1.1.19 Ampliamento Area di Servizio Valtompa sud	2.322	(11)	310	310	-	310	-	310	-	-	310	1.167	-	1.477	
		C1.1.20 Ampliamento Area di Servizio Selino sud	1.004	(11)	2.655	175	-	534	-	359	-	-	359	175	-	534	
		C1.1.21 Ampliamento Area di Servizio V. Ivores Est (18)	1.467	(11)	1.291	57	-	1.348	-	1.291	-	-	1.291	57	-	1.348	
		C1.1.22 Ampliamento Area di Servizio V. Ivores Ovest (18)	2.000	(11)	254	254	-	254	-	254	-	-	254	260	-	260	
		C1.1.23 Ampliamento Area di Servizio San Zeno ovest	7.111	(11)	6.527	203	-	203	-	6.527	-	-	6.527	215	-	211	
		C1.1.24 Ampliamento Area di Servizio San Zeno ovest	4.827	(11)	4.264	2.320	-	6.584	-	1.999	-	-	1.999	2.340	-	6.604	
		C1.1.25 Ampliamento Area di Servizio Elino ovest	1.997	(11)	1.428	312	-	1.740	-	1.428	-	-	1.428	312	-	1.740	
		C1.1.26 Ampliamento Area di Servizio Elino ovest	3.297	(11)	591	432	-	1.003	-	591	-	-	591	277	-	1.018	
		C1.1.27 Ampliamento Area di Servizio Elino est	1.640	(11)	204	204	-	204	-	204	-	-	204	272	-	272	
		C1.1.28 Ampliamento Area di Servizio Elino est	5.912	(11)	3.699	1.814	-	5.513	-	3.699	-	-	3.699	1.815	-	5.515	
		C1.1.29 Ampliamento Area di Servizio La Poggio est	1.457	(11)	1.153	117	-	1.270	-	1.153	-	-	1.153	143	-	1.296	
		C1.1.30 Ampliamento Area di Servizio Monvetro est	421	(11)	389	389	-	389	-	389	-	-	389	439	-	439	
		C1.1.31 Ampliamento Area di Servizio Clienti ovest	385	(11)	1	1	-	385	-	1	-	-	1	366	-	366	
		C1.1.32 Ampliamento Area di Servizio Suro e Ovest	291	(11)	25	25	-	25	-	25	-	-	25	36	-	36	
		Stazioni, svincoli ed esedimenti sull'aree (interventi nominativi)															
		C2 Nuovo svincolo di Caprai di Caminogno	9.756	(11)	1.701	3.701	-	1.701	-	1.701	-	-	1.701	3.701	-	1.701	
		C2.1 Nuovo svincolo di Caprai di Caminogno	9.756	(11)	1.701	3.701	-	1.701	-	1.701	-	-	1.701	3.701	-	1.701	
		C2.2 Nuovo svincolo di Caprai di Caminogno	11.387	(11)	6.035	4.351	-	10.386	-	6.035	-	-	6.035	4.350	-	10.385	
		C2.3 Nuovo svincolo di Caprai di Caminogno	1.787	(11)	1.069	718	-	1.069	-	1.069	-	-	1.069	632	-	1.701	
		C2.4 Nuovo svincolo di Caprai di Caminogno	1.435	(11)	1.929	1.929	-	1.929	-	1.929	-	-	1.929	869	-	1.929	
		C2.5 Nuovo svincolo di Caprai di Caminogno	1.435	(11)	1.929	1.929	-	1.929	-	1.929	-	-	1.929	869	-	1.929	
		Adeguamento e potenziamento rete autostradale ()															
		C3 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	161	(16)	119.118	21.979	-	17.046	-	119.118	-	-	119.118	21.979	-	121.097	
		C3.1 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	224.123	(16)	141.012	24.603	-	17.093	-	141.012	-	-	141.012	24.603	-	165.615	
		C3.2 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	168.705	(16)	136.830	52.047	-	22.957	-	136.830	-	-	136.830	52.047	-	168.882	
		C3.3 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	41.400	(16)	41.400	39.330	-	39.330	-	41.400	-	-	41.400	39.330	-	39.330	
		C3.4 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	108.564 (15)	(16)	153.689	14.990	-	15.124	-	108.564	-	-	108.564	15.124	-	123.688	
		C3.5 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	153	(16)	22.535	1.822	-	1.822	-	153	-	-	153	1.822	-	1.975	
		C3.6 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	14.124	(16)	15.000	5.714	-	5.714	-	14.124	-	-	14.124	5.714	-	19.838	
		C3.7 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	15.354	(16)	13.160	2.794	-	13.160	-	15.354	-	-	15.354	2.794	-	18.154	
		C3.8 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	3.504	(16)	4.407	3.504	-	3.504	-	3.504	-	-	3.504	3.504	-	3.504	
		C3.9 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	20.101	(16)	14.430	258	-	258	-	20.101	-	-	20.101	258	-	20.358	
		C3.10 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	2.462	(16)	5.389	600	-	5.389	-	2.462	-	-	2.462	600	-	2.462	
		C3.11 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	1.088	(16)	1.247	324	-	324	-	1.088	-	-	1.088	324	-	1.412	
		C3.12 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	1.000	(16)	1.000	164	-	164	-	1.000	-	-	1.000	164	-	1.164	
		C3.13 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	18	(18)	14.956	5.324	-	5.324	-	18	-	-	18	5.324	-	18	
		C3.14 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	7.000	(16)	20.000	96	-	96	-	7.000	-	-	7.000	96	-	7.096	
		C3.15 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	5.000	(16)	15.000	223	-	223	-	5.000	-	-	5.000	223	-	5.223	
		C3.16 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	30.000	(16)	29.500	-	-	-	-	30.000	-	-	30.000	-	-	30.000	
		C3.17 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	50.000	(16)	50.000	-	-	-	-	50.000	-	-	50.000	-	-	50.000	
		C3.18 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	615.161	(16)	27.973	993	-	27.973	-	615.161	-	-	615.161	993	-	616.156	
		C3.19 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	25.000	(16)	335	335	-	335	-	25.000	-	-	25.000	335	-	25.335	
		C3.20 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	20.000	(16)	20.000	348	-	348	-	20.000	-	-	20.000	348	-	20.348	
		C3.21 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	15.000	(16)	15.000	161	-	161	-	15.000	-	-	15.000	161	-	15.161	
		C3.22 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	25.000	(16)	25.000	-	-	-	-	25.000	-	-	25.000	-	-	25.000	
		C3.23 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	50.000	(16)	50.000	-	-	-	-	50.000	-	-	50.000	-	-	50.000	
		C3.24 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	318	(16)	318	-	-	-	-	318	-	-	318	-	-	318	
		C3.25 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	12.388	(16)	12.388	-	-	-	-	12.388	-	-	12.388	-	-	12.388	
		C3.26 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	326	(16)	326	-	-	-	-	326	-	-	326	-	-	326	
		C3.27 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	862	(16)	862	-	-	-	-	862	-	-	862	-	-	862	
		C3.28 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	607	(16)	607	-	-	-	-	607	-	-	607	-	-	607	
		C3.29 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	105	(16)	105	-	-	-	-	105	-	-	105	-	-	105	
		C3.30 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	105	(16)	105	-	-	-	-	105	-	-	105	-	-	105	
		C3.31 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	105	(16)	105	-	-	-	-	105	-	-	105	-	-	105	
		C3.32 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	105	(16)	105	-	-	-	-	105	-	-	105	-	-	105	
		C3.33 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	105	(16)	105	-	-	-	-	105	-	-	105	-	-	105	
		C3.34 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	105	(16)	105	-	-	-	-	105	-	-	105	-	-	105	
		C3.35 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	105	(16)	105	-	-	-	-	105	-	-	105	-	-	105	
		C3.36 Adeguamento V. Corona Ad Trg. di Servizio V. Corona e Sesto San Giovanni	105	(16)	105	-	-	-	-	10							

Art.2 AA. 2021	INTERVENTO	Dati Programmi convenzionali (a) Importo lordo approvato Altri investimenti UNICA (b)		Esigibile al 31/12/2021 NUOVA Articolazione		Anno 2022 NUOVA Articolazione		Esigibile al 31/12/2022 NUOVA Articolazione						
		TOTALE	TOTALE UNICA (c)	BGA (g)	Oneri fin.	TOTALE	BGA (g)	SaD	Oneri fin.	TOTALE	BGA (g)	SaD	Oneri fin.	TOTALE
ALTRI INVESTIMENTI NON NOMINATIVI														
C1	Potenziamento aree di servizio e fabbricati d'assistenza (13)					7.602	-	-	7.602					
C2	Adozione sinistri e risarcimenti investimenti sinistri rete (13)					567	-	-	567					
C3	Investimenti in opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, lavori di manutenzione straordinaria ed altri investimenti minori (interferenti non nominativi) (21)					270	-	-	270					
C4	Piano di interventi di risanamento acustico (13)	(13)	(13)	2.507.649	1.643	10.971	-	-	10.971	2.648.949	-	-	1.643	2.516.294
C5	Miglioramento standard di sicurezza (13)					105.833	-	-	105.833					
C6	Miglioramenti tecnologici sull'infrastruttura (13)					16.656	-	-	16.656					
C7	Altri interventi di miglioramento e di manutenzione straordinaria capitalizzati (13)					-	-	-	-					
TOTALE ALTRI INVESTIMENTI NON NOMINATIVI				2.507.649	1.643	141.300	-	-	141.300	2.648.949	-	-	1.643	2.650.932

NUOVI INVESTIMENTI CONVENZIONI 2007 e dei SUCCESSIVI ATTI AGGIUNTIVI														
INTERVENTI DI CONVENZIONE UNICA 2007 (EX DELIBERA CIPE 39/2007)														
E.1.1	Interventi di risanamento acustico ulteriori rispetto a quelli riportati negli Altri Investimenti C4 (13)	(13)	900.489	224.056	224.056	6.074	-	-	6.074	230.130	-	-	-	230.130
TOTALE INTERVENTI DI CONVENZIONE UNICA 2007 (EX DELIBERA CIPE 39/2007)				224.056	224.056	6.074	-	-	6.074	230.130	-	-	-	230.130

INTERVENTI ORIGINARIAMENTE INDIVIDUATI DALL'ART.15 DELLA CONVENZIONE UNICA 2007														
E.2.1	Indotto stradale di Casalecchio strotico nord	157.875	157.875	2.993	8.886	-	-	48	48	-	-	-	-	3.041
E.3.1	Ampliamento alla 4° corsia AL4 Ravenna - Bologna S. Lazzaro	392.555	364.996	8.886	20.594	-	-	5.410	5.410	427	14.296	-	-	14.723
E.3.2	Ampliamento alla 3° corsia AL1 Firenze - Pisa	(9)	548.000	13.348	871	-	-	6.310	6.310	-	19.658	871	-	20.529
E.3.3	Ampliamento alla 4° corsia AL Milano Sud - Lodi	207.090	187.998	4.983	10.413	-	-	2.166	2.166	28	7.149	-	-	7.177
E.3.4	Ampliamento alla 3° corsia AL Inca - Valdarno	(9)	391.999	10.413	-	-	-	2.056	2.056	-	12.469	-	-	12.469
E.3.5	Ampliamento alla 3° e 4° dir. AL2 tratto Cerveri - Torripetra	(9)	54.430	3.206	-	-	-	102	102	-	3.207	-	-	3.307
E.3.6	Ampliamento alla 3° corsia AL3 Padova - Monsele	(9)	196.998	6.100	299	-	-	3.620	3.620	-	9.719	299	-	10.018
E.3.7	Ampliamento alla 3° corsia AL3 Ferrara - Bologna	(9)	492.000	9.852	518	-	-	7.021	7.021	-	16.913	518	-	17.431
Art.16	Altri interventi ex art.15 CU 2007 non prioritari (progettazioni)	(9)	8.906	8.909	-	-	-	-	-	-	8.909	-	-	8.909
TOTALE INTERVENTI ORIGINARIAMENTE INDIVIDUATI DALL'ART.15 DELLA CONVENZIONE UNICA 2007				68.731	1.688	70.419	-	-	27.186	454	96.463	1.688	-	97.605

NUOVI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLA RETE														
E.4.1	Adeguamento normativo op. di arte e interventi sul corpo autostradale (13)	(13)	444.984	56.495	51.669	-	-	108.185	108.185	143.623	604.885	-	-	204.107
E.4.2	Riquilibrata barriera di sicurezza rete DM 223/92 (13)	(13)	1.211.000	20.594	10.712	-	-	17.877	17.875	38.470	28.636	-	-	67.107
E.4.3	Riquilibrata barriera di sic. su cavalcavia rti Terzie e rmi sinicolo (13)	(13)	40.200	549	66	-	-	1.206	4.485	5.094	2.513	-	-	7.546
E.4.4	Interventi su gallerie (miglioramento visibilità e interventi strutturali) (13)	(13)	874.133	167.602	36.155	-	-	203.257	38.784	183.170	74.938	-	-	425.711
E.4.5	Adeguamento e ammodernamento rete autostradale in termini arretrato tecnologico (incl. "smart roads", etc.) (13)	(13)	97.700	16.645	4.829	-	-	21.474	29.031	45.677	6.462	-	-	52.139
TOTALE NUOVI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLA RETE				201.886	104.021	-	-	365.906	374.186	640.072	224.703	-	-	864.775

INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DI GENOVA														
E.5.1	Tunnel sottoportale di Genova di collegamento con gli sincoli dell'Autostrada A10	(9)	230.000	-	-	-	-	5.119	-	-	5.119	-	-	5.119
E.5.2	Sincolo e collegamento con viabilità in località Fontanabuona sul tratto dell'Autostrada A12	(9)	700.000	-	-	-	-	425	-	-	425	-	-	425
TOTALE INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DI GENOVA				-	-	-	-	5.544	-	-	5.544	-	-	5.544
TOTALE NUOVI INVESTIMENTI CU 2007 e SUCCESSIVI ATTI AGGIUNTIVI				66.693	1.688	660.381	-	-	537.674	1.196.367	1.688	-	-	1.198.055
TOTALE GENERALE				14.758.959	937.110	15.696.069	-	-	996.769	15.755.728	937.110	-	-	16.692.838
Devoluzione gratuita Area di Servizio						154.886	-	-	-	-	-	-	-	154.886
Personale capitalizzato, variazione anticipi a fornitori ed a loro residue						505.889	-	-	40.214	-	-	-	-	546.103
TOTALE INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ GRATUITAMENTE DEBITABILI						16.359.393	-	-	103.698	-	-	-	-	17.393.576

Totale investimenti in attività gratuitamente debitabili (ex Art.2 della Convenzione)					
Capitalizzazione Piano Straordinario di Manutenzione					
Investimenti non remunerati		1.051.983	197.839	-26.656	-338.213
_Grenda di Genova		-27.386	-27.386	-	-
_Interventi ex art.15 Convenzione Unica 2017		-27.386	-27.386	-	-
_Interventi ex art.15 Convenzione Unica 2007		-	-	-	-
_Sinicolo Pegli		-	-	-	-
Totale investimenti in attività in concessione (come indicato in nota 6.2)					891.608

- (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/stralcii funzionali di essi, per i quali al 31/12/2022 è intervenuta l'approvazione del Concedente, ovvero importo previsto a carico di ASPi nelle convenzioni approvate in via definitiva dal Concedente al 31/12/2022 (per gli interventi la cui realizzazione è a cura di soggetti terzi), laddove nei dispositivi di approvazione del progetto/perizia/convenzione relativo all'intervento (o a suo lotto/stralcio funzionale) non fosse possibile evincere l'importo al lordo del ribasso d'asta, il valore riportato è l'importo netto indicato nel dispositivo stesso.
- (c) Importo netto previsto per l'intervento/i nei III ATTO Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritto a marzo 2022 (ove 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. 14/5/2000 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) Includi 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 riqualifica 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 Casalecchio-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/stralcii 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/i il cui valore netto non è univocamente esplicitato nell'Atto Aggiuntivo e/o nei suoi allegati.
 - (12) Lavori di completamento dell'ampliamento della AdS Brianza Nord sono stati inseriti nella 1ª Perizia di Variante di Varianti dei lavori della 4ª corsia Milano-Bergamo Lotto 1 (importo netto).
 - (13) Intervento/i non nominativo/i.
 - (14) Include il progetto di riqualifica 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 - Inclsa" sono stati rappresentati nelle corrispondenti voci di Piano 1997. L'importo lordo approvato rappresentato è relativo al solo progetto di riqualifica della A1 esistente tra Barberino e Firenze Nord.
 - (16) Importo lordo approvato compreso nella voce "B Tangenziale di Bologna" dei Residui Investimenti in terza e quarta corsie del Piano 97.
 - (17) Opere propeedeutiche alla nuova AdS (rilevato/piazzale e regimazione idraulica esterna) ricomprese nel progetto di ampliamento "A.2 Barberino - Firenze nord".
 - (18) Lavori relativi alle AdS Villorei Est ed Ovest sono stati integrati nella 1ª Perizia di Variante e nel Progetto Esecutivo dei lotti 1 e 2, dell'ampliamento alla 5ª corsia della A8.
 - (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 staz. Bisceglie/S.Maria Pieve/Orvieto N./Arezzo etc., Viabilità accesso barriera Lavagna cd. V.le Kasman, Collegam. viabilità ordinaria presso Bologna Interporto, etc.).
 - (22) Valore di convenzione (ricompreso nell'intervento D.5.1.

Allegato 4

Prospetto delle valutazioni al 31 dicembre 2022 in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate e collegate (ex art. 3, punto 1.1 della Convenzione Unica del 2007)

Migliaia di euro			
DENOMINAZIONE	VALUTAZIONE EX ART 2426 C.C. comma 1, n. 4 (1)	VALORE DI CARICO 31/12/2022	DIFFERENZA TRA VALUTAZ. EX ART. 2426 C.C. E VALORE DI CARICO
	(A)	(B)	(A-B)
Partecipazioni in imprese controllate			
Società Autostrada Tirrenica p.a.	87.317	90.672	-3.355
Tangenziale di Napoli S.p.A.	209.377	54.785	154.592
Amplia Infrastructures S.p.A.	53.675	39.495	14.180
Free To X S.r.l.	49.617	56.000	-6.383
Autostrade Meridionali S.p.A.	36.007	15.340	20.667
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	13.038	11.025	2.013
Movyon S.p.A.	73.896	5.692	68.204
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	113.357	2.461	110.896
Elgea S.p.A.	1.201	2.000	-799
AD Moving S.p.A.	2.597	835	1.762
EssediEsse Società di Servizi S.p.A.	3.657	701	2.956
Giove Clear S.r.l.	2.729	326	2.403
	646.468	279.332	367.137
Partecipazioni in imprese collegate			
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	58.377	62.345	-3.968
Spea Engineering S.p.A.	5.544	1.784	3.760
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	2.205	999	1.206
Consorzio Autostrade Italiane Energia	29	29	-
	712.623	344.489	368.135

(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.



RELAZIONI | 5



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 2022.
2. Al riguardo:
 - 2.1 le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 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.

28 marzo 2023

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 2022.

2. Al riguardo:
 - 2.1. le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 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.

28 marzo 2023

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,

l'attuale Collegio sindacale è composto dai Sindaci effettivi dott. Roberto Colussi e dott. Donato Liguori e, a partire dal 5 maggio 2022, dal Presidente dott. Angelo Gervaso Colombo e dai Sindaci effettivi, dott. Franco Cadoppi e dott. Marino Marrazza a seguito delle dimissioni pervenute da parte del Dott. Alberto De Nigro, della Dott.ssa Giulia De Martino e del Prof. Lorenzo De Angelis, a cui devono riferirsi le attività contenute nella presente relazione fino a tale data.

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2022 è stata svolta l'attività di vigilanza prevista dalla legge e dall'atto costitutivo, adottando tra l'altro i Principi di comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Il Collegio ha tenuto n. 18 riunioni ed ha assistito a tutte le adunanze del Consiglio di amministrazione e dell'Assemblea degli Azionisti.

Il Collegio sindacale ha inoltre acquisito le informazioni strumentali allo svolgimento dei compiti ad esso attribuiti mediante la partecipazione alle riunioni 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.

Di tale attività e dei risultati conseguiti 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 delle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società, si segnala che:

- nel mese di gennaio 2022 sono stati emessi nuovi bond a supporto degli investimenti e del piano di ammodernamento della rete, per un ammontare nominale pari a 1 miliardo di euro;
- in data 5 maggio 2022 è stata finalizzata da parte di Holding Reti Autostradali S.p.A. l'acquisizione dell'88,06% del capitale sociale della Società detenuto da Atlantia S.p.A. Il perfezionamento dell'operazione ha reso efficace il rilascio, per alcune serie di obbligazioni che ne beneficiavano e per il debito verso la Banca Europea degli Investimenti, della garanzia prestata dalla stessa Atlantia, e parimenti ha reso efficace le modifiche di alcune condizioni dei prestiti obbligazionari in scadenza nel 2022, 2024 e 2025;
- nel mese di giugno 2022 è stato rimborsato il prestito obbligazionario in sterline per 750 milioni di euro comprensivi della contestuale estinzione dei Cross Currency Swap ad esso collegati;
- tra fine settembre e inizio novembre 2022 sono state sottoscritte sette nuove linee bilaterali di natura revolving per complessivi 850 milioni di euro con scadenza media 4,5 anni finalizzate a rafforzare la struttura finanziaria della Società.

Il Collegio sindacale, inoltre, segnala che nel corso dell'esercizio 2022:

- non ha effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 d.l. n. 118/2021 o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14;
 - non ha ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui art. 25-novies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14, o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 30-sexies d.l. 6 novembre 2021, n. 152, convertito dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, e successive modificazioni;
 - 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 in particolare che nel corso del 2022 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 proprio Piano Strategico.

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;

- 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 Holding Reti Autostradali S.p.A., che esercita sulla Società attività di direzione e coordinamento dal 9 giugno 2022, ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile;
- con specifico riferimento alle attività previste dal D.lgs. 39/2010, avendo Autostrade per l’Italia assunto la qualifica di Ente di Interesse Pubblico in quanto emittente valori mobiliari ammessi alla negoziazione su mercati regolamentati italiani e dell’Unione Europea, il Collegio sindacale ricopre il ruolo di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile e 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 – 2029 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 2022 dalla società di revisione KPMG, o da società appartenenti alla rete KPMG, ad Autostrade per l’Italia ed alle società controllate, nonché i relativi importi.

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.

- 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 28 marzo 2023, 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 2022.

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 Rischi Audit e Parti Correlate, 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 Risk Compliance and Quality e con il Direttore Internal Audit, dove è stato compiutamente informato: (i) sull'attività svolta per l'identificazione, valutazione, gestione e monitoraggio dei rischi aziendali e (ii) sugli 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;
- ha effettuato specifiche attività di monitoraggio sulle azioni correttive emergenti dalle risultanze dei rapporti di audit, verificando il rispetto dei tempi individuati per la chiusura delle carenze e degli interventi di miglioramento indicati dalla Direzione Internal Audit;
- ha altresì esaminato le relazioni dell'Ethics Officer del Gruppo ASPI 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 2021, validata dallo Steering Committee Fiscale della Società e approvata dal Consiglio di amministrazione, previo parere favorevole del Comitato Controllo Rischi Audit e Parti Correlate;
- ha inoltre partecipato alle riunioni dei comitati endoconsiliari "Remunerazione e nomine" e "ESG and HS";
- 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 14 febbraio 2023), 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;
- è stato periodicamente aggiornato dai responsabili delle rispettive funzioni, sul rispetto degli obblighi di natura convenzionale derivanti dalla concessione autostradale;

- 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;

- 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:
 - sulla remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile;
 - sulla nomina del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, ai sensi dell'art. 154 bis c.1 del D.Lgs. 58/98;
- abbiamo esaminato sia il bilancio d'esercizio che il bilancio consolidato chiusi al 31 dicembre 2022, in merito ai quali riferiamo quanto segue:
 - per la redazione della relazione abbiamo rinunciato ai termini di legge previsti dal comma 1, dell'art. 2429 c.c.;
 - il perimetro delle società consolidate, sulle quali Autostrade per l'Italia esercita l'attività di direzione e coordinamento, è variato rispetto a quello del 31 dicembre 2021 a seguito delle seguenti operazioni:
 - la costituzione della società Elgea SpA, interamente controllata da Autostrade per l'Italia, deputata all'attività di produzione di energia da fonti rinnovabili;
 - la costituzione delle società MovyonMex S.A. e Movyon SEE, specializzate nei servizi di ingegneria, studio e progettazione, rispettivamente con sede legale a Città del Messico e ad Atene, interamente controllate da Movyon SpA;
 - l'acquisizione da parte di Amplia Infrastructures del capitale sociale di C.I.EL. SpA, società specializzata nella realizzazione di impianti elettrici e di illuminazione;
 - l'acquisizione da parte di Infomobility del capitale sociale di Control Card Srl, società specializzata nella produzione, commercializzazione e manutenzione di apparecchiature elettroniche, software e tecnologie informatiche;
 - il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio chiusi al 31 dicembre 2022 sono stati redatti nel presupposto della continuità aziendale e 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;

- 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 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;
- abbiamo preso evidenza che, a seguito del conferimento del compendio autostradale da parte della ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A., avvenuto nel corso dell'esercizio 2003, è iscritto nella voce avviamento del bilancio d'esercizio e consolidato un importo di 6.111 milioni di euro, la cui iscrizione nell'attivo è stata verificata, con esito positivo, mediante la procedura di "impairment test";
- 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 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 2022 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 2022 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.

La società di revisione ha evidenziato come aspetti chiave della revisione nel bilancio d'esercizio la valutazione del Fondo ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali e nel bilancio consolidato la valutazione del Fondo ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali e del Fondo rinnovo infrastrutture autostradali;

- 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.

Alla luce di quanto sopra, a parere del Collegio nulla osta alla approvazione del bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2022, così come redatto dagli Amministratori.

Roma, 30 marzo 2023

Per il Collegio sindacale
Il Presidente
Dott. Angelo Gervaso Colombo



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 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 2022, 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 2022, 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.

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.

KPMG S.p.A. è un'azienda a partecipazione paritetica (50% ciascuna) del Gruppo del
collegio KPMG di cui fanno parte anche gli Studi di KPMG in Italia e in altri
paesi, e un'entità di diritto inglese.

Aziende KPMG associate
Bologna e Bologna-Bioscience
Cagliari-Cosmo e Partners Group
Lazio-Milano-Napoli-Roma
Parigi-Palermo-Pavia-Prato
Pisa-Roma-Torino-Torino
Trieste-Varese-Venezia

Stato della per azione
Capitale sociale
Euro 10.475.000,00 i.v.
Pagine registrate Milano-Mercato Borsa e Leasing
e Capital Finance S.p.A. 0075901109
RIS-A-Milano S.p.A. 0120117
Partita IVA 0075901109
VAT number IT0075901109
Sede e Legale: Via Vittor Pisani 1/25
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2022

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 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 2022 include i “Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali” pari a €1.060 milioni (di cui quota non corrente pari a €546 milioni e quota corrente pari a €514 milioni) e “Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali” pari a €84 milioni (di cui quota non corrente pari a €69 milioni e quota corrente pari a €15 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 inclusa nelle note illustrative al bilancio consolidato e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

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



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2022

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;
- 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;



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2022

- 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 azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

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.

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 al 31 dicembre 2022, 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 al 31 dicembre 2022 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.



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2022

Alcune informazioni contenute nelle note illustrative al bilancio consolidato quando estratte dal formato XHTML in un'istanza XBRL, a causa di taluni limiti tecnici potrebbero non essere riprodotte in maniera identica rispetto alle corrispondenti informazioni visualizzabili nel bilancio consolidato in formato XHTML.

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 2022, 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 2022 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 2022 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.

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, 30 marzo 2023

KPMG S.p.A.

Marcella Balistrieri
Socio



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmaudit@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 2022, 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 2022, 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.

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.

KPMG S.p.A. è un'azienda per azioni (141616) Società a partecipazione di diritto KPMG di diritto italiano
Limited, società di diritto inglese

Azienda Bari Bergamo
Bologna Bologna Brescia
Cagliari Catania Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Padova
Pescara Palermo Perugia
Pinerolo Roma Torino Treviso
Trento Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.000.000,00 i.p.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale 01.279.921.99
R.E.A. Milano 01.28.67
Partita IVA 01.279.921.99
VAT number IT0127992199
Sede legale: Via Vercelli Piazza L.24
20124 Milano MI ITALIA



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2022

Valutazione del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali

Note illustrative al bilancio: paragrafo relativo ai principi contabili adottati – sezione “Fondi per 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 2022 include un "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" pari a €959 milioni (di cui quota non corrente pari a €456 milioni e quota corrente pari a €503 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 inclusa nelle note illustrative al bilancio d'esercizio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note illustrative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Autostrade per l'Italia S.p.A. non si estende a tali dati.

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.



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2022

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;
- 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;



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2022

- 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 azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

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.

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 al 31 dicembre 2022, 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 al 31 dicembre 2022 è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2022

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 2022, 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 2022 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 2022 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, 30 marzo 2023

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

| ■ 6



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

I dati presentati di seguito sono estratti dagli ultimi bilanci di esercizio approvati dagli organi societari delle rispettive società. La data di chiusura dell'esercizio di tali imprese è il 31 dicembre di ogni anno, ove non diversamente indicato.

Si precisa che la Società Autostrade Meridionali predispone il bilancio in base ai principi contabili internazionali, mentre le altre società predispongono il bilancio in base ai principi contabili locali, vigenti nel Paese di riferimento.

Società controllate

Società Autostrada Tirrenica p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Immobilizzazioni		333.961	337.140
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		52	52
Attivo circolante		23.296	21.846
Altre attività		158	166
Totale attivo		357.415	359.152
Patrimonio netto		79.823	75.694
<i>di cui capitale sociale</i>		24.461	24.461
Fondi per rischi ed oneri e TFR		6.217	8.489
Debiti		266.869	269.170
Altre passività		4.506	5.799
Totale patrimonio netto e passivo		357.415	359.152

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2022	2021
Valore della produzione		46.659	44.072
Costi della produzione		-28.037	-27.437
Risultato operativo		18.622	16.635
Risultato d'esercizio		4.129	1.180

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Immobilizzazioni		309.161	305.896
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		2	2
Attivo circolante		39.077	36.197
Altre attività		387	406
Totale attivo		348.625	342.499
Patrimonio netto		277.517	278.898
<i>di cui capitale sociale</i>		108.077	108.077
Fondi per rischi ed oneri e TFR		27.929	28.896
Debiti		43.179	34.688
Altre passività		-	18
Totale patrimonio netto e passivo		348.625	342.500

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2022	2021
Valore della produzione		72.383	68.950
Costi della produzione		-66.926	-68.011
Risultato operativo		5.458	939
Risultato d'esercizio		5.531	291

Amplia Infrastructures S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Immobilizzazioni		71.133	64.238
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		7.260	5.388
Attivo circolante		487.638	474.608
Altre attività		3.644	2.225
Totale attivo		562.416	541.071
Patrimonio netto		54.288	53.727
<i>di cui capitale sociale</i>		30.116	10.116
Fondi per rischi ed oneri e TFR		8.829	8.847
Debiti		498.244	477.880
Altre passività		1.054	617
Totale patrimonio netto e passivo		562.416	541.071

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2022	2021
Valore della produzione		488.742	603.732
Costi della produzione		-485.800	-569.834
Risultato operativo		2.943	33.898
Risultato d'esercizio		138	23.376

Free To X S.r.l.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Immobilizzazioni		26.764	3.279
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		42.872	29.203
Altre attività		12	5
Totale attivo		69.648	32.487
Patrimonio netto		49.603	24.343
<i>di cui capitale sociale</i>		24.343	1.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		29	-
Debiti		19.973	8.144
Altre passività		43	-
Totale patrimonio netto e passivo		69.648	32.487

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2022	2021
Valore della produzione		15.846	6.381
Costi della produzione		-22.199	-8.743
Risultato operativo		-6.353	-2.362
Risultato d'esercizio		-4.740	-1.657

Autostrade Meridionali S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Attività non correnti		1.896	9.398
Attività correnti		91.045	497.757
Totale attivo		92.941	507.155
Patrimonio netto		63.238	195.274
<i>di cui capitale sociale</i>		9.056	9.056
Passività non correnti		4.721	14.361
Passività correnti		24.982	297.520
Totale patrimonio netto e passivo		92.941	507.155

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2022	2021
Ricavi operativi		33.978	92.772
Costi operativi		11.115	63.753
Risultato operativo		22.863	29.019
Risultato d'esercizio		15.839	16.023

Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Immobilizzazioni		5.205	4.089
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		1.476	625
Attivo circolante		111.748	78.089
Altre attività		1.806	1.511
Totale attivo		118.759	83.689
Patrimonio netto		10.638	6.691
<i>di cui capitale sociale</i>		5.694	5.694
Fondi per rischi ed oneri e TFR		8.656	5.449
Debiti		97.743	71.549
Altre passività		1.722	-
Totale patrimonio netto e passivo		118.759	83.689

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2022	2021
Valore della produzione		125.597	93.555
Costi della produzione		-121.814	-95.894
Risultato operativo		3.783	-2.339
Risultato d'esercizio		3.022	-2.209

Movyon S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Immobilizzazioni		32.147	18.472
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		5.046	3.036
Attivo circolante		149.214	126.905
Altre attività		426	354
Totale attivo		181.787	145.731
Patrimonio netto		75.464	71.453
<i>di cui capitale sociale</i>		1.120	1.120
Fondi per rischi ed oneri e TFR		1.511	1.260
Debiti		104.111	72.624
Altre passività		701	394
Totale patrimonio netto e passivo		181.787	145.731

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2022	2021
Valore della produzione		131.976	136.353
Costi della produzione		-126.154	-124.460
Risultato operativo		5.822	11.893
Risultato d'esercizio		3.827	8.359

Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Immobilizzazioni		268.022	228.771
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		165.751	165.751
Attivo circolante		287.304	297.548
Altre attività		901	855
Totale attivo		556.227	527.174
Patrimonio netto		232.839	234.686
<i>di cui capitale sociale</i>		198.749	198.749
Fondi per rischi ed oneri e TFR		137.924	141.880
Debiti		185.237	150.335
Altre passività		227	273
Totale patrimonio netto e passivo		556.227	527.174

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2022	2021
Valore della produzione		66.938	66.506
Costi della produzione		-53.352	-49.232
Risultato operativo		13.586	17.274
Risultato d'esercizio		9.897	12.363

Elgea S.p.A

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022
Immobilizzazioni		609
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-
Attivo circolante		2.429
Altre attività		-
Totale attivo		3.038
Patrimonio netto		1.652
<i>di cui capitale sociale</i>		1.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		-
Debiti		1.386
Altre passività		-
Totale patrimonio netto e passivo		3.038

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2022
Valore della produzione		1.189
Costi della produzione		-1.652
Risultato operativo		-463
Risultato d'esercizio		-348

Ad Moving S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Immobilizzazioni		485	478
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		4.811	3.409
Altre attività		19	24
Totale attivo		5.315	3.911
Patrimonio netto		2.558	1.795
<i>di cui capitale sociale</i>		1.000	1.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		200	181
Debiti		2.528	1.918
Altre passività		29	17
Totale patrimonio netto e passivo		5.315	3.911

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2022	2021
Valore della produzione		5.233	3.675
Costi della produzione		-4.168	-3.185
Risultato operativo		1.065	490
Risultato d'esercizio		764	358

EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Immobilizzazioni		222	245
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		15.512	12.753
Altre attività		155	176
Totale attivo		15.889	13.174
Patrimonio netto		3.749	3.447
<i>di cui capitale sociale</i>		500	500
Fondi per rischi ed oneri e TFR		2.927	2.851
Debiti		8.770	6.451
Altre passività		443	426
Totale patrimonio netto e passivo		15.889	13.175

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2022	2021
Valore della produzione		28.187	27.446
Costi della produzione		-27.820	-27.308
Risultato operativo		367	138
Risultato d'esercizio		302	160

Giove Clear S.r.l.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Immobilizzazioni		283	221
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		8.136	7.308
Altre attività		20	40
Totale attivo		8.439	7.569
Patrimonio netto		2.724	2.839
<i>di cui capitale sociale</i>		10	10
Fondi per rischi ed oneri e TFR		2.046	1.819
Debiti		3.400	2.667
Altre passività		269	244
Totale patrimonio netto e passivo		8.439	7.569

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2022	2021
Valore della produzione		15.555	14.239
Costi della produzione		-14.731	-13.271
Risultato operativo		824	968
Risultato d'esercizio		525	640

Società collegate

Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Immobilizzazioni		225.361	225.361
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		225.361	225.361
Attivo circolante		5.458	5.942
Altre attività		13	4
Totale attivo		230.832	231.307
Patrimonio netto		230.496	230.989
<i>di cui capitale sociale</i>		220.344	220.344
Fondi per rischi ed oneri e TFR		38	31
Debiti		298	287
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		230.832	231.307

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2021	2020
Valore della produzione		122	115
Costi della produzione		-615	-609
Risultato operativo		-493	-494
Risultato d'esercizio		-493	-494

Spea Engineering S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Immobilizzazioni		2.794	3.226
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		38	82
Attivo circolante		96.684	125.060
Altre attività		6.903	1.442
Totale attivo		106.381	129.728
Patrimonio netto		33.809	40.629
<i>di cui capitale sociale</i>		6.966	6.966
Fondi per rischi ed oneri e TFR		26.661	24.136
Debiti		45.911	64.963
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		106.381	129.728

(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2021	2020
Valore della produzione		9.295	54.140
Costi della produzione		-18.629	-73.883
Risultato operativo		-9.334	-19.973
Risultato d'esercizio		-6.820	-15.727

Bologna & Fiera Parking S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2021	31/12/2020
Immobilizzazioni		38.313	39.593
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		6.602	5.638
Altre attività		19	5
Totale attivo		44.934	45.236
Patrimonio netto		5.987	5.984
<i>di cui capitale sociale</i>		2.715	2.715
Fondi per rischi ed oneri e TFR		450	450
Debiti		35.386	35.639
Altre passività		3.111	3.163
Totale patrimonio netto e passivo		44.934	45.236

Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2021	2020
Valore della produzione		2.441	820
Costi della produzione		-2.292	-1.756
Risultato operativo		149	-935
Risultato d'esercizio		3	-847

Informazioni legali e contatti

Sede Legale e Direzione Generale

Via Alberto Bergamini, 50

00159 Roma

Tel. +39 06 4363 1

e-mail: info@autostrade.it

www.autostrade.it

Informazioni legali

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Holding Reti Autostradali S.p.A.

Capitale sociale: 622.027.000 euro (interamente versato)

Codice fiscale, partita IVA e iscrizione al registro delle imprese di Roma n. 07516911000

Iscrizione al REA n. 1037417

Rapporti con i Media

e-mail: ufficiostampa@autostrade.it

Investor Relations

e-mail: investor.relations@autostrade.it

autostrade // *per l'italia*