

autostrade // per l'italia



**RELAZIONE
FINANZIARIA
ANNUALE**

AL 31 DICEMBRE 2023

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

INDICE

1. Introduzione	4
1.1 Lettera agli Stakeholder	6
1.2 Strategia di sviluppo ed evoluzione del Gruppo Autostrade per l'Italia	9
1.3 Le società del Gruppo	12
1.4 Azionariato e organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia	14
1.5 Organi sociali	15
1.6 Profilo finanziario e rating	16
2. Relazione sulla gestione	18
2.1 Business Overview	21
2.2 Eventi successivi al 31 dicembre 2023	25
2.3 Evoluzione prevedibile della gestione	26
2.4 Andamento economico-finanziario del Gruppo	27
2.5 Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia S.p.A.	35
2.6 Dati per settore operativo	42
2.7 Andamento gestionale dei settori del Gruppo	43
2.8 Aspetti regolatori	50
2.9 Gestione operativa della rete di Autostrade per l'Italia	64
2.10 Risorse Umane	80
2.11 Corporate Governance e Assetti proprietari	91
2.12 Sostenibilità	113
2.13 Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia	116
2.14 Rapporti con parti correlate	121
2.15 Altre informazioni	122
2.16 Proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio 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 2023	132
4. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023	238
5. Relazioni	352
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	374



INTRODUZIONE



1.1 Lettera agli Stakeholder

Sicurezza, eccellenza e sostenibilità per la mobilità del futuro

Nel corso del 2023 è proseguito il percorso di trasformazione del Gruppo Autostrade per l'Italia che ha consentito di raggiungere traguardi e risultati che mostrano la capacità del Gruppo di creare valore per tutti gli stakeholders grazie all'integrazione di diverse competenze sia nella gestione della rete autostradale, attraverso le società concessionarie, sia nello sviluppo di nuovi servizi e soluzioni a valore aggiunto per l'utente e per il sistema Paese attraverso le società controllate in ambito ingegneria e costruzione (Tecne ed Amplia), tecnologia e innovazione (Movyon) e mobilità sostenibile (Free To X ed Elgea).

Nonostante la fase estremamente complessa di tensione a livello internazionale, l'economia italiana ha mostrato nel 2023 una notevole resilienza, come evidenziano i principali dati macroeconomici e come dimostra, sulla rete gestita dal Gruppo, la ripresa significativa del traffico di passeggeri e merci, che ha ormai superato i livelli pre-pandemia.

In tale contesto, sostenuti da una solida compagine azionaria, le prossime sfide riguarderanno il potenziamento, l'ammodernamento, la digitalizzazione e l'evoluzione sostenibile dei 3.000 km di rete del Gruppo, che rappresenta circa la metà della rete autostradale in Italia su cui ogni giorno si spostano circa 5 milioni di veicoli.

Le autostrade in Italia sono le più vecchie d'Europa, dato che la maggior parte delle tratte sono state sviluppate negli anni '60 e '70; inoltre, sono tra le più complesse per le specifiche caratteristiche geomorfologiche del territorio e sono anche le più trafficate in quanto rappresentano l'ossatura portante del sistema produttivo del Paese nonché un'infrastruttura essenziale per la coesione sociale.

È in questo contesto che si inserisce l'ingente piano del gruppo Autostrade che nel 2023 ha attivato oltre 130.000 cantieri per l'ammodernamento e la manutenzione di gallerie, ponti, viadotti, barriere di sicurezza e antirumore, oltre che per miglioramento degli standard di qualità e sicurezza. Un totale di circa 2,1 miliardi di euro in manutenzioni e investimenti volti ad aumentare la vita utile, la resilienza delle infrastrutture ed a potenziare i nodi critici della rete fluidificando il traffico e contribuendo al processo di decarbonizzazione e transizione energetica. Una mole di interventi che il Gruppo ha saputo gestire assicurando livelli di servizio tali per cui sull'intera rete nazionale soltanto lo 0,3% dei transiti ha subito ritardi causa cantieri superiori ai 30 minuti. Nel confermare il massimo impegno per pianificare nel miglior modo possibile gli interventi, ringraziamo gli utenti per la pazienza e le Autorità locali per la collaborazione nel sempre proficuo confronto sulla pianificazione dei cantieri.

Per quanto riguarda le nuove opere, tra i risultati di rilievo del 2023 si segnalano:

- l'apertura al traffico del primo tratto autostradale a 5 corsie (A8, tra Milano Nord e l'autostrada A9);
- i primi 6 chilometri di cosiddetta "quarta corsia dinamica" che consente di utilizzare, in determinate condizioni di traffico e grazie a sofisticate soluzioni

tecnologiche, la corsia di emergenza come corsia di marcia (tratto urbano della autostrada A4 in area milanese);

- il proseguimento dei lavori per l'ampliamento della A1, tra Firenze Sud e Incisa Valdarno;
- l'apertura, ad inizio 2024, di una significativa parte del nodo stradale di San Benigno a Genova e il via ufficiale ai lavori del tunnel subportuale.

Si tratta di risultati concreti dell'impegno del Gruppo per rendere la rete autostradale più moderna, sicura e sostenibile. Impegni che proseguiranno anche nel prossimo quinquennio regolatorio 2025-2029, rispetto al quale è in corso il confronto con il Concedente e con il regolatore per l'aggiornamento del piano economico finanziario e degli investimenti per l'ammodernamento e il potenziamento della rete, al fine di sostenere lo sviluppo della mobilità e dare ulteriore impulso alla competitività del nostro Paese.

Nel 2023 è altresì proseguito il cammino del gruppo Autostrade nella direzione della riduzione della propria impronta carbonica. Sappiamo che gli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti posti dall'Unione Europea sono particolarmente sfidanti, e vogliamo essere dei contributori attivi al raggiungimento dei target fissati, fermo restando che la sostenibilità deve essere oltre che ambientale anche economica e sociale.

Con questo impegno, abbiamo definito specifici target per il raggiungimento degli sfidanti obiettivi Net Zero e il nostro contributo allo sviluppo di un trasporto su gomma sostenibile è evidenziato anche dalla recente pubblicazione realizzata con partner italiani di primario standing e divulgata da Il Sole 24 Ore *"La rivoluzione della mobilità sostenibile parte dalle autostrade. Sicure, digitali, decarbonizzate"*.

Già oggi la nostra rete offre la possibilità di ricaricare velocemente i veicoli elettrici in 100 stazioni di ricarica ad alta potenza, una ogni 50 chilometri di rete, e stiamo lanciando le gare per offrire il servizio su tutte le altre aree di servizio, oltre 100.

Progettiamo le nostre opere in ottica sostenibile e siamo impegnati a raggiungere livelli sempre più elevati di sicurezza delle infrastrutture, con nuove modalità di gestione di rilevazione e gestione del rischio. Il modello di sorveglianza delle infrastrutture si è radicalmente trasformato, sia in relazione ai nuovi standard normativi sia attraverso una revisione dei processi interni e la progressiva digitalizzazione di molte attività.

Grazie alla tecnologia, sempre nell'ottica della sicurezza delle nostre infrastrutture, oggi tutti i ponti e le gallerie della nostra rete hanno un *"digital twin"* (gemello digitale) che ci consente una gestione ottimale del patrimonio infrastrutturale, unico nel contesto europeo.

La sicurezza è al centro del nostro piano di trasformazione, per questo abbiamo intrapreso molteplici iniziative, dalle campagne di sensibilizzazione dei viaggiatori a comportamenti di guida responsabili, all'apertura dei *"safety point"* lungo la rete, a iniziative a tutela del personale che ogni giorno lavora sulle nostre autostrade, grazie anche all'innovazione di standard e processi e al pieno coinvolgimento delle persone all'interno del percorso di trasformazione culturale del Gruppo.

Per il futuro puntiamo ad autostrade sempre più *"intelligenti"*, con un diffuso impiego di tecnologia per decongestionare i flussi di traffico e per rendere la guida più piacevole aumentando la sicurezza, oltre a contribuire al processo di decarbonizzazione. Nell'ambito del programma *"Mercury"* sono stati attivati nel 2023 i primi 52 km di *"smart road"* con previsione di ulteriore crescita nei prossimi anni. A questo si aggiunge il

monitoraggio della viabilità tramite droni, il controllo dei trasporti eccezionali e dei mezzi pesanti con laser scanner, la sperimentazione per trasformare l'energia cinetica dei veicoli in energia elettrica green.

A conferma dell'impegno per la Sostenibilità, Autostrade ha sviluppato la propria "Carta degli impegni ESG", in linea con Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU e confermato il sostegno al Global Compact, Network promosso dalle Nazioni Unite cui aderiscono imprese impegnate a sviluppare, implementare, mantenere e diffondere pratiche e politiche per un più giusto sviluppo economico. Il riconoscimento della validità del percorso intrapreso è testimoniato anche dai rating ESG assegnati da primarie agenzie internazionali.

La credibilità sui mercati ci ha permesso di collocare con successo nel 2023 i primi due prestiti obbligazionari *sustainability-linked* per complessivi 1,5 miliardi di euro seguiti, a inizio 2024 da due nuove tranche SLB per 1,0 miliardo di euro per aumentare, unitamente alle nuove linee, la dotazione di strumenti finanziari a supporto degli investimenti.

Consideriamo le competenze come un fattore strategico di sviluppo e per questo il nostro Gruppo continua ad investire sulla formazione, mettendo il capitale umano sempre più al centro dei processi in una prospettiva di crescita sostenibile ed inclusiva. Inoltre, crediamo che contribuire all'orientamento e alla formazione delle giovani generazioni sia un'opzione irrinunciabile per disporre delle competenze necessarie a realizzare i grandi progetti del Paese.

Il cambiamento è nelle nostre mani: sicurezza, eccellenza e sostenibilità sono la nostra direzione verso la mobilità del futuro.

Alla squadra di 9.800 persone che ha contribuito ogni giorno con impegno, professionalità e forte senso di responsabilità ai risultati dell'esercizio, va il nostro più sentito ringraziamento.

Elisabetta Oliveri
(Presidente)

Roberto Tomasi
(Amministratore Delegato)

1.2 Strategia di sviluppo ed evoluzione del Gruppo Autostrade per l'Italia

Vision

Creare valore economico e sociale per il Paese, attraverso l'investimento su infrastrutture all'avanguardia, in grado di offrire servizi di mobilità che rendano unica l'esperienza di viaggio e permettano lo sviluppo dei territori.

Mission

Rendere la mobilità sempre più sostenibile, sicura, innovativa ed efficiente per rispondere alle esigenze presenti e future della comunità

La nuova strategia di sviluppo ed evoluzione del Gruppo Autostrade per l'Italia prende avvio dalla cosiddetta **"settima rivoluzione dei trasporti"**, una rivoluzione oggi già in corso e incentrata sul concetto di mobilità sostenibile, più esaustivamente rappresentata nel paper pubblicato a dicembre 2023 *"La rivoluzione della mobilità sostenibile parte dalle autostrade. Sicure, Digitali, Decarbonizzate"* (Pubblicato dal Sole 24 Ore nel mese di dicembre 2023), frutto della collaborazione avviata dalla Società con primari operatori del settore, università ed enti di ricerca. Si tratta di una rivoluzione spinta dalla necessità di decarbonizzare i trasporti e introdurre nuovi vettori energetici meno inquinanti, dai progressi vertiginosi sui veicoli a guida assistita, autonoma e connessa, dalla digitalizzazione e ammodernamento delle infrastrutture e dai nuovi servizi di smart mobility e logistics.

Questa rivoluzione riguarderà innanzitutto il trasporto su strada che, oggi come in futuro, resterà la modalità di trasporto prevalente per persone e merci e come tale potrà contribuire in modo sostanziale alla crescita economica, sociale ed ambientale del Paese. Il tutto, peraltro, inquadrato nel contesto dell'UE che si è posta obiettivi molto sfidanti con la "vision zero" decessi per incidenti stradali e la neutralità carbonica entro il 2050.

Rispetto a tale rivoluzione, dunque, **le autostrade rivestono** senz'altro **un ruolo centrale**, in particolare nell'accelerare questi processi e indirizzarli verso un percorso virtuoso, attraverso nuove soluzioni e tecnologie grazie anche alla capillare diffusione sul territorio. In questa cornice, **il Gruppo Autostrade per l'Italia**, dopo aver lanciato il primo Piano di Trasformazione 2020-2024, giunto quasi al suo completamento con un avanzamento complessivo di circa il 90%, si appresta ad avviare un **ulteriore fase di sviluppo**, che rappresenta un passo significativo rispetto al precedente approccio "Next-to". Questo nuovo capitolo della storia del Gruppo, che prende il nome **"Beyond the Next"**, **si basa su una visione strategica che integra valori imprescindibili** per le performance aziendali, condivisi dall'intera comunità del Gruppo, quali la **sicurezza**, la **responsabilità**, l'**eccellenza**, l'**innovazione** e la **trasparenza**. Tali elementi ci permetteranno di assolvere un ruolo non solo di osservatori, ma di veri e propri protagonisti attivi nel processo di cambiamento di un settore tanto centrale per lo sviluppo del Paese.

I valori del nuovo Piano «Beyond the Next»



Sicurezza



Responsabilità



Eccellenza

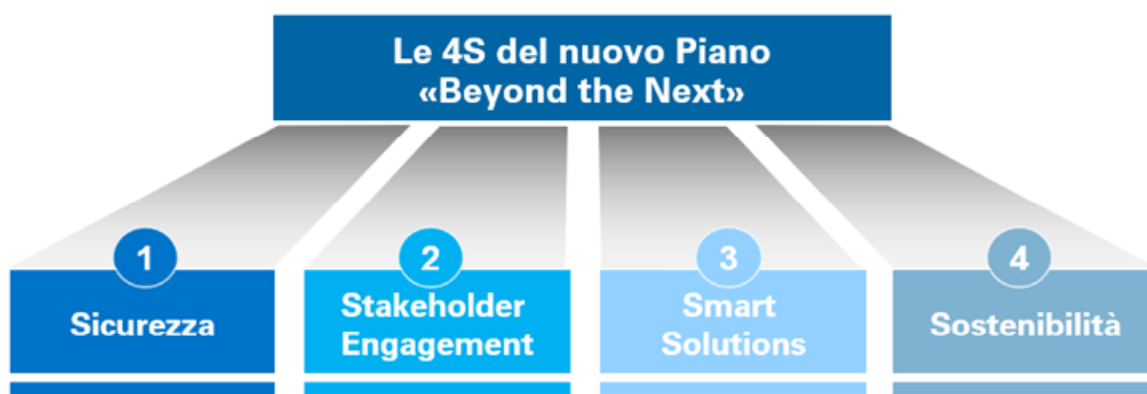


Innovazione



Trasparenza

L'evoluzione del Piano di Trasformazione del Gruppo contribuirà dunque a tutto ciò, articolandosi attorno a quattro **direttrici strategiche fondamentali**, le cosiddette **4S: Sicurezza, Stakeholder Engagement, Smart Solutions e Sostenibilità**



- **Sicurezza:** la sicurezza, primo valore e primo ambito di azione, rimane infatti una priorità inderogabile per i milioni di utenti che ogni giorno percorrono la nostra rete e per le migliaia di persone a lavoro su di essa per migliorarla e renderla più moderna. Ogni nostra azione, nel percorso verso la "vision zero incidenti", avrà l'obiettivo di garantire la massima sicurezza per utenti e lavoratori, grazie ai progetti di ammodernamento e potenziamento del nostro patrimonio infrastrutturale, alla formazione avanzata dei nostri collaboratori, coltivando le competenze del futuro e una leadership sempre più consapevole, a cui si affiancano moderne campagne di sensibilizzazione dell'utenza come esempi concreti di come intendiamo fare cultura per ridurre i rischi e migliorare la sicurezza su tutte le nostre autostrade. Iniziative innovative come l'introduzione del "Road Zipper", i programmi di Active Safety e la Safety Academy per le nostre maestranze, a cui si affiancano moderne campagne di sensibilizzazione dell'utenza, sono esempi concreti di come intendiamo ridurre i rischi e migliorare la sicurezza su tutte le nostre autostrade;
- **Stakeholders Engagement:** il nostro successo dipende dalla capacità di ascoltare, coinvolgere e soddisfare le esigenze di tutti i nostri Stakeholder. Ciò significa in primis migliorare la relazione con i nostri clienti secondo un approccio di Customer Centricity e anche con interventi di innovazione e digitalizzazione "visibile" volti a migliorare la qualità dell'esperienza di viaggio e del servizio offerto, come rappresentato da Muovy, il nuovo Hub che raccoglie e digitalizza tutti i servizi di ASPI. Significa, inoltre, agire sulla dimensione People, sostenendo le competenze interne e coltivando e incentivando il talento diffuso, facendo leva sul network e sulle sinergie costruite in ambito learning district, funzionali peraltro anche allo sviluppo e all'orientamento delle nuove generazioni in un contesto di mercato del lavoro in rapida e continua evoluzione. Il tutto, senza dimenticare i processi di trasformazione e riorganizzazione per contribuire alla generazione di valore, introducendo

meccanismi di collaborazione trasversale e orizzontale, sistemi, modelli e strumenti utili ad affrontare la complessità ed eccellere. Stakeholders Engagement significa, poi, investire sulla catena di fornitura affinché sia una catena etica e più sostenibile e significa continuare a collaborare attivamente con Enti e Istituzioni, guardando anche fuori dalla rete con progetti rivolti alle comunità dei territori attraversati. Il nostro impegno è, dunque, quello di creare una comunità integrata, dove sono ascoltate le esigenze e le aspettative dei vari stakeholder, rafforzando così il posizionamento dell'azienda come leader attivo e responsabile nel settore;

- **Smart Solutions:** nell'era del digitale, Autostrade per l'Italia si impegna a adottare soluzioni innovative e smart con progetti di digitalizzazione nella progettazione, di automazione delle costruzioni e di gestione intelligente dei cantieri, oltre al monitoraggio della rete sfruttando l'AI e il machine learning per ottimizzare i processi. In parallelo, sulla nostra rete implementeremo soluzioni volte ad abilitare la guida autonoma, quali ad esempio le reti di trasporto dati wireless 5G, e sistemi di free-flow, che modernizzeranno la riscossione dei pedaggi rendendoli più efficienti per gli utenti che godranno di una nuova esperienza di viaggio. L'evoluzione del Piano di Trasformazione è in questo caso il passaggio da un approccio "data driven" ad un approccio "insight driven", ovvero incentrato sulla capacità di analizzare e interpretare grandi quantità di dati al fine di prevedere e anticipare tendenze e bisogni e di ispirare le principali decisioni aziendali nel mutevole panorama di riferimento. La nostra dedizione verso la digitalizzazione e l'innovazione ci posiziona come leader nella trasformazione del settore dei trasporti;
- **Sostenibilità:** il nostro impegno verso la sostenibilità è oggi chiaro e riconosciuto anche da primarie agenzie di rating, che ci attribuiscono vari e prestigiosi rating di sostenibilità. Tale percorso, a cui tra l'altro nel 2023 ha fatto seguito anche la prima pubblicazione della "Carta degli impegni ESG" di Gruppo, si manifesta attraverso l'impiego di materiali green, l'utilizzo di rinnovabili, ma anche nell'essere abilitatori e promotori di vettori energetici alternativi e meno impattanti per il pianeta. Progetti per la riduzione delle emissioni, sistemi sostenibili per la gestione delle risorse idriche e la lotta allo spreco dimostrano il nostro lavoro a favore di un futuro più green. La nostra ambizione è quella di diventare altresì un centro di eccellenza ambientale, dimostrando come la sostenibilità possa essere integrata con successo nelle infrastrutture e nella gestione autostradale, e questo sin dalle fasi di progettazione delle opere, come dimostrato dalle certificazioni Envision Platinum e Gold riconosciute rispettivamente al Passante di Bologna e alla Gronda di Genova. Ma la sostenibilità a cui puntiamo è una sostenibilità a 360°, ossia non solo ambientale, ma anche economica e sociale al fine di creare valore a lungo termine per i nostri Stakeholder. In tale ottica, la Governance della sostenibilità è estesa a tutti i livelli dell'organizzazione permeando completamente la cultura aziendale e favorendo così la corretta attuazione e realizzazione delle nostre strategie.

In conclusione, queste quattro direttrici costituiscono le linee guida per lo sviluppo e la valutazione di ogni progetto e iniziativa che, come un tassello di un grande mosaico, contribuiranno alla strategia di evoluzione del Gruppo, affiancando alla prospettiva di sviluppo economico aziendale un solido impegno nei confronti del progresso, dell'innovazione e della responsabilità sociale. Con il sostegno, la dedizione e la passione delle nostre persone, ci si propone così di conseguire obiettivi ambiziosi, posizionandoci non solo come **leader nella gestione di infrastrutture autostradali più resilienti**, ma anche come **precursori nel cambiamento culturale e tecnologico del nostro settore**.

1.3 Le società del Gruppo

Autostrade per l'Italia, insieme alle altre concessionarie, oggi gestisce circa 3000 km di rete in concessione che attraverso 15 regioni e 60 provincie, con 214 aree di servizio, circa 4200 tra ponti e viadotti e oltre 420 km di gallerie



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

Altre società concessionarie:

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

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

==== Società Autostradale Tirrenica Km rete: 55 - Scadenza concessione: 2028

==== Tangenziale di Napoli Km rete: 20 - Scadenza concessione: 2037

Le società controllate operano in sinergia nel settore dei servizi di ingegneria, di costruzione e nella realizzazione di soluzioni tecnologiche al servizio della mobilità.

INGEGNERIA E COSTRUZIONE



Amplia Infrastructures

Per consolidare la propria posizione sul mercato italiano delle costruzioni e manutenzioni delle infrastrutture



Tecne

Per progetti ingegneristici chiave nell'evoluzione della rete

INNOVAZIONE E TECNOLOGIA



Free To X

Per lo sviluppo di servizi avanzati di mobilità offrendo soluzioni tecnologiche e sostenibili finalizzate a migliorare l'esperienza di viaggio a 360°



Movyon

Per sviluppare e integrare soluzioni innovative di Intelligent Transport Systems nell'ambito della mobilità smart

ALTRI SERVIZI



Youverse

Per la gestione dei servizi amministrativi, generali e immobiliari per l'intero. Gruppo e per tutte le attività di recupero crediti e fatturazione pedaggi



Elgea

Per generare energia pulita puntando su tecnologie e impianti green e valorizzando le superfici intorno alla rete autostradale



Giovia

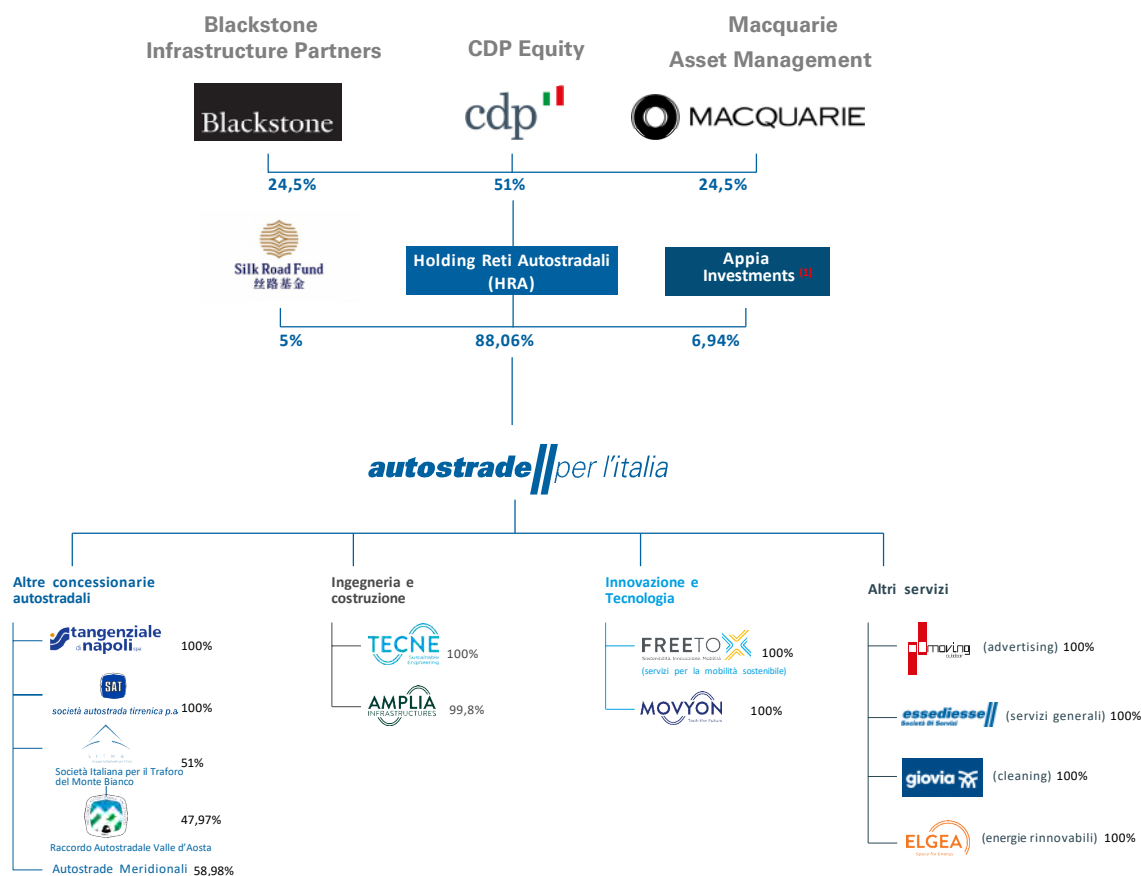
Per le attività di pulizia e manutenzione su piazzali esterni, superfici a verde e servizi igienici delle Aree di Servizio della rete in gestione



AD Moving

Per la commercializzazione di spazi, servizi pubblicitari ed eventi nelle Aree di Servizio

1.4 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.

1.5 Organi sociali

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Esercizi 2022 – 2023 – 2024

PRESIDENTE

Elisabetta OLIVERI

AMMINISTRATORE DELEGATO

Roberto TOMASI

VICE-PRESIDENTE

Gianluca RICCI ⁽¹⁾

CONSIGLIERI

Fabio BARCHIESI⁽²⁾

Sergio BUONCRISTIANO

Fulvio CONTI

Christoph HOLZER

Jonathan Grant KELLY

Zhiping CHEN⁽³⁾

Fabio MASSOLI

Massimo ROMANO

Francesca PACE

Andrea VALERI

Ignacio BOTELLA RODRIGUEZ⁽⁴⁾

COMITATI

COMITATO GRANDI OPERE

Elisabetta OLIVERI *(Pres.)*

Roberto TOMASI

Gianluca RICCI

Fabio BARCHIESI

Sergio BUONCRISTIANO

Christoph HOLZER

Jonathan Grant KELLY

Zhiping CHEN

Massimo ROMANO

Ignacio BOTELLA RODRIGUEZ

COLLEGIO SINDACALE

Esercizi 2021 – 2022 – 2023

PRESIDENTE

Angelo Gervaso COLOMBO

SINDACI EFFETTIVI

Franco CADOPPI

Roberto COLUSSI

Donato LIGUORI

Marino MARRAZZA

SINDACI SUPPLEMENTI

Francesco ORIOLI

Daniele VEZZANI

SOCIETÀ DI REVISIONE

Esercizi 2021 – 2029

KPMG S.p.A.

COMITATO CONTROLLO RISCHI, AUDIT E PARTI CORRELATE

Francesca PACE *(Pres.)*

Jonathan Grant KELLY

Zhiping CHEN

Fabio MASSOLI

Gianluca RICCI

COMITATO ESG & HS

Fabio MASSOLI *(Pres.)*

Sergio BUONCRISTIANO

Francesca PACE

Ignacio BOTELLA RODRIGUEZ

COMITATO REMUNERAZIONE E NOMINE

Massimo ROMANO *(Pres.)*

Gianluca RICCI

Christoph HOLZER

Andrea VALERI

(1) L'Assemblea dei Soci del 20 aprile 2023 ha confermato la nomina del dott. Gianluca Ricci (cooptato in data 6 ottobre 2022) quale Consigliere della Società sino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024. Il dott. Ricci è stato altresì nominato Vice-Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società e confermato membro del Comitato Grandi Opere, del Comitato Controllo Rischi, Audit e Parti Correlate e del Comitato Remunerazione e Nomine della Società nella riunione consiliare dell'11 maggio 2023.

(2) A seguito delle dimissioni rassegnate dalla dott.ssa Roberta Battaglia, il Consiglio di Amministrazione della Società ha cooptato, in data 8 febbraio 2024 come nuovo consigliere il dott. Fabio Barchiesi. Il Consiglio di Amministrazione dell'8 febbraio 2024 ha, altresì, deliberato di nominare, in sostituzione della dott.ssa Roberta Battaglia, il dott. Fabio Barchiesi quale componente del Comitato Grandi Opere.

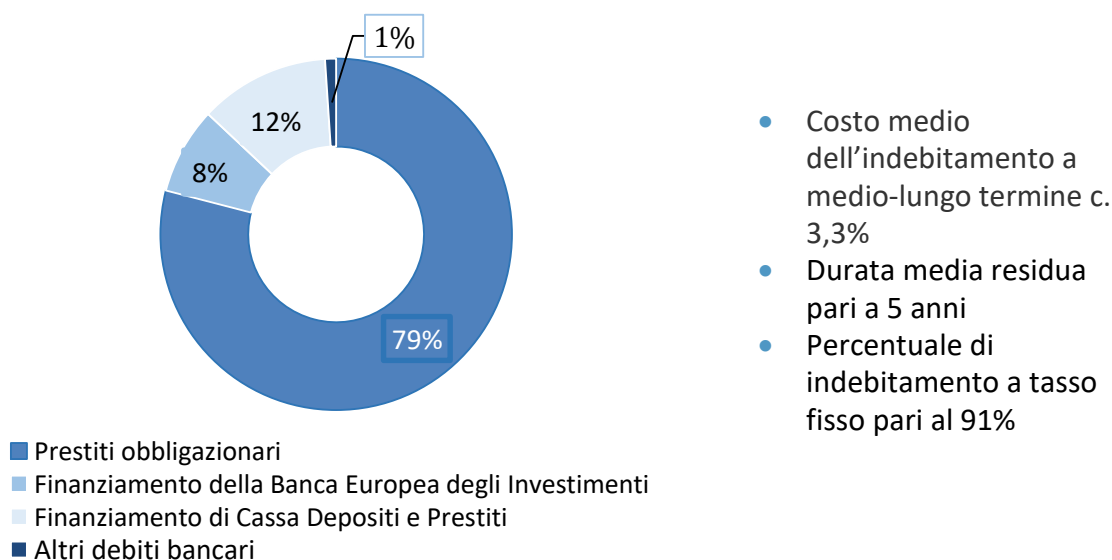
(3) A seguito delle dimissioni rassegnate dal dott. Hongcheng Li, il Consiglio di Amministrazione della Società ha cooptato, in data 11 maggio 2023 come nuovo consigliere il dott. Zhiping Chen. Il Consiglio di Amministrazione dell'11 maggio 2023 ha, altresì, deliberato di nominare, in sostituzione del dott. Hongcheng Li, il dott. Zhiping Chen quale componente del Comitato Controllo Rischi, Audit e Parti Correlate e preso atto della nomina di diritto del neonominato Consigliere dott. Zhiping Chen come componente del Comitato Grandi Opere ai sensi del combinato disposto degli artt. 28.2 e 39.1 dello Statuto sociale.

(4) A seguito delle dimissioni rassegnate dal dott. Robert Edward William Desmond Watt, il Consiglio di Amministrazione della Società ha, dapprima, cooptato, in data 27 luglio 2023 come nuovo consigliere il dott. Gordon Ian Winston Parsons. Il Consiglio di Amministrazione del 27 luglio 2023 ha, altresì, deliberato di nominare, in sostituzione del dott. Robert Edward William Desmond Watt, il dott. Gordon Ian Winston Parsons quale componente del Comitato Grandi Opere e del Comitato Environmental, Social and Governance & Health and Safety. Si segnala inoltre che, a seguito delle dimissioni rassegnate anche dal dott. Gordon Ian Winston Parsons, il Consiglio di Amministrazione della Società ha da ultimo cooptato, in data 14 marzo 2024 come nuovo consigliere il dott. Ignacio Botella Rodriguez. Il Consiglio di Amministrazione del 14 marzo ha, altresì, deliberato di nominare, in sostituzione del dott. Gordon Ian Winston Parsons, il dott. Ignacio Botella Rodriguez quale componente del Comitato Grandi Opere e del Comitato Environmental, Social and Governance & Health and Safety.

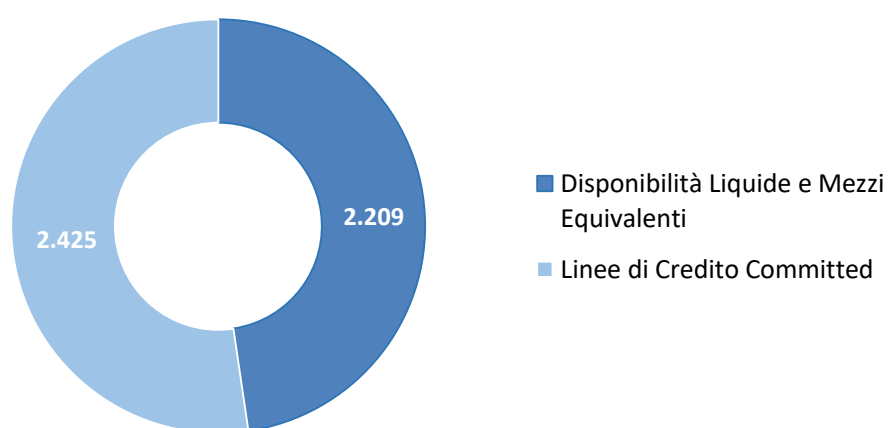
1.6 Profilo finanziario e rating

Struttura del debito del Gruppo al 31 dicembre 2023

Il debito lordo del Gruppo (valore nominale) ammonta a 11.726 milioni di euro ed è prevalentemente composto da obbligazioni a tasso fisso.






Al 31 dicembre 2023 il Gruppo dispone di una riserva di liquidità pari a 4.634 milioni di euro, così composta:



Rating finanziari

La solidità finanziaria di Autostrade per l'Italia è confermata dal merito di credito assegnato dalle principali agenzie internazionali.

Agenzia	Rating (alla data di pubblicazione del bilancio)
	BBB- / Stable Outlook
	BBB / Stable Outlook
	Baa3 / Stable Outlook

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.

Agenzia	ESG Score	Scala di Valutazione
	90/100 (Oct 2023)	100 0
	BBB (Apr 2023)	AAA DDD
	4.7 Negligible Risk (Aug 2023)	Negligible/ Low / Medium / High / Severe risk
	A- (Jan 2024)	A D
	EE (Nov 2023)	EEE F



2

RELAZIONE
SULLA GESTIONE



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

2.1 Business Overview

Highlights finanziari

Principali indicatori economici e finanziari consolidati

(€ milioni)

€ milioni	2023	2022
Totale ricavi operativi	4.328	4.175
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.401	2.459
Utile dell'esercizio	875	1.149
Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	878	1.130
EBITDA Cash ^(*)	2.357	1.896
FFO-Cash Flow Operativo	1.720	1.250
Investimenti e manutenzioni ^(**)	2.129	1.828

€ milioni	31/12/2023	31/12/2022
Patrimonio netto	2.915	3.469
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	2.606	3.146
Indebitamento finanziario netto	9.280	8.117

(*) Si segnala che per una migliore rappresentazione è stato rivisto il calcolo dell'EBITDA Cash comprendendo tra le componenti negative tutti gli utilizzi dei fondi rischi e oneri stanziati in esercizi precedenti e non solo gli sconti tariffari. Per il dettaglio del calcolo dell'EBITDA Cash si rimanda al paragrafo "Struttura patrimoniale-finanziaria consolidata" del successivo capitolo n. 2.4 "Andamento economico-finanziario del Gruppo".

(**) Il valore include investimenti operativi pari a 1.630 €/mln nel 2023 e 1.094 €/mln nel 2022, costi di manutenzione pari a 469 €/mln nel 2023 e 396 €/mln nel 2022, investimenti non remunerati pari a 30 €/mln nel 2023 e 338 €/mln nel 2022. In particolare, i costi per investimenti non remunerati includono gli ammontari connessi a determinate tipologie di interventi di Autostrade per l'Italia non remunerati a tariffa come previsto dall'Accordo negoziale stipulato con il Concedente per la chiusura della contestazione di presunto grave inadempimento avviata a seguito del crollo del viadotto Polcevera. Tali oneri sono stati ricompresi tra gli stanziamenti a fondo rischi e oneri nel corso degli esercizi precedenti e pertanto il loro sostenimento non comporta effetti a conto economico.

- Ricavi operativi pari a 4.328 milioni di euro in aumento di 153 milioni di euro rispetto al 2022 grazie principalmente al miglioramento del traffico sulla rete delle concessionarie.
- Margine operativo lordo (EBITDA¹), pari a 2.401 milioni di euro in diminuzione di 58 milioni di euro rispetto al 2022, su cui incide l'incremento dei costi di manutenzione e l'effetto negativo connesso al significativo decremento dei tassi utilizzati per l'attualizzazione dei fondi osservato nel mese di dicembre 2023.
- Risultato netto consolidato pari a 875 milioni di euro in diminuzione di 274 milioni di euro rispetto al 2022, che includeva proventi finanziari per 75 milioni di euro in relazione alla variazione del fair value dei derivati IRS ri-designati a cash flow hedge a partire dal 2022 nonché gli effetti dell'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")² aumentano rispettivamente di 461 milioni di euro e 470 milioni di euro rispetto al 2022.
- Emessi nel 2023 complessivamente per 1,5 miliardi di euro di prestiti obbligazionari "Sustainability-Linked" a supporto degli investimenti e del piano di ammodernamento della rete, con contestuale incasso di 282 milioni di euro a seguito della chiusura di taluni derivati di IRS Forward Starting.
- Rimborsato prestito obbligazionario retail da 750 milioni di euro a giugno 2023.

Highlights non finanziari

Ammodernamento e Potenziamento della rete

- Un totale di circa 2,1 miliardi di euro in manutenzioni e investimenti volti ad aumentare la vita utile, la resilienza delle infrastrutture ed a potenziare i nodi critici della rete fluidificando il traffico e contribuendo al processo di decarbonizzazione e transizione energetica.
- L'A8 Milano Laghi diventa la prima autostrada a 5 corsie in Italia con l'apertura del tratto di circa 4,4 chilometri tra la barriera di Milano Nord alla diramazione con l'autostrada A9 Lainate-Como-Chiasso.
- Apertura dei primi 6 km di quarta corsia dinamica della A4 in area milanese, dallo Svincolo di Certosa all'area di servizio Lambro (circa il 70% del tratto interessato dal potenziamento).
- Aperto al traffico il 13 gennaio 2024 uno dei lotti più importanti del Nodo di San Benigno per razionalizzare i flussi di traffico tra le barriere autostradali di Genova Ovest e Genova Aeroporto.
- Nell'ambito del Piano di potenziamento, avviati i cantieri e le attività propedeutiche di altri interventi di primaria importanza per il Paese, come il Passante di Bologna, la Gronda di Genova ed il tunnel sub portuale, l'ampliamento dell'A11 tra Firenze e Pistoia, dell'A14 tra Bologna e la diramazione per Ravenna e dell'A13 tra Bologna e Ferrara.

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".

²Per il dettaglio del calcolo dell'EBITDA Cash e del Cash Flow Operativo si rimanda al paragrafo "Struttura patrimoniale-finanziaria consolidata" del successivo capitolo 2.4 "Andamento economico-finanziario del Gruppo".

Innovazione

- Dopo l'entrata in esercizio dei primi 50 km di *Intelligent Roads* in A1 tra Firenze Sud e Firenze Nord e sul nodo urbano di Bologna, è stata avviata la sperimentazione di un sistema che consentirà al veicolo di comunicare con l'infrastruttura mantenendo lo stesso livello di guida autonoma, anche in assenza del segnale satellitare
- Sono state avviate le sperimentazioni del Road Zipper System e del monitoraggio della rete con i droni, per monitorare lo stato della viabilità, i cantieri di lavoro, la segnaletica stradale e lo stato della pavimentazione e del verde.
- Lanciata l'app Muovy, un unico hub digitale che racchiude tutti i servizi dedicati ai clienti di ASPI (infoviabilità, cash-back, fatturazione, viacard prepagata e altri servizi)
- Avviata da Movyon la sperimentazione per trasformare l'energia cinetica dei veicoli in autostrada in energia elettrica green per le aree di servizio

Sicurezza

- Prosegue l'impegno per elevare i livelli di sicurezza della circolazione, delle infrastrutture e del personale che tutti i giorni lavora sulle nostre autostrade:
 - Completato il nuovo ciclo di ispezioni di ponti, viadotti e gallerie sulla base dell'approccio multilivello previsto dalle nuove linee guida attraverso sistemi sempre più efficaci di monitoraggio e manutenzione delle infrastrutture
 - Completata la definizione della Classi di Attenzione (Livello 2) delle opere d'arte sull'infrastruttura in concessione, coerentemente con le tempistiche definite dalle linee guida del monitoraggio delle opere definite dal Concedente;
 - Sviluppato nel sistema ARGO il modulo di Tunnel Management System che integra anche l'utilizzo del laser scanner 3D ad alta definizione sulle gallerie della Rete;
 - Attivo il nuovo veicolo IRIS attrezzato con laser-scanner e fotocamera a 360° per il rilievo tridimensionale di tutto il nastro autostradale;
 - Attivo in A4 un sistema di ultima generazione per il controllo dei trasporti eccezionali e del peso dei mezzi pesanti mediante laser con scansione 3D e sistema di pesatura statico, permettendo l'immediato intervento della Polizia Stradale in presenza di violazioni
- Iniziative del programma Active Safety Value:
 - a febbraio 2023 si è tenuta la settimana della sicurezza;
 - a novembre 2023 è stata lanciata una campagna di comunicazione istituzionale sui media nazionali per promuovere i comportamenti corretti per raggiungere l'ambizione di zero incidenti sul lavoro.

Sostenibilità

- Ammissione a gennaio 2023 di Autostrade per l'Italia nel 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.
- Completato il piano per la realizzazione a cura di Free To X di 100 stazioni di ricarica ad alta potenza in altrettante aree di servizio; nel 2024 è previsto il lancio di gare per aumentare la copertura del servizio ad ulteriori 108 aree.

- Avviato il piano per l'installazione nelle gallerie e lungo gli svincoli autostradali di impianti di illuminazione a LED che sostituiranno le tradizionali lampade a sodio, un'innovazione che sarà completata nel corso del 2024 e che consentirà di produrre un risparmio energetico di circa 2 GWh/anno, riducendo le emissioni di Co2 di oltre 520 tonnellate l'anno.
- Pubblicata ad ottobre 2023 la "Carta degli impegni ESG" del Gruppo ASPI, che definisce le strategie del Gruppo per l'adozione delle azioni e dei comportamenti sostenibili, in linea con Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU.

Finanza sostenibile

- Collocati, rispettivamente a gennaio e a giugno 2023, i primi due prestiti obbligazionari Sustainability-linked entrambi per complessivi 1,5 miliardi di euro, il cui 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.
- Ammissione dei due prestiti obbligazionari "Sustainability-Linked" emessi da Autostrade per l'Italia alla piattaforma LGX della Borsa di Lussemburgo dedicata ai titoli di debito sostenibile
- Ottenute nuove linee di credito revolving bilaterali da primari istituti di credito italiani e internazionali per complessivi 725 milioni di euro di tipo Sustainability-linked che prevedono un aggiustamento dei margini legati al raggiungimento di specifici obiettivi ESG.

Modelli di controllo e Certificazioni ISO e anticorruzione

- Ottenuto il Rating Classe A 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.
- È stato sviluppato un modello di alta formazione riconosciuto come best practice dall'OCSE all'interno del paper "Shaping the values - Education for the fight against corruption" per un futuro sostenibile.
- È stato implementato il modello di gestione delle terze parti di ASPI che, anche attraverso un processo strutturato di monitoraggio, consente di (i) incrementare la capacità dell'azienda nella gestione delle relazioni con le terze parti, (ii) assicurare rapporti di business virtuosi in logica di partnership, (iii) instaurare relazioni ispirate ai principi di lealtà, correttezza, trasparenza ed efficienza, nonché (iv) promuovere la libera concorrenza e la parità di trattamento nella scelta dei partner/fornitori/appaltatori.

Risorse umane

- E' proseguito il piano di assunzioni del Gruppo che ha consentito di raggiungere già nel 2023 l'obiettivo di 2.900 assunzioni previsto nel Piano di Trasformazione 2021-2024 (1.100 risorse nel solo 2023).
- Pubblicato il primo bilancio di Genere di ASPI, realizzato in linea con il Gender Equality Plan. Anche quest'anno ASPI ha ricevuto la certificazione Top Employers (Top Employers Institute, premia ogni anno le migliori società per la qualità dell'ambiente di lavoro e le politiche intraprese).
- Rinnovato il CCNL Autostrade e Trafori che avrà validità fino al 30 giugno 2025 e che rappresenta un ulteriore fondamentale tassello verso le strategie di cambiamento e di trasformazione del Gruppo, rafforzando il sistema delle relazioni industriali basato su un modello partecipativo e rilanciando l'azienda in una prospettiva di mobilità sostenibile, una mobilità in grado di accelerare lo sviluppo del Paese e la libertà degli spostamenti delle persone.

2.2 Eventi successivi al 31 dicembre 2023

Sostegno BEI a supporto del piano di ASPI

In data 15 febbraio 2024 è stato siglato un accordo di finanziamento da complessivi 1,2 miliardi di euro tra Aspi e Banca europea per gli investimenti (BEI). In particolare, una porzione della linea di credito pari a 800 milioni di euro ha una durata di 15 anni (allineata dunque alla scadenza della concessione) e sarà erogata in forma provvisoria diretta, contribuendo al programma di rigenerazione della rete, rendendola più sostenibile e resiliente, anche nell'eventualità di futuri eventi climatici. L'impegno della BEI comprende anche ulteriori 400 milioni di euro sotto forma di provvista indiretta, tramite un istituto di credito da indentificare, e volti a supportare l'avanzamento del piano di ammodernamento di ASPI.

Liquidazione e scioglimento di Autostrade Meridionali

In data 21 febbraio 2024 il Consiglio di amministrazione della controllata Autostrade Meridionali ha deliberato di sottoporre lo scioglimento volontario della società e la conseguente messa in liquidazione all'Assemblea Straordinaria degli Azionisti convocata per l'8 aprile 2024.

Emissione prestiti obbligazionari

In data 28 febbraio 2024 Autostrade per l'Italia ha collocato, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN), due tranche da 500 milioni di euro di obbligazioni "Sustainability-Linked" con scadenza 8 e 12 anni e cedola rispettivamente di 4,25% e 4,625%.

In linea con gli impegni presentati nel Sustainability-Linked Financing Framework pubblicato a dicembre 2022, il tasso di interesse dei nuovi prestiti obbligazionari sarà legato al raggiungimento di specifici obiettivi di medio e lungo periodo relativi alla riduzione di emissioni di gas serra oltre all'installazione di punti di ricarica per veicoli elettrici lungo la rete autostradale.

Contestualmente all'emissione sono stati chiusi derivati attivi di pari importo nominale (1.000 milioni di euro) ed incassati circa 170 milioni di euro relativi al positivo fair value.

Approvazione progetto Tunnel Subportuale di Genova

In data 2 marzo 2024 il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT") ha approvato il progetto dell'intervento finalizzato alla realizzazione del "Tunnel Subportuale urbano di attraversamento della città di Genova", che è ricompreso negli impegni da realizzare a carico di ASPI nell'ambito dell'accordo negoziale sottoscritto con il MIT ad ottobre 2021 fino a un importo pari a 700 milioni di euro, già stanziato tra i fondi rischi e oneri negli esercizi precedenti.

2.3 Evoluzione prevedibile della gestione

Nel 2024, anno in cui la prima autostrada italiana compie cento anni, il nostro compito è di proseguire nel piano di ammodernamento e potenziamento della rete, migliorando gli standard di qualità e sicurezza delle infrastrutture, affrontando i temi relativi alla mobilità sostenibile del futuro. Tutto ciò richiede una forte accelerazione degli investimenti a servizio dei viaggiatori e di tutti gli stakeholder dei territori attraversati dalla rete.

Nel 2024 prevediamo un forte impulso a investimenti e manutenzioni con circa 2,3 miliardi di euro con l'obiettivo di proseguire nel piano di ammodernamento e potenziamento del sistema infrastrutturale in gestione, aumentando la vita utile e rafforzando la resilienza delle infrastrutture, anche a fronte di avversi eventi climatici.

Il 2024 è anche l'ultimo anno del primo quinquennio regolatorio di Autostrade per l'Italia, sarà fondamentale individuare, nell'ambito del processo di aggiornamento per il nuovo quinquennio 2025-2029, tutti gli investimenti per sostenere la mobilità del nostro Paese, trovando i meccanismi finanziari adeguati nel rispetto di metriche finanziarie che supportino un'adeguata struttura finanziaria.

Seppur in un contesto macroeconomico incerto, anche per il protrarsi della crisi geopolitica in corso, dopo il pieno recupero dei livelli pre-pandemia, si stima che il traffico sulla rete di Autostrade per l'Italia possa registrare un contenuto incremento, rispetto al 2023; gli obiettivi aziendali saranno sempre perseguiti mantenendo una sana ed equilibrata struttura finanziaria.

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 2023" 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 2023 (prospetti ufficiali). Tali prospetti riclassificati presentano pertanto, oltre alle grandezze economico-finanziarie e patrimoniali disciplinate dai principi contabili internazionali IAS/IFRS, alcuni indicatori e voci derivanti da questi ultimi, ancorché non previsti dagli stessi principi e identificabili pertanto come IAP. In proposito, si rimanda al capitolo n. 2.17 "Note metodologiche e altre informazioni" per la riconduzione delle voci dei prospetti riclassificati con quelle dei corrispondenti prospetti ufficiali.

Si evidenzia infine che alcuni IAP sono presentati anche al netto di talune rettifiche operate ai fini di un confronto omogeneo nel tempo dei risultati consolidati – definite anche "Variazioni su base omogenea" - utilizzate per il commento delle variazioni del Margine operativo lordo (EBITDA), dell'Utile/(perdita) dell'esercizio, dell'Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo e 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. 2.17 "Note metodologiche e altre informazioni" è fornita la riconciliazione tra i valori desunti dai prospetti contabili riclassificati e i corrispondenti indicatori su base omogenea oltre a specifiche note esplicative delle rettifiche apportate.

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2023 non presenta variazioni significative rispetto a quello del 31 dicembre 2022. Si segnala, tuttavia, la costituzione nel mese di dicembre 2023 di Free To X S.p.A., attraverso il conferimento del ramo di azienda e-mobility da parte di Free To X S.r.l., deputata alla realizzazione e gestione di impianti per la ricarica elettrica destinati a veicoli elettrici o ibridi.

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

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO

€ milioni	2023	2022	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	3.838	3.709	129	3
Altri ricavi operativi	490	466	24	5
Totale ricavi operativi	4.328	4.175	153	4
Costi di manutenzione	(469)	(396)	(73)	18
Altri costi esterni gestionali	(356)	(380)	24	(6)
Oneri concessori	(474)	(462)	(12)	3
Costo del lavoro netto	(604)	(554)	(50)	9
Variazione operativa dei fondi	(24)	76	(100)	n.s.
Totale costi operativi netti	(1.927)	(1.716)	(211)	12
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.401	2.459	(58)	(2)
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi	(739)	(647)	(92)	14
Margine operativo (EBIT)	1.662	1.812	(150)	(8)
Oneri finanziari netti	(399)	(311)	(88)	28
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(7)	(3)	(4)	n.s.
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.256	1.498	(242)	(16)
Oneri fiscali	(381)	(349)	(32)	9
Utile dell'esercizio	875	1.149	(274)	(24)
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi	(3)	19	(22)	n.s.
Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	878	1.130	(252)	(22)

Il "Totale ricavi operativi" del 2023 è pari a 4.328 milioni di euro e si incrementa di 153 milioni di euro rispetto al 2022 (4.175 milioni di euro). In particolare:

- a) I "Ricavi da pedaggio" sono pari a 3.838 milioni di euro, in aumento di 129 milioni di euro rispetto al 2022 (3.709 milioni di euro) in relazione principalmente all'incremento del traffico, pari al 3,6% (ovvero +3,1% considerando anche l'effetto derivante dal mix negativo di traffico), e all'incremento tariffario riconosciuto ad Autostrade per l'Italia pari all'1,59%. Si segnala che la voce include una componente non monetaria connessa agli sconti e alle esenzioni all'utenza, pari a 69 milioni di euro nel 2023 (102 milioni di euro nel 2022)¹. La

¹ L'impatto economico delle componenti relative agli sconti e alle esenzioni (inclusi tra gli impegni assunti dalla Società nell'Accordo negoziale stipulato a ottobre 2021) è nullo per effetto dell'utilizzo del fondo rischi ed oneri stanziato negli esercizi precedenti.

voce comprende, infine, per 382 milioni di euro (375 milioni di euro nel 2022)¹ le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposta anche tra i costi operativi nella voce "oneri concessori". Escludendo tale integrazione, i ricavi da pedaggio si incrementano di 122 milioni di euro;

- b) Gli "**Altri ricavi operativi**", pari a 490 milioni di euro, si incrementano di 24 milioni rispetto al 2022 (466 milioni di euro) per effetto principalmente della rilevazione di proventi per rimborso assicurativo di Autostrade per l'Italia pari a 29 milioni di euro, relativi alla polizza All Risks stipulata dalla da Autostrade per l'Italia per il periodo di copertura in cui è occorso il sinistro sul viadotto Polcevera.

I "**Costi operativi netti**" ammontano a 1.927 milioni di euro, in aumento di 211 milioni di euro rispetto al 2022 (1.716 milioni di euro). In maggiore dettaglio:

- a) I "**Costi di manutenzione**", pari a 469 milioni di euro, sono in aumento di 73 milioni di euro rispetto al 2022 (396 milioni di euro), in relazione principalmente alle maggiori attività su pavimentazioni, all'aumento dei costi delle materie prime impiegate, a cui si aggiungono gli interventi di ripristino dell'autostrada a seguito dell'alluvione a maggio 2023 in Emilia Romagna;
- b) Il "**Costo del lavoro netto**", pari a 604 milioni di euro, si incrementa di 50 milioni di euro rispetto al 2022 (554 milioni di euro). Tale variazione è determinata principalmente dalla rilevazione degli effetti connessi al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione² da Autostrade per l'Italia e dalla controllata EssediEsse (complessivamente 59 milioni di euro);
- c) La "**Variazione operativa dei fondi**" registra un accantonamento netto pari a 24 milioni di euro in relazione principalmente all'effetto negativo connesso al decremento dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione del fondo rischi e oneri e del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali. Si segnala che nel 2022 la voce registrava un utilizzo netto (provento), pari a 76 milioni di euro, per dinamiche opposte dei tassi di attualizzazione (sensibile incremento).

Il "**Margine operativo lordo (EBITDA)**", pari a 2.401 milioni di euro, si decrementa di 58 milioni di euro rispetto 2022 (2.459 milioni di euro) come conseguenza dei fenomeni precedentemente descritti.

Gli "**Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi**" sono pari a 739 milioni di euro e si incrementano di 92 milioni di euro rispetto al 2022 in relazione essenzialmente al maggiore valore dei diritti concessori per gli investimenti dell'esercizio 2022.

Il "**Margine operativo (EBIT)**" è pertanto pari 1.662 milioni di euro e registra un decremento di 150 milioni di euro rispetto al 2022 (1.812 milioni di euro).

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.

² Per ulteriori dettagli si rinvia al capitolo 2.10 Risorse Umane.

Gli **“Oneri finanziari netti”**, pari a 399 milioni di euro, si incrementano di 88 milioni di euro rispetto al 2022, che includeva proventi finanziari (75 milioni di euro) in relazione alla variazione del fair value dei derivati IRS ri-designati a cash flow hedge nel 2022.

Il **“Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento”**, in diminuzione di 242 milioni rispetto al 2022, è positivo per 1.256 milioni di euro (1.498 milioni di euro nel 2022).

Gli **“Oneri fiscali”** sono pari a 381 milioni di euro (349 milioni di euro nel 2022). Nonostante la riduzione del risultato prima delle imposte, la voce registra un incremento di 32 milioni di euro rispetto al 2022 su cui incideva l’effetto positivo dell’affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all’avviamento di Autostrade per l’Italia (L.244/2007) 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 imposta sostitutiva).

L’**“Utile dell’esercizio”**, pari a 875 milioni di euro, si decrementa di 274 milioni di euro rispetto al 2022 (1.149 milioni di euro).

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

€ milioni	2023	2022
Utile/(Perdita) dell'esercizio (A)	875	1.149
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	(96)	520
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	23	(125)
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto	5	2
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (B)	(68)	397
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	13	8
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	(3)	(2)
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (C)	10	6
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	-	22
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	-	(5)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio (D)	-	17
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio (E=B+C+D)	(58)	420
<i>di cui relative ad attività destinate alla vendita</i>	-	-
Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+E)	817	1.569
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>	<i>819</i>	<i>1.550</i>
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>	<i>(2)</i>	<i>19</i>

Nel 2023 la voce **“Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell’esercizio”** è negativa per 58 milioni di euro in relazione essenzialmente alla significativa riduzione del fair value positivo degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge. Nel 2022 la stessa voce era positiva per 420 milioni di euro in relazione alla dinamica opposta dei tassi.

Struttura patrimoniale-finanziaria consolidata

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA

€ milioni	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Attività materiali	225	202	23
Attività immateriali	16.659	15.813	846
Partecipazioni	73	78	(5)
Attività per imposte anticipate non compensabili	135	122	13
Altre attività non finanziarie	-	3	(3)
Attività non finanziarie in dismissione	24	-	24
Attività non finanziarie (A)	17.116	16.218	898
Attività commerciali	856	833	23
Passività commerciali	(1.890)	(1.830)	(60)
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito	(136)	(21)	(115)
Altre attività/(passività) nette	(354)	(290)	(64)
Capitale circolante netto (B)	(1.524)	(1.308)	(216)
Capitale investito lordo (C=A+B)	15.592	14.910	682
Fondi per accantonamenti	(2.752)	(2.781)	29
Passività per imposte differite al netto delle attività per imposte anticipate compensabili	(611)	(513)	(98)
Altre passività non finanziarie	(22)	(30)	8
Passività non finanziarie in dismissione	(12)	-	(12)
Passività non finanziarie (D)	(3.397)	(3.324)	(73)
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	12.195	11.586	609
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	2.606	3.146	(540)
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	309	323	(14)
Patrimonio netto (F)	2.915	3.469	(554)
Indebitamento finanziario netto (G)	9.280	8.117	1.163
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (H=F+G)	12.195	11.586	609

Al 31 dicembre 2023, le “Attività non finanziarie” sono pari a 17.116 milioni di euro e si incrementano di 898 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (16.218 milioni di euro) prevalentemente per effetto degli investimenti operativi pari a 1.630 milioni di euro (di cui 1.468 milioni in infrastrutture autostradali), parzialmente compensati dagli ammortamenti dell’esercizio (714 milioni di euro).

Il “Capitale circolante netto” presenta al 31 dicembre 2023 un saldo negativo pari a 1.524 milioni di euro e si incrementa di 216 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2022 (1.308 milioni di euro). La variazione è attribuibile essenzialmente ai seguenti effetti combinati:

- a) l’incremento delle passività nette per imposte sul reddito (115 milioni di euro) in relazione allo stanziamento delle imposte dell’esercizio (282 milioni di euro), al netto del versamento degli acconti per l’esercizio in corso (82 milioni di euro) e al pagamento della quota di debito di competenza (49 milioni di euro) per l’imposta sostitutiva relativa all’affrancamento di quota parte del valore fiscale dell’avviamento dedotta extra-contabilmente da Autostrade per l’Italia;

- b) l'incremento delle altre passività nette (64 milioni di euro), dovuto principalmente ai maggiori debiti IVA derivanti dall'introduzione, a partire dal 1° gennaio 2023, del regime di liquidazione dell'IVA cd. "split payment" come previsto dalla normativa vigente.

Le "**Passività non finanziarie**" sono pari a 3.397 milioni di euro e si incrementano di 73 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2022 (3.324 milioni di euro), principalmente per effetto dell'incremento delle passività per imposte differite (al netto delle attività per imposte anticipate compensabili) per 98 milioni di euro, in relazione all'ammortamento dell'avviamento dedotto extra contabilmente da Autostrade per l'Italia.

Il "**Patrimonio netto**" ammonta a 2.915 milioni di euro con un decremento di 554 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2022 (3.469 milioni di euro).

Il "**Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo**", pari a 2.606 milioni di euro, presenta un decremento complessivo pari a 540 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2022 (3.146 milioni di euro), per effetto della distribuzione di dividendi agli azionisti di Autostrade per l'Italia, a titolo di saldo per l'esercizio 2022 (924 milioni di euro) e di acconto per l'esercizio 2023 (434 milioni di euro), e del risultato economico complessivo dell'esercizio positivo per 819 milioni di euro.

Il "**Patrimonio netto di pertinenza di Terzi**", pari a 309 milioni di euro, presenta un decremento pari a 14 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2022 (323 milioni di euro), in relazione alla distribuzione di dividendi a soci terzi (11 milioni di euro) e del risultato economico complessivo dell'esercizio negativo per 2 milioni di euro.

Con riferimento all'”**Indebitamento finanziario netto**”, pari a 9.280 milioni di euro al 31 dicembre 2023, si riporta di seguito il dettaglio delle variazioni:

€ milioni		2023	2022	Variazione
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A INIZIO ESERCIZIO	A	(8.117)	(8.246)	129
EBITDA reported		2.401	2.459	(58)
Variazione operativa dei fondi rilevata a conto economico e altre variazioni non monetarie		76	(81)	157
Costi connessi all'utilizzo dei fondi rischi e oneri		(120)	(482)	362
EBITDA Cash		2.357	1.896	461
Oneri finanziari netti monetari		(361)	(372)	11
Imposte correnti		(276)	(274)	(2)
FFO - Cash flow operativo		1.720	1.250	470
Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie		197	100	97
Investimenti operativi		(1.630)	(1.094)	(536)
Contributi su investimenti		41	1	40
ECF - Equity free cash flow		328	257	71
Altre variazioni		6	(4)	10
Flusso finanziario netto dell'esercizio al netto del flusso per investimenti in attività non finanziarie	B	334	253	81
Distribuzione di riserve		-	(682)	682
Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e dal Gruppo		(1.369)	(66)	(1.303)
Flusso finanziario netto per capitale proprio	C	(1.369)	(748)	(621)
Flusso finanziario netto generato (assorbito) nell'esercizio	D=B+C	(1.035)	(495)	(540)
Variazione fair value strumenti finanziari derivati di copertura e altre variazioni dell'Indebitamento finanziario netto	E	(128)	624	(752)
VARIAZIONE DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO DELL'ESERCIZIO	F=D+E	(1.163)	129	(1.292)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A FINE ESERCIZIO	A+F	(9.280)	(8.117)	(1.163)

La composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2023 è riportata nel seguito:

€ milioni	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Indebitamento finanziario netto			
Passività finanziarie (A)	12.117	11.456	661
Prestiti obbligazionari	9.272	8.530	742
<i>di cui quota a breve</i>		<i>999</i>	<i>749</i>
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.594	2.700	(106)
<i>di cui quota a breve</i>		<i>152</i>	<i>177</i>
Derivati con fair value negativo	39	7	32
Scoperti di conto corrente	11	33	(22)
Finanziamenti a breve termine	16	19	(3)
Altre passività finanziarie	183	167	16
Passività finanziarie in dismissione	2	-	2
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (B)	(2.209)	(2.313)	104
Attività finanziarie (C)	(628)	(1.026)	398
Diritti concessori finanziari	(14)	(33)	19
Attività finanziarie per contributi	(155)	(179)	24
Depositi vincolati	(138)	(175)	37
Attività finanziarie in dismissione	(3)	-	(3)
Derivati non correnti con fair value positivo	(155)	(518)	363
Altre attività finanziarie	(163)	(121)	(42)
Indebitamento finanziario netto (D=A+B+C)	9.280	8.117	1.163

Con riferimento ai prestiti obbligazionari di Autostrade per l'Italia si segnalano:

- a) le emissioni di due prestiti obbligazionari "Sustainability-Linked", perfezionate nei mesi di gennaio e giugno, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN) della Società, per 750 milioni di euro ciascuna con scadenza, rispettivamente, nel 2031 e 2033 e cedola del 4,75% e 5,125%;
- b) il rimborso, avvenuto in data 12 giugno 2023, del prestito obbligazionario retail pari a 750 milioni di euro.

Sulla diminuzione dei derivati con fair value positivo (363 milioni di euro) incide principalmente la chiusura di taluni derivati a seguito delle emissioni obbligazionarie sopra riportate.

Al 31 dicembre 2023 l'indebitamento finanziario di Gruppo 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 di Autostrade per l'Italia, 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 di Gruppo al 31 dicembre 2023 è pari a circa cinque anni. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 91% a tasso fisso. Nel 2023 il costo medio della provvista a medio-lungo termine di Gruppo è stato di circa il 3,26%.

Al 31 dicembre 2023 il Gruppo dispone di una riserva di liquidità pari a 4.634 milioni di euro che risulta composta da disponibilità liquide (2.209 milioni di euro) e linee finanziarie committed non utilizzate (2.425 milioni di euro).

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

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

€ milioni	2023	2022	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	3.638	3.491	147	4
Altri ricavi operativi	305	265	40	15
Totale ricavi operativi	3.943	3.756	187	5
Costi di manutenzione	(442)	(360)	(82)	23
Altri costi esterni gestionali	(321)	(305)	(16)	5
Oneri concessori	(463)	(449)	(14)	3
Costo del lavoro netto	(424)	(382)	(42)	11
Variazione operativa dei fondi	(19)	33	(52)	n.s.
Totale costi operativi netti	(1.669)	(1.463)	(206)	14
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.274	2.293	(19)	(1)
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi	(658)	(578)	(80)	14
Margine operativo (EBIT)	1.616	1.715	(99)	(6)
Oneri finanziari netti	(370)	(191)	(179)	94
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.246	1.524	(278)	(18)
Oneri fiscali	(373)	(326)	(47)	14
Risultato delle attività operative in funzionamento	873	1.198	(325)	(27)
Utile dell'esercizio	873	1.198	(325)	(27)

I “Ricavi operativi” del 2023 sono pari a 3.943 milioni di euro e si incrementano di 187 milioni di euro rispetto al 2022 (3.756 milioni di euro). In particolare:

- a) i “Ricavi da pedaggio” sono pari a 3.638 milioni di euro in aumento di 147 milioni rispetto al 2022 (3.491 milioni di euro) in relazione alla crescita del traffico sulla rete, pari al 3,7% (+3,2% considerando anche l'effetto negativo derivante dal mix di traffico), e all'incremento tariffario riconosciuto alla Società pari all'1,59%. Si segnala che la voce include anche una componente non monetaria connessa agli sconti e alle esenzioni all'utenza pari a 69 milioni di euro nel 2023 (102 milioni di euro nel 2022)¹. La voce comprende, infine, per

¹ L'impatto economico delle componenti relative agli sconti e alle esenzioni (inclusi tra gli impegni assunti dalla Società nell'Accordo negoziale stipulato a ottobre 2021) è nullo per effetto dell'utilizzo del fondo rischi ed oneri stanziato negli esercizi precedenti.

375 milioni di euro (365 milioni di euro nel 2022)¹ le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce "oneri concessori". Escludendo tale integrazione, i ricavi da pedaggio si incrementano di 137 milioni di euro;

- b) gli "**Altri ricavi operativi**" ammontano a 305 milioni di euro, in aumento di 40 milioni di euro rispetto al 2022 (265 milioni di euro), per effetto principalmente della rilevazione di proventi per rimborso assicurativo pari a 29 milioni di euro, relativi alla polizza All Risks stipulata dalla Società per il periodo di copertura in cui è occorso il sinistro sul Viadotto Polcevera.

I "**Costi operativi netti**" ammontano a 1.669 milioni di euro, in aumento di 206 milioni di euro rispetto al 2022 (1.463 milioni di euro). In maggiore dettaglio:

- a) i "**Costi di manutenzione**" ammontano a 442 milioni di euro e si incrementano di 82 milioni di euro rispetto al 2022 (360 milioni di euro) in relazione alle maggiori attività su pavimentazioni, all'aumento dei costi delle materie prime impiegate, a cui si aggiungono gli interventi di ripristino dell'autostrada a seguito dell'alluvione a maggio 2023 in Emilia Romagna;
- b) il "**Costo del lavoro netto**" è pari a 424 milioni di euro e si incrementa di 42 milioni di euro rispetto al 2022 (382 milioni di euro). Tale variazione è determinata:
 - 1) dalla rilevazione dell'effetto connesso al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione (35 milioni di euro), commentato nel successivo capitolo n. 2.10 "Risorse Umane" cui si rinvia;
 - 2) dall'incremento delle unità medie e agli oneri legati al rinnovo del contratto CCNL.
- c) la "**Variazione operativa dei fondi**" registra un accantonamento netto pari a 19 milioni di euro in relazione principalmente all'effetto negativo connesso al decremento dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione del fondo rischi e oneri e del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali. Si segnala che nel 2022 la voce registrava un utilizzo netto (provento), pari a 33 milioni di euro, per dinamiche opposte dei tassi di attualizzazione (sensibile incremento).

Per effetto delle variazioni sopra descritte il "**Margine operativo lordo (EBITDA)**" è pari a 2.274 milioni di euro (2.293 milioni di euro nel 2022), con un decremento di 19 milioni di euro.

Gli "**Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi**" sono pari a 658 milioni di euro (578 milioni di euro nel 2022) in relazione essenzialmente al maggiore valore dei diritti concessori per gli investimenti dell'esercizio 2022.

Il "**Margine operativo (EBIT)**" è pari a 1.616 milioni di euro e registra un decremento di 99 milioni di euro (1.715 milioni di euro nel 2022).

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

Gli **“Oneri finanziari netti”**, pari a 370 milioni di euro, si incrementano di 179 milioni di euro rispetto al 2022 (191 milioni di euro), che includeva:

- a) proventi finanziari (75 milioni di euro) in relazione alla variazione del fair value dei derivati di IRS ri-designati di cash flow hedge nel 2022;
- b) proventi derivanti dalla distribuzione di parte della riserva straordinaria di Autostrade Meridionali (83 milioni di euro).

Il **“Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento”**, in diminuzione di 278 milioni di euro, è positivo per 1.246 milioni di euro (1.524 milioni nel 2022).

Gli **“Oneri fiscali”** sono pari a 373 milioni di euro (326 milioni di euro nel 2022). Nonostante la riduzione del risultato prima delle imposte al netto dei dividendi non imponibili, la voce registra un incremento di 47 milioni di euro rispetto al 2022 su cui incideva l’effetto positivo dell’affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all’avviamento (L.244/2007) 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 imposta sostitutiva).

L’**“Utile dell’esercizio”**, pari a 873 milioni di euro, si decrementa di 325 milioni di euro rispetto al 2022 (1.198 milioni di euro).

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

€ milioni		2023	2022
Utile dell'esercizio	(A)	873	1.198
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		(97)	519
Effetto fiscale su utili/(perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		23	(125)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	(74)	394
(Perdite)/Utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		11	6
Effetto fiscale su (perdite)/utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		(3)	(1)
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	8	5
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		-	22
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		-	(5)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	-	17
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	(66)	416
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	807	1.614

Nel 2023 la voce **“Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell’esercizio”** è negativa per 66 milioni di euro in relazione essenzialmente alla significativa riduzione del fair value positivo degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge. Nel 2022 la stessa voce era positiva per 416 milioni di euro in relazione alla dinamica opposta dei tassi.

Il “**Risultato economico complessivo dell’esercizio**” risulta pari a 807 milioni di euro (1.614 milioni di euro nel 2022).

Struttura patrimoniale-finanziaria

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA

€ milioni	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Attività materiali	94	95	(1)
Attività immateriali	15.650	14.895	755
Partecipazioni	375	350	25
Attività non finanziarie (A)	16.119	15.340	779
Attività commerciali	805	720	85
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito	(142)	(22)	(120)
Partecipazioni possedute per la vendita o attività operative cessate	1	-	1
Passività commerciali	(1.760)	(1.811)	51
Altre attività/(passività) nette	(190)	(146)	(44)
Capitale circolante netto (B)	(1.286)	(1.259)	(27)
Capitale investito lordo (C=A+B)	14.833	14.081	752
Fondi per accantonamenti	(2.494)	(2.555)	61
Passività per imposte differite nette	(611)	(511)	(100)
Altre passività non finanziarie	(21)	(28)	7
Passività non finanziarie (D)	(3.126)	(3.094)	(32)
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	11.707	10.987	720
Capitale emesso	622	622	-
Riserve e utili portati a nuovo	1.149	941	208
Utile dell’esercizio al netto dell’acconto sui dividendi	439	1.198	(759)
Patrimonio netto (F)	2.210	2.761	(551)
Indebitamento finanziario netto (G)	9.497	8.226	1.271
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (H=F+G)	11.707	10.987	720

Al 31 dicembre 2023 le “**Attività non finanziarie**” sono pari a 16.119 milioni di euro e si incrementano di 779 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (15.340 milioni di euro).

La voce principale è costituita dalle “**Attività immateriali**”, pari a 15.650 milioni di euro (14.895 milioni di euro al 31 dicembre 2022). L’incremento della voce rispetto al 31 dicembre 2022, pari a 755 milioni di euro, è dovuto principalmente al saldo tra:

- a) gli investimenti, pari a 1.403 milioni di euro, relativi alle opere in infrastrutture autostradali (1.318 milioni di euro) e in altre attività immateriali (85 milioni di euro);
- b) gli ammortamenti dell’esercizio (615 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2023 la voce “**Partecipazioni**” risulta pari a 375 milioni di euro e si incrementa di 25 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 per l’effetto combinato degli incrementi di capitale in alcune società controllate (38 milioni di euro) e delle svalutazioni delle partecipazioni in SPEA e EssediEsse (13 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2023 il “**Capitale circolante netto**” presenta un valore complessivo negativo pari a 1.286 milioni di euro (1.259 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). La variazione negativa, in aumento di 27 milioni di euro, è attribuibile prevalentemente ai seguenti effetti combinati:

- a) l'incremento delle passività nette per imposte sul reddito (120 milioni di euro) in relazione allo stanziamento delle imposte dell'esercizio (253 milioni di euro), al netto del versamento degli acconti per l'esercizio in corso (65 milioni di euro) e al pagamento della quota di debito di competenza (49 milioni di euro) per l'imposta sostitutiva relativa all'affrancamento di quota parte del valore fiscale dell'avviamento dedotta extra-contabilmente;
- b) l'incremento delle attività commerciali (85 milioni di euro) per i maggiori versamenti di anticipi e acconti a fornitori in relazione alle attività di investimento e manutenzione della rete autostradale.

Le “**Passività non finanziarie**” ammontano a 3.126 milioni di euro e si incrementano di 32 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2022 (3.094 milioni di euro), principalmente in relazione ai seguenti effetti combinati:

- a) l'incremento delle passività per imposte differite nette (100 milioni di euro) riferite prevalentemente all'ammortamento dell'avviamento dedotto extra contabilmente;
- b) il decremento dei fondi per accantonamenti (61 milioni di euro), essenzialmente per gli utilizzi del fondo oneri connesso agli impegni assunti dalla Società con il MIT per 113 milioni di euro, parzialmente compensati dall'accantonamento per piano straordinario uscite attraverso il contratto di Isopensione per 35 milioni di euro.

Il “**Capitale Investito Netto**” è pertanto pari a 11.707 milioni di euro, con un incremento pari a 720 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2022 (10.987 milioni di euro).

Il “**Patrimonio netto**” ammonta a 2.210 milioni di euro e si decrementa di 551 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (2.761 milioni di euro) per l'effetto combinato:

- a) della distribuzione del saldo dei dividendi dell'esercizio 2022 (924 milioni di euro) e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2023 (434 milioni di euro);
- b) del risultato economico complessivo dell'esercizio (807 milioni di euro).

Con riferimento all'”**Indebitamento finanziario netto**”, pari a 9.497 milioni di euro al 31 dicembre 2023, si riporta di seguito il dettaglio delle variazioni:

€ milioni		2023	2022	Variazione
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A INIZIO ESERCIZIO	A	(8.226)	(8.437)	211
EBITDA reported		2.274	2.293	(19)
Variazione operativa dei fondi rilevata a conto economico e altre variazioni non monetarie		54	(33)	87
Costi connessi all'utilizzo dei fondi rischi e oneri		(118)	(481)	363
EBITDA CASH		2.210	1.779	431
Oneri finanziari netti monetari		(338)	(248)	(90)
Imposte correnti		(252)	(261)	9
FFO - Cash flow operativo		1.620	1.270	350
Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie		13	69	(56)
Investimenti operativi		(1.426)	(1.018)	(408)
Contributi su investimenti		32	-	32
ECF - Equity free cash flow		239	321	(82)
Altre variazioni		(36)	(31)	(5)
Flusso finanziario netto dell'esercizio al netto del flusso per investimenti in attività non finanziarie	B	203	290	(87)
Distribuzione di riserve		-	(682)	682
Dividendi deliberati		(1.358)	-	(1.358)
Flusso finanziario netto per capitale proprio	C	(1.358)	(682)	(676)
Flusso finanziario netto generato (assorbito) nell'esercizio	D=B+C	(1.155)	(392)	(763)
Variazione fair value strumenti finanziari derivati di copertura e altre variazione dell'indebitamento finanziario netto	E	(116)	603	(719)
VARIAZIONE DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NELL'ESERCIZIO	F=D+E	(1.271)	211	(1.482)
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A FINE ESERCIZIO	A+F	(9.497)	(8.226)	(1.271)

La composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2023 è la seguente:

€ milioni	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Indebitamento finanziario netto			
Passività finanziarie (A)	12.250	11.446	804
Prestiti obbligazionari	9.272	8.530	742
<i>di cui quota a breve termine</i>		<i>999</i>	<i>749</i>
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.510	2.642	(132)
<i>di cui quota a breve termine</i>		<i>125</i>	<i>151</i>
Derivati con fair value negativo	39	7	32
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	165	44	121
Altre passività finanziarie	264	223	41
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (B)	(2.045)	(2.087)	42
Attività finanziarie (C)	(708)	(1.133)	425
Attività finanziarie per contributi	(151)	(175)	24
Depositi vincolati	(137)	(174)	37
Derivati con fair value positivo	(154)	(517)	363
Altre attività finanziarie	(266)	(267)	1
Totale indebitamento finanziario netto (D=A+B+C)	9.497	8.226	1.271

Con riferimento ai prestiti obbligazionari si segnalano:

- le emissioni di due prestiti obbligazionari "Sustainability-Linked", perfezionate nei mesi di gennaio e giugno, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes della Società, per 750 milioni di euro ciascuna con scadenza, rispettivamente, nel 2031 e 2033 e cedola del 4,75% e 5,125%;
- il rimborso, avvenuto in data 12 giugno 2023, del prestito obbligazionario retail pari a 750 milioni di euro.

Sulla diminuzione dei derivati con fair value positivo (363 milioni di euro) incide principalmente la chiusura di taluni derivati a seguito delle due emissioni obbligazionarie sopra riportate.

Al 31 dicembre 2023 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 2023 è pari a circa cinque anni; considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 90% a tasso fisso.

Nel corso del 2023 il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3,27%.

Al 31 dicembre 2023 la Società dispone di una riserva di liquidità pari a 4.123 milioni di euro, che risulta composta da:

- a) 1.798 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 (negativa per 153 milioni di euro), essenzialmente a seguito dell'attività di tesoreria centralizzata svolta dalla stessa Autostrade per l'Italia;
- b) 2.325 milioni di euro di linee finanziarie Sustainability Linked non utilizzate, con una vita media residua ponderata pari a circa tre anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa due anni e sette mesi.

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 Giovia 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	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI			INGEGNERIA E COSTRUZIONE			INNOVAZIONE E TECNOLOGIA			ALTRI SERVIZI			ELISIONI E RETTIFICHE DI CONSOLIDATO		TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA	
	2023	2022	Var.	2023	2022	Var.	2023	2022	Var.	2023	2022	Var.	2023	2022	2023	2022
DATI REPORTED																
Ricavi operativi	4.156	3.989	167	839	627	212	196	151	45	55	48	7	(918)	(640)	4.328	4.175
EBITDA	2.353	2.428	(75)	51	25	26	17	6	11	(20)	2	(22)	-	(2)	2.401	2.459
FFO-Flusso di cassa operativo	1.666	1.222	444	35	23	12	16	4	12	3	1	2	-	-	1.720	1.250
Investimenti operativi	1.504	1.058	446	24	16	8	28	33	(5)	-	-	-	74	(13)	1.630	1.094
Organico medio	5.526	5.519	7	2.619	2.229	390	340	252	88	632	608	24	-	-	9.117	8.608

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 2023 sono pari a 4.156 milioni di euro e si incrementano di 167 milioni di euro rispetto all'esercizio di confronto (3.989 milioni di euro) essenzialmente per la crescita del traffico come commentato nel seguito. Di conseguenza, l'EBITDA, pari a 2.353 milioni di euro, diminuisce di 75 milioni di euro rispetto al 2022 (2.428 milioni di euro). Il flusso di cassa operativo del 2023 è pari a 1.666 milioni di euro e si incrementa di 444 milioni di euro rispetto al 2022 (1.222 milioni di euro) in relazione essenzialmente al già citato incremento dei ricavi da pedaggio e per la diminuzione degli investimenti non remunerati (coperti dall'utilizzo del fondo rischi e oneri stanziato negli esercizi precedenti) per effetto del quasi completamento a fine dicembre 2022 del fondo da 1,2 miliardi di euro incluso nell'accordo negoziale con il MIT.

Traffico

Nel 2023 il traffico sulla rete del Gruppo è cresciuto complessivamente del 3,6% rispetto al 2022, consentendo il pieno recupero dei livelli di mobilità antecedenti la crisi pandemica (+1,5% i chilometri percorsi rispetto al 2019).

In particolare, i chilometri percorsi dai veicoli a "2 assi" sono cresciuti del 4,1% rispetto al 2022 (+1,1% sui livelli 2019) ed i veicoli a "3 o più assi" hanno fatto registrare un aumento dello 0,6% rispetto all'anno precedente (+ 4,2% sul 2019).

La variazione rispetto al 2022 è stata positiva su tutte le tratte autostradali; per Traforo del Monte Bianco (TMB) e Raccordo Autostradale Valle D'Aosta (RAV) il risultato è condizionato dalla chiusura per manutenzione del Traforo, che ha interessato buona parte dell'ultimo trimestre dell'anno.

TRAFFICO SULLA RETE DEL GRUPPO NEL 2023

Tratte autostradali	Veicoli*Km (milioni) ¹			Variazione %		VTMG 2023 *
	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+ assi	Veicoli totali	vs anno 2022	vs anno 2019	
A1 Milano-Napoli	16.036	3.237	19.273	3,1	3,1	65.716
A4 Milano-Brescia	3.337	451	3.788	4,0	0,5	110.996
A7 Serravalle-Genova	499	83	582	1,9	-2,4	31.890
A8/A9 Milano-Laghi	2.323	145	2.468	3,4	-3,3	87.022
A8/26 Diramazione	481	32	514	3,8	0,1	58.676
A10 Genova-Savona	689	103	792	3,6	3,5	47.689
A11 Firenze-Mare	1.412	117	1.529	1,7	-2,3	51.273
A12 Genova-Sestri	760	59	819	2,1	-0,1	46.075
A12 Roma-Civitavecchia	639	42	681	4,2	3,2	28.528
A13 Bologna-Padova	1.699	345	2.044	4,4	-1,7	43.991
A14 Bologna-Taranto	9.084	1.671	10.755	4,2	1,8	37.709
A16 Napoli-Canosa	1.279	170	1.450	5,0	4,3	23.056
A23 Udine-Tarvisio	503	152	655	5,6	9,8	17.732
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	1.767	309	2.076	4,4	0,3	23.224
A27 Venezia-Belluno	757	63	821	7,9	3,5	27.364
A30 Caserta-Salerno	777	131	908	3,7	2,4	44.985
Nodo di Mestre	40	6	46	5,8	-2,3	-
TOTALE AUTOSTRADALE PER L'ITALIA	42.082	7.116	49.198	3,7	1,7	47.218
Tangenziale di Napoli ⁽²⁾	818	14	832	1,7	-9,8	112.844
Società Autostrada Tirrenica	294	27	321	2,7	6,1	19.371
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	92	18	110	-1,8	-4,7	9.418
Traforo del Monte Bianco ⁽³⁾	7	3	10	-3,2	-14,6	4.724
TOTALE	43.293	7.178	50.471	3,6	1,5	46.747

(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.

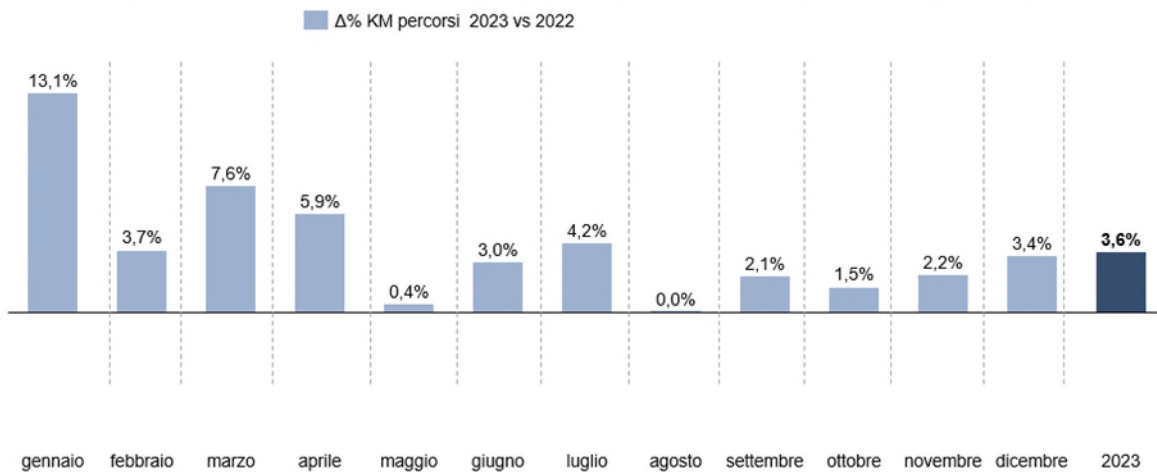
(2) A partire dal 1.1.2021 Tangenziale di Napoli ha modificato la percorrenza convenzionale applicata ai transiti alle stazioni, da 10,88 a 10 km.

(3) Il Traforo del Monte Bianco è stato chiuso dal 16.10 al 15.12.2023 e dal 17.10 al 07.11.2022

* 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 2023

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



Variazione% chilometri percorsi 2023 vs 2022

Totale	13,1%	3,7%	7,6%	5,9%	0,4%	3,0%	4,2%	0,0%	2,1%	1,5%	2,2%	3,4%	3,6%
2 assi	15,3%	4,8%	9,6%	7,7%	0,3%	3,2%	4,4%	-0,0%	2,6%	0,6%	2,2%	4,2%	4,1%
3 assi	2,2%	-1,1%	-1,2%	-5,1%	1,1%	1,6%	2,4%	0,5%	-0,8%	6,6%	2,2%	-2,0%	0,6%

Investimenti operativi

Nel corso del 2023 sono proseguiti gli investimenti delle concessionarie del Gruppo per l'ammmodernamento e il potenziamento della rete.

L'ammontare complessivo degli investimenti operativi del 2023 è pari a 1.504 milioni di euro nell'ambito dei Piani che prevedono un impegno nella realizzazione di opere che coniugano sostenibilità e sviluppo dei territori.

	2023	2022
Autostrade per l'Italia S.p.A.		
Piano di Potenziamento e Ammodernamento della rete ⁽¹⁾	1.273	857
Oneri Capitalizzati	45	40
Totale Investimenti di Autostrade per l'Italia ⁽²⁾ (compresi oneri capitalizzati)	1.318	897
Totale Altre Concessionarie (compresi oneri capitalizzati)	77	40
Investimenti in beni materiali	23	31
Investimenti in beni immateriali	86	90
Totale Investimenti operativi	1.504	1.058

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

(2) Il valore non include gli interventi relativi al piano di investimenti non remunerati inclusi nell'accordo negoziale e non include gli interventi relativi alla Viabilità di Genova, per un importo che ammonta per il 2023 a circa 30 milioni di euro (338 milioni di euro nel 2022). Tali somme sono incluse nelle componenti negative dell'FFO nell'ambito degli utilizzi operativi dei fondi.

Si rimanda al capitolo 2.9 "Gestione Operativa della Rete" per maggiori dettagli.

2.5.2 Ingegneria e costruzione

I ricavi operativi del 2023, pari a 839 milioni di euro, si incrementano di 212 milioni di euro rispetto al 2022 (627 milioni di euro) principalmente per effetto dei maggiori ricavi di Amplia Infrastructures (nel seguito anche Amplia) e Tecne a fronte di maggiori attività svolte nei confronti della controllante Autostrade per l'Italia. L'EBITDA 2023 si attesta a 51 milioni di euro (in aumento di 26 milioni di euro rispetto al 2022).

L'FFO risulta positivo per 35 milioni, in aumento di 12 milioni di euro rispetto al 2022, in conseguenza dell'aumento dell'EBITDA.

2.5.3 Innovazione e tecnologia

I ricavi operativi del 2023, pari a 196 milioni di euro, si incrementano di 45 milioni di euro rispetto al 2022 (151 milioni di euro) principalmente a fronte del contributo di Movyon, per le maggiori attività svolte nei confronti della controllante Autostrade per l'Italia, e di Free to X per i maggiori ricavi derivanti dalle stazioni di ricarica attivate lungo la rete autostradale.

L'EBITDA 2023 è pari a 17 milioni di euro, in incremento di 11 milioni di euro rispetto al 2022 (6 milioni di euro) principalmente per il contributo di Movyon e Free to X. FFO risulta positivo per 16 milioni di euro (in aumento di 12 milioni di euro rispetto al 2022).

DATI PER SETTORE OPERATIVO

€ milioni

RICAVI OPERATIVI

	2023	2022	Variazione
			Assoluta
ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE			
Autostrade per l'Italia	3.943	3.756	187
Autostrade Meridionali	8	32	(24)
Tangenziale di Napoli	70	69	1
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	60	58	2
Società Autostrada Tirrenica	48	46	2
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	29	30	(1)
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	(2)	(2)	-
TOTALE ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE	4.156	3.989	167
INGEGNERIA E COSTRUZIONE			
Amplia Infrastructures	619	485	134
C.I.E.L. Costruzioni Impianti	20	4	16
Pavimental Polska	37	16	21
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	169	124	45
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	(6)	(2)	(4)
TOTALE INGEGNERIA E COSTRUZIONE	839	627	212
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA			
Movyon	166	129	37
Free to X	23	16	7
Infomobility	9	5	4
Control Card	5	4	1
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	(7)	(3)	(4)
TOTALE INNOVAZIONE E TECNOLOGIA	196	151	45
ALTRI SERVIZI			
Essediesse ⁽¹⁾	27	26	1
Giovia	18	16	2
Ad Moving	6	4	2
Elgea	4	1	3
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-	1	(1)
TOTALE ALTRI SERVIZI	55	48	7
<i>Elisioni e rettifiche di consolidato</i>	(918)	(640)	(278)
TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA	4.328	4.175	153

(1) L'Ebitda negativo di Essediesse risente della sopracitata rilevazione, nel costo del lavoro, degli effetti connessi al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione (24 milioni di euro).

EBITDA			INVESTIMENTI OPERATIVI		
2023	2022	Variazione	2023	2022	Variazione
Assoluta			Assoluta		
2.274	2.293	(19)	1.426	1.017	409
3	20	(17)	-	-	-
26	25	1	43	19	24
10	36	(26)	14	8	6
27	27	-	4	5	(1)
13	27	(14)	17	9	8
-	-	-	-	-	-
2.353	2.428	(75)	1.504	1.058	446
20	11	9	21	12	9
-	-	-	-	-	-
11	2	9	-	1	(1)
20	12	8	3	3	-
-	-	-	-	-	-
51	25	26	24	16	8
13	9	4	10	8	2
-	(5)	5	18	25	(7)
2	-	2	-	-	-
2	2	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
17	6	11	28	33	(5)
(22)	1	(23)	-	-	-
2	1	1	-	-	-
-	1	(1)	-	-	-
-	(1)	1	-	-	-
-	-	-	-	-	-
(20)	2	(22)	-	-	-
(0)	(2)	2	74	(13)	87
2.401	2.459	(58)	1.630	1.094	536

2.8 Aspetti regolatori

Il Gruppo gestisce al 31 dicembre 2023, attraverso cinque 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 – Gravelloa 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 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) 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.

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:

- il 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 e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta - RAV);
- il nuovo sistema regolatorio basato sul metodo del "price cap" con determinazione quinquennale dell'indicatore di produttività "X", applicato da ASPI e da Tangenziale di Napoli – TANA - (in base rispettivamente alle Delibere ART n. 71 e 79/2019), a seguito dell'efficacia dei relativi Atti Aggiuntivi intervenuta, come meglio specificato di seguito, il 29 marzo 2022 per ASPI e il 4 maggio 2023 per TANA.

Entrambi gli schemi 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, la stessa ha un diverso sistema convenzionale basato su un accordo bilaterale Italia-Francia che prevede incrementi tariffari basati sulla media dei tassi di inflazione registrati in Francia e Italia, da applicarsi in egual misura dalla società stessa e dalla Società Traforo del Frejus.

Conformemente a quanto stabilito sia dalla normativa europea (Direttiva Europea n. 23/2014) sia da quella nazionale (D.lgs. n. 36/2023), 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 predetti regimi regolatori sono applicati dalle concessionarie sulla base dei meccanismi e delle modalità previsti dalle stesse singole Convenzioni di concessione. Come sopra accennato, con riferimento ad ASPI, in data 21 marzo 2022 è stato sottoscritto il III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007, valido per il periodo regolatorio 2020-2024, divenuto efficace il 29 marzo 2022 a seguito dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale approvativo dell'atto stesso, mentre per TANA in data 28 dicembre 2022 è stato sottoscritto il II Atto Aggiuntivo, efficace dal 4 maggio 2023, riguardante il periodo regolatorio 2019-2023.

È opportuno inoltre evidenziare che TANA, il cui PEF è scaduto il 31 dicembre 2023 ha presentato in data 7 dicembre 2023 l'aggiornamento riguardante il periodo regolatorio 2024-2028, attualmente in corso di valutazione da parte del Concedente.

Per SAT e RAV, come meglio specificato nel Paragrafo eventi significativi in ambito legale e concessorio, si è ancora in attesa che venga completato l'iter di approvazione di aggiornamento dei rispettivi Piani Economico Finanziari.

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 e per tutti gli oneri connessi.

Al 31 dicembre 2023 il saldo residuo del fondo rischi e oneri stanziato da ASPI negli esercizi precedenti, a copertura dell'impegno complessivo è pari 1.395 milioni di euro, senza considerare gli effetti dell'attualizzazione. Tale saldo comprende anche il fondo ripristino e sostituzione residuo (10 milioni di euro) per la ricostruzione del Viadotto San Giorgio.

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, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, nella logica di remunerazione del capitale investito, basato sul modello tariffario dell'ART i cui elementi sono dettagliati nella Delibera 71/2019. 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 predetta delibera 71/2019, dell'extraprofitto di attività accessorie;
- (ii) quella di "costruzione", che remunera gli investimenti in beni reversibili realizzati e riconosciuti dal Concedente;
- (iii) quella per "oneri integrativi", che remunera anche 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 confermano di seguito alcuni elementi di dettaglio:

- il CIN regolatorio è suddiviso tra (i) "opere realizzate o in corso di realizzazione" - a cui si applica il cosiddetto "meccanismo di salvaguardia" dando rilievo al sistema tariffario previsto dalla convenzione vigente alla data di pubblicazione della citata delibera, che garantisce la remunerazione degli stessi al tasso interno di rendimento (TIR) calcolato in base al sistema tariffario previgente - e (ii) "opere da realizzare", remunerate al WACC indicato, per ogni quinquennio regolatorio, dall'ART;
- è 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 di "business Combination" avvenuta nel 2003;

- il CIN regolatorio iniziale include 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 2023, desunto dal Piano Finanziario Regolatorio (PFR) inviato in data 14 novembre 2023 al Concedente unitamente alla proposta di incremento tariffario per l'anno 2024, è pari a 14,7 miliardi di euro.

Con riferimento al piano di investimenti di Autostrade per l'Italia incluso nel PEF e confermato dall'ultimo aggiornamento del PFR, 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 (10,9 miliardi di euro nel periodo 2024-2038).

Per completezza si segnala infine che Aspi – come specificato nell'allegato E (Piano Economico Finanziario) alla Convenzione Unica come modificata dal terzo Atto Aggiuntivo- ha individuato un piano di interventi integrativi, per un valore stimabile in 1,3 miliardi di euro, impegnandosi ad inserire, su richiesta del Concedente, tali interventi integrativi nel prossimo aggiornamento quinquennale di PEF.

2.8.2 Aggiornamento piano economico finanziario

I Piani Economico Finanziari (PEF) delle società concessionarie (ad eccezione della Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco) sono soggetti ad aggiornamento quinquennale. Con riferimento ad Autostrade per l'Italia, si segnala che, in coerenza con quanto stabilito al punto 2.5 della delibera ART 71/2019 e alle specifiche richieste del Concedente, sono state già avviate con quest'ultimo le interlocuzioni per l'aggiornamento del PEF relativo al prossimo quinquennio regolatorio 2025-2029, essendo in scadenza quello attualmente vigente del primo periodo, 2020-2024, che comunque regola il riequilibrio concessorio fino al termine contrattuale del 2038. Tale aggiornamento, tenuto conto del quadro regolatorio vigente, dovrebbe avvenire entro la fine del 2024.

In particolare, i parametri chiave oggetto di aggiornamento sono i seguenti:

- stime di traffico;
- inflazione (proiezioni DEF/NADEF 2024);
- WACC (definito da ART) per la remunerazione degli investimenti;
- aggiornamento dei costi di gestione e aggiornamento stime del piano di investimento.

Con riferimento proprio all'ultimo punto, si segnala che l'aumento generale dei costi osservato negli ultimi anni (anche per gli effetti della pandemia da COVID-19 e delle crisi geopolitiche, con conflitti tuttora in corso), unitamente agli impatti significativi delle nuove normative e linee guida in ambito sicurezza, sorveglianza e manutenzione delle opere d'arte, oltre che all'adeguamento di taluni progetti di investimento, ha comportato per il Gruppo un aumento significativo dei programmi di investimento e delle spese operative.

In tale contesto, in data 18 gennaio 2024, il Concedente ha richiesto a tutte le società concessionarie – e quindi anche ad ASPI – un aggiornamento delle previsioni di investimento “sul complesso degli interventi che si ritiene di contemplare nella proposta di aggiornamento convenzionale” e “aggiornati alla luce delle attuali previsioni di spesa”. In aggiunta, il Concedente ha richiesto nella medesima lettera anche di “esplicitare la previsione di adeguamento tariffario necessario ad assicurare l'equilibrio del piano finanziario quantificato sulla base dei vincoli contrattuali attualmente vigenti”. Nel mese di febbraio 2024 ASPI, così come le altre società concessionarie del Gruppo, hanno inviato al Concedente il piano di investimenti aggiornato “alla luce delle attuali previsioni di spesa” con il relativo sviluppo tariffario stimato.

In relazione a tale richiesta, ASPI ha effettuato un aggiornamento preliminare della stima delle spese necessarie per il completamento del piano di investimento per il periodo 2020-2038 che, sulla base di un'analisi preliminare sarà significativamente maggiore rispetto ai 14,1 miliardi di euro di investimenti previsti nel PEF vigente, e riflette:

- un aumento significativo dei prezzi delle materie prime utilizzate nelle attività di costruzione per effetto dell'incremento dei tassi di inflazione dalla fine del 2021;
- i citati impatti connessi alle nuove linee guida per l'ammodernamento delle infrastrutture, volte al prolungamento della vita utile e all'innalzamento dei livelli di sicurezza delle stesse;
- adeguamento dei progetti richiesti dalle autorità locali e nazionali in relazione ai progetti definiti;
- investimenti addizionali.

Nelle more dell'aggiornamento dei nuovi PEF delle concessionarie, il Concedente stesso, all'interno di una specifica comunicazione inviata a tutte le società a inizio gennaio 2024, ha comunicato la *“necessità che le maggiori esigenze finanziarie siano comunque individuate nell'ambito dei flussi riconducibili al Piano economico finanziario annesso alla Convenzione vigente.*

Conseguentemente, al fine di garantire la prosecuzione, senza soluzione di continuità, di interventi considerati prioritari per l'adeguamento delle autostrade salvaguardando al contempo le condizioni di sostenibilità e bancabilità dei Piani economico finanziari, il maggior fabbisogno segnalato può essere temporaneamente coperto mediante un corrispondente decremento di risorse riferibili a interventi assentiti in convenzione ma di non immediato avvio. In ogni caso, al fine di escludere modifiche sostanziali del rapporto concessorio, le risorse complessivamente impegnabili devono essere ricomprese entro il totale di spesa per investimenti risultante dal Piano economico finanziario annesso alla Convenzione vigente.

In occasione di un successivo aggiornamento convenzionale si potrà procedere rispettivamente: a) ad adeguare gli impegni convenzionali, anche recependo la previsione di interventi aggiuntivi b) a ripristinare la dotazione finanziaria degli interventi oggetto di temporanea rimodulazione finanziaria c) a rideterminare le condizioni di equilibrio dei Piani economico finanziari alla luce del mutato contesto operativo, nel rispetto dei vincoli stabiliti dalla normativa vigente”.

Vale infine la pena sottolineare che l'ART, a seguito della verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali, avviata

con delibera 181/2023 e conclusasi in data 24 gennaio 2024, ha evidenziato l'opportunità di intervenire sulla predetta metodologia sia attraverso l'adozione di indicazioni operative, sia considerando eventuali ipotesi di revisione, da sottoporre a consultazione pubblica, in ragione dei cambiamenti nel frattempo intervenuti nel settore. A tal proposito la stessa Autorità ha emesso:

- in data 8 febbraio la delibera 15/2024 con indicazioni operative riguardanti specificatamente l'applicazione dei meccanismi riguardanti (i) le poste figurative e (ii) l'adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione conseguente alla mancata realizzazione degli investimenti programmati da parte del concessionario;
- in data 29 febbraio la delibera 29/2024 con l'avvio di una indagine conoscitiva, con scadenza 22 marzo 2024, riguardante (i) l'effettiva vita utile degli asset reversibili realizzati, in corso di realizzazione o da realizzare e (ii) le componenti del costo del debito e la loro relativa valorizzazione.

2.8.3 Principali eventi dell'esercizio in ambito regolatorio e concessorio

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

In data 31 dicembre 2022 il Concedente – facendo seguito alla richiesta di incremento tariffario presentata da Aspi per le annualità 2021, 2022 e 2023, pari complessivamente al 4,71%, (3,12% per le annualità 2021 e 2022 e 1,59% per il 2023) – ha trasmesso il Decreto interministeriale MIT/MEF del 30 dicembre 2022, con il quale si è concluso il relativo procedimento di adeguamento tariffario. In particolare, il Concedente ha rilevato che l'aggiornamento tariffario complessivo applicabile dal 1° gennaio 2023, al netto dell'effetto composto, è risultato 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%. Sulla suindicata variazione tariffaria, ha applicato, come previsto dalle pattuizioni convenzionali e dall'Accordo negoziale con il Concedente del 21 ottobre 2021, uno sconto dell'1,35% e, pertanto, l'incremento tariffario effettivo a carico dell'utenza, per l'anno 2023, è risultato 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 Autostrade per l'Italia a decorrere dal 1° gennaio 2024

Il Decreto Interministeriale MIT/MEF del 29 dicembre 2023 ha riconosciuto ad ASPI a partire dall'1 gennaio 2024 un incremento tariffario pari all'1,51%, in linea con la richiesta fatta dalla stessa Società ad ottobre 2023. Anche per il 2024 proseguiranno gli sconti generalizzati all'utenza.

Incremento tariffario a decorrere dal 1° gennaio 2023 delle altre società controllate concessionarie

Con riferimento a Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Autostrada Tirrenica (SAT) e Tangenziale di Napoli (TANA), a fronte delle rispettive richieste 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 – il Concedente, in coerenza con quanto previsto dall'art. 13 c.3 del D.L. n. 162/2019 e ss.mm. (c.d. Decreto Milleproroghe) - non ha previsto adeguamenti tariffari per l'esercizio 2023, nelle more della definizione dei procedimenti di aggiornamento dei piani economico-finanziari, elaborati in conformità alle delibere dell'ART. Si precisa che per SAT e RAV sono ancora in corso i procedimenti di aggiornamento dei piani economico-finanziari, avviati con la trasmissione, nel corso degli anni, da parte di SAT e RAV di diverse proposte di aggiornamento, coerenti con le delibere ART.

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 riconosciuto dal 1° gennaio 2023 un incremento del 7,36%. Non è stato invece riconosciuto un aumento tariffario supplementare dello 0,95% per l'investimento riguardante la costruzione della seconda canna del Frejus in quanto *“le amministrazioni italiana e francese non hanno ultimato i loro lavori per quanto riguarda l'eventuale presa in considerazione dei sovraccosti relativi alla seconda canna del Fréjus. Pertanto, la componente addizionale non può essere presa in considerazione”*.

Incremento tariffario a decorrere dal 1° gennaio 2024 delle società controllate concessionarie

Con riferimento a RAV e SAT, nelle more dei rispettivi aggiornamenti convenzionali il Concedente a fronte delle istanze di adeguamento presentate dalle società (pari a 17,96% per RAV e 4,06% per SAT) ha trasmesso, in data 30 dicembre 2023, due distinte note, di identico contenuto, con le quali, in attuazione dell'art. 8, comma 10 del decreto-legge Milleproroghe per l'anno 2024, in data 28 dicembre 2023, ha riconosciuto ad entrambe le società un incremento pari al 2,3%. La citata norma dispone altresì che le società per cui è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio presentino entro il 30 marzo 2024 le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari predisposti in conformità alla delibera ART.

Con riferimento a Tangenziale di Napoli, il MIT ha riconosciuto per l'esercizio 2024 un incremento tariffario pari allo 0,76%, coerentemente alla proposta fatta dalla società.

Per la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (SITMB), è stato invece accordato un incremento tariffario per il 2024 pari al 5,1%, che non tiene conto come osservato per il 2023 dell'aumento supplementare per la costruzione della seconda canna del Frejus, ma solo della media delle inflazioni italiana e francese tra settembre 2022 e agosto 2023.

Atto Aggiuntivo Tangenziale di Napoli

In data 14 giugno 2023 il Concedente ha comunicato alla società Tangenziale di Napoli la registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale di approvazione del II atto aggiuntivo della convenzione Tangenziale di Napoli, avvenuta in data 4 maggio 2023. Pertanto, il predetto Atto Aggiuntivo, inclusivo del piano economico finanziario per il periodo regolatorio 2019-2023 è efficace a decorrere da tale ultima data.

Piano economico finanziario delle Società controllate

Relativamente ai piani economici finanziari delle società controllate si rappresenta che:

- TANA ha trasmesso in data 7 dicembre 2023 al MIT la proposta del nuovo Atto Aggiuntivo e del relativo PEF per il periodo regolatorio 2024--2028 elaborato in conformità alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti che hanno introdotto una nuova disciplina tariffaria;

- RAV e SAT hanno trasmesso in data 29 dicembre 2023 le rispettive proposte di Atto Aggiuntivo e PEF (elaborati secondo il nuovo modello tariffario di cui alle Delibere ART), entrambe per il periodo regolatorio 2024-2028.

A tal proposito, come già evidenziato in precedenza, il Decreto Milleproroghe di fine 2023 ha fissato al 30 marzo 2024 il termine per l'invio delle proposte di aggiornamento dei piani finanziari delle società concessionarie per le quali è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale. Si valuterà, alla luce degli adeguamenti tariffari riconosciuti alle due società in applicazione del Decreto Milleproroghe, la trasmissione da parte delle due società di nuove proposte di aggiornamento dei rispettivi PEF.

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

Si fa riferimento alla definizione dell'iter amministrativo afferente alla quantificazione dei ristori a seguito delle perdite subite dai concessionari autostradali per effetto dell'emergenza sanitaria da Covid-19, per il periodo successivo al giugno 2020 (in quanto l'ammontare recuperabile relativo al periodo marzo-giugno 2020 è stato riconosciuto ad Aspi in occasione dell'aggiornamento PEF già approvato in data 23 marzo 2022). A seguito dei solleciti più volte inviati da Aspi per la finalizzazione dell'iter, la stessa, in data 27 gennaio 2023 ha inviato all'ART (e per conoscenza al MIT) una nota con la quale, evidenziando la necessità di avere contezza di tutti gli elementi utili alla predisposizione del complesso aggiornamento del prossimo PEF e PFR, stante anche la prossima scadenza del corrente ciclo regolatorio, ha sollecitato la finalizzazione dell'iter.

Con nota del 20 febbraio 2023 il MIT ha richiesto ad ASPI un aggiornamento dei valori economici del ristoro sulla base di una nota dell'ART del 30 gennaio 2023 contenente ulteriori elementi riguardanti le modalità di calcolo, chiedendo di fornire adeguate argomentazioni per le osservazioni dell'ART che non trovano riscontro nella metodologia definita dalla stessa. ASPI, con nota del 13 aprile 2023, (inviata per conoscenza all'ART), ha riscontrato la citata nota del MIT, accettando in parte le osservazioni dell'Autorità, ricalcolando l'importo del ristoro originariamente richiesto e contestando, in particolare, le considerazioni dell'ART in merito alla quantificazione dei minori ricavi. ASPI, con la suddetta nota, ha quindi rappresentato di rimanere in attesa della definizione del procedimento ai fini di un celere recupero degli importi derivanti da COVID-19 come aggiornati, fatta salva ogni eventuale azione.

In data 21 aprile 2023, in assenza di riscontro da parte del MIT e dell'ART, ASPI ha presentato ricorso al TAR avverso i citati provvedimenti.

Con riferimento a Tangenziale di Napoli, si segnala il riconoscimento alla concessionaria dell'ammontare recuperabile relativo al periodo marzo-giugno 2020, a seguito dell'efficacia del PEF intervenuta nel corso del primo semestre 2023.

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.

Spese Generali per gli investimenti assentiti in Convenzione

L'11 agosto 2023 il MIT ha emanato il Decreto Ministeriale n. 201 che ha aggiornato e sostituito il decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 1334 del 22 maggio 1992, in ordine ai limiti di

ammissibilità delle spese generali di cui ai quadri economici riportati nei progetti di investimento assentiti in concessione stabilendo che *“la voce <Spese Generali> contemplata nei quadri economici dei progetti predisposti dai concessionari autostradali è riconosciuta, ai fini convenzionali, entro l’intervallo compreso tra il 13% ed il 17% dell’importo lavori”*. Il 25 ottobre 2023 è stata poi trasmessa alle società concessionarie dal MIT una circolare esplicativa che chiarisce limiti e anche le modalità applicative delle disposizioni contenute nel decreto citato.

Nuovo Codice degli Appalti ed art. 186 sugli affidamenti dei concessionari

Il nuovo Codice dei contratti pubblici è entrato in vigore il 1° aprile 2023 e ha acquisito efficacia - a partire dal 1° luglio 2023, eccetto le norme in materia di digitalizzazione, trasparenza ed accesso agli atti che, invece, hanno acquistato efficacia dal 1° gennaio 2024.

Tra le novità di rilievo, si segnala l’art. 186 che disciplina le modalità di affidamento dei concessionari. In particolare, è prevista l’esternalizzazione di una quota tra il 50% ed il 60% dei contratti di lavori, servizi e forniture, che dovrà essere 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*.

In attuazione dell’art. 186 commi 2 e 5 del nuovo codice dei contratti pubblici, l’ANAC, in data 20 giugno 2023, ha emanato la delibera n. 265 recante *“Indicazioni sulle modalità di calcolo delle quote di esternalizzazione dei contratti di lavori, servizi e forniture da parte dei titolari di concessioni di lavori e di servizi pubblici non affidate conformemente al diritto dell’Unione europea”*.

ASPI in data 6 novembre 2023 ha presentato ricorso dinanzi al TAR Lazio avverso le note del MIT e la Delibera ANAC n. 265, quale atto presupposto in virtù dei quali il Concedente ha richiesto una serie di dati ed informazioni rilevanti ai fini del calcolo della quota di esternalizzazione di cui all’art. 186 co. 2.

In particolare, le censure di Aspi riguardano i seguenti profili: (i) la carenza dei presupposti per l’avvio della procedura di individuazione delle quote di esternalizzazione, (ii) l’inapplicabilità della Delibera ANAC alle concessioni autostradali, per erronea applicazione dell’art. 186, commi 5 e 6 del Codice dei contratti pubblici.

Altre informazioni rilevanti in ambito regolatorio e concessorio

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 (ora Mundys), 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 Holding Reti Autostradali ed Atlantia (ora Mundys) 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 (ora Mundys) hanno provveduto al deposito delle proprie memorie come richiesto dalla corte.

In data 13 giugno 2023, la cancelleria della Corte di Giustizia ha notificato le osservazioni presentate dalle altre parti (Adusbef, Confimi, Aipe), oltre che da ulteriori soggetti (Commissione europea, Repubblica di Germania, Repubblica di Estonia). Da tale data iniziano a decorrere le tre settimane per presentare istanza di fissazione di udienza.

Con comunicazione notificata il 24 luglio 2023, la Corte di giustizia europea ha sospeso la procedura ai sensi dell'articolo 55, paragrafo 1, sub b) del Regolamento di procedura della Corte.

Il 23 agosto 2023 il Consiglio di Stato ha depositato la sentenza sul ricorso in oggetto ed ha accolto solo in parte gli appelli proposti da Presidenza del Consiglio, MEF, MIT, Atlantia (ora Mundys), HRA ed ASPI avverso la sentenza non definitiva del TAR Lazio del 19 ottobre 2022. Il Consiglio di Stato ha riconosciuto la legittimazione di Adusbef e dichiarato invece inammissibili gli interventi di Codacons e di altra associazione interveniente, confermando la carenza di legittimazione di Aipe e Confimi Abruzzo.

In data 8 settembre 2023 Mundys ha notificato il ricorso promosso davanti al Consiglio di Stato per revocazione della sentenza del Consiglio di Stato, Sez. V, 23 agosto 2023, n. 7925, e per il conseguenziale annullamento e/o la conseguenziale riforma della sentenza non definitiva del TAR Lazio, Roma, Sez. IV, n. 13434/2022. ASPI, la Presidenza del Consiglio, il MEF, il MIT e Codacons si sono costituiti.

L'udienza di discussione si è tenuta l'11 gennaio 2024 e il Consiglio di Stato si è riservato la decisione.

In data 2 ottobre 2023 è stata notificata la comunicazione da parte della Cancelleria della Corte in ordine alla ripresa della procedura. All'udienza di discussione dinanzi alla Corte di Giustizia Europea l'Avvocato Generale ha comunicato che notificherà alle parti le proprie conclusioni scritte il 30 aprile prossimo. La Corte si è riservata la decisione che potrebbe intervenire in un termine non perentorio di sei mesi dall'udienza.

Società Autostrada Tirrenica (SAT)

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

Con riferimento ai contenziosi promossi da SAT in relazioni ai mancati riconoscimenti degli incrementi tariffari relativi agli anni dal 2013 al 2021, con esclusione del 2014, si evidenzia quanto segue:

- pedaggi relativi al 2013: il 6 febbraio 2023 è stata emessa una sentenza che ha condannato il MIT e il MEF, in solido, al pagamento della somma di 186.877,00 euro per il periodo coperto dall'illegittima sospensione dei pedaggi per l'anno 2013 (1° gennaio 2013 – 9 aprile 2013 – data di revoca della sospensione- oltre agli interessi legali.
- pedaggi relativi agli anni 2015 e 2018: il 25 luglio 2022 il TAR del Lazio ha emesso una sentenza di parziale accoglimento del ricorso di Autostrada Tirrenica contro il Commissario ad acta, con la quale è stato annullato il decreto emesso da quest'ultimo il 28 ottobre 2020 nella parte in cui: (i) "fissa una percentuale pari a zero per la componente K in luogo dell'1,32%" e (ii) "non riconosce il diritto di SAT a recuperare l'aumento per il 2015 applicando un aumento del 5,68%".
- pedaggi relativi agli anni 2016, 2017 e 2018: il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso con cui Autostrade Tirrenica aveva chiesto l'annullamento parziale della precedente sentenza del TAR del Lazio. Conseguentemente, nell'ottobre 2023 il MIT ha comunicato a SAT l'approvazione di un aumento tariffario del 12,44% per gli anni 2017 e 2018. SAT e il MIT hanno concordato di ripartire l'aumento complessivo come segue: (i) un aumento tariffario del 6,22% applicato a partire dal 1° dicembre 2023; (ii) fino al 2,3% di aumento tariffario annuale a partire dal 1° gennaio 2024.
- pedaggi relativi agli anni 2019, 2020 e 2021 i relativi giudizi sono ancora in corso.

In attuazione delle citate sentenze del Consiglio di Stato la società ha specificato che, al fine di attenuare l'impatto degli incrementi tariffari sull'utenza, ha applicato, a far data dal 1° dicembre 2023, un aumento della tariffa del 6,22% pari alla metà dell'incremento del 12,44% (di cui 6,85% per l'anno 2017 e 5,59% per l'anno 2018) e, a far data dal 1° luglio 2024, applicherà la quota ulteriore di incremento tariffario decretata dal Commissario ad acta (pari al restante 6,22%) salvo che, entro tale termine, vengano assunti tutti gli atti concessori e regolatori che consentiranno il riconoscimento degli adeguamenti tariffari previsti nel piano economico finanziario in via di definizione.

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 (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.

Gli effetti derivanti dai suddetti elementi (cessione dei progetti e contributo pubblico di equilibrio) sono inclusi nella proposta di piano economico presentata da Autostrade Tirrenica a fine dicembre 2023.

Azione per l'accertamento della validità delle clausole convenzionali e l'illegittimità costituzionale dell'art. 35, comma 1ter D.L. Milleproroghe

In data 27 aprile 2023 il TAR Lazio ha inopinatamente dichiarato estinto il ricorso per mancato deposito di istanza di fissazione nel termine di un anno dalla cancellazione dal ruolo della causa disattendendo gli accordi assunti in occasione dell'ultima udienza del 12 gennaio 2022 in cui, come risulta anche dal verbale di udienza, si era convenuto che – vista la pendenza del procedimento di approvazione del PEF e l'inclusione del ricorso in oggetto tra quelli oggetto di rinuncia – sarebbe stata “fissata udienza pubblica con separato decreto, a seguito di istanza motivata della parte ricorrente”. La disposta cancellazione non comporta, in ogni caso, la perdita dell'azione in quanto, trattandosi di domanda di accertamento di diritti non soggetta a decadenza, il ricorso può essere riproposto in ogni momento entro il termine di prescrizione (10 anni).

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.

Termine della concessione di Autostrade Meridionali

A seguito della sottoscrizione del Primo Atto Aggiuntivo alla convenzione di Autostrade Meridionali, è stato formalizzato il trasferimento della concessione per l'esercizio della A3 Napoli-Pompei-Salerno da Autostrade Meridionali al subentrante. Il valore di subentro complessivo, definito il 18 luglio 2022, a seguito del verbale sottoscritto tra SAM e il Concedente, è risultato pari a 443 milioni di euro. La società aveva già incassato dal concessionario subentrato un valore pari a 410 milioni di euro in data 1° aprile 2022. Di conseguenza, si era in attesa di incassare un ammontare pari 33 milioni di euro di quota residua del valore di subentro iniziale.

In data 19 luglio 2023 il MIT e Autostrade Meridionali hanno sottoscritto poi un ulteriore verbale, mediante il quale il Ministero ha confermato il riconoscimento alla società di un ulteriore importo di 8 milioni di euro (incrementando il credito complessivo fino a 41 milioni di euro) per il rimborso delle somme dalla stessa anticipate in sostituzione dell'attuale concessionario.

In data 17 novembre 2023 la società ha incassato un ulteriore ammontare pari a circa 27 milioni di euro dal MIT. Pertanto, il credito residuo per il diritto di subentro ammonta complessivamente a 14 milioni di euro alla data di redazione del presente documento.

Delibera ART n. 139/23 – tasso di rendimento del capitale investito da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti

A seguito della pubblicazione, il 14 settembre 2023, da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti della Delibera n. 139/2023 che ha determinato il “tasso di rendimento del capitale

investito da utilizzare nell'ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti, ai sensi dell'articolo 43 del DL 201/2011, nonché per le nuove concessioni", Aspi, con nota del 9 novembre 2023, ha presentato un'istanza all'Autorità di regolazione dei Trasporti finalizzata al riesame della Delibera in parola, con particolare riferimento a (i) la decisione di fissare pari a zero il premio al debito e (ii) la rideterminazione del campione di riferimento per la fissazione dell'equity beta, determinato in assenza di un adeguato procedimento di consultazione. Successivamente, in data 12 gennaio 2024, sono stati depositati tre distinti Ricorsi Straordinari al Presidente della Repubblica, nell'interesse di RAV, SAT e Tangenziale di Napoli (società del Gruppo direttamente incise dalla citata Delibera) avverso la delibera ART n. 139/23. Con i ricorsi indicati si rileva la illegittimità della delibera per carenza di necessario contraddittorio con gli interessati regolati e l'arbitraria determinazione di alcuni parametri del WACC. Le censure contenute nei rispettivi ricorsi riguardano in particolare: (i) il criterio di determinazione del premio al debito adottato dall'ART nella delibera impugnata; (ii) la modifica – rispetto a quanto stabilito nella precedente Delibera n. 64/2019 – dei *comparables* presi in considerazione dall'ART nella determinazione del costo del capitale proprio e, segnatamente, nella determinazione della componente dell'*equity beta*.

Circolare Ribassi

Il 10 maggio 2023 il Concedente ha trasmesso a tutte le concessionarie autostradali, a valle di un confronto preventivo con le stesse, una circolare contenente una nuova procedura per la determinazione dei ribassi da applicare agli affidamenti a imprese controllate e collegate, che ha sostituito, a decorrere dalla stessa data, la precedente procedura del 2012.

Tale procedura definisce le modalità di calcolo dei ribassi applicabili ai fini concessori, si applica con decorrenza dal 10 maggio 2023 ai lavori da affidare infragruppo. In particolare, il ribasso applicabile è comunicato semestralmente dal Concedente e *"si ottiene come valore medio tra i ribassi risultanti dall'esecuzione di procedure aperte e ristrette per l'affidamento di lavori similari nei sei mesi precedenti da ANAS s.p.a., dai concessionari autostradali e dal settore ferroviario..."*.

Diritti Minimi degli Utenti

A valle di un'iniziale indagine conoscitiva avviata dall'ART con Delibera n. 59/2022 - nell'ambito della quale le concessionarie del gruppo hanno inviato proprie osservazioni – l'Autorità stessa con Delibera n. 16/2023 ha avviato il procedimento finalizzato alla definizione del *"contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali"*. Successivamente, con la Delibera n. 130/2023, ART ha indetto una consultazione relativamente al suddetto procedimento - alla quale le società del gruppo hanno partecipato, trasmettendo le proprie osservazioni - e ha prorogato il termine di conclusione del procedimento stesso al 31 dicembre 2023. Tale termine è stato poi ulteriormente prorogato, da ultimo, al 30 giugno 2024 (Delibera n. 200/2023). Con nota del 28 dicembre 2023 ART ha poi convocato un tavolo tecnico con il Concedente e rappresentanti delle società concessionarie, inerente le tematiche oggetto del procedimento, tenutosi il 18 gennaio 2024.

Cashback autotrasportatori area ligure

Il 13 giugno 2023 è stato sottoscritto un Protocollo di intesa tra ASPI, Comune di Genova, Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, la Regione Liguria, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Associazioni degli Autotrasportatori, in attuazione delle disposizioni contenute negli accordi stipulati da Aspi in data 14 ottobre 2021, con il Concedente

e con le Autorità Liguri i quali hanno previsto, tra le altre cose, lo stanziamento di un importo pari a 180 milioni di euro per disagi alla circolazione sulla rete autostradale nella Regione Liguria. Il Protocollo dispone che, nell'ambito dei sopra citati 180 milioni di euro, venga attribuito agli autotrasportatori un ammontare pari a 70 milioni di euro quale ristoro per i disagi subiti negli anni.

2.9 Gestione operativa della rete di Autostrade per l'Italia

Gli interventi effettuati da Autostrade per l'Italia e dalle altre concessionarie controllate nel corso del 2023 per attività di investimenti e manutenzioni ammontano a 1.874 milioni di euro, come riportato nel seguito:

€ milioni		2023	2022	2021
Investimenti rete Aspi	a+b	1.220	997	686
	<i>Investimenti beni in concessione</i>	<i>a</i>	659	387
	<i>Investimenti non remunerati ricompresi nell'accordo negoziale</i>	<i>b</i>	338	299
Costi di manutenzione di Aspi	c	442	360	414
Piano straordinario di manutenzione di Aspi	d	83	198	443
Costi manutenzione altre società concessionarie e rettifiche di consolidato	e	27	36	48
Investimenti in beni in concessione altre società concessionarie	f	77	40	30
Oneri capitalizzati su investimenti di ASPI (personale interno tecnico)	g	45	40	40
Investimenti in altre attività immateriali e materiali e rettifiche di consolidato	h	235	157	166
Totale Investimenti e manutenzioni		2.129	1.828	1.827
di cui				
	<i>Investimenti operativi</i>	<i>a+d+f+g+h</i>	1.094	1.066
	<i>Costi di manutenzione</i>	<i>c+e</i>	396	462
	<i>Investimenti non remunerati</i>	<i>b</i>	338	299

Gli investimenti Autostrade per l'Italia

L'ammontare complessivo delle spese sostenute per gli investimenti nel corso del 2023 è risultato pari a complessivi 1.220¹ milioni di euro, con una crescita pari a 223 milioni di euro rispetto al 2022 e a 534 milioni di euro rispetto al 2021.

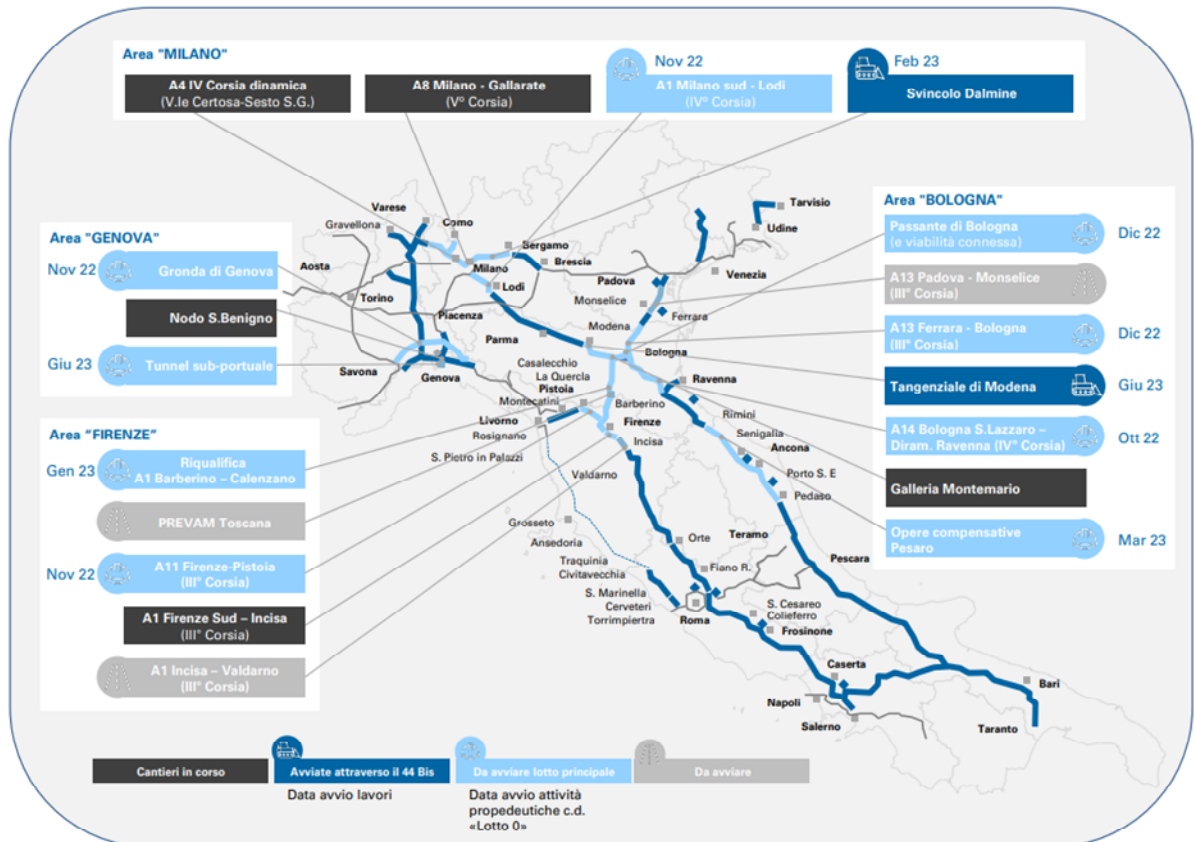
Su tale incremento incidono, oltre alle maggiori attività, anche elementi quali la dinamica inflattiva registrata negli ultimi anni e tuttora in corso oltre agli impatti significativi delle nuove normative e linee guida in ambito sicurezza e sorveglianza delle opere d'arte.

Nell'esercizio 2023 è proseguito il rilevante programma di investimenti che Autostrade per l'Italia sta realizzando, finalizzato al potenziamento e ammodernamento della rete oltre che al

¹ L'ammontare tiene conto degli investimenti operativi e degli investimenti non remunerati.

prolungamento della vita utile delle opere, con interventi su gallerie, ponti e viadotti, opere d'arte minori, barriere spartitraffico/laterali e impianti tecnologici.

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



	2023 (€ milioni)	Avanzam. al 2023 (€ milioni)
Grandi Opere	378	11.848
Grandi Opere della Convenzione 1997	140	6.973
Grandi Opere del IV Atto Aggiuntivo 2002 ⁽¹⁾	106	3.955
Altri Investimenti in Grandi Opere (C3) ⁽²⁾	81	773
Terze/quarte corsie individuate dall'art.15	51	147
Piani Nazionali di interventi	813	4.767
Piano Sicurezza Gallerie (IV Atto 2002)	53	461
Piano interventi di risanamento acustico ⁽³⁾	15	513
Altri investimenti sulla rete in esercizio ⁽⁴⁾	107	2.290
Nuovo piano di adeguamento ed ammodernamento rete ⁽⁵⁾	638	1.503
Interventi di miglioramento alla viabilità di Genova ⁽⁶⁾	29	35
Totale Interventi	1.220	16.650
di cui interventi non remunerati	30	1.144

NOTE

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera come da importi inseriti nel Piano Economico Finanziario. Non include pertanto gli oneri capitalizzati (oneri finanziari e costo del 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 Riqualifica barriere di sicurezza ante DM 223/92, E.4.3 Riqualifica 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 ricompresi nell'Accordo negoziale con il MIT.

Grandi opere

Nel corso del 2023 sono stati completati progetti importanti come:

- l'ampliamento alla quinta corsia della A8 Milano – Varese, aperta al traffico a fine settembre; il tratto tra la Barriera di Milano Nord e l'autostrada A9 Lainate-Como-Chiasso, rappresenta la prima autostrada a 5 corsie in Italia. L'intervento ha come obiettivo quello di rendere più fluida la circolazione e aumentare la capacità di uno dei tratti più trafficati della penisola;

- l'adeguamento del nodo di San Benigno, dove è stato ultimato il lotto 2, il cui progetto ha la finalità di razionalizzare la circolazione sulla rampa elicoidale e di semplificare le connessioni dirette con il porto di Genova (aperto al traffico a gennaio 2024).

I principali progetti in corso di realizzazione sono:

- l'ampliamento alla terza corsia della A1 tra Firenze Sud e Incisa (Lotto 2 B + 1 Sud), che prevede il prosieguo dei lavori del Lotto 1 Nord (ultimati) per ulteriori 5,4 km, con particolare riferimento allo scavo della Galleria San Donato;
- l'ampliamento alla quarta corsia dinamica (con corsia di emergenza/dinamica) del tratto autostradale compreso tra gli Svincoli di viale Certosa e di Sesto San Giovanni, della A4 Torino - Venezia (aperti al traffico nel corso del 2023 circa 6 km) per uno sviluppo totale di 10 km;
- la tangenziale di Modena, che consiste in opere compensative relative alla Complanare di Modena e in particolare del prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena nel tratto compreso tra lo svincolo sulla SS 12 presso il cantone di Mugnaio ed il casello autostradale di Modena Sud;
- la realizzazione del nuovo casello di Dalmine, che prevede l'adeguamento dello svincolo di Dalmine sull'autostrada A4, che è finalizzato a razionalizzare la configurazione dello stesso, con particolare riferimento alle rampe di collegamento con la viabilità ordinaria e alle viabilità di servizio al casello;
- l'avvio delle attività propedeutiche alla realizzazione della Gronda di Genova e del Passante di Bologna, i cui progetti sono ancora in fase di approvazione da parte del Concedente;
- l'avvio dei cantieri e delle attività propedeutiche del Tunnel Sub Portuale di Genova.

Piani nazionali

Nell'ambito dei cosiddetti Piani Nazionali e di ammodernamento della rete, i principali sono:

- il Piano Ammodernamento Gallerie e Piano Ponti e Viadotti; a partire dal 2020 ASPI ha avviato un importante piano di assessment di durata pluriennale per valutare lo stato di conservazione delle opere d'arte esistenti (Gallerie, Ponti e Viadotti), al fine di accrescere e migliorare il patrimonio informativo delle infrastrutture attraverso il raggiungimento del massimo livello di conoscenza utile alla corretta gestione ed alla valutazione degli interventi necessari. Il perimetro dell'assessment riguarda circa 600 gallerie e 4.400 opere d'arte, per le quali, a seconda della definizione della classe di attenzione, si individua la definizione dell'intervento di ammodernamento. Nel corso del 2023 sono proseguite le attività di assessment su circa 73 Gallerie e 187 Opere d'arte con l'esecuzione di 8 interventi di ammodernamento di Gallerie e 108 di Ponti e Viadotti, di cui 37 evolutivi e 71 conservativi;
- il Piano Ammodernamento Barriere di Sicurezza che interessa circa 2.000 Km della rete autostradale di competenza di ASPI e prevede la riqualifica di circa 1.300 Km di spartitraffico, 1.400 Km di bordo laterale e 380 Km di bordo ponte, mediante la sostituzione delle barriere esistenti con dispositivi di ultima generazione;

- Il Piano di Risanamento Acustico, suddiviso in macro-interventi operativi, che coinvolge 14 Regioni e oltre 700 comuni, il cui ordine di realizzazione è definito da una graduatoria nazionale, redatta sulla base di un indice di priorità acustica che è legato esclusivamente ai livelli di rumore e alla popolazione esposta. Allo stesso tempo, ASPI sta procedendo all'ammodernamento di ulteriori 110 km di barriere antirumore di tipo integrato (barriera di sicurezza – barriera antirumore), al fine di migliorare gli standard di sicurezza e ripristinare le pannellature antirumore alla massima prestazione acustica;
- Il Piano Sicurezza Gallerie, che riguarda circa 200 km di gallerie sulla rete con l'obiettivo di migliorarne la sicurezza incrementando significativamente i presidi impiantistici.

Nel corso del 2023 sono stati conclusi 7 interventi di Ammodernamento Barriere di Sicurezza, 3 interventi di Risanamento acustico e 4 interventi di Sicurezza Gallerie.

Inoltre, in coerenza con gli atti di indirizzo del MIT, Autostrade per l'Italia ha concordato con il Concedente un piano di ammodernamento delle aree di servizio volto ad offrire un miglior servizio all'utenza, migliorando gli spazi destinati alla sosta, attraverso interventi di realizzazione di nuove viabilità, spazi di manovra e parcheggi, di creazione di aree a verde con opere di rinaturalizzazione, di creazione di percorsi pedonali ed aree attrezzate e di realizzazione di zone ombreggiate. Nel corso del 2023 sono stati realizzati circa 14 interventi di Ammodernamento Aree di Servizio.

Altre società concessionarie controllate

Raccordo Autostradale Valle D'Aosta

Nel corso dell'anno 2023 l'ammontare complessivo degli investimenti sostenuti dalla società RAV è pari a 16 milioni di euro, con una crescita pari a circa 9 milioni di euro rispetto al 2022. In particolare, nel corso dell'esercizio 2023 sono stati effettuati interventi riguardanti l'ammodernamento e il potenziamento della tratta in concessione, tra cui si segnalano l'adeguamento impiantistico delle gallerie alle nuove normative, la riqualifica delle barriere di sicurezza dei viadotti Montbardon e Iallà e del Ponte Colombo Carreggiata Sud e la sostituzione porte e portoni carrabili di bypass delle gallerie. Anche nel 2023 sono proseguiti per RAV gli assesment delle gallerie e delle opere d'arte, in applicazione delle nuove linee guida.

Tangenziale di Napoli

Nel corso dell'anno 2023 l'ammontare complessivo degli investimenti sostenuti da Tangenziale di Napoli è pari a 43 milioni di euro, con una crescita pari a circa 24 milioni di euro rispetto al 2022. In particolare, nel corso dell'esercizio 2023 sono stati effettuati interventi riguardanti l'ammodernamento e il potenziamento della tratta in concessione, tra cui si segnalano:

- l'adeguamento sismico del Viadotto Arena Sant' Antonio ai sensi di quanto previsto dalla normativa di riferimento;
- gli interventi per l'adeguamento normativo delle componenti impiantistiche impiantistico e per il miglioramento strutturale delle gallerie Monte Sant'Angelo Ovest e Vomero Est/Ovest
- Il nuovo impianti di illuminazione radente del viadotto Capodichino.

Società Autostrada Tirrenica

Nel corso dell'anno 2023 l'ammontare complessivo degli investimenti sostenuti dalla società SAT è pari a circa 4 milioni di euro, in linea con il valore dell'esercizio precedente. In particolare, sono stati effettuati interventi riguardanti l'ammodernamento della tratta in concessione, tra cui si segnalano la progettazione di interventi di riqualifica barriere di sicurezza, la stesa della miscela drenante sulla tratta Nord e gli interventi di adeguamento sismico del viadotto Coltano; anche nel 2023 sono proseguiti per SAT gli assesment delle opere d'arte, in applicazione delle nuove linee guida e l'ammodernamento degli impianti.

Società Italiana Traforo del Monte Bianco

Nel corso dell'anno 2023 l'ammontare complessivo degli investimenti sostenuti dalla Società per Azioni per il Traforo Monte Bianco è pari a circa 14 milioni di euro (in aumento di 6 milioni rispetto all'esercizio precedente) relativi al rifacimento della volta della soletta.

Per quanto riguarda gli interventi di sostituzione della soletta dell'impalcato stradale, oltre al completamento di quanto pianificato per il 2023 sono state realizzate attività preliminari per gli interventi da realizzare negli esercizi successivi.

Per quanto riguarda la volta del traforo, sono state realizzate attività propedeutiche ai lavori di rinnovo inizialmente previsti nel 2023 e successivamente rinviati al 2024, su decisione della Commissione intergovernativa italo-francese a seguito delle limitazioni sul traffico pesante sulla direttrice del Traforo del Frejus conseguentemente alla frana verificatasi nel mese di agosto in territorio francese.

Le manutenzioni sulla rete

Autostrade per l'Italia

Nel corso del 2023 Autostrade per l'Italia ha consuntivato un importo pari di circa 438 milioni di euro (senza considerare gli oneri connessi al viadotto San Giorgio e all'alluvione che ha colpito l'Emilia Romagna) per le attività di manutenzione ordinaria e ripristino della rete. Tale valore è in crescita sia rispetto al 2022 sia al 2021, oltre che ai valori inclusi nel piano economico finanziario tutt'ora vigente, principalmente per applicazione del nuovo prezzario ANAS 2023, delle nuove Linee Guida per la sorveglianza di Ponti-Viadotti e Gallerie e nuove necessità, tra cui manutenzione dei sistemi antincendio per adeguamento normativo. Va sottolineato che l'adozione dei nuovi prezzari ANAS si è resa necessaria in seguito alle disposizioni di cui all'art. 1 c. 458 L. n°197 del 29/12/2022 (Legge di Bilancio), le quali si applicano agli stati di avanzamento dei lavori afferenti alle lavorazioni eseguite o contabilizzate dal direttore dei lavori ovvero annotate, sotto la responsabilità dello stesso, nel libretto delle misure dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023.

Si segnala che, per quanto attiene alle attività di manutenzione delle pavimentazioni autostradali, sono stati eseguiti interventi programmati, come integrati al termine della stagione invernale, per un totale di 9 milioni di metri quadri. Anche nel 2023, coerentemente a quanto fatto nell'esercizio precedente, sono stati effettuati i risanamenti superficiali delle pavimentazioni con nuova miscela di tipo drenante (in coerenza con le asseverazioni rilasciate da primarie università italiane), per una superficie complessiva di 5,4 milioni di metri quadri.

Nel corso dell'esercizio 2023 sono stati effettuati su ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie, più di 1.000 interventi di manutenzione a carattere non ricorrente per la sicurezza della rete e più di 8.000 ispezioni, indagini strutturali e prove (per un valore complessivo pari a circa 90 milioni di euro).

Con riferimento alle barriere, nel corso dell'esercizio, sono state ispezionate più di 5.000 km di barriere di sicurezza per un onere pari a circa 40 milioni di euro.

Per quanto riguarda gli altri interventi si segnala che:

- sono stati consuntivati circa 40 milioni di euro per le attività sul verde e pulizie volte a garantire elevati standard qualitativi ed il decoro della rete autostradale;
- è stata ripristinata la segnaletica orizzontale su più di 2.820.000 metri quadrati, per un ammontare complessivo pari a circa 30 milioni di euro, al fine di garantire elevati standard di retro-riflettenza in conformità alla normativa vigente;
- sono stati contabilizzati complessivamente circa 50 milioni di euro in relazione (i) alle attività per operazioni invernali atte a garantire la viabilità e la sicurezza dell'utenza in condizioni di ghiaccio e neve (44.676,56 ore neve per km registrate nel 2023) e (ii) al ripristino in seguito agli incidenti intercorsi sulla rete autostradale

Infine, nel corso del 2023 sono stati consuntivati circa 11 milioni di euro per far fronte agli interventi di ripristino dell'autostrada a seguito dell'alluvione a maggio 2023 in Emilia-Romagna.

Altre società controllate

Raccordo Autostradale Valle D'Aosta

Nel corso del 2023 la società RAV ha consuntivato un valore complessivo di circa 6 milioni di euro per gli interventi di manutenzione, in aumento di 2 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. Particolare attenzione è stata rivolta agli interventi di messa in sicurezza sulla rete, quali:

- proseguimento di ispezioni, a seguito delle quali è stato necessario eseguire i disgaggi sulle linee di giunto dei rivestimenti in calcestruzzo e l'installazione di reti metalliche di protezione in corrispondenza degli ammaloramenti superficiali, nonché la rimozione ed il rimontaggio delle canalette di smaltimento delle acque presenti in galleria per consentire l'effettuazione delle ispezioni ravvicinate;
- lavaggio e tinteggiatura del rivestimento di tutte le gallerie autostradali;
- ripristino totale della segnaletica orizzontale;
- sfalcio delle scarpate e la manutenzione delle aree verdi;
- manutenzione impiantistica ed altri interventi di manutenzione delle spalle di alcuni Ponti e di riqualifica delle barriere.

Tangenziale di Napoli

Le spese di manutenzione sostenute nel corso del 2023 risultano pari 2 milioni di euro.

Nel corso del 2023 sono proseguite le attività di ispezioni, indagini strutturali e prove sui fornici delle gallerie e degli svincoli, ad attività relative alla verifica di sicurezza e transitabilità sui principali viadotti e dei rami di svincolo e ad attività di pavimentazione.

Società Autostrada Tirrenica

Nel corso del 2023 per la società SAT le spese di manutenzione sono risultate pari a 6 milioni di euro e sono riferite essenzialmente ad interventi volti alla sicurezza delle barriere bordo ponte dei viadotti.

Società Italiana Traforo del Monte Bianco

Nel corso del 2023 la società per Azioni per il Traforo Monte Bianco ha realizzato, oltre alle consuete attività di manutenzione ordinaria ricorrente e non ricorrente, anche attività di manutenzione straordinaria, volte a mantenere costanti gli standard qualitativi e di sicurezza dell'intera infrastruttura per un valore complessivo di circa a 16 milioni di euro, con una flessione rispetto ai valori del consuntivo 2022. Nel corso dell'esercizio 2023 sono stati effettuati interventi riguardanti l'ammodernamento del traforo e delle pertinenze in concessione, tra cui si segnalano la sostituzione dei ventilatori in volta e della rete antincendio, l'aggiornamento del sistema di gestione tecnica centralizzata (LOGOS), l'ampliamento della carreggiata sulla rampa di accesso al traforo (lato italiano) e lo smantellamento di parte delle lamiera glasal di rivestimento della volta.

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, coerentemente alle linee guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, le attività di monitoraggio della rete in concessione, le quali si inseriscono nell'ambito del più ampio sistema di controllo interno (articolato secondo tre livelli) descritto nel dettaglio nel capitolo "Corporate Governance e Assetti proprietari", cui si rimanda. Per assicurare un ulteriore controllo sulla correttezza ed efficacia del processo monitoraggio e sorveglianza delle opere d'arte, le verifiche di secondo livello sono state affidate a società esterne specializzate.

Per le attività ispettive di ponti, viadotti e cavalcavia si fa riferimento alle "Linee Guida per il censimento e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti" emanate ad aprile 2020 dal Consiglio dei lavori pubblici (CSLLPP) adottate ex D.M. 578/2020 e successivamente aggiornate con DM n.204 del 01/07/2022, nonché dalle relative istruzioni operative emanate sempre dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 21 settembre 2022.

L'attività di sorveglianza delle gallerie sulla rete di ASPI è effettuata coerentemente a quanto previsto dal "Manuale Ispezioni Gallerie" emesso dalla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali del MIT nel 2020 e dalle "Linee Guida per la Gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle Gallerie esistenti", emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e approvate con DM n. 247 del 01/08/2022.

Coerentemente alla normativa di riferimento, le attività di monitoraggio fanno riferimento a sistema risk based che richiede un approccio multilivello, in cui partendo dal censimento delle infrastrutture da analizzare si arriva alla determinazione di una classe di attenzione sulla base della quale si arriverà, nei casi previsti dalla metodologia stessa, ai livelli di verifica richiesti. Sulla base degli esiti di tali attività di monitoraggio vengono definiti i conseguenti interventi di ammodernamento e miglioramento dell'infrastruttura, nonché di attuazione di eventuali sistemi di monitoraggio, individuando in maniera dettagliata il contesto nel quale occorre operare. In particolare, tale approccio multilivello prevede i seguenti step di analisi, con grado di approfondimento e dettaglio crescente:

- L0 – Censimento delle opere;
- L1 – Ispezione visiva dell’opera e schede di difettosità;
- L2 – Determinazione della Classe di Attenzione (CdA) dell’opera;
- L3 – Valutazioni preliminari dell’opera (VAL3);
- L4 – Verifiche accurate dell’opera (VAL4).

Nello specifico, per quanto riguarda i circa 4.400 tra ponti e viadotti e cavalcavia della rete, al 31 dicembre 2023, coerentemente alle tempistiche definite nelle stesse linee guida sopra citate, sono state completate le ispezioni visive (Livello 1) e la successiva valutazione delle Classe di Attenzione (Livello 2).

Anche per le gallerie nel 2023 sono proseguite le ingenti campagne ispettive caratterizzate 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. Nello specifico, sulle 450 gallerie di lunghezza superiore a 200 metri sono state completate al 31 dicembre 2023, in conformità alle tempistiche definite dalle sopra citate linee guida, le Ispezioni visive (Livello 1) e la successiva valutazione delle Classe di Attenzione (Livello 2).

Nello svolgimento delle ispezioni ASPI fa ricorso ad ARGO, una piattaforma di Enterprise Asset Management sviluppata dalla controllata del gruppo Movyon in collaborazione con IBM che raccoglie in un unico database tutte le informazioni che consentono di realizzare e gestire un sistema integrato di digitalizzazione dei controlli e delle ispezioni periodiche, del monitoraggio strumentale e della programmazione e gestione degli interventi di manutenzione, in linea con l’evoluzione normativa e in grado di rispondere alle esigenze degli stakeholder. La piattaforma consente di accedere velocemente a tutte le informazioni correlate alle opere, dallo stato dell’infrastruttura fino al completo modello digitale e alla sua storia ispettiva e manutentiva ed a tutto l’archivio documentale, dal progetto agli interventi effettuati nel tempo.

La piattaforma ARGO supporta anche l’integrazione delle informazioni derivanti da sistemi di monitoraggio, i quali consentono, mediante l’utilizzo di sensori installati in punti strategici delle strutture, di ottenere in continuo e in semi real-time informazioni sulla risposta strutturale. I sistemi di monitoraggio sono composti da una fitta rete di sensori, da sistemi di acquisizione e trasmissione dati e da un sistema centrale per l’archiviazione, l’analisi e la diagnosi strutturale.

Il sistema è stato inoltre sviluppato per gestire i c.d. Digital Twin - modelli digitali 3D delle opere fedele in termini di dimensioni, forma e dettaglio all’opera reale – che possono essere realizzati anche con l’utilizzo di droni. Questi modelli consentono di eseguire ispezioni dettagliate da remoto, permettendo di ottenere output di alta qualità e ripetibili nel tempo, analizzando anche punti difficilmente accessibili con mezzi tradizionali.

Con strumenti come i droni le ispezioni visive possono essere eseguite con minori impatti sul traffico e soprattutto riducendo significativamente i rischi per la sicurezza legati alle operazioni in campo.

ARGO infine è completamente integrato con la banca dati AINOP che viene utilizzata dal MIT e dall’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) per consultare tutte le informazioni sulle opere necessarie per l’attività di verifica e controllo.

Fondo Complementare al PNRR - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale

Il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 93 del 12 aprile 2022, ha approvato il piano di riparto delle risorse per “l’implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale. Fondo complementare al PNRR - Missione 3” che ha l’obiettivo di adottare un sistema integrato di censimento, classificazione e gestione dei rischi per 12.000 infrastrutture chiave appartenenti alla rete Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti di 1° livello, installare sistemi di monitoraggio su 6.500 opere tra le suddette 12.000 e adottare il modello BIM (Building Information Model) di 200 opere tra le 6.500 precedenti.

In considerazione dello sviluppo della rete in gestione, ASPI ha avuto accesso a un contributo complessivo pari a 86 milioni di euro (di cui già erogato per un ammontare pari a 14,2 milioni di euro al 31 dicembre 2023).

Nell’ambito del piano ASPI e in particolare dello sviluppo del sistema ARGO, verranno installati sistemi di monitoraggio su 1.246 campate/conci di galleria e modellate in BIM 39 opere in coerenza con le disposizioni del decreto.

Sono previsti inoltre la realizzazione/implementazione di una sala di controllo, l’installazione di sistemi WIM (Weight In Motion) per il rilevamento dei carichi e l’esecuzione di rilievo con droni tramite lo sviluppo della piattaforma di gestione dei rilievi mediante algoritmi di processamento delle immagini basati sull’intelligenza artificiale.

Tali strumenti permetteranno di monitorare e comprendere i fenomeni legati all’evoluzione nel tempo dell’infrastruttura, migliorando al contempo la pianificazione degli interventi di manutenzione e l’identificazione dei punti più vulnerabili e considerando i rischi cui le opere sono soggette.

Sicurezza

Nel 2023 sulla rete gestita dal gruppo Autostrade per l’Italia sono stati registrati complessivamente 14.521 incidenti. Il tasso di incidentalità globale è 28,8 in diminuzione rispetto al 29,4 del 2022 e del 2021. Il tasso di mortalità sulla rete è pari a 0,22 in diminuzione rispetto allo 0,26 del 2022 e costante rispetto al 2021.

TASSI DI INCIDENTALITÀ SULLA RETE DEL GRUPPO AUTOSTRAD

	2020	2021	2022	2023
Tasso di incidentalità globale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	26,73	29,4	29,4	28,8
Tasso di incidentalità in carreggiata	23,78	25,9	25,4	25,6
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	5,91	7,0	7,0	7,07
Tasso di incidentalità mortale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	0,18	0,21	0,22	0,20
Tasso di mortalità (n. decessi/100 mln Km percorsi)	0,21	0,22	0,26	0,22

(Dati 2023 provvisori)

Ai risultati evidenziati hanno contribuito il miglioramento continuo degli standard di qualità della rete, le campagne informative volte a sensibilizzare gli utenti sulla sicurezza, nonché le misure infrastrutturali e gestionali specifiche che hanno riguardato:

- il potenziamento delle reti di protezione (con un incremento di oltre 31% rispetto al 2022);
- l'incremento del numero delle tratte coperte da Tutor nel biennio 2022-2023 (11 nuove tratte per 125 km di copertura, oggi complessivamente 1.600 km di rete ASPI);
- l'attivazione delle postazioni RTM (Remote Tachograph Monitoring) presso i siti di Rimini Sud e di A1 Variante di Valico, che consente il controllo da remoto da parte della Polizia Stradale dei cronotachigrafi presenti sui mezzi pesanti di nuova generazione;
- l'inaugurazione dell'innovativo check point di Milano Est per il controllo di Transiti Eccezionali e mezzi pesanti effettuato in collaborazione con la Polizia Stradale;
- l'aggiornamento del Disciplinare per l'installazione, conduzione e rimozione dei cantieri di lavoro sulla rete di Autostrade per l'Italia.

Iniziative a favore della Sicurezza

Nel corso 2023, con l'obiettivo contrastare il fenomeno dell'incidentalità stradale, Autostrade per l'Italia ha realizzato in collaborazione con la Polizia Stradale iniziative e campagne di sensibilizzazione attraverso eventi, materiale formativo e momenti di confronto. In particolare:

- una campagna di comunicazione volta a promuovere i comportamenti di guida corretti, per la prima volta con l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica "Non chiudere gli occhi. La sicurezza stradale riguarda anche te". È stata diffusa su tv, radio, web, quotidiani e nelle Aree di Servizio della rete autostradale. L'iniziativa è approdata anche nelle scuole italiane, dislocate nei territori attraversati dalla rete autostradale, con l'obiettivo di raggiungere circa 12.000 studenti in 200 scuole secondarie e di renderli protagonisti di un futuro a zero incidenti, educandoli alla sicurezza prima, durante e dopo la guida;
- la dodicesima edizione della campagna "Eroi della sicurezza" in occasione del Giro d'Italia, per valorizzare l'operato degli agenti e degli addetti autostradali che ogni giorno presidiano la viabilità sulle arterie ad alto scorrimento lungo il Paese;
- inaugurazione ad aprile 2023 del primo Safety Point nell'area di servizio Casilina est (A1 Cassino), luogo dedicato alla divulgazione e alla condivisione di temi legati alla sicurezza su strada e per promuovere comportamenti di guida corretti;
- l'attivazione sulla A4, di un punto di controllo dedicato ai Trasporti Eccezionali e ai Mezzi Pesanti alla barriera di Milano Est, dotato di laser con scansione 3D e sistema di pesatura statico, che identificano la massa e il volume dei mezzi. Tale strumento consente l'ottimizzazione delle procedure di verifica e dell'intervento di squadre e pattuglie di Polizia Stradale, riducendo quindi i tempi di attraversamento e implementando ulteriormente i sistemi di sicurezza dei viaggiatori e degli autotrasportatori;
- la realizzazione anche nel 2023 di un piano di gestione dell'emergenza neve, 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.

Per ridurre l'incidentalità causata dall'intrusione di animali in carreggiata, ASPI ha proseguito il piano di potenziamento delle reti di recinzione. Nel 2023, il potenziamento di tali reti antintrusione ha interessato circa 340 km raggiungendo oltre 1.400 km di copertura dal 2019.

Nel 2023, gli incidenti causati dall'investimento di animali lungo tutta la rete si sono ridotti di circa 25% rispetto alla media del triennio precedente.

Per ridurre l'incidentalità per fuoriuscita/sbandamento dovuti a distrazione o colpi di sonno, si sono adottate soluzioni quali l'installazione di bande rumorose e microcumuli per circa 231 km nel 2023, per un totale di oltre 500 km.

Per ridurre l'incidentalità nei punti connotati come "PISM", ovvero punti con l'incidentalità superiore alla media, sono stati realizzati oltre 230 interventi specifici, quali l'installazione di segnaletica di preavviso, impianti luminosi, pavimentazioni speciali, ecc.

Inoltre, a partire da agosto 2023, il corso di formazione "Segnaletica Cantieri" è stato reso obbligatorio ai fini del rilascio delle autorizzazioni a manovra. Il corso, fruibile online da piattaforma in diverse lingue (inglese con sottotitoli in rumeno e in francese con sottotitoli in arabo), è dedicato agli operatori delle imprese appaltatrici ed è incentrato sulle prescrizioni e gli obblighi del personale impiegato nell'installazione, movimentazione e rimozione della segnaletica in presenza di traffico.

Viabilità

Il Total Delay¹ complessivo sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia nel 2023 è stato pari a circa 8,7 milioni di ore, contro i 7,7 milioni di ore del 2022.

Con riferimento al Total Delay Work, sottoindice del Total Delay che misura le turbative riferite a cantieri di lavoro in autostrada, nel 2023 si registra un valore di circa 918.824 ore con una riduzione del 13,6% rispetto al 2022 (1.063.270 ore).

Anche nel 2023 Autostrade per l'Italia ha programmato i propri cantieri secondo criteri volti a limitare disagi alla circolazione. Nel corso dell'esercizio è proseguito l'accordo con l'emittente radio RTL102.5, che si affianca alla tradizionale collaborazione con il canale RAI Isoradio, per eseguire in radio e in radiovisione i 27 collegamenti giornalieri in diretta con gli operatori del gruppo MyWay e Canali di viabilità di Autostrade per l'Italia, a cui si aggiungono ulteriori 60 collegamenti diffusi tramite la Radio DAB Rtl 102.5 News Autostrade per l'Italia.

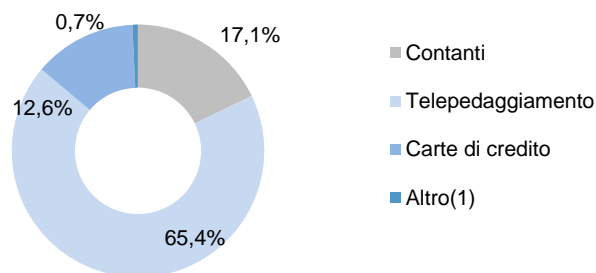
I collegamenti in diretta MyWay su SkyTG24 sono state circa 700; oltre 10.000 i collegamenti sul canale 502 SkyMeteo24, dove MyWay è in onda tutti i giorni dalle ore 7.10 alle 21.40, a cui vanno aggiunti circa 2.400 collegamenti realizzati sui canali del digitale terrestre La7 e La7d e circa 2.300 collegamenti a Canale5.

Esazione e sistemi di pagamento

¹ Total Delay: è la 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.

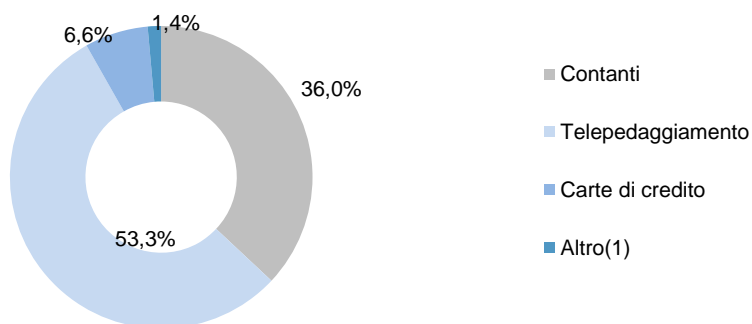
Si riporta di seguito la composizione delle modalità di pagamento consumtivate nel 2023 sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle sue controllate concessionarie (ad eccezione di Traforo del Monte Bianco).

OPERAZIONI DI PAGAMENTO PER MODALITA' SULLA RETE DI AUTOSTRAD E PER L'ITALIA



(1) Viacard, tessere a scalare, FAspay, rapporti mancato pagamento pedaggio, scioperi e violazioni

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



(*) Ad eccezione della controllata Traforo del Monte Bianco.

(1) Viacard, tessere a scalare, FAspay, rapporti mancato pagamento pedaggio, scioperi e violazioni

Are e 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.

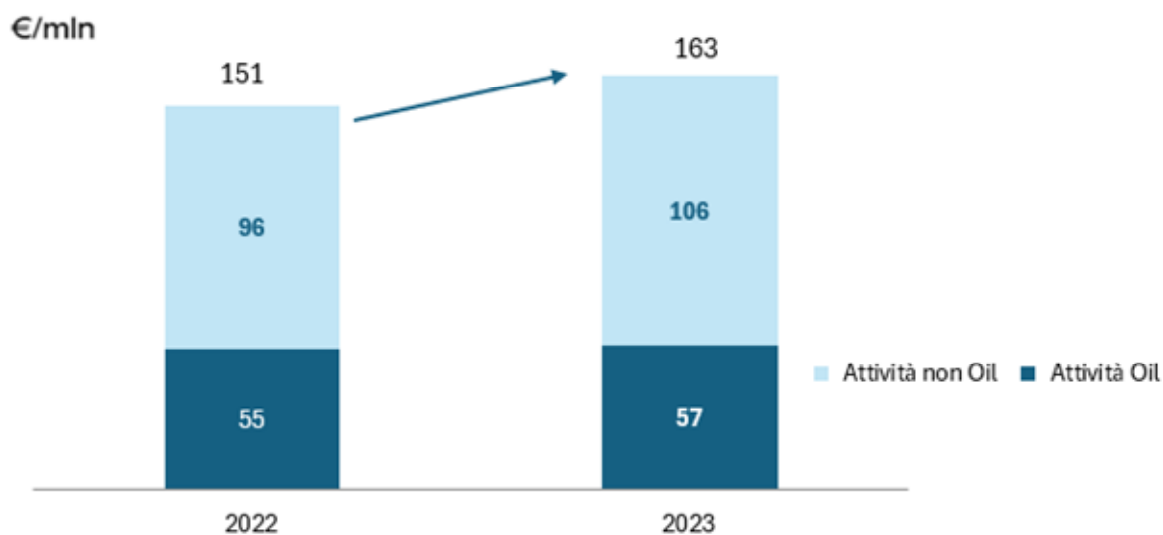
Nelle aree di servizio è attivo un piano di controllo qualità che prevede oltre 16.000 verifiche annue, effettuate da Società Esterne, su parametri di qualità e di servizio (ad esempio: pulizia servizi igienici ed aree di vendita, qualità dei prodotti, orari di apertura, facilità e rapidità di

rifornimento, cortesia e disponibilità del personale etc.). È prevista da convenzione di servizio l'applicazione di penali a carico degli Affidatari qualora non siano rispettati gli standard stabiliti. A supporto delle attività di monitoraggio della qualità erogata, sono stati implementati alcuni strumenti per la comunicazione e contestazione in tempo reale per tutti gli attori coinvolti (Affidatari Oil e Ristoro e Direzioni ASPI) per velocizzare le azioni correttive e/o ripristino, producendo miglioramenti tangibili sia negli Indicatori di Qualità Aziendali "Visite zero difetti" sia verso la clientela autostradale.

Il programma di interventi di riqualificazione delle Aree di Servizio di Autostrade per l'Italia prevede interventi rilevanti di profonda riqualificazione dei piazzali (c.d. interventi strutturali), oltre ad iniziative legate alla sicurezza, al comfort e alla fruibilità degli spazi di sosta per la clientela.

In riferimento alle iniziative di maggior rilievo, al 31 dicembre 2023, si registra il completamento di 13 interventi di carattere strutturale, mentre 6 ulteriori interventi sono in corso di realizzazione e per 14 interventi è in corso lo sviluppo del progetto o l'iter approvativo.

Nel 2023, le royalty correnti percepite dagli affidatari dei servizi assegnati in sub-concessione nelle aree di servizio sulla rete di Gruppo ammontano complessivamente a 163 milioni di euro, in incremento di 12 milioni di euro rispetto a quelle dell'anno precedente.



Si evidenzia che il piano di realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica ad alta potenza per veicoli elettrici, implementato da Free To X è stato completato con la realizzazione di 100 stazioni di ricarica ad alta potenza in altrettante aree di servizio della rete ASPI. Delle 100 stazioni realizzate da Free To X, al 31 dicembre 2023 sono state attive 92 stazioni di ricarica in altrettante aree di servizio, mentre per le restanti 8 si è in attesa della connessione da parte del Distributore (DSO).

In tutte le aree di servizio sono state installate, sin da subito, due colonnine HPC (High Power Charger), con standard CCS2 e potenza fino a 300/400kW, 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 alcune stazioni, a seguito dell'aumento della domanda, Free To X ha già provveduto ad espandere l'infrastruttura di ricarica, essendo tutte le stazioni 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 oltre 80 Mobility Service Provider (MSP), sia direttamente sia attraverso le principali piattaforme di e-roaming interazionale, di 15 paesi europei.

Sono in corso le procedure competitive per l'affidamento del servizio di ricarica elettrica sul primo lotto di 8 aree di servizio sulla rete di competenza ai sensi della Delibera ART n.130/2022. Saranno avviate ulteriori affidamenti per il completamento dell'offerta su tutte le aree di servizio. Analogamente sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio delle procedure competitive per l'affidamento dei servizi ristoro e oil in scadenza al 2024 (circa il 20% dei servizi ristoro e 11% dei servizi oil della rete ASPI) ai sensi della Delibera ART 1/2023.

Le Delibere prevedono delle importanti differenze rispetto al quadro regolatorio preesistente tra le quali i) basi d'asta nell'ambito delle procedure competitive uguale a zero ii) introduzione del "corrispettivo negativo" (per i servizi Ristoro e Oil, Delibera 1/2023) a copertura dei costi di presidio notturno, pulizia e manutenzione dei servizi igienici.

Innovazione ricerca e sviluppo

Nel 2023 il totale delle risorse impiegate nelle attività di innovazione, ricerca e sviluppo ammonta a 37 milioni di euro (26 milioni di euro nel 2022). 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. In particolare, la Società si è concentrata su alcune soluzioni (quali ad esempio l'uso di algoritmi di intelligenza artificiale) o di soluzioni tecnologiche e di comunicazione (ITS e C-ITS) che consentono la digitalizzazione delle operazioni ordinarie ed il dialogo e l'interfaccia con i veicoli e gli utenti.

Fra i progetti in corso si segnalano:

- l'implementazione e la finalizzazione di un sistema integrato di mobility management, che, attraverso modelli di macro-simulazione del traffico, è in grado di elaborare previsioni di traffico, simulare in automatico le turbative causate dai cantieri programmati e ridurre l'impatto ambientale;
- la sperimentazione del progetto Travelling Control Center (TCC), sistema di monitoraggio dei difetti dell'infrastruttura (i.e. giunti) che richiedono interventi di manutenzione in modo rapido, puntuale e digitale. Le anomalie presenti sulla rete autostradale sono identificate con l'uso da videocamere, installate a bordo dei veicoli adibiti alla sorveglianza, che elaborano le immagini utilizzando una tecnologia "on-edge" insieme a reti neurali;
- lo sviluppo di un sistema sperimentale per il supporto al monitoraggio operativo del traffico con l'uso di droni;
- lo sviluppo di un sistema focalizzato alla prevenzione delle conseguenze di potenziali collisioni dei mezzi di lavoro da parte dei mezzi in transito tramite un sistema di anticollisione, basato su algoritmi di intelligenza artificiale. L'approccio mira a ridurre in modo significativo i rischi per gli operatori garantendo un ambiente di lavoro più sicuro.
- l'implementazione di nuove funzionalità del sistema integrato Hi.P.E.R. - Highway Pavement Evolutive Research, 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. Il sistema ha l'obiettivo di fornire uno strumento di supporto alle attività di pianificazione della manutenzione, fondamentale per ottimizzare la distribuzione dei budget allocati e massimizzare livelli di performance in termini di aderenza, regolarità e portanza degli interventi, con conseguente aumento della vita utile dell'infrastruttura. Ciò avviene anche grazie l'utilizzo di algoritmi di machine learning e di intelligenza artificiale e di sistemi innovativi di misura e monitoraggio delle performance delle pavimentazioni.

Si segnala, infine, la partecipazione al programma per la mobilità sostenibile del centro nazionale di ricerca (CN-MOST), cofinanziato dai fondi PNRR, con l'obiettivo tra le altre cose di rendere il sistema di mobilità maggiormente green e più sicuro, favorendo la transizione a sistemi di propulsione e combustibili alternativi rendere il sistema di mobilità più sicuro e grazie allo sviluppo di soluzioni digitali per favorire strategie predittive per ridurre gli incidenti.

2.10 Risorse Umane

HR Transformation

Nel 2023 è proseguito il piano di trasformazione HR, avviato nel 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, supportando il management e reinventando l'esperienza del dipendente lungo l'intero Employee Journey. Il piano di trasformazione sta abilitando il rinnovamento dell'organico ed il rafforzamento delle competenze interne, garantendo il miglioramento delle performance operative parallelamente all'efficienza delle strutture.

È proseguito in quest'ottica il piano di assunzioni del Gruppo per rafforzare le aree STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics), che ha consentito di trarre già nel 2023 l'obiettivo di 2.900 assunzioni da realizzare entro il 2024.

Risorse

Al 31 dicembre 2023 il Gruppo Autostrade per l'Italia impiega 9.230 risorse a tempo indeterminato e 557 risorse a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 9.787 risorse, in aumento rispetto al 31 dicembre 2022 di 404 unità.

In particolare, il personale a tempo indeterminato aumenta di 497 unità, riconducibili essenzialmente alle assunzioni dell'esercizio e in particolare alle seguenti società:

- Amplia (+194 unità), Tecne (+134 unità) e Movyon (+50 unità), per potenziamento dell'organico per maggiori attività su investimenti e manutenzioni sull'infrastruttura di Autostrade per l'Italia;
- Autostrade per l'Italia (+44 unità), principalmente per potenziamento delle strutture centrali per miglioramento presidi sicurezza e qualità, attività di governance, coordinamento e controllo;
- Free To X (+28 unità), per rafforzamento dell'organico anche in relazione allo sviluppo delle attività connesse alla gestione delle stazioni di ricarica installate lungo la rete autostradale;
- Giovia (+20 unità), C.I.EL Costruzioni Impianti Elettromeccanici (+13 unità) e Pavimental Polska (+12 unità).

Il personale a tempo determinato, invece, si riduce di 93 unità, principalmente per minor ricorso a contratti a termine da parte di Amplia (-73 unità) ed Autostrade per l'Italia (-24 unità).

L'organico medio del Gruppo si attesta a 9.117 unità medie dell'anno 2023, evidenziando un aumento complessivo di 509 unità medie (+5,9%), incluso personale interinale.

TABELLE ORGANICO GRUPPO ASPI

ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	154	143	11	7,7%
Quadri	543	494	49	9,9%
Impiegati	4.480	4.069	411	10,1%
Operai	2.541	2.532	9	0,4%
Corpo esattoriale	1.512	1.495	17	1,1%
Totale	9.230⁽¹⁾	8.733	497	5,7%

(1) di cui 2.253 donne

ORGANICO A TEMPO DETERMINATO

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	1	-	1	n.a.
Quadri	1	1	-	n.a.
Impiegati	131	132	(1)	(0,8%)
Operai	184	265	(81)	(30,6%)
Corpo esattoriale	240	252	(12)	(4,8%)
Totale	557	650	(93)	(14,31%)

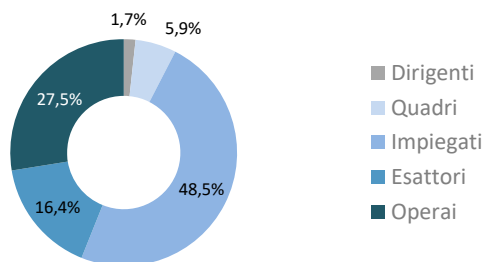
ORGANICO MEDIO

	01/01/2023	01/01/2022	Variazione	
	31/12/2023	31/12/2022	assoluta	%
Dirigenti	154	143	11	7,7%
Quadri	515	462	53	11,5%
Impiegati	4.381	3.900	481	12,3%
Operai	2.446	2.367	79	3,3%
Corpo esattoriale	1.618	1.661	(43)	(2,6%)
Totale parziale	9.114	8.533	581	6,81%
Autostrade Meridionali	3	75	(72)	n.s.
Totale Gruppo	9.117	8.608	509	5,91%

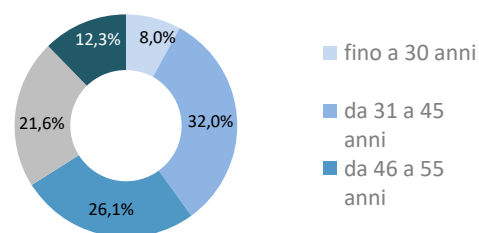
Per informazioni sulla dinamica del costo del lavoro si rinvia al capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo".

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

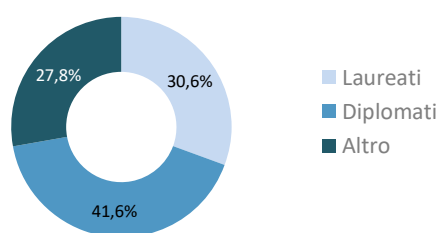
RIPARTIZIONE ORGANICO PER QUALIFICA



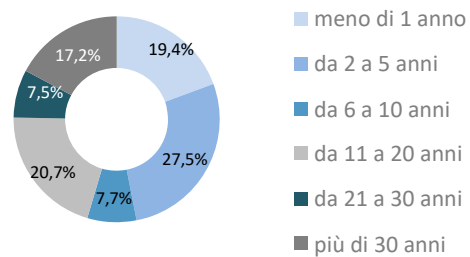
RIPARTIZIONE ORGANICO PER ETÀ



RIPARTIZIONE ORGANICO PER TITOLO DI STUDIO



RIPARTIZIONE ORGANICO PER ANZIANITA' DI SERVIZIO



Sistemi di gestione, sviluppo e formazione delle persone

L'evoluzione organizzativa del Gruppo, da gestore dell'infrastruttura ad operatore integrato di mobilità, mette le persone e le loro competenze al centro del cambiamento e del piano di trasformazione attraverso un sistema di gestione e sviluppo del know how denominato *Autostrade del Sapere*. Il progetto è stato avviato nel 2019 per accrescere le competenze delle persone del Gruppo ed attrarre professionisti nell'ambito del settore infrastrutturale, creando un ecosistema con le Università e le Business School, i centri di formazione e gli incubatori tecnologici nazionali. L'ambizione è spingere le eccellenze nazionali a "fare sistema" creando una sinergia strategica tra mondo aziendale, scolastico ed accademico per favorire la formazione continua, la crescita professionale, sostenere l'innovazione e la trasformazione digitale in un network di relazioni e partnership che, come l'infrastruttura autostradale, percorra l'intero Paese e lo unisca, da parte a parte, con la forza del Sapere.

Autostrade del Sapere si declina in numerose iniziative e strumenti finalizzati a:

- costruire le competenze per l'oggi, creare quelle per il domani, attraverso diverse Academy e partnership con Atenei:
 - *Smart Infrastructures & Construction Academy*, ospitata presso il Polo Universitario Federico II con l'obiettivo di formare esperti di ingegneria delle infrastrutture in un'ottica di sostenibilità, sicurezza ed innovazione tecnologica;
 - *Amplia Academy*, per formare giovani e persone in cerca di occupazione sui mestieri fondamentali per il settore costruzioni (carpentieri, manovali, contabili, assistenti e direttori di cantiere);
 - *Talent Acceleration Program*, il progetto dedicato ai professionisti del Planning & Control, in partnership con Adecco, Federico II e SDA Bocconi;
 - *Master Universitario in "Ingegneria e Gestione integrata delle reti autostradali"*, per neoassunti in apprendistato e co-progettato con il Politecnico di Torino, il Politecnico di Milano e il MIP;
 - *Adesione al "Progetto Distretto Italia"*, un programma interaziendale che mira ad orientare, formare e creare una nuova generazione di professionisti, in collaborazione con Consorzio Elis, istituti scolastici e atenei;

- trasmettere i valori aziendali, un modello comune di leadership e le competenze chiave per un inserimento efficace nella cultura e nel contesto professionale, attraverso iniziative quali ad esempio l'*Onboarding* per i neoassunti del Gruppo, il *Business Coaching* per potenziare la leadership e le capacità gestionali, e la *Safety Academy* per sviluppare una cultura della sicurezza a 360 gradi;

- consentire lo sviluppo e supportare la crescita professionale, attraverso *Succession Plan* su posizioni apicali e strategiche, *Assessment Center* per valutare competenze e prontezza manageriali, programmi di sviluppo e networking (quali ad esempio *LED – Light Your Talent*, *"Off Road Future Leaders"* in partnership con SDA Bocconi, *CDP Academy* in partnership con Business School internazionali) e sistemi di Performance review per le persone del Gruppo (*People4CompanyValue*);

- promuovere l'aggiornamento continuo delle competenze professionali attraverso la *Autostrade Corporate University*, centro di formazione intragrupo articolato su *faculty* interconnesse al "core business" (*Infrastructures, Operations, Digital, ESG*), con oltre 200 programmi di formazione tecnico-specialistica gestiti da una community di 130 trainer

interni, con l'obiettivo di accrescere le competenze specialistiche, attivare percorsi di *up-skilling* e *re-skilling* delle competenze (es. EOS Esattore - Operatore di Stazione) e facilitare la governance dei processi, delle attività e delle risorse (es. Project Management e certificazioni);

- supportare gli sfidanti obiettivi strategici del Gruppo e definire le linee strategiche in ambito delle HR.

Welfare

Partendo da politiche consolidate 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 organizzativo, sociale e finanziario e di conciliazione vita professionale / vita privata, nel corso del 2023 il Gruppo ha rafforzato il suo impegno soprattutto per proporre un'offerta integrata, personalizzata, innovativa e condivisa di Benessere a 360 gradi mettendo al centro la persona, impegnandosi a garantire un ambiente inclusivo per realizzare le aspettative personali e professionali in coerenza con le priorità dell'organizzazione.

Le iniziative di *Corporate Wellbeing* hanno coinvolto circa 6.000 tra colleghi e familiari, ai quali molte delle iniziative sono rivolte. Le iniziative interessano trasversalmente tutta la popolazione aziendale con eventi legati a fitness, alimentazione sana, prevenzione medica, volontariato, arte e cultura, con un meccanismo di ingaggio incentivante garantito dalla piattaforma di gaming *Healthy Virtuoso*, che utilizza meccanismi di rewarding e misura l'appealing di ciascuna iniziativa, con un focus sui benefici prodotti per il singolo e per l'azienda.

Nel corso del 2023 sono state ampliate le iniziative di Welfare a favore della famiglia e a supporto delle donne, al fine di rafforzare l'impegno del Gruppo nella promozione di un ambiente lavorativo favorevole alla maternità e a sostegno dell'empowerment femminile. Nella strategia di valorizzazione del talento femminile, il Gruppo crede fortemente nel supporto alla bigenitorialità finalizzato a garantire un buon bilanciamento tra vita lavorativa e personale e a favorire la continuità professionale delle donne.

Tra le iniziative correlate, si segnala l'introduzione, con il recente rinnovo contrattuale siglato in data 18 luglio 2023, di ulteriori permessi garantiti oltre rispetto a quanto previsto dalla normativa nazionale, che si aggiungono alle giornate di malattia bambino, di cui oltre il 50% retribuite, ed alle integrazioni datoriali, oscillanti tra l'80 e il 100%, per il congedo parentale. Sempre a favore della genitorialità sono stati introdotti permessi di 2 ore per tutti i genitori con figli alle scuole primarie per accompagnarli nel primo giorno di scuola.

Tutti gli istituti a favore della bigenitorialità sono stati formalizzati dal Gruppo in un *vademecum per la genitorialità* che declina gli strumenti a favore dei neo genitori aggiornato sulla base del decreto legislativo n. 105/2022 e della legge di Bilancio 2023 (legge 29/12/2022 n.197).

Autostrade per l'Italia nel mese di dicembre 2023 ha aderito al Codice di Autodisciplina delle imprese responsabili proposto dal Ministero della Famiglia, della Natalità e Pari opportunità, impegnandosi a condividere le proprie best practice in favore della maternità e contribuire allo sviluppo di soluzioni innovative a sostegno delle donne lavoratrici e per favorire la natalità attraverso interventi nei tre ambiti quali: continuità di carriera delle madri, iniziative di prevenzione e cura dei bisogni di salute l'adattamento dei tempi e modi di lavoro, insieme al sostegno alle spese per la cura e l'educazione dei figli.

Rafforzati nella revisione contrattuale anche gli strumenti e misure a favore della tutela del diritto alla salute e garantito un ulteriore miglioramento nella contribuzione aziendale a favore dei dipendenti iscritti al fondo di previdenza complementare.

Nel 2023 il Gruppo ha mantenuto attivo il modello di lavoro ibrido applicato ad oltre il 50% delle 5.000 risorse impiegate in Autostrade per l'Italia, con un'elasticità oraria della prestazione sia per le giornate in presenza, garantendo flessibilità in ingresso e in uscita, sia per le giornate di lavoro da remoto, garantendo il diritto alla disconnessione di 4 ore all'interno della fascia di connessione 8-20 prevista.

Il grande impegno per raggiungere livelli di eccellenza nella gestione del capitale umano ha consentito al Gruppo di ottenere nel mese di giugno 2023 la certificazione Top Employer 2023, un importante traguardo che riflette l'impegno del Gruppo nel mettere al centro delle sue priorità il benessere dei propri dipendenti.

Diversity Equity & Inclusion

La valorizzazione delle diversità, siano queste di genere, di età o di formazione, ha un ruolo centrale tra gli obiettivi ESG del Gruppo ed ha lo scopo di creare un ambiente di lavoro in cui ogni persona si senta valorizzata e motivata.

In quest'ottica ed in linea con le best practice, il Gruppo Autostrade per l'Italia ha continuato a portare avanti con impegno il programma di inclusività *fareDI+, diversità e inclusione un valore per tutti*, dotandosi di principi, pilastri ed un sistema di governance e monitoraggio definiti in una Linea Guida Parità e Inclusione di Gruppo approvata dal Consiglio di Amministrazione della società nel mese di aprile 2023.

Oggi nel Gruppo il sistema di presidio per la gestione ed il monitoraggio delle tematiche legate all'inclusione, alla parità di genere ed all'integrazione è costituito da tre diverse entità:

Comitato Guida DE&I, costituito nell'ambito del Comitato Manageriale di sostenibilità ESG, che ha tra gli obiettivi la definizione e l'individuazione del piano di azione e di comunicazione DE&I, la diffusione delle Linee Guida a tutte le società del Gruppo e filiera, l'attivazione di piani di ascolto per i diversi target aziendali e la definizione dei KPI per il monitoraggio dei progetti D&I.

Comitato Bilaterale (Azienda-Sindacato) per la tutela e l'inclusione delle diversità, costituito nel 2021 con le sigle sindacali che rappresentano la workforce aziendale, con gli obiettivi di:

- monitorare l'andamento dell'occupazione femminile nell'azienda attraverso l'implementazione di female recruiting strategies;
- contrastare il divario retributivo, garantendo parità nella progressione di crescita tra uomini e donne;
- sviluppare una serie di iniziative volte al perseguimento di un welfare aziendale sempre più all'avanguardia, che sia in grado di fornire un concreto supporto alla bigenitorialità per liberare le energie delle lavoratrici, supportandole concretamente consentendo una sempre maggiore integrazione delle donne nelle organizzazioni aziendali.

Employee Resource Group (ERG), gruppi di volontari guidati e formati da personale del Gruppo ASPI, con l'obiettivo di favorire una cultura aziendale ancora più inclusiva e di dare impulso al cambiamento all'interno dell'Azienda, trattando in modalità intersezionale tutti i temi della

inclusività. Gli ERG contribuiscono a promuovere un approccio inclusivo, a fornire supporto all'organizzazione per i relativi obiettivi DE&I attivando un canale di ascolto bidirezionale finalizzato alla co-creazione di iniziative/progetti maggiormente personalizzati ed aderenti ai reali bisogni delle proprie persone nell'implementazione del proprio programma di inclusività. Agli ERG è stata inoltre affidata la gestione della prima Inclusion Week di ASPI realizzata a giugno 2023, a 2 anni dall'avvio del programma *fareDI+*.

Il Comitato Bilaterale per l'inclusione delle diversità ha redatto di un *Protocollo antimolestie, discriminazioni e violenze nei luoghi di lavoro*, rafforzando un impegno marcatamente segnato dall'Azienda anche negli ultimi rinnovi contrattuali. Il *Protocollo* nasce allo scopo di prevenire, individuare e gestire i comportamenti molesti, violenti, mobbizzanti e che, più in generale, ledono la dignità della persona. Riferendosi alla normativa nazionale ed internazionale il Protocollo introduce un Codice di Comportamento che entra stabilmente a far parte del corpo normativo aziendale, e rafforza i canali di segnalazione aziendali offrendo la possibilità, con la costituzione di uno *Sportello ascolto e prima assistenza*, di avere un primo punto di contatto esterno all'azienda a cui il dipendente può affidarsi gratuitamente in caso di molestie, atti discriminatori o comportamenti scorretti, per avere un supporto anche psicologico.

Proseguendo il processo virtuoso intrapreso nel 2022 con la stesura del primo Gender Equality Plan, nel 2023 è stato pubblicato il primo *Bilancio di Genere* di Autostrade per l'Italia con l'obiettivo di stabilire priorità, obiettivi concreti basati su un'approfondita valutazione dello status quo e misure specifiche che saranno attuate per migliorare la parità di genere all'interno del Gruppo.

Nell'anno 2023 sono state inoltre rinnovate le certificazioni relative alla parità di genere (prassi UNI/PdR 125:2022) e al sistema di gestione delle risorse (ISO 30415) ottenuti nell'anno 2022, oltre alla certificazione "*Dyslexia Friendly Company*", riconosciuta dall'AID con la quale è stato avviato anche un programma sull'accessibilità documentale che vede coinvolti diversi ambiti professionali per la riprogettazione della manualistica e delle procedure destinate soprattutto alla popolazione più operativa dell'azienda.

Per diffondere il nuovo modello di leadership, rimuovere i bias inconsapevoli e concentrarsi soprattutto sui cinque comportamenti organizzativi quali innovazione, inclusività, responsabilità, agilità e condivisione, è stato definito un progetto di formazione sulla leadership inclusiva che ha coinvolto tutti i manager di prima e seconda linea del Gruppo (circa 150 risorse).

Nell'ambito della formazione supportata dal Fondo Nuove Competenze dedicato a temi di transizione ecologica e digitale sono stati inseriti contenuti legati alla Diversity Equity and Inclusion compreso un richiamo alla Certificazione di Parità che ha coinvolto l'intera popolazione aziendale.

E' proseguito nel 2023 il progetto Ability Garden, un modello di innovazione sociale e lavorativa dedicato a giovani con disabilità intellettiva e neurodiversità. La seconda edizione, avviata nel mese di giugno 2023, ha visto l'inserimento di 16 nuove risorse che, dopo il periodo di orientamento vocazionale, hanno proseguito il training on the job in due aziende del Gruppo (ASPI e Amplia).

Inoltresono stati ottenuti da Aspi il Premio Libellula, per contrasto alla violenza sulle donne, ed il Premio Minerva, per impegno nella crescita del talento femminile.

Salute e Sicurezza sul luogo di lavoro

L Sicurezza a 360° è per Aspi uno dei valori fondamentali per la sostenibilità di un'organizzazione e la progressiva riduzione del fenomeno infortunistico, ottenuta sviluppando un programma di miglioramento basato su cultura, organizzazione e metodi di lavoro, è la prova di quanto l'integrazione nel business della disciplina sia la chiave per costruire una solida e concreta leadership diffusa su questi temi.

Nel 2023 si è avuta ancora un'importante riduzione degli eventi infortunistici di dipendenti e terzi (indice di frequenza ridotto di oltre il 20% rispetto al 2022).

Il Gruppo pur avendo conseguito risultati importanti è anche consapevole che la strada sia ancora lunga, soprattutto se l'obiettivo è di coinvolgere al 100% la catena di fornitura per sviluppare il miglioramento in un settore tradizionalmente difficile e complesso. E per questo anche il 2023, oltre al consolidamento delle tante iniziative partite dal 2020, ha visto l'avvio di nuovi progetti che vedono un sempre maggiore coinvolgimento di affidatari ed appaltatori.

A marzo 2023 è stato avviato un importante programma per accelerare ulteriormente la trasformazione del Gruppo ASPI in "organizzazione interdipendente" ovvero – secondo la nota classificazione di Bradley - una organizzazione con una forte identità in cui gli obiettivi HS sono comuni e le persone si "prendono cura" a vicenda contribuendo, oltre che all'ambizione zero incidenti, anche all'incremento della produttività aziendale.

Il programma è nato con lo scopo di consolidare – massimizzandone l'efficacia – le iniziative in atto, abilitandone la sinergia e contribuendo alla creazione e diffusione di un framework condiviso.

I principali stream di lavoro in questo ambito hanno riguardato:

- Safety Governance: azione volta a rendere ancora più efficienti i processi connessi all'attività del Comitato Salute Sicurezza e Ambiente e dei relativi Sottocomitati indirizzandone al meglio azioni e contenuti.
- Safety Initiatives, con azioni finalizzate a:
 - rafforzare ulteriormente il processo di analisi degli incidenti e dei quasi incidenti, riesaminando la classificazione degli eventi con una focalizzazione sulla prevenzione degli incidenti ad alto potenziale legati agli specifici top risk che ha permesso di definire azioni di miglioramento mirate sulle cause radice per evitare il ripetersi degli stessi ed agendo sul fattore gravità;
 - potenziare il flusso comunicativo ed il dialogue tra gli organismi ed i comitati aziendali in caso di eventi rilevanti;
 - introdurre nuove tecniche di analisi per indagare le cause radice e diffondere sistematicamente le lezioni apprese;
 - rafforzare le competenze su tutti i ruoli chiave del Gruppo, svolgendo workshop che hanno visto il coinvolgimento di oltre 200 Persone del Gruppo.
- Safety Leadership: lo stream più corposo in termini di ricadute operative, con il coinvolgimento di oltre 500 ruoli chiave all'interno del Gruppo, in workshop formativi e poi in coaching in campo individuali. Lo scopo dell'attività è stata quella di radicare le routine di sicurezza del Programma Active Safety Value, rendendo così tangibile la leadership diffusa in tutti i ruoli dal top management delle Unità Produttive ai preposti.
- Contractors Safety Management: il processo di gestione dei fornitori e dei contratti è stato riesaminato in una logica end to end mirando all'allineamento con i best in class anche di altri settori. Ne sono emersi opportunità di miglioramento che un apposito team interfunzionale che sta implementando seguendo la road map che è stata definita.

È proseguito nel 2023 il programma di leadership in ambito salute e sicurezza, denominato Active Safety Value, con il quale il Gruppo ha deciso di sviluppare una propria metodologia distintiva, opportunamente articolata in funzione della propria organizzazione e dello specifico ambito operativo, con l'obiettivo in primis di rafforzare e radicare la cultura della sicurezza, creare una leva sulla leadership in HS del management e sul processo di cascading e promuovere il cambio di mentalità delle persone, a favore di una sempre maggior tutela della Salute e Sicurezza.

Il programma è sostenuto da un team interno di circa 180 Safety Coach e 250 Safety Supporter e ha coinvolto complessivamente nel programma circa 3000 persone attraverso più di 100 workshop e oltre 700 conversazioni.

Nel 2023, all'interno della cornice del programma Active Safety Value, è nata Active Safety Evolution, un'iniziativa che mira a consolidare la leadership in Health and Safety in tutta la popolazione aziendale, basata sul "Manifesto del cambiamento", uno strumento creato dal top management di Gruppo che contiene un set di impegni concreti e azioni sul campo che punta a creare «portatori sani» di sicurezza e salute a tutti i livelli

Nel 2023 sono state realizzate alcune iniziative che sfruttano strumenti innovativi e non convenzionali per coinvolgere i lavoratori sul tema e sviluppare le competenze e le conoscenze necessarie a far accadere il cambiamento in ambito HS. Tra le iniziative introdotte:

- Game "Alta Quota": gioco online interattivo il cui obiettivo è promuovere in tutti i lavoratori del Gruppo un atteggiamento proattivo nei confronti della sicurezza e l'adozione di comportamenti sicuri a partire da una solida consapevolezza dei rischi e dalla convinzione di potere e di dovere agire in prima persona - di concerto con il Sistema aziendale - al fine di migliorare costantemente i livelli di sicurezza delle attività e abbattere gli infortuni.
- "Video pills HS animate": Contenuti video di breve durata con un focus sui principali rischi che possono presentarsi nelle attività lavorative. Sono realizzati attraverso una videografica animata con l'obiettivo di migliorare la consapevolezza dei rischi e diffondere comportamenti virtuosi durante lo svolgimento delle attività.

Nel 2023, sono state organizzate due giornate importanti per il coinvolgimento del top management in campo, la prima, a giugno, ha visto scendere in campo più di 100 leader su 95 siti, con un coinvolgimento trasversale in tutto il Gruppo, per attenzionare gli aspetti legati alla pulizia delle aree di lavoro, al riordino e rimozione del superfluo, nella giornata è risultato vincente l'approccio basato sul dialogo e sul coinvolgimento del team

A novembre si è svolto il primo Walkthrough Day, con un focus più ampio, su tutti gli aspetti che hanno un impatto sulle dinamiche di sicurezza del lavoro (efficacia, efficienza...), e che ha visto la partecipazione attiva dell'intera prima linea dell'AD, ed ha coinvolto oltre 500 persone tra i leader in campo e il personale operativo del Gruppo e delle imprese che lavorano nei cantieri, confermandosi quale momento di condivisione aperta e di confronto su temi concreti e ne sono sorte idee di miglioramento.

Diverse sono state le campagne di promozione della sicurezza promosse da ASPI con l'obiettivo di sensibilizzare quante più persone possibile sulla necessità di prendersi cura, in prima persona, della propria sicurezza e di quella altrui perché la sicurezza sul lavoro è nelle mani di tutti coloro che lavorano nel gruppo e per il gruppo.

Nel 2023 è stata promossa la Settimana della Sicurezza (18-24 febbraio) con incontri di socializzazione e di team building sulla sicurezza.

La settimana della Sicurezza ha visto il coinvolgimento di oltre 5300 persone, 300 imprese esterne e la realizzazione di più di 200 eventi lungo tutta la rete, tra cui: esercitazioni nei cantieri, safety walk, workshop e flash mob sulla sicurezza, eventi aperti a scuole e famiglie.

Altra importante iniziativa promossa nel Gruppo è la Safety Academy, progetto di Autostrade per l'Italia per contribuire al raggiungimento dell'ambizione «Zero Incidenti» del Gruppo ASPI attraverso la progettazione e la realizzazione di iniziative di comunicazione e sensibilizzazione sulla sicurezza rivolte ai lavoratori delle imprese delle che operano sulla nostra rete.

A tal fine la Safety Academy ha avviato delle partnership con enti leader nella realizzazione di eventi formativi, campagne di sensibilizzazione e iniziative culturali in grado di promuovere in maniera coinvolgente i valori di prevenzione, benessere e cura reciproca nell'industria e nella società.

I primi 3 workshop, realizzati tra novembre e dicembre, hanno visto coinvolti i manager di circa 90 imprese sul tema della safety leadership.

La corretta e piena applicazione degli standard di sicurezza è soggetta a verifiche interne di conformità per tutte le Società del Gruppo e alle verifiche esterne previste per la conferma della certificazione. Nell'ambito delle attività svolte in regime di appalto, ASPI effettua assessment operativi nei cantieri per verificare la corretta applicazione delle norme da parte dei professionisti della sicurezza incaricati e delle ditte esecutrici. Nel 2023 sono stati svolti circa 4000 controlli con una progressiva e significativa riduzione delle non conformità rilevate. Tali controlli permettono al Gruppo di avere un quadro sempre più preciso della situazione e di identificare efficacemente azioni preventive da adottare.

Relazioni industriali

Nel corso del 2023, il confronto con le organizzazioni sindacali ha riguardato principalmente temi quali l'integrazione, la sostenibilità, la sicurezza, il welfare ed il work-life balance, in ottica di favorire il cambiamento ed il miglioramento dei processi in coerenza con il Piano di Trasformazione.

Con l'accordo del 18 luglio 2023, le associazioni datoriali del comparto Federreti e Fise, rispettivamente in rappresentanza del gruppo ASPI e delle altre società concessionarie italiane, d'intesa con le Federazioni sindacali dei trasporti, hanno rinnovato il contratto collettivo nazionale di lavoro, scaduto il 30 giugno 2022. L'accordo rivoluziona il sistema perché introduce, per la prima volta, il concetto di filiera, ampliando il perimetro contrattuale di riferimento: tutte le società che lavorano sulla rete autostradale, in qualsiasi campo, potranno applicare il nuovo CCNL. Per favorire tale processo, è stata istituita una parte generale e sono state create cinque sezioni speciali, diverse fra loro anche in termini economici per mantenere la competitività del costo del lavoro nei vari settori comparabili, in ragione delle attività svolte dalle diverse aziende che vorranno liberamente aderire.

Da un punto di vista normativo, le parti sono intervenute su un nuovo sistema partecipativo che privilegia il confronto anche su tematiche quali sostenibilità ambientale e sociale, politiche di genere, sicurezza del lavoro, formazione continua. Sono state infine introdotte modifiche che ampliano i diritti dei lavoratori relativamente al trattamento di malattia, al comparto, ai congedi parentali e alla bigenitorialità.

Per far fronte alle nuove esigenze ed alle sfide che il contesto in continua evoluzione impone, il Gruppo ha definito un piano di riorganizzazione delle attività e delle missioni assegnate che

consenta alle Società di efficientare i processi di business a valle del percorso di trasformazione tecnologica e digitalizzazione. Per consentire la compiuta e corretta implementazione di tale riorganizzazione, Autostrade per l'Italia e Essediesse, insieme alle rappresentanze sindacali (accordi del 12 dicembre 2023, 19 dicembre 2023 e 12 gennaio 2024), hanno stabilito di ricorrere allo strumento di cui all'art. 4, commi da 1 a 7-ter, della legge 28 giugno 2012, n.92 come modificato dall'articolo 34, comma 54, lettere b) e c) del decreto-legge 18 ottobre 2012, n.179 (convertito in legge del 17 dicembre 2012), cd. Isopensione, con adesione su base volontaria, al fine di sviluppare un piano di uscite anticipate dal lavoro per i dipendenti più vicini al raggiungimento dei requisiti pensionistici, che consentirà di ridefinire i processi e migliorare l'efficienza senza traumi per i lavoratori e le lavoratrici che sceglieranno di aderire.

Al fine di implementare il piano di Isopensione sono stati stanziati complessivamente 59 milioni di euro (35 milioni di euro in Autostrade per l'Italia e 24 milioni di euro in Essediesse), connessi all'uscita delle risorse in possesso dei requisiti di accesso allo strumento.

Inoltre, in ottica di prosecuzione della trasformazione tecnologica e digitale e del miglioramento dell'efficienza, con particolare riferimento ai comparti operativi, le parti hanno condiviso:

- la prosecuzione dell'implementazione del nuovo modello di esazione in Autostrade per l'Italia, 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, senza impatti sulla qualità del servizio (accordo del 26 luglio 2023);
- la chiusura di 15 punti Free To X sul territorio, nell'ottica della trasformazione digitale dell'assistenza al cliente (accordo del 12 dicembre 2023).

Con l'accordo del 12 ottobre 2023, inoltre, le parti hanno sviluppato il già citato *Protocollo di contrasto alla violenza, alle molestie e alle discriminazioni nei luoghi di lavoro*, volto a contrastare qualsiasi forma di violenza e discriminazione nei luoghi di lavoro.

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 2023, 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 CDP 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 di redazione del presente documento, 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 la 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.

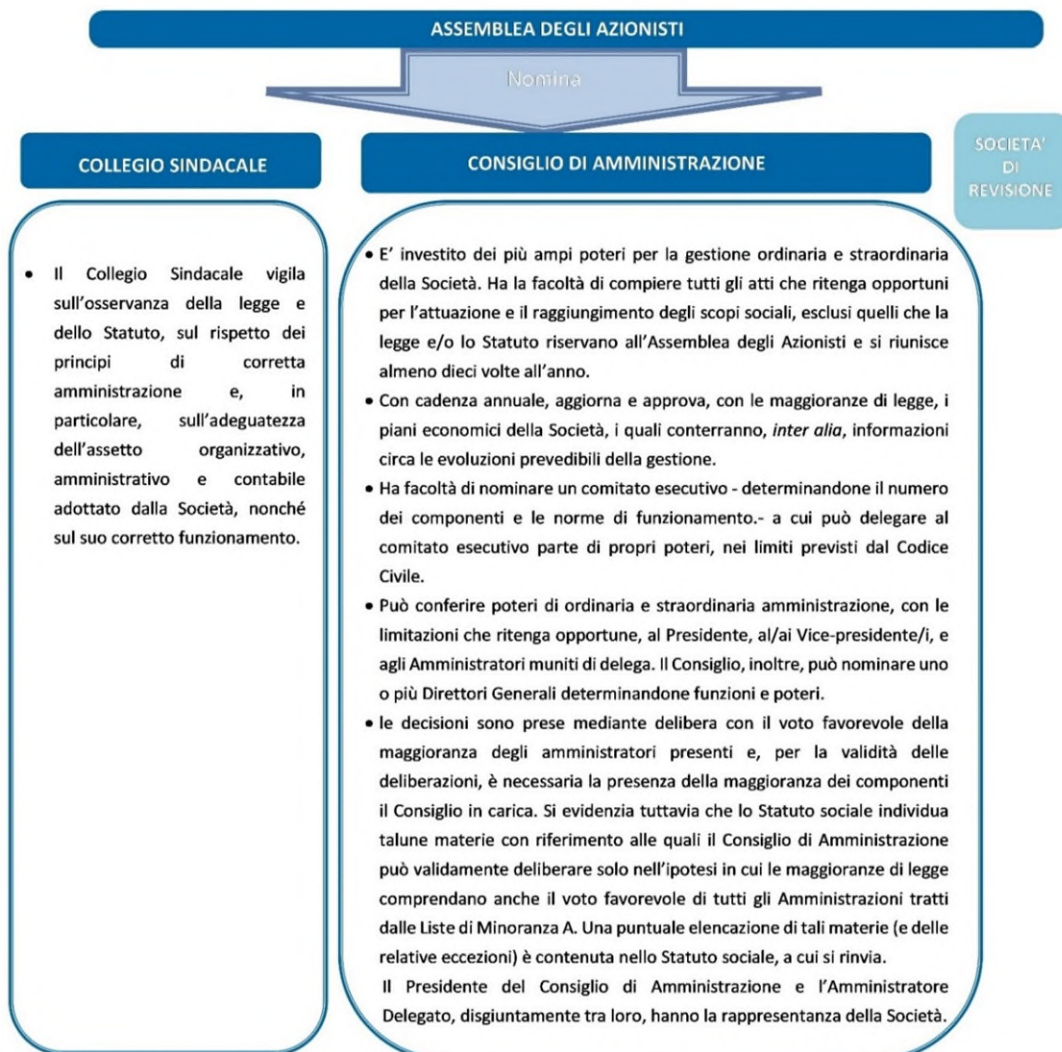
Per ulteriori informazioni in merito ai contenuti del patto parasociale si rinvia a quanto contenuto nelle Informazioni Essenziali del patto medesimo pubblicate ai sensi dell'Articolo 122 del TUF e dell'Articolo 130 del Regolamento CONSOB 14 maggio 1999, n. 11971, e disponibili sul sito di Autostrade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

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 la 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.

Il Consiglio di Amministrazione in carica alla data della presente relazione è stato nominato dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 5 maggio 2022 e ha un mandato destinato a scadere in occasione dell'approvazione del bilancio dell'esercizio 2024. L'organo amministrativo si compone di un amministratore esecutivo (l'Amministratore Delegato) e di 13 amministratori non esecutivi, tutti dotati di adeguata competenza e professionalità.

Il Consiglio di Amministrazione della Società, esaminate le informazioni e le dichiarazioni fornite da ciascun Consigliere, ha accertato per i Consiglieri Elisabetta Oliveri, Gianluca Ricci, Sergio Buoncristiano, Fulvio Conti, Christoph Holzer, Zhiping Chen, Francesca Pace e Massimo Romano la sussistenza dei requisiti di indipendenza previsti dallo Statuto della Società.

Di seguito si riporta una tabella con l'indicazione della data di prima nomina relativa a ciascun componente del Consiglio di Amministrazione.

Nominativo	Ruolo	Esecutivo	Indipendente	Prima nomina
OLIVERI ELISABETTA	Presidente	No	Si	2022
TOMASI ROBERTO	Amministratore Delegato	Si	No	2016
RICCI GIANLUCA	Vice-Presidente	No	No	2022
BARCHIESI FABIO ¹	Consigliere	No	No	2024
BUONCRISTIANO SERGIO	Consigliere	No	Si	2022
CONTI FULVIO	Consigliere	No	Si	2022
HOLZER CHRISTOPH	Consigliere	No	Si	2022
GRANT KELLY JONATHAN	Consigliere	No	No	2022
CHEN ZHIPING	Consigliere	No	Si	2023
MASSOLI FABIO	Consigliere	No	No	2022
PACE FRANCESCA	Consigliere	No	Si	2022
ROMANO MASSIMO	Consigliere	No	Si	2022
VALERI ANDREA	Consigliere	No	No	2022
IGNACIO BOTELLA RODRIGUEZ ²	Consigliere	No	No	2024

Si segnala che, fermo restando i meccanismi di nomina e sostituzione dei componenti del Consiglio disciplinati dallo Statuto sociale (cfr. successivo paragrafo), il Consiglio di Amministrazione – mediante il proprio Regolamento di Funzionamento – ha espresso il proprio favore a che la composizione del Consiglio di Amministrazione sia ispirata a criteri di diversità, anche nel rispetto dell’obiettivo prioritario di assicurare in ogni momento adeguata competenza e professionalità dei suoi membri.

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.

¹ A seguito delle dimissioni rassegnate dalla dott.ssa Roberta Battaglia, il Consiglio di Amministrazione della Società ha cooptato, in data 8 febbraio 2024 come nuovo consigliere il dott. **Fabio Barchiesi**. Il Consiglio di Amministrazione dell’8 febbraio 2024 ha, altresì, deliberato di nominare, in sostituzione della dott.ssa Roberta Battaglia, il dott. **Fabio Barchiesi** quale componente del Comitato Grandi Opere.

² A seguito delle dimissioni rassegnate anche dal dott. Gordon Ian Winston Parsons, il Consiglio di Amministrazione della Società ha cooptato, in data 14 marzo 2024 come nuovo consigliere il dott. Ignacio Botella Rodriguez. Il Consiglio di Amministrazione del 14 marzo ha, altresì, deliberato di nominare, in sostituzione del dott. Gordon Ian Winston Parsons, il dott. Ignacio Botella Rodriguez quale componente del Comitato Grandi Opere e del Comitato Environmental, Social and Governance & Health and Safety.

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;
 - (iii) 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

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.

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.

Regole di Funzionamento

Il funzionamento del Consiglio di Amministrazione è dettagliatamente disciplinato da un apposito Regolamento approvato dal Consiglio medesimo in data 27 luglio 2022. Tale Regolamento disciplina, tra l'altro, ruolo e composizione del Consiglio di Amministrazione, attribuzioni del relativo presidente e del segretario, modalità di calendarizzazione, convocazione, svolgimento e verbalizzazione delle riunioni consiliari, nonché obblighi di riservatezza connessi alle informazioni acquisite nell'ambito delle medesime riunioni.

Riunioni del Consiglio di Amministrazione

La tabella di seguito riportata indica il calendario delle riunioni del Consiglio di Amministrazione svoltesi nel corso del 2023.

Mesi

G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•
	•	•				•					
Totale											14
Durata media											3h 12m
Riunioni programmate per il 2024											12

Le riunioni hanno visto la regolare partecipazione dei Consiglieri e dei componenti del Collegio Sindacale.

Per la trattazione degli argomenti posti all'ordine del giorno, è stata messa a disposizione degli amministratori e sindaci, a cura del Segretario, la documentazione di supporto con la quale sono fornite le principali informazioni per un'adeguata conoscenza e valutazione degli argomenti, in relazione all'oggetto delle deliberazioni che si prevede di dover assumere nel corso della riunione e, più in generale, al fine di consentire che amministratori e sindaci siano messi in condizione di contribuire al processo di creazione di valore per la Società.

Nel corso del 2023 sono stati inoltre regolarmente invitati a intervenire alle riunioni consiliari, con riferimento a singoli punti all'ordine del giorno, dirigenti della Società e delle società del gruppo che ad essa fanno capo e responsabili delle funzioni aziendali competenti secondo la materia, per fornire approfondimenti sugli argomenti posti all'ordine del giorno. In particolare, hanno regolarmente partecipato alle riunioni il *Chief Financial Officer* e il *Chief Legal, Corporate Affairs and Procurement Officer*.

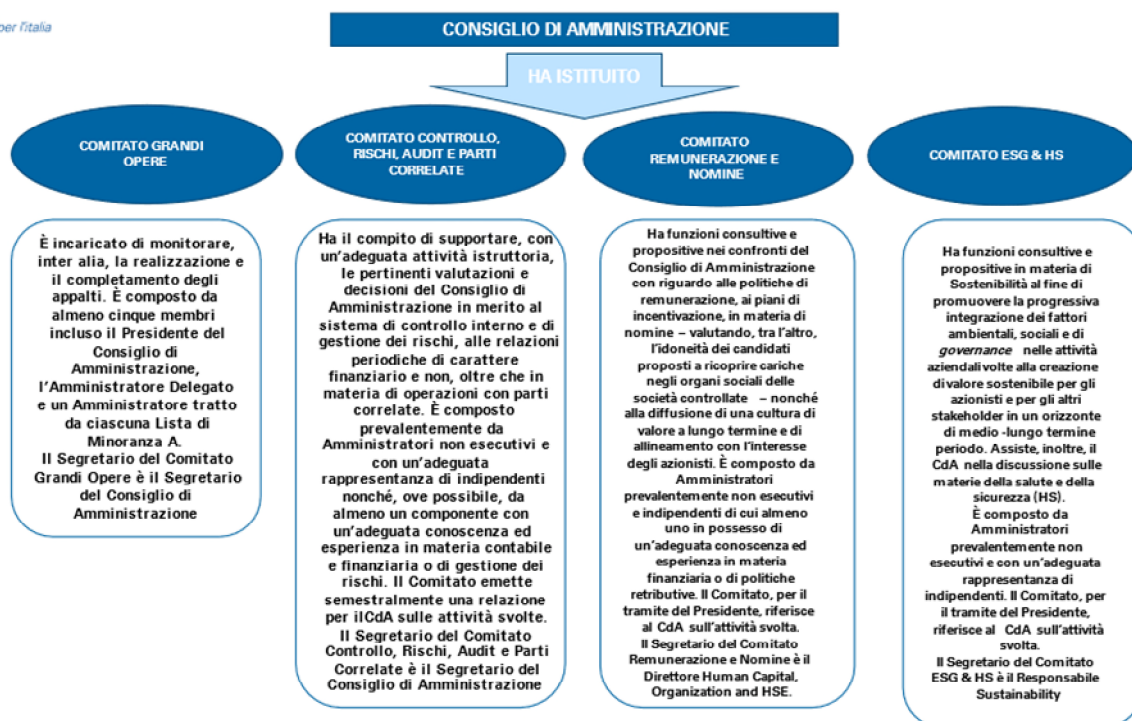
La Società ha organizzato un articolato programma di *induction* finalizzato a fornire agli amministratori un corredo informativo a renderli edotti del funzionamento dell'organizzazione del Gruppo e delle principali sfide che esso è chiamato ad affrontare; a tale programma hanno partecipato anche i sindaci. In particolare, nel corso del 2023 si sono tenute n. 7 riunioni di *induction*.

Presidente

Il 5 maggio 2022 l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti ha nominato Elisabetta Oliveri quale Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società.

La Presidente riveste un ruolo di raccordo tra gli amministratori esecutivi e gli amministratori non esecutivi e cura l'efficace funzionamento dei lavori consiliari.

In particolare, la Presidente, con l'ausilio del Segretario, cura, tra l'altro che: (i) l'informativa pre-consiliare e le informazioni complementari fornite durante le riunioni siano tempestive e idonee a consentire agli amministratori di agire in modo informato nello svolgimento del loro ruolo; (ii) i dirigenti della Società e quelli delle società del gruppo che ad essa fa capo, responsabili delle funzioni aziendali competenti secondo la materia, intervengano alle riunioni consiliari per fornire gli opportuni approfondimenti sugli argomenti posti all'ordine del giorno; (iii) l'attività dei Comitati sia coordinata con quella del Consiglio di Amministrazione; (iv) tutti gli amministratori e sindaci possano partecipare, successivamente alla nomina e durante il proprio mandato, a iniziative finalizzate a fornire loro un'adeguata conoscenza dei settori di attività in cui opera la Società, delle dinamiche aziendali e della loro evoluzione, anche nell'ottica del successo sostenibile 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.

Riunioni del Collegio Sindacale

La tabella di seguito riportata indica il calendario delle riunioni del collegio sindacale svoltesi nel corso del 2023.

Mesi

G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
•	•	••		•	•	•		•	•	•	•
		••									
Totale											13
Durata media											2h
Riunioni programmate per il 2024											12

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'ICSRM 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; (ii) 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; (iii) 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; (iv) 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 supportare il Consiglio di Amministrazione, il Comitato Controllo Rischi, Audit e Parti Correlate e il Collegio Sindacale di Autostrade per l'Italia S.p.A. nella valutazione circa l'adeguatezza e l'effettivo funzionamento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi della Società, anche attraverso la predisposizione e l'esecuzione del Piano di Audit di Gruppo risk-based, sottoposto ad approvazione del Consiglio di Amministrazione.
- la Direzione Risk, Business Integrity, Resilience & Quality ha l'obiettivo di potenziare il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, nonché di promuovere e sviluppare la cultura dei rischi, dell'integrità aziendale, il monitoraggio delle terze parti, 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;
- Data Protection Officer 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, Business Integrity, Resilience e Compliance (II livello), di Direzione Internal Audit (III livello) e attraverso attività di *continuous monitoring* sviluppate attraverso strumenti di intelligenza artificiale.

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. In linea con tali disposizioni, il Dott. Piergiorgio Peluso è stato nominato Dirigente Preposto a decorrere dalla conclusione dell'Assemblea dei Soci per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2022 (assemblea del 20 aprile 2023), con durata incarico fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.</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 fiscalità:

- (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 presuppuesto.

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. Attraverso l'integrazione dei presidi relativi al Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, ai fini della responsabilità degli enti per i reati tributari, come sancito dal D.Lgs. 231 del 2001, il TCF di Autostrade per l'Italia è stato ulteriormente potenziato con misure volte a mitigare il rischio di frodi fiscali.

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*).

Ogni anno viene preparata una relazione per il Consiglio di Amministrazione sugli esiti del monitoraggio del TCF e della gestione del rischio fiscale, in conformità con i requisiti della Strategia Fiscale. Nell'ambito degli impegni del regime di adempimento collaborativo di Autostrade per l'Italia, la relazione annuale è successivamente trasmessa all'Autorità fiscale.

Al fine di garantire la tutela dei whistleblower che effettuano segnalazioni di reati o irregolarità, anche di natura fiscale, di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito del proprio rapporto di lavoro, dell'attività lavorativa o della fornitura di servizi a terzi, Autostrade per l'Italia ha adottato un canale dedicato per la gestione delle segnalazioni di violazioni nel proprio Codice Etico nel gruppo Autostrade per l'Italia, che garantisce la riservatezza dell'identità del whistleblower.

2.11.3.6 La Responsabile della Direzione di Internal Audit

La Responsabile della Direzione Internal Audit:

- a) predispone, con frequenza almeno annuale, un Piano di Audit di Gruppo “risk-based” valutando eventuali aggiornamenti in funzione dei rischi emergenti;
- b) assicura l’esecuzione delle attività previste nel Piano di Audit di Gruppo e delle eventuali attività extra-piano;
- c) supporta gli Organi/Organismi di Governo, Controllo e Vigilanza di ASPI e, ove richiesto, delle società controllate direttamente o indirettamente, anche attraverso attività specifiche, nell’adempimento dei propri compiti;
- d) informa periodicamente il vertice aziendale e gli Organi/Organismi di Governo, Controllo e Vigilanza di ASPI e, per competenza, delle società controllate direttamente o indirettamente sui risultati delle attività svolte e su eventuali approfondimenti condotti volti a supportarli nell’adempimento dei propri compiti;
- e) assicura il monitoraggio dello stato di attuazione delle azioni correttive definite ad esito delle attività svolte;
- f) relaziona periodicamente agli Organi/Organismi di Governo, Controllo e Vigilanza gli esiti delle attività svolte, anche predisponendo tempestiva documentazione su eventi di particolare rilevanza;
- g) definisce le metodologie e i processi operativi di *internal auditing*, in conformità agli elementi dell’*International Professional Practices Framework*, agli orientamenti e alle *best practice* di riferimento;
- h) comunica al Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate e al CdA l’impatto di un’eventuale limitazione di risorse sul Piano di Audit di Gruppo;
- i) sviluppa e mantiene il “*Programma di assurance e miglioramento della qualità*”, relazionando in merito ai relativi esiti al CdA, al Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate e al Collegio Sindacale;
- j) assicura, in qualità di Coordinatrice dell’Ethics Office di ASPI, la gestione delle segnalazioni conformemente a quanto prescritto dal Sistema Normativo Aziendale di riferimento;
- k) assicura la gestione delle attività di Segreteria Tecnica dell’Organismo di Vigilanza per l’espletamento delle funzioni di controllo e vigilanza, anche avvalendosi del supporto della Direzione Legal Affairs and Compliance, e il supporto per l’aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex d.lgs. 231/01 della Società.

A garanzia dell’indipendenza della Direzione Internal Audit, la Responsabile riporta gerarchicamente al Consiglio di Amministrazione di ASPI, per il tramite della sua Presidente, la quale garantisce il raccordo tra la Direzione e l’organo collegiale.

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.

L'OdV di ASPI in carica è composto da:

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

L'OdV nella sua attuale composizione è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 10 novembre 2022, con mandato per tre anni e dunque fino al 9 novembre 2025.

L'Organismo di Vigilanza, nel corso del 2023, si è riunito 11 volte e ha riferito periodicamente al Comitato Controllo Rischi, Audit e Parti Correlate, al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale in merito 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 di Organizzazione, 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 dell'8 febbraio 2024.

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

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

- 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 del processo;
 - Specifici: presidi di controllo di carattere organizzativo e/o operativo applicabili alle singole attività sensibili, implementati allo scopo di mitigare il rischio di commissione dei reati-presupposto;
- 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 collegiale con componenti tutti esterni (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.

Più nello specifico, le predette segnalazioni, unitamente a quelle relative all'eventuale commissione o sospetto di commissione di violazioni delle norme interne del Gruppo nonché qualunque altra violazione o condotta irregolare circa la conduzione delle attività aziendali, comprese quelle che potrebbero avere potenziale rilievo ai sensi del D. Lgs. 231/2001, devono essere indirizzate all'Ethics Office di ASPI nel rispetto di quanto disciplinato nella Linea Guida Gestione delle Segnalazioni del Gruppo ASPI, adottata in attuazione di quanto previsto dal D.Lgs. n. 24/2023.

Nei casi di ricezione di una segnalazione relativa a violazioni o tentata elusione del Modello 231, a presunti reati di corruzione o a violazioni del Codice etico che potrebbero avere potenziale rilievo ai sensi del D. Lgs. 231/2001, l'Ethics Office dovrà rendere disponibile tale segnalazione all'Organismo di Vigilanza della Società, per procedere alla gestione congiunta, nel rispetto delle prerogative e dell'indipendenza di ciascun ente.

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 con cadenza almeno annuale.

¹ Ultimo aggiornamento di giugno 2021

A tal fine, nel corso del secondo semestre 2023 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 esterno¹.

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 per tutti i dipendenti), 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”* e attività di sensibilizzazione specifica per le Direzioni di Tronco. 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”**).

La 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 per le finalità di cui all'art. 2391 cod. civ., e con l'obiettivo di assicurare la trasparenza e correttezza sostanziale e procedurale delle medesime.

¹ Tra le principali modifiche legislative introdotte si citano:

- D.Lgs. n. 24 del 10 marzo 2023 recante *“Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali”*;
- L. 9 ottobre 2023 n. 137 rubricata *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 105, recante disposizioni urgenti in materia di processo penale, di processo civile, di contrasto agli incendi boschivi, di recupero dalle tossicodipendenze, di salute e di cultura, nonché in materia di personale della magistratura e della pubblica amministrazione”*, che ha modificato gli artt. 24 e 25-octies.1 del Decreto, introducendo, rispettivamente, i reati di turbata libertà degli incanti (art. 353 c.p.) e del procedimento di scelta del contraente (art. 353-bis c.p.) e di trasferimento fraudolento di valori (art. 512-bis c.p.). Con la medesima legge sono state inoltre apportate modifiche agli artt. 452-bis c.p. (Inquinamento ambientale) e 452-quater c.p. (Disastro ambientale) già inseriti nel catalogo dei reati presupposto 231.

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.

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 di strategie, politiche, obiettivi e risultati ESG conseguiti dal Gruppo.

Dimensione ambientale

Il rispetto dell'ambiente, l'utilizzo sostenibile delle risorse naturali e l'abbattimento delle emissioni di gas serra che ne compromettono l'equilibrio sono oggi uno degli obiettivi del Gruppo, parte integrate del suo modello di business ed elementi guida dell'identità del Gruppo in linea con gli Sustainable Development Goal- SDGs ONU.

Il percorso verso Net Zero

Per quanto riguarda il contrasto al cambiamento climatico è stato definito il piano net zero di dettaglio, per il raggiungimento dei target già validati ed è avvenuta la sottomissione a SBTi dei target Net Zero di lungo termine.

Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di scope 1, 2 e 3 ad oggi validati da SBTi in linea con lo scenario di contenimento dell'incremento delle temperature di 1.5°C al 2050, sono:

- 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 progressiva sostituzione della flotta aziendale con veicoli ibridi/elettrici, la 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% le emissioni derivanti da investimenti legati all'ammodernamento delle infrastrutture in concessione, e del 55% le emissioni 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 materiali da costruzione quali acciaio e calcestruzzo da parte delle imprese appaltatrici di Autostrade per l'Italia e della società Amplia e il raggiungimento dell'obiettivo richiederà il pieno coinvolgimento della catena di fornitura.

Nella direttrice di ridurre l'impronta carbonica generata dai trasporti e favorire lo sviluppo della diffusione della mobilità elettrica va inserita l'installazione lungo la rete di 100 stazioni di ricarica elettrica da parte di Free to X. Anche i progetti di potenziamento, digitalizzazione della

rete in corso avranno l'effetto ridurre le congestioni e di razionalizzare i flussi di traffico rendendo più sostenibile la mobilità autostradale.

Principali indicatori ambientali

PRINCIPALI INDICATORI AMBIENTALI	2023	2022	Var. %
Consumi energetici per tipologia (TJoule)	1.453	1.502,6	-3,3
Benzina	21,8	7,8	1801
GPL	49,6	52,5	-5,5
Gasolio/Diesel	480,8	484,8	-0,8
Energia elettrica	764	776,9	-1,6
Gas naturale/metano	76,8	88,1	-12,8
Olio combustibile	59	92,5	-36,2
Emissioni di CO2 (t)	49.918	56.052	-10,9
Emissioni dirette	49.492,6	52.319	-5,4
Emissioni indirette per il consumo di energia elettrica (local based)	56.883,3	56.064,2	1,5
Emissioni indirette per il consumo di energia elettrica (market based)	425,4	3.733	-88,6
Rifiuti prodotti (t)	1.399.406	966.488	44,8
% di rifiuti riciclati/recuperati	99	99	-
Prelievi Idrici (mc x 1000)	1.419	1.402	-1,2

Utilizzo di risorse

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

Per quanto riguarda i prelievi idrici, nel 2023 sono stati prelevati circa 1.419 ML in linea con i prelievi dell'anno precedente.

Rifiuti

Nel 2023, il totale dei rifiuti prodotti ammonta a circa 1.399.406 tonnellate in aumento rispetto al 2022 (966.488) per via di maggiori attività di demolizione, di cui il 99% circa è stato avviato a recupero/riciclo.

Emissioni

Rispetto al 2022, si registra una riduzione del 3,3% dei consumi che passano da circa 1.503 TJoule a circa 1.453 TJoule consumati nel 2023. Si fa presente che il dato del 2022 è stato oggetto di un ricalcolo dei dati di consumo diesel. I consumi 2023 di Benzina risultano superiori rispetto al 2022, principalmente, per il rinnovo del parco auto di Gruppo che ha previsto, tra l'altro, l'introduzione di veicoli ibridi. I consumi 2023 di GPL e Olio Combustibile risultano in riduzione rispetto al 2022, prevalentemente, per la contrazione dei consumi da parte di Amplia dovuta al malfunzionamento dell'impianto di produzione del conglomerato di Bologna. I consumi 2023 di Gasolio/Diesel si riducono, sostanzialmente, per l'effetto prevalente dovuto all'efficientamento dei veicoli operativi attuato da Amplia. Infine, i consumi di Gas Naturale/Metano 2023 si riducono per il limitato

funzionamento dell'impianto di cogenerazione ASPI, soggetto a manutenzione straordinaria, nonché per la contrazione dei consumi da riscaldamento.

Riconoscimenti

La strategia e le azioni poste in essere dal Gruppo hanno avuto importanti riconoscimenti da parte di primarie agenzie di rating quali: il rating A1 (giudizio "advanced") da parte di Moody's ESG Solutions, il rating 4.7 Negligible Risk da Sustainalytics, best in class tra le aziende del settore, la valutazione, EE da Standard Ethics (scala da EEE – leadership- a F), Gresb 90 (scala 1-100)

Con specifico riferimento al settore ambientale, di particolare rilievo è il rating A- (in una scala da A: - Leadership, il valore più elevato, a D: Disclosure) da parte di CDP (ex Carbon Disclosure Project) che pone il Gruppo a un livello di leadership riconosciuta.

Inoltre, dopo la certificazione Envision ottenuta per il Passante di Bologna, sono seguite le certificazioni della Gronda di Genova e della terza Corsia lungo la A13, tratto Ferrara- Bologna a conferma dell'integrazione della sostenibilità nella progettazione delle infrastrutture.

2.13 Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia

Nel 2023 Autostrade per l'Italia ha confermato il proprio impegno nel garantire una gestione efficace e continua dei rischi connessi al proprio business.

Il Risk Model prevede 4 aree: Rischi Strategici, Operativi, Etica e Compliance, Finanziari, articolate in 34 categorie di rischio; per ciascuna categoria è stato individuato il livello di Risk Appetite, ovvero il livello di rischio accettabile per l'organizzazione nel perseguimento dei propri obiettivi strategici.

Le attività di Enterprise Risk Management svolte nel 2023 hanno consentito di individuare #16 categorie di rischio chiave per il raggiungimento degli obiettivi di Piano, che vengono gestite con presidi di controllo specifici ed azioni di miglioramento ad hoc. Si specifica che per tutti i Top Risk sono individuati modelli di governance dedicati, presidi organizzativi centrali e/o territoriali, regole e principi di controllo formalizzati nel corpo normativo aziendale e sistemi IT a supporto dell'operatività. Di seguito, per ciascuna categoria di rischio, si riportano descrizione e principali modalità di gestione.

SICUREZZA OPERE	<i>Risk Area:</i>
<i>Operativi</i>	
DESCRIZIONE: Rischi di subire perdite economiche, danni reputazionali, interruzioni operative, sanzioni pecuniarie, conseguenze sull'utenza o sulla popolazione e/o all'estremo la perdita della concessione autostradale a causa di criticità nello svolgimento delle attività atte a garantire il buono stato degli asset autostradali e/o a causa di eventi esogeni che possano avere effetti negativi sugli stessi.	
MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI adotta presidi organizzativi articolati a livello centrale e territoriale. Dal punto di vista operativo, ha implementato un modello per la sorveglianza e manutenzione delle opere d'arte in linea con gli ultimi standard normativi e principi di controllo. In aggiunta, ASPI si avvale di un corpus normativo asseverato, nelle sue componenti principali, da istituti universitari e utilizza soluzioni innovative per il monitoraggio delle opere d'arte ed una piattaforma digitale di asset management (ARGO) a supporto delle attività manutentive.	
SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI (SAFETY)	<i>Risk Area:</i>
<i>Operativi</i>	
DESCRIZIONE: Rischi riconducibili a, lesioni personali subite dai dipendenti o da terzi, per il mancato rispetto delle prescrizioni in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro (compresi i cantieri), con possibili ripercussioni sul valore aziendale e conseguenze in termini di reclami, contenziosi, sanzioni e perdite pecuniarie.	
MODALITÀ DI GESTIONE: Il Gruppo ASPI ha definito un modello di Gestione della Salute e Sicurezza basato su elevati standard di prevenzione, strumenti e metodologie specifiche per il monitoraggio proattivo degli eventi incidentali ad alto potenziale e l'adozione delle conseguenti misure per il miglioramento, oltre ad un sistema di controllo finalizzato ad assicurare la corretta e piena applicazione degli standard di sicurezza. Il modello di Governance HSE ha presidi organizzativi sia a livello centrale che territoriale, un corpus normativo dedicato che integra e amplia quanto previsto dalle norme di legge. Inoltre, il Gruppo ASPI ha sviluppato un programma di rafforzamento culturale in ambito H&S, denominato Active Safety Value (ASV), con l'obiettivo di rafforzare e radicare la cultura della sicurezza. Infine, attraverso la Safety Academy, ideata da ASPI per contribuire al raggiungimento dell'ambizione «Zero Incidenti», il Gruppo progetta e realizza iniziative di comunicazione e sensibilizzazione rivolte anche ai lavoratori delle imprese delle che operano per il Gruppo, concorrendo a realizzare la visione HSE.	

SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE	<i>Risk Area:</i>
<i>Operativi</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi derivanti da criticità nello svolgimento delle attività atte a garantire la sicurezza della circolazione che potrebbero determinare perdite economiche, danni reputazionali, interruzioni operative.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI adotta presidi organizzativi articolati a livello centrale e territoriale, nonché centri di esercizio diffusi sull'intera rete, con l'obiettivo di garantire, nell'ambito delle responsabilità definite dalla Concessione, e nel rispetto delle prescrizioni di legge, sicurezza e fluidità della circolazione. Viene svolto un monitoraggio costante degli indici di incidentalità finalizzato all'individuazione di possibili azioni volte a mitigarla. La pianificazione dei cantieri di lavoro interferenti con la circolazione avviene con un approccio integrato e sulla base di analisi specifiche volte a minimizzare gli impatti sull'utenza. La Società ha adottato un corpus normativo specifico e stabilito protocolli con Polizia Stradale e VVFF per la gestione di eventi imprevisti ed è costantemente impegnata in campagne di sensibilizzazione dell'utenza per una condotta di guida responsabile e attenta. ASPI è certificata ai sensi dello standard ISO 39001:2012 che attesta il Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale.</p>	

COMMESSE E INVESTIMENTI	<i>Risk Area:</i>
<i>Operativi</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi che eventi di natura endogena o esogena possano impattare negativamente sulle commesse/investimenti in termini di tempi, costi, qualità, sicurezza e impatto ambientale.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI ha adottato un modello di Construction Management che integra le diverse figure necessarie all'efficace gestione delle attività di ingegneria e realizzazione, ha implementato un processo di Project Risk Management per valutare e monitorare i rischi specifici di ogni progetto e si è dotata di un modello di Project Planning & Control per analizzare i progressi fisici ed economici dei progetti. Il ruolo di ASPI come holding industriale in grado di gestire in modo integrato gli investimenti attraverso Società del Gruppo che sono tra i principali player italiani nel campo della progettazione, costruzione e IT rappresenta un ulteriore elemento di mitigazione. Infine, ASPI è certificata ai sensi dello standard ISO 9001:2015 che attesta il Sistema di Gestione della Qualità.</p>	

REGOLATORIO & CONCESSIONARIO	<i>Risk Area:</i>
<i>Strategici</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi legati ad interlocuzioni con il Concedente, inadempimenti, dinamiche normative e regolatorie avverse con impatto sulle attività e sul business della Società.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI ha istituito un presidio organizzativo dedicato per assicurare la costante gestione delle tematiche regolatorie e concessorie, consolidando, ove applicabile, i rapporti con gli stakeholders chiave e adottando processi di interlocuzione strutturati e trasparenti: ciò ha consentito di abilitare un approccio istituzionale partecipativo, propositivo e improntato alla chiarezza. Il modello operativo adottato prevede che le Strutture preposte supportino le attività connesse al core business attraverso un'attività di consulenza specializzata sui temi regolatori e concessori per consentire la corretta interpretazione delle norme.</p>	

COMPLIANCE A LEGGI E NORMATIVE APPLICABILI	<i>Risk Area: Etica e</i>
<i>Compliance</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi di incorrere in sanzioni amministrative, giudiziarie e interdittive in conseguenza di violazioni di norme imperative di legge o di regolamenti nazionali e internazionali di riferimento per l'organizzazione.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI si è dotata di un presidio organizzativo dedicato volto a fornire assistenza e consulenza legale alle unità di business, garantendo così l'adeguata interpretazione e gestione delle normative applicabili. A livello operativo, il modello di Compliance Legale adottato prevede la definizione e il controllo dei programmi di compliance normativa e la valutazione della conformità del corpo procedurale alle norme di legge. Con l'obiettivo di sensibilizzare su temi di compliance e di condotta aziendale responsabile, il Management aziendale è regolarmente coinvolto in percorsi di coaching ed Alta Formazione, svolti in partnership con primarie Università.</p>	

TUTELA AMBIENTALE	<i>Risk Area:</i>
<i>Operativi</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi relativi al danno atteso per l'uomo e l'ambiente a seguito del manifestarsi di particolari fenomeni, naturali o causati dall'attività umana, non correttamente monitorati e/o gestiti.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: Il Gruppo ASPI ha definito un modello di Gestione Ambientale basato su elevati standard di prevenzione e un sistema di controllo finalizzato ad assicurare la corretta e piena applicazione degli standard definiti. Il modello di Governance HSE ha presidi organizzativi sia a livello centrale che territoriale, un corpus normativo dedicato che integra e amplia quanto previsto dalle norme di legge. Sono definiti e monitorati gli obblighi ambientali anche per gli appaltatori. Le attività sono regolate da un corpus normativo in linea con le normative vigenti in materia ambientale. Infine, ASPI ha certificato il proprio Sistema di Gestione Ambientale ai sensi dello standard ISO 14001:2015 e il Sistema di Gestione dell'Energia secondo lo standard ISO 50001:2018.</p>	

INDISPONIBILITÀ PERSONE, SISTEMI E INFRASTRUTTURE	<i>Risk Area:</i>
<i>Operativi</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi connessi alle potenziali eventi di business interruption che possono verificarsi in un punto qualsiasi della value chain, avendo come conseguenza un'interruzione, attesa o inattesa, dell'operatività aziendale e/o l'impossibilità di garantire la continuità del servizio.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI adotta presidi organizzativi articolati a livello centrale e territoriale, e si è dotata di un modello di Business Resilience, presidiato da parte di una Struttura dedicata, al fine di: <i>i)</i> analizzare le criticità dei processi aziendali e delle tecnologie utilizzate; <i>ii)</i> supportare il business nell'identificare rischi e possibili interruzioni; <i>iii)</i> aiutare nella definizione e implementazione di strategie di resilienza aziendale e <i>iv)</i> monitorare la supply chain garantendo anche il coordinamento delle Società Controllate. Al fine di rafforzare ulteriormente la resilienza operativa, la Società ha stabilito piani ad hoc per rispondere tempestivamente ed efficacemente a eventuali eventi che potrebbero interrompere le operations. Infine, ASPI è certificata ai sensi dello standard ISO 22301:2019 che attesta il Sistema di Gestione per la Continuità Operativa.</p>	

GOVERNANCE, SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI	<i>Risk Area:</i>
<i>Strategici</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi connessi a un inadeguato disegno e applicazione del Sistema di Controllo Interno e gestione dei rischi e a un'inefficace definizione e implementazione del Modello di Governance di ASPI, anche con riferimento ai rapporti con le Controllate.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI adotta un Modello di Governance del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei rischi allineato ai principi del Codice di Corporate Governance.</p>	

ETHICS & CORPORATE RESPONSIBILITY	<i>Risk Area: Etica e</i>
<i>Compliance</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi derivanti dalla violazione di principi etici e regolamenti interni alla Società (es. statuti, codici e standard etici, codici di condotta) da parte di dipendenti e/o Terzi.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI si è dotata di un presidio organizzativo dedicato alla gestione del modello di Business Integrity, finalizzato alla diffusione di una condotta di business responsabile, fondata su un'aderenza convinta e non solo formale alle leggi, alle regole e ai principi etici, sia nelle decisioni aziendali che nelle relazioni con gli stakeholder. La Società ha adottato il proprio Modello ex D. lgs 231/01 e ha implementato un modello integrato Antifrode/Anticorruzione ed un modello di Monitoraggio Terze Parti. Inoltre, la Società promuove e svolge specifiche sessioni di coaching manageriale e di Alta Formazione, in partnership con primarie università, per sensibilizzare sui temi di compliance e Responsible Business Conduct. Infine, ASPI è certificata ai sensi dello Standard ISO 37001:2016 che attesta il Sistema di Gestione per la prevenzione della Corruzione.</p>	

SUPPLY CHAIN MANAGEMENT	<i>Risk Area:</i>
<i>Operativi</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi di errata gestione delle terze parti (in termini di relazione e di monitoraggio delle stesse) e della catena logistica e di fornitura con conseguenze negative per la Società in termini economici, operativi, reputazionali e di compliance.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI adotta presidi organizzativi articolati a livello centrale e territoriale per garantire tempestività e flessibilità degli approvvigionamenti. Inoltre, la Società adotta un corpus normativo specifico che descrive le modalità operative di gestione del processo di approvvigionamento nel rispetto dei requisiti normativi. A livello operativo ASPI ha implementato un modello di Monitoraggio delle Terze Parti per valutare e gestire i rischi derivanti dalla gestione dei rapporti con fornitori e partners. Inoltre, attraverso il proprio modello di Business Resilience, ASPI punta a rafforzare la resilienza della catena di fornitura, nonché a stabilizzare i fornitori critici attuando strategie e misure di continuità operativa specifiche per la supply chain.</p>	

IT SECURITY	<i>Risk Area:</i>
<i>Operativi</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi connessi alla compromissione della riservatezza, integrità e/o disponibilità delle informazioni di un'organizzazione a causa di minacce esterne (attacchi informatici, tra cui virus, malware and hacking), minacce interne (es. errori umani), disastri naturali e malfunzionamenti Hardware e Software.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI si è dotata di un presidio organizzativo dedicato ai rischi cyber e ha adottato un modello di Controllo di IT security che prevede un Security Operation Center (SOC) esterno, operante 24 ore su 24, un corpus normativo dedicato, un'architettura tecnologica in grado di assicurare, in caso di attacco, la IT continuity tramite sistemi ridondanti su due siti differenti, l'adozione di tecnologie avanzate per preservare la sicurezza delle informazioni. Vengono inoltre condotte regolarmente campagne di sensibilizzazione sul rischio cyber per aumentare la consapevolezza e promuovere una cultura di sicurezza informatica in tutta l'organizzazione. Infine, ASPI è certificata ai sensi ISO/IEC 27001:2022 in ambito Sistemi di Gestione per la Sicurezza delle Informazioni, ISO/IEC 27017:2015 in ambito Cloud Security, ISO/IEC 27701:2019 in ambito Privacy Information Management e ISO/IEC 27018:2019 in ambito protezione dei dati personali in cloud.</p>	

ESG	<i>Risk Area:</i>
<i>Strategici</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi derivanti dal mancato adeguamento ai principi ESG mediante iniziative atte al raggiungimento dei target di sostenibilità.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI si è dotata di una governance strutturata e trasversale all'intera organizzazione per la gestione delle tematiche ESG e ha dichiarato i propri intenti attraverso una Carta degli Impegni pubblica sulla base della quale ha definito obiettivi specifici su tutti i temi materiali ESG. Le iniziative condotte dalle diverse Direzioni aziendali sono misurate attraverso KPI oggetto di monitoraggio sistematico. A riprova del proprio impegno sulla sostenibilità, ASPI è certificata, fra gli altri, ISO 14001:2015 per il Sistema di Gestione Ambientale, ISO 30415:2021 per Diversity & Inclusion, ISO 9001:2015 per la Qualità, ISO 50001:2018 per l'Energy Management, ISO 37001:2016 per l'Anticorruzione, e UNI/PdR 125:2022 per la Parità di genere.</p>	

CLIMATE CHANGE	<i>Risk Area:</i>
<i>Strategici</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi di conseguenze avverse per la Società dovute all'intensificarsi di eventi meteorologici naturali estremi e/o catastrofici determinati nel lungo periodo da fenomeni di surriscaldamento globale, nonché rischi derivanti dalla transizione verso tecnologie, policy e mercati a basso impatto emissivo.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI si è dotata di un modello per la Gestione dei Rischi Naturali, e quindi anche degli eventi climatici estremi, con procedure di escalation proporzionate alla gravità dell'evento. Inoltre, ASPI per valutare gli impatti del cambiamento climatico ha adottato un approccio coerente con le linee guida del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Infine, la Società porta avanti un importante piano di ammodernamento della propria rete, al fine di aumentarne la vita utile incrementandone al contempo anche il livello di resilienza rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico.</p>	

PEOPLE	<i>Risk Area:</i>
<i>Operativi</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischi di criticità nella gestione del personale in termini organizzativi, amministrativi e di sviluppo professionale, i quali possono determinare azioni da parte dei dipendenti nei confronti della Società con conseguenti risvolti negativi sia a livello reputazionale sia a livello economico/operativo.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI si è dotata di un presidio dedicato ai temi organizzativi ed HR, finalizzato alla promozione di un ambiente lavorativo inclusivo e diversificato ed ha formalizzato un corpus normativo ad hoc per regolamentare il proprio modello di Gestione delle Risorse Umane. Dal punto di vista operativo, le attività di recruiting e la valutazione delle performance sono digitalizzate attraverso sistemi dedicati e la Società dispone di una dashboard che consente il monitoraggio dei principali indicatori in ambito HR. Infine, ASPI è certificata ISO 30415:2021 per la Diversity & Inclusion, a conferma l'impegno dell'azienda a promuovere un ambiente lavorativo inclusivo e rispettoso della diversità, e UNI/PdR 125:2022 per la Parità di genere a garanzia dell'impegno nel garantire pari opportunità e trattamento equo per tutti i dipendenti, indipendentemente dal genere.</p>	

CAPITAL STRUCTURE & FINANCING	<i>Risk Area:</i>
<i>Finanziari</i>	
<p>DESCRIZIONE: Rischio che la Società non sia in grado di accedere a fonti di finanziamento per coprire i propri fabbisogni e/o che la dinamica dei tassi di interesse possa determinare un eccessivo costo del debito.</p> <p>MODALITÀ DI GESTIONE: ASPI si è dotata di un presidio organizzativo dedicato ai temi finanziari. Il modello operativo prevede attività strutturate di pianificazione e ottimizzazione della liquidità del Gruppo, attività di hedging per neutralizzare gli effetti di eventuali variazioni avverse dei tassi d'interesse, attività di analisi finanziaria, attività di dialogo strutturato e trasparente con gli investitori e con i mercati. ASPI ha inoltre pubblicato a dicembre 2022 il suo primo Sustainability-linked Financing Framework, consolidando ulteriormente il legame fra sostenibilità e strategie finanziarie.</p>	

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 delle 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 Proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio 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 2023, prendendo atto dei documenti corredati ad esso, dal quale risulta un utile d'esercizio di euro 873.102.228,98.

Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, con riferimento alla destinazione dell'utile d'esercizio testé rappresentato,

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 consentita dalla Legge 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, tenuto inoltre conto che in data 13 dicembre 2023 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'adozione di una politica di distribuzione dei dividendi per l'esercizio 2023 in linea con quella già adottata per l'esercizio 2022, propone di distribuire un dividendo complessivo per l'esercizio 2023 pari a 665 milioni di euro, di cui:

- (i) 624 milioni di euro, pari al 75% dell'utile netto dell'esercizio della gestione caratteristica della Società;
- (ii) 41 milioni di euro, pari al 100% dei dividendi da società partecipate e proventi non correlati alla gestione caratteristica,

e di destinare la quota residua dell'utile, pari a 208 milioni di euro, a utili portati a nuovo.

Segnatamente, e coerentemente con quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione della Società

propone di

- destinare la quota parte dell'utile dell'esercizio pari a euro 438.927.382,98 che residua dopo l'acconto sui dividendi per complessivi euro 434.174.846,00 (pari a euro 0,698 per azione) corrisposto nel 2023:
 - 1) alla distribuzione di dividendi per complessivi euro 230.772.017,00, pari a euro 0,371 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 208.155.365,98;
 - 3) fissare la data del pagamento del dividendo *sub* 1) con valuta 19 aprile 2024.

Vi informiamo, altresì, che con un separato punto all'ordine del giorno Vi sarà proposta la distribuzione di quota parte delle riserve disponibili per un importo pari a euro 120.673.238,00 a valere su "riserva utili portati a nuovo".

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", gli utilizzi operativi dei fondi e le altre variazioni non monetarie dell'EBITDA;
- 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";
- 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; si segnala che la voce non include i costi per investimenti non remunerati inclusi nell'accordo negoziale con il MIT perché trattati come componenti negative del Flusso di cassa operativo (FFO);
- 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;

- h) **“Equity free cash flow”**: è l'indicatore che rappresenta i flussi finanziari disponibili per la remunerazione del capitale proprio, per il rimborso del debito e per la copertura degli eventuali investimenti finanziari; è determinato come: FFO -Cash flow operativo +/- Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie + Investimenti operativi +Contributi su investimenti.

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

Miliardi di euro	2023						2022					
	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			3.838			3.838			3.709			3.709
Ricavi per servizi di costruzione			1.455						916			
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	1.251					(a)	811				
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	203					(b)	105				
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(c)	1					(c)	0				
Altri ricavi	(d)		489	(c+d)		490	(d)		466	(c+d)		466
Altri ricavi operativi				(c)	1					(c)	-	
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>												
Totale Ricavi			5.782						5.091			
TOTALE RICAVI OPERATIVI						4.328						4.175
Materie prime e materiali			(277)			(277)			(202)			(202)
Costi per servizi			(1.712)			(1.712)			(1.314)			(1.314)
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali			1			1			2			2
Costo per il personale	(e)		(807)				(e)		(659)			
Altri oneri			(575)						(544)			
Oneri concessori	(f)		(474)				(f)		(462)			
Oneri per godimento beni di terzi			(25)			(25)			(12)			(12)
Oneri diversi			(76)			(76)			(70)			(70)
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>				(a)	1.251					(a)	811	
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>				(i)	13					(i)	9	
COSTI ESTERNI GESTIONALI COMPRESI COSTI DI MANUTENZIONE						(825)						(776)
ONERI CONCESSORI				(f)		(474)				(f)		(462)
COSTO DEL LAVORO NETTO				(e+b)		(604)				(e+b)		(554)
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI						(24)						76
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti			(31)						79			
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			2			2			102			102
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradale			(7)						3			
<i>Accantonamenti fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(h)	(20)					(h)	(6)				
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)	13					(i)	9				
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			(26)			(26)			(26)			(26)
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						(1.927)						(1.716)
Ammortamenti	(l)		(714)				(l)		(639)			
Ammortamento attività materiali			(42)						(36)			
Ammortamento diritti concessori immateriali			(592)						(533)			
Ammortamento altre attività immateriali	(m)		(80)				(m)		(70)			
(Svalutazioni) Ripristini di valore			(5)						(2)			
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)						2.401						2.459
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI				(l+h+m)		(739)				(l+h+m)		(647)
TOTALE COSTI			(4.120)						(3.279)			
RISULTATO OPERATIVO			1.662						1.812			
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						1.662						1.812
Proventi finanziari			110						126			
Altri proventi finanziari	(n)		110				(n)		126			
Oneri finanziari	(o)		(509)				(o)		(437)			
Proventi/(Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	(p)		(23)				(p)		(13)			
Altri oneri finanziari	(q)		(486)				(q)		(424)			
Utili (Perdite) su cambi			0						0			
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI			(399)						(311)			
Oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari						(399)						(311)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(r)		(7)	(r)		(7)	(r)		(3)	(r)		(3)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.256			1.256			1.498			1.498
(Oneri)/proventi fiscali			(381)			(381)			(349)			(349)
Imposte correnti sul reddito			(282)						(263)			
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			6						(10)			
Imposte anticipate e differite			(105)						(76)			
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			875			875			1.149			1.149
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate			-			-			-			-
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO			875			875			1.149			1.149
<i>di cui:</i>												
Utile (Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo			878			878			1.130			1.130
Utile (Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi			(3)			(3)			19			19

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

Riconduzione delle voci	31/12/2023						31/12/2022					
	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
Attività materiali	(a)		225			225	(a)		202			202
Attività immateriali	(b)		16.659			16.659	(b)		15.813			15.813
Partecipazioni	(c)		73			73	(c)		78			78
Attività per imposte anticipate	(d)		135			135	(d)		122			122
Altre attività non finanziarie	(e)		-			-	(e)		3			3
Attività non finanziarie in dismissione				(f)		24				(f)		-
Attività non finanziarie(A)						17.116						16.218
Attività commerciali	(g)		856			856	(g)		833			833
Passività commerciali	(h)		(1.890)			(1.890)	(h)		(1.830)			(1.830)
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito correnti				(i+j)		(136)				(i+j)		(21)
Attività per imposte sul reddito correnti	(i)		13				(i)		73			
Passività per imposte sul reddito correnti	(j)		(149)				(j)		(94)			
Altre attività/(passività) nette				(k+l)		(354)				(k+l)		(290)
Altre attività correnti	(k)		134				(k)		126			
Altre passività correnti	(l)		(488)				(l)		(416)			
Capitale circolante netto (B)						(1.524)						-1.308
Capitale investito lordo (C=A+B)						15.592						14.910
Fondi per accantonamenti				(m+n)		(2.752)				(m+n)		(2.781)
Fondi correnti per accantonamenti	(m)		(486)				(m)		(380)			
Fondi non correnti per accantonamenti	(n)		(2.266)				(n)		(2.401)			
Passività per imposte differite	(o)		(611)			(611)	(o)		(513)			(513)
Altre passività non finanziarie	(p)		(22)			(22)	(p)		(30)			(30)
Passività non finanziarie in dismissione				(q)		(12)				(q)		0
Passività non finanziarie (D)						(3.397)						(3.324)
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)						12.195						11.586
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo			2.606			2.606			3.146			3.146
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi			309			309			323			323
Totale patrimonio netto (F)			2.915			2.915			3.469			3.469
Indebitamento finanziario netto (G)				(r+s+t+u+v+y-w-z)		9.280				(r+s+t+u+v+y-w-z)		8.117
Indebitamento finanziario netto non corrente												
Passività finanziarie non correnti	(r)		10.754				(r)		10.310			
Attività finanziarie non correnti	(s)		(529)				(s)		(556)			
Passività finanziarie correnti	(t)		1.361				(t)		1.145			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(u)		(2.204)				(u)		(2.313)			
Disponibilità liquide		(1.849)						1.513				
Mezzi equivalenti		(355)						800				
Attività finanziarie correnti	(v)		-95				(v)		-469			
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (I=F+G)						12.195						11.586
Attività destinate alla vendita	(y)		32						-			
Attività non finanziarie in dismissione		24										
Attività finanziarie in dismissione - attività non correnti	(w)		3									
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività operative cessate	(x)		5									
Passività destinate alla vendita												
Passività non finanziarie in dismissione		(12)										
Passività finanziarie in dismissione	(z)		(1)							(z)		
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d+e-s)		17.621				(a+b+c+d+e-s)		16.774			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(g+i+k+u-v+y)		3.334				(g+i+k+u-v+y)		3.814			
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-n-o-p+r)		13.653				(-n-o-p+r)		13.254			
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-h-j-l-m-q+t-x)		4.387				(-h-j-l-m-q+t-x)		3.865			

PROSPETTO DI RICONDUZIONE TRA CONTO ECONOMICO E CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Milioni di euro	2023						2022					
	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			3.638			3.638			3.491			3.491
Ricavi per servizi di costruzione			1.318					896				
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	1.274						856				
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	44						40				
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(c)	-						0				
Altri ricavi	(d)		305	(c+d)		305	(e)		265	(c+d)		265
Altri ricavi operativi				(c)		-				(c)		-
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>												
Totale Ricavi			5.261						4.652			
TOTALE RICAVI OPERATIVI						3.943						3.756
Materie prime e materiali			(85)			(85)			(68)			(68)
Costi per servizi			(1.873)			(1.873)			(1.387)			(1.387)
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali			1			1			1			1
Costo per il personale	(e)		(468)						(422)			
Altri oneri			(543)						(516)			
Oneri concessori	(f)		(463)						(449)			
Oneri per godimento beni di terzi			(11)			(11)			(8)			(8)
Oneri diversi			(69)			(69)			(59)			(59)
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>	(a)	1.274							856			
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)											
COSTI DI MANUTENZIONE						(442)						(360)
ALTRI COSTI ESTERNI GESTIONALI						(321)						(305)
ONERI CONCESSORI						(463)						(449)
COSTO DEL LAVORO NETTO						(424)						(382)
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI						(19)						33
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti			(19)						33			
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			4			4			64			64
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			(23)			(23)			(31)			(31)
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						(1.669)						(1.463)
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni												
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni</i>	(g)											
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere senza benefici economici aggiuntivi</i>	(h)											
Ammortamenti	(i)		(642)						(575)			
Ammortamento attività materiali			(27)						(23)			
Ammortamento diritti concessori immateriali			(543)						(486)			
Ammortamento altre attività immateriali			(72)						(66)			
(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti			(16)						(3)			
<i>(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività materiali e non materiali</i>	(j)	(7)										
<i>(Rettifiche)/Ripristini di valore di altre attività</i>	(k)	(4)							(3)			
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)						2.274						2.293
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI						(658)						(578)
TOTALE COSTI			(3.645)						(2.937)			
RISULTATO OPERATIVO			1.616						1.715			
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						1.616						1.715
Proventi finanziari			133						238			
Dividendi da società partecipate			20						101			
Altri proventi finanziari	(l)		113						137			
Oneri finanziari			(503)						(429)			
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti			(21)						(10)			
Altri oneri finanziari	(m)		(482)						(419)			
Utili (Perdite) su cambi	(n)		-						-			
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI			(370)			(370)			(191)			(191)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.246			1.246			1.524			1.524
(Oneri)/proventi fiscali			(373)			(373)			(326)			(326)
Imposte correnti sul reddito			(253)						(245)			
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			1						(16)			
Imposte anticipate e differite			(121)						(65)			
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			873			873			1.198			1.198
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate			-			-			-			-
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO			873			873			1.198			1.198

PROSPETTO DI RICONDUZIONE TRA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA DI AUTOSTRADIE PER L'ITALIA

Riconduzione delle voci	31/12/2023						31/12/2022					
	Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Attività materiali	(a)		94			94	(a)		95			95
Attività immateriali	(b)		15.650			15.650	(b)		14.895			14.895
Partecipazioni	(c)		375			375	(c)		350			350
Attività non finanziarie(A)						16.119						15.340
Attività commerciali	(d)		805			805	(d)		720			720
Passività commerciali	(e)		-1.760			(1.760)	(e)		-1.811			(1.811)
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito correnti				(f+g)		(142)				(f+g)		(22)
Attività per imposte sul reddito correnti	(f)		-			-	(f)		66			66
Passività per imposte sul reddito correnti	(g)		-142			-142	(g)		-88			-88
Partecipazioni possedute per la vendita o attività operative cessate			1	(h+i)		1			-	(h+i)		-
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate	(h)		1			1	(h)		-			-
Passività connesse ad attività operative cessate	(i)		-			-	(i)		-			-
Altre attività/(passività) nette				(h+j)		(190)				(h+j)		(146)
Altre attività	(j)		88			88	(j)		78			78
Altre passività	(l)		-278			-278	(l)		(224)			(224)
Capitale circolante netto (B)						(1.286)						(1.259)
Capitale investito lordo (C=A+B)						14.833						14.081
Fondi per accantonamenti				(y+n)		(2.494)				(y+n)		(2.555)
Fondi correnti per accantonamenti	(m)		(436)			(436)	(m)		(334)			(334)
Fondi non correnti per accantonamenti	(n)		(2.058)			(2.058)	(n)		(2.221)			(2.221)
Passività per imposte differite nette	(o)		(611)			(611)	(o)		(511)			(511)
Altre passività non finanziarie	(p)		(20)			(20)	(p)		(28)			(28)
Passività non finanziarie (D)						(3.126)						(3.094)
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)						11.707						10.987
Totale patrimonio netto (F)			2.210			2.210		2.761				2.761
Indebitamento finanziario netto (G)				(q+r+s+t+u)		9.497			(q+r+s+t+u)			8.226
Passività finanziarie non correnti	(q)		10.697			10.697	(q)		10.280			10.280
Attività finanziarie non correnti	(r)		(426)			(426)	(r)		(495)			(495)
Passività finanziarie correnti	(s)		1.553			1.553	(s)		1.167			1.167
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(t)		(2.045)			(2.045)	(t)		(2.087)			(2.087)
Attività finanziarie correnti	(u)		(282)			(282)	(u)		(639)			(639)
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (H=F+G)						11.707						10.987
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		(a+b+c+d-r)	16.545					(a+b+c+d-r)	15.835			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		(d+f+h+j-t-u)	3.221					(d+f+h+j-t-u)	3.590			
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		(-i-n-o-p+q)	13.386					(-i-n-o-p+q)	13.040			
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		(-e-g-l-m+s)	4.169					(-e-g-l-m+s)	3.624			

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	Note	2023				2022			
		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)		2.401	875	878	1.720	2.459	1.149	1.130	1.250
Effetti non omogenei									
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(1)	(41)	(35)	(36)	-	52	37	38	-
Ammortamento extra contabile dell'avviamento	(2)	-	-	-	63	-	96	96	(4)
Isopensione	(3)	(59)	(42)	(42)	-	-	-	-	-
Effetto derivati redesignati a cash flow hedge	(4)	-	-	-	-	-	57	57	(18)
Subtotale (B)		(100)	(77)	(78)	63	52	190	191	(22)
Valori su base omogenea (C) = (A)-(B)		2.501	952	956	1.657	2.407	959	939	1.272

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 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;
- 2) dai dati consolidati del 2023 gli effetti sul flusso di cassa operativo (FFO) e dai consolidati del 2022 gli effetti sul conto economico e sul flusso di cassa operativo connessi alla rilevazione degli effetti dell'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento di Autostrade per l'Italia;
- 3) dai dati consolidati 2023 gli effetti sul conto economico della rilevazione, nel costo del lavoro, degli effetti connessi al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione (circa 60 milioni di euro);
- 4) dai dati consolidati del 2022 gli effetti sul conto economico e sul flusso di cassa operativo (FFO) relativi ai derivati ri-designati a cash flow hedge a partire dal 2022.

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

€ Milioni	Patrimonio netto al 31/12/2023	Risultato 2023
Valori di bilancio di Autostrade per l'Italia	2.210	873
Rilevazione nel bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate al netto della quota di competenza di azionisti terzi	838	16
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	(475)	n.a.
Eliminazione delle svalutazioni (al netto dei ripristini di valore) di partecipazioni consolidate	15	12
Eliminazione dei dividendi infragruppo	n.a.	(21)
Valutazione delle partecipazioni al fair value ed in base al metodo del patrimonio netto (al netto dei dividendi incassati)	(5)	(7)
Altre rettifiche di consolidamento ⁽¹⁾	23	5
Valori di bilancio consolidato (quota del Gruppo)	2.606	878
Valori di bilancio consolidato (quota di Terzi)	309	(3)
Valori di bilancio consolidato	2.915	875

(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.



3

BILANCIO CONSOLIDATO
AL 31 DICEMBRE 2023



UN SECOLO DI
AUTOSTRADE - APERTA
LA V CORSIA IN A8



80

Prospetti contabili consolidati

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

€ migliaia	Note	31/12/2023	31/12/2022
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
Attività materiali	7.1	224.980	201.514
Immobili, impianti e macchinari		224.880	201.145
Investimenti immobiliari		100	369
Attività immateriali	7.2	16.658.850	15.812.790
Diritti concessori immateriali		10.409.292	9.579.336
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.555	6.111.364
Altre attività immateriali		138.003	122.090
Partecipazioni	7.3	73.357	78.458
Partecipazioni contabilizzate al fair value		10.858	10.840
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		62.499	67.618
Attività finanziarie non correnti	7.4	529.639	556.164
Attività finanziarie non correnti per contributi		124.118	134.257
Depositi vincolati non correnti		120.191	130.381
Titoli		103.141	62.374
Derivati non correnti con fair value positivo		152.292	199.703
Altre attività finanziarie non correnti		29.897	29.449
Attività per imposte anticipate	7.5	134.529	121.791
Altre attività non correnti		43	3.371
Totale attività non correnti		17.621.398	16.774.088
Attività correnti			
Attività commerciali	7.6	856.315	832.775
Rimanenze		165.420	143.312
Attività contrattuali		88.585	76.469
Crediti commerciali		602.310	612.994
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.7	2.203.585	2.313.280
Disponibilità liquide		1.848.519	1.512.987
Mezzi equivalenti		355.066	800.293
Attività finanziarie correnti	7.4	95.084	469.667
Diritti concessori finanziari correnti		14.368	32.937
Attività finanziarie correnti per contributi		31.215	45.072
Depositi vincolati correnti		17.296	44.250
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		8.367	321.168
Altre attività finanziarie correnti		23.838	26.240
Attività per imposte sul reddito correnti	7.8	12.805	72.218
Altre attività correnti	7.9	133.880	125.973
Attività destinate alla vendita	7.10	32.259	-
Totale attività correnti		3.333.928	3.813.913
TOTALE ATTIVITÀ		20.955.326	20.588.001

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

€ migliaia	Note	31/12/2023	31/12/2022
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Patrimonio netto			
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		2.605.598	3.146.479
Capitale emesso		622.027	622.027
Riserve e utili portati a nuovo		1.539.853	1.394.324
Acconto sui dividendi		(434.175)	-
Utile/(Perdita) dell'esercizio		877.893	1.130.128
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		309.405	322.983
Capitale emesso e riserve		312.247	304.041
Utile/(Perdita) dell'esercizio		(2.842)	18.942
Totale patrimonio netto	7.11	2.915.003	3.469.462
Passività non correnti			
Fondi non correnti per accantonamenti	7.12	2.266.396	2.400.535
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		103.134	63.301
Fondi non correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		947.936	929.545
Fondi non correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		76.259	68.634
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		1.139.067	1.339.055
Passività finanziarie non correnti	7.13	10.754.497	10.311.026
Prestiti obbligazionari		8.273.543	7.780.927
Finanziamenti a medio-lungo termine		2.441.856	2.522.986
Derivati non correnti con fair value negativo		39.098	7.113
Passività per imposte differite	7.5	611.245	513.033
Altre passività non correnti	7.14	21.355	29.254
Totale passività non correnti		13.653.493	13.253.848
Passività correnti			
Passività commerciali	7.15	1.890.041	1.829.641
Debiti commerciali		1.890.041	1.829.641
Fondi correnti per accantonamenti	7.12	485.898	380.605
Fondi correnti per benefici per dipendenti		10.942	11.047
Fondi correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		123.964	130.537
Fondi correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		15.228	14.956
Altri fondi correnti per rischi e oneri		335.764	224.065
Passività finanziarie correnti	7.13	1.361.103	1.144.764
Scoperti di conto corrente		11.000	33.214
Finanziamenti a breve termine		15.999	19.499
Derivati correnti con fair value negativo		1	2
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		1.333.182	1.059.944
Altre passività finanziarie correnti		921	32.105
Passività per imposte sul reddito correnti	7.8	149.210	93.884
Altre passività correnti	7.16	487.262	415.797
Passività destinate alla vendita	7.10	13.316	-
Totale passività correnti		4.386.830	3.864.691
TOTALE PASSIVITÀ		18.040.323	17.118.539
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		20.955.326	20.588.001

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

€ migliaia	Note	2023	2022
RICAVI			
Ricavi da pedaggio	8.1	3.837.877	3.708.536
Ricavi per servizi di costruzione	8.2	1.455.224	916.186
Altri ricavi	8.3	489.117	466.590
TOTALE RICAVI		5.782.218	5.091.312
COSTI			
Materie prime e materiali	8.4	(276.626)	(202.338)
Costi per servizi	8.5	(1.712.103)	(1.313.964)
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali e immateriali		710	2.423
Costo per il personale	8.6	(807.223)	(658.820)
Altri oneri	8.7	(575.269)	(543.684)
Oneri concessori		(473.756)	(462.423)
Oneri per godimento beni di terzi		(24.761)	(12.273)
Oneri diversi		(76.752)	(68.988)
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	8.8	(30.534)	79.013
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		2.380	102.070
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		(6.299)	2.545
(Accantonamenti) dei fondi per rischi e oneri		(26.615)	(25.602)
Ammortamenti	8.9	(714.189)	(639.466)
Ammortamento attività materiali		(42.624)	(35.651)
Ammortamento diritti concessori immateriali		(591.675)	(532.662)
Ammortamento altre attività immateriali		(79.890)	(71.153)
(Svalutazioni) Ripristini di valore		(4.577)	(2.490)
TOTALE COSTI		(4.119.811)	(3.279.326)
RISULTATO OPERATIVO		1.662.407	1.811.986
Proventi finanziari			
Altri proventi finanziari		109.815	125.845
Oneri finanziari		(509.438)	(436.539)
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti		(23.461)	(12.596)
Altri oneri finanziari		(485.977)	(423.943)
Utili (Perdite) su cambi		250	(269)
PROVENTI/(ONERI) FINANZIARI	8.10	(399.373)	(310.963)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.3	(6.965)	(2.578)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.256.069	1.498.445
(Oneri)/Proventi fiscali	8.11	(381.020)	(349.375)
Imposte correnti sul reddito		(281.941)	(263.586)
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		6.248	(9.921)
Imposte anticipate e differite		(105.327)	(75.868)
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		875.049	1.149.070
Proventi (Oneri) netti di attività destinate alla vendita		-	-
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		875.049	1.149.070
<i>di cui:</i>			
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo		877.893	1.130.128
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi		(2.844)	18.942

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

€ migliaia	Note	2023	2022
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	875.049	1.149.070
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		(97.069)	520.117
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		23.344	(124.862)
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro		439	124
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		4.804	2.265
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	(68.482)	397.644
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	7.12	13.335	8.481
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		(3.201)	(2.035)
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	10.134	6.446
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		146	21.637
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		(35)	(5.193)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	111	16.444
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	(58.237)	420.534
<i>di cui relative ad attività destinate alla vendita</i>		-	-
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	816.812	1.569.604
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		819.499	1.550.554
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		(2.687)	19.050

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

C migliaia	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	Acconto sui dividendi	Utile/(Perdita) dell'esercizio			
Saldo al 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
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni										
Distribuzione di riserve	-	-	-	-	(681.742)	-	-	(681.742)	-	(681.742)
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio 2021 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
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	(73.614)	437	-	14.783	-	877.893	819.499	(2.687)	816.812
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni										
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio 2022 negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	205.796	-	(205.796)	-	-	-
Dividendi di Autostrade per l'Italia	-	-	-	-	-	-	(924.332)	(924.332)	-	(924.332)
Dividendi di altre società del Gruppo a soci Terzi	-	-	-	-	-	-	-	-	(10.891)	(10.891)
Acconto sui dividendi di Autostrade per l'Italia dell'esercizio 2023	-	-	-	-	-	(434.175)	-	(434.175)	-	(434.175)
Altre variazioni minori	-	-	-	-	(1.873)	-	-	(1.873)	-	(1.873)
Saldo al 31/12/2023	622.027	262.928	352	150	1.276.423	(434.175)	877.893	2.605.598	309.405	2.915.003

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

€ migliaia	Note	2023	2022
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO			
Utile/(Perdita) dell'esercizio		875.049	1.149.070
Rettificato da:			
Ammortamenti	8.9	714.189	639.466
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		(16.531)	(550.394)
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	8.10	23.461	12.596
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.3	6.965	2.578
Dividendi ricevuti da partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		91	-
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore di attività correnti e non correnti		4.840	2.165
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		(1.021)	(2.434)
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	8.11	105.327	75.868
Altri oneri (proventi) non monetari		7.457	(78.398)
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		196.937	100.367
Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]	9.1	1.916.764	1.350.884
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO			
Investimenti in attività in concessione	7.2	(1.468.455)	(924.259)
Investimenti in attività materiali	7.1	(63.688)	(68.799)
Investimenti in altre attività immateriali	7.2	(97.604)	(100.661)
Contributi su attività in concessione		32.977	1.087
Contributi su altre attività materiali e immateriali		7.820	-
Investimenti in partecipazioni	7.3	(100)	(1.079)
Investimenti in società consolidate al netto delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti apportati		(14)	(4.733)
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		2.897	5.291
Variazione netta delle altre attività non correnti		3.000	(2.484)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		314.090	367.803
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	9.1	(1.269.077)	(727.834)
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA			
Distribuzione di riserve		-	(681.742)
Dividendi corrisposti ai soci di Autostrade per l'Italia	7.11	(1.358.507)	-
Dividendi corrisposti dal Gruppo a Soci Terzi		(41.813)	(65.478)
Emissione di prestiti obbligazionari	7.13	1.485.354	988.018
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)	7.13	34.685	707.587
Rimborsi di prestiti obbligazionari	7.13	(750.000)	(583.751)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	7.13	(116.528)	(144.742)
Rimborsi di debiti di leasing	7.13	(11.004)	(9.949)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		28.052	(403.190)
Flusso di cassa netto da/(per) attività finanziaria [c]	9.1	(729.761)	(193.247)
Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [d]		(355)	42
Incremento/(Decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio [a+b+c+d]	9.1	(82.429)	429.845
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		2.280.066	1.850.221
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		2.197.637	2.280.066

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

€ migliaia	Note	2023	2022
Imposte sul reddito corrisposte/(rimborsate)		156.828	393.674
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati		108.211	52.445
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti		480.393	421.177
Dividendi incassati		91	-
Utili su cambi incassati		195	94
Perdite su cambi corrisposte		132	64

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

€ migliaia	Note	2023	2022
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		2.280.066	1.850.221
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.7	2.313.280	1.899.168
Scoperti di conto corrente	7.13	(33.214)	(48.947)
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		2.197.637	2.280.066
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.7	2.203.585	2.313.280
Scoperti di conto corrente	7.13	(11.000)	(33.214)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connessi ad attività destinate alla vendita	7.10	5.052	-

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 da Holding Reti Autostradali S.p.A. (nel seguito anche "HRA"). HRA è una holding di partecipazioni, le cui azioni sono detenute da CDP Equity S.p.A. (51%), BP Miro (Lux) SCSp (21,85%), BIP-V Miro (Lux) SCSp (2,65%) 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.

Si evidenzia che in data 12 giugno 2023 a seguito del rimborso del prestito obbligazionario retail per complessivi 750 milioni di euro, la capogruppo ASPI ha perso la sua qualità di emittente quotato ai sensi dell'art. 1, comma 1, lettera w) del Testo Unico della Finanza (TUF). La Società, tuttavia, continua ad avere obbligazioni negoziate sui mercati regolamentati (lussemburghese e irlandese), sebbene destinate a investitori istituzionali e di taglio maggiore rispetto alla normativa di riferimento. La Società, dunque:

- a) conserva la qualifica di Ente di Interesse Pubblico ai sensi del D.Lgs. 39/2010;
- b) continua ad essere soggetta a talune previsioni di cui al TUF (in parte diverse da quelle prima applicabili ad ASPI) nella sua qualità di «emittente quotato avente l'Italia come Stato Membro d'Origine» ai sensi dell'art. 1, comma 1, lettera w-quater, n. 4, del TUF (assumendo di confermare l'Italia come Stato Membro d'Origine);
- c) risulta esonerata dell'obbligo di pubblicazione della relazione finanziaria semestrale, che pertanto è redatta su base volontaria.

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato e autorizzato alla pubblicazione il presente bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 nella riunione del 14 marzo 2024.

2. Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 è redatto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D. Lgs. n. 38/2005 nel presupposto della continuità aziendale.

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.

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. Ai fini di una più puntuale rappresentazione espositiva del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali, una parte della quota corrente è stata riclassificata come quota non corrente dello stesso fondo. Tale riclassifica ha riguardato anche i valori comparativi del 2022 per 383.548 migliaia di euro.

Nelle valutazioni del management sono stati attentamente considerati i rischi significativi connessi al cambiamento climatico, nonché all'impatto dell'attuale contesto macroeconomico sui rischi di rifinanziamento e sugli altri rischi finanziari.

I cambiamenti climatici in atto costituiscono un fattore di rischio per danni potenziali di varia natura (ad es. impatti sulla reputazione, sul valore degli asset, sull'accesso ai mercati finanziari, sui costi operativi e di transizione verso un'economia a basso impatto di carbonio).

Il Gruppo monitora inoltre costantemente i riflessi dell'attuale contesto macroeconomico sui rischi di finanziamento e sugli altri rischi finanziari, al fine di valutarne i possibili impatti, senza che al momento siano emerse criticità al riguardo.

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 2023. 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 2023 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.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2023, 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	6,3% - 50%
Impianti e macchinari	10% - 33%
Attrezzature industriali e commerciali	4,5% - 35%
Migliorie su beni di terzi	6,3%
Altri beni	3,0% - 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

Diritti concessori

In base agli accordi contrattuali che rientrano nell'applicazione dell'IFRIC 12, le Società concessionarie del Gruppo operano come prestatori di servizi afferenti i) la realizzazione e il miglioramento dell'infrastruttura in concessione e ii) la gestione e manutenzione della stessa.

I “diritti concessori”, pertanto, rappresentano i diritti delle società concessionarie ad utilizzare il bene in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione, costruzione e manutenzione del bene e sono rappresentati dagli investimenti in opere infrastrutturali, dagli investimenti in opere realizzate da subconcessionari delle aree di servizio e devoluti gratuitamente alle società alla scadenza dei relativi contratti e dai diritti acquisiti da terzi.

Il costo, recuperato indirettamente attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture, è rappresentato da:

- a) per le opere infrastrutturali, 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 e/o (ii) l'ammontare che sarà incondizionatamente pagato dal concessionario subentrante al momento di scadenza della concessione (cosiddetto “diritto di subentro”);
- b) per le opere realizzate da subconcessionari delle aree di servizio, gli investimenti sostenuti da tali soggetti e devoluti gratuitamente alle società del Gruppo alla scadenza dei relativi contratti;
- c) per i casi di acquisizione del controllo di una società già titolare di concessione, i diritti concessori acquisiti da terzi.

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.

Altre 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. 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 2023, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività immateriali	Aliquota di ammortamento
Costi di sviluppo	14,3% - 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 dalla cessione di un'attività immateriale è determinato con le stesse modalità previste per le attività materiali.

Nel corso del 2023, sulla base di fattori tecnici, operativi e commerciali, sono intervenute delle variazioni in aumento nella vita utile stimata di alcune categorie delle "altre attività immateriali", in relazione all'avvio da parte del Gruppo di un processo di profondo e significativo rinnovamento delle proprie infrastrutture informatiche che sovrintendono ai processi aziendali, delle piattaforme tecnologiche e dei software utilizzati. In tale contesto si è resa necessaria una rivisitazione delle vite utili di questi beni che a seguito di approfondimenti sono risultate essere più lunghe rispetto a quelle precedentemente stimate.

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)".

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 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.

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

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.

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 verificano modificazioni sostanziali, si provvede alla cancellazione dello strumento in essere e alla contestuale rilevazione del fair value del nuovo strumento, con imputazione nel conto economico della relativa differenza.

Cancellazione degli strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari non sono più esposti in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, 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. 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" di Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco, 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

I benefici per i dipendenti sono le remunerazioni erogate dall'impresa in cambio dell'attività lavorativa svolta dal dipendente o in virtù della cessazione del rapporto di lavoro.

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.

Le passività per benefici per dipendenti includono, oltre al fondo connesso al Trattamento di Fine Rapporto (TFR), anche eventuali fondi a copertura degli oneri a carico del Gruppo per il ricorso a strumenti previsti dalla normativa di riferimento per il prepensionamento dei dipendenti.

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.

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 e dagli oneri finanziari), 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.

Oneri e proventi finanziari

Gli interessi attivi e passivi sono calcolati sul valore delle relative attività e passività finanziarie utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

Dividendi

I dividendi sono rilevati quando è stabilito il diritto incondizionato a riceverne il pagamento. I dividendi e gli acconti sui dividendi pagabili agli azionisti della Società controllate sono rappresentati come movimento del patrimonio netto alla data in cui sono approvati, rispettivamente, dall'Assemblea degli azionisti e dal Consiglio di Amministrazione.

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 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;
 - dalla rilevazione iniziale di un'attività o di una passività in un'operazione che non sia un'aggregazione di imprese, al momento dell'operazione, non influisca né sull'utile contabile né sul reddito imponibile (perdita fiscale), e al momento dell'operazione non dà luogo alla rilevazione di un uguale ammontare di differenze imponibili e deducibili.

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 2023 HRA predispone il Consolidato Fiscale Nazionale, cui aderisce Autostrade per l'Italia e talune imprese controllate.

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 HRA. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte sul reddito correnti.

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 2023 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 2023;
- 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 2023, 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, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2023		
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
Amendments to IAS 12 Income taxes: International Tax Reform – Pillar Two Model Rules	1° gennaio 2023	8 novembre 2023
IFRS 17 Contratti assicurativi - Inclusi gli Amendments all'IFRS 17	1° gennaio 2023	19 novembre 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: classificazione delle passività come correnti o non correnti; passività non correnti con covenants	1° gennaio 2024	19 dicembre 2023
Modifiche all'IFRS16 - La passività per leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione	1° gennaio 2024	20 novembre 2023

Con riferimento ai principi in vigore dal 1° gennaio 2023, si evidenzia che gli stessi non hanno comportato impatti sui valori del bilancio consolidato. Il Gruppo sta, invece, valutando gli eventuali impatti derivanti dall'applicazione futura dei nuovi principi e interpretazioni contabili non ancora in vigore al 31 dicembre 2023, per i quali non sono comunque previsti effetti significativi.

4. Concessioni

Il Gruppo comprende, al 31 dicembre 2023, cinque società titolari di concessioni per la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di autostrade a pedaggio (comprese gallerie, ponti e viadotti) in Italia. 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.

Con eccezione della Società per il Traforo del Monte Bianco, che ha un sistema convenzionale basato su un accordo bilaterale Italia-Francia il quale prevede incrementi tariffari basati sulla media dei tassi di inflazione registrati in Francia e Italia, da applicarsi in egual misura dalla società stessa e dalla Società Traforo del Frejus, ai sensi della Delibera della CIG del 7 febbraio 2002, l'equilibrio economico-finanziario di ciascuna delle restanti concessioni (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.

Con riferimento ad ASPI, in data 21 marzo 2022 è stato sottoscritto il III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007, valido per il periodo regolatorio 2020-2024, divenuto efficace il 29 marzo 2022, mentre per TANA in data 28 dicembre 2022 è stato sottoscritto il II Atto Aggiuntivo, efficace dal 4 maggio 2023, riguardante il periodo regolatorio 2019-2023. È opportuno inoltre evidenziare che TANA, il cui PEF è scaduto il 31 dicembre 2023 ha presentato in data 7 dicembre 2023 l'aggiornamento riguardante il periodo regolatorio 2024-2028, attualmente in corso di valutazione da parte del Concedente.

Per SAT e RAV, come meglio specificato nella nota n. 10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" cui si rimanda, si è ancora in attesa che venga completato l'iter di approvazione di aggiornamento dei rispettivi Piani Economico Finanziari.

Nel seguito si forniscono le informazioni essenziali per i contratti di concessione detenuti dalle imprese del Gruppo.

Società concessionaria	km	Scadenza	Ricavi da pedaggio 2023 (milioni di euro)	Modello Tariffario (Gruppo ASPI)	Modello contabile
Autostrade per l'Italia	2.855	2038	3.638	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
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32	2032	28	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
Tangenziale di Napoli	20	2037	68	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
Società Autostrada Tirrenica	55	2028	46	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
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

Per ulteriori approfondimenti sugli eventi regolatori dell'esercizio si rimanda alla nota n. 10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

In linea generale, i Piani Economico Finanziari (PEF) delle società concessionarie (ad eccezione della Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco) sono soggetti ad aggiornamento quinquennale. Con riferimento ad Autostrade per l'Italia, si segnala che, in coerenza con quanto stabilito al punto 2.5 della delibera ART 71/2019 e alle specifiche richieste del Concedente, sono state già avviate con quest'ultimo le interlocuzioni per l'aggiornamento del PEF relativo al prossimo quinquennio regolatorio 2025-2029, essendo in scadenza quello attualmente vigente del primo periodo, 2020-2024, che comunque regola il riequilibrio concessorio fino al termine contrattuale del 2038. Tale aggiornamento, tenuto conto del quadro regolatorio vigente, dovrebbe avvenire entro la fine del 2024.

In particolare, i parametri chiave oggetto di aggiornamento sono i seguenti:

- stime di traffico;
- inflazione (proiezioni DEF/NADEF 2024);
- WACC (definito da ART) per la remunerazione degli investimenti;
- aggiornamento dei costi di gestione e aggiornamento stime del piano di investimento.

Con riferimento proprio all'ultimo punto, si segnala che l'aumento generale dei costi osservato negli ultimi anni (anche per gli effetti della pandemia da COVID-19 e delle crisi geopolitiche, con conflitti tuttora in corso), unitamente agli impatti significativi delle nuove normative e linee guida in ambito sicurezza, sorveglianza e manutenzione delle opere d'arte, oltre che all'adeguamento di taluni progetti di investimento, ha comportato per il Gruppo un aumento significativo dei programmi di investimento e delle spese operative.

In tale contesto, in data 18 gennaio 2024, il Concedente ha richiesto a tutte le società concessionarie – e quindi anche ad ASPI – un aggiornamento delle previsioni di investimento “sul complesso degli interventi che si ritiene di contemplare nella proposta di aggiornamento convenzionale” e “aggiornati alla luce delle attuali previsioni di spesa”. In aggiunta, il Concedente ha richiesto nella medesima lettera anche di “esplicitare la previsione di adeguamento tariffario necessario ad assicurare l'equilibrio del piano finanziario quantificato sulla base dei vincoli contrattuali attualmente vigenti”. Nel mese di febbraio 2024 ASPI, così come le altre società concessionarie del Gruppo, hanno inviato al Concedente il piano di investimenti aggiornato “alla luce delle attuali previsioni di spesa” con il relativo sviluppo tariffario stimato.

In relazione a tale richiesta, ASPI ha effettuato un aggiornamento preliminare della stima delle spese necessarie per il completamento del piano di investimento per il periodo 2020-2038 che, sulla base di un'analisi preliminare sarà significativamente maggiore rispetto ai 14,1 miliardi di euro di investimenti previsti nel PEF vigente, e riflette:

- un aumento significativo dei prezzi delle materie prime utilizzate nelle attività di costruzione per effetto dell'incremento dei tassi di inflazione del 2021;
- i citati impatti connessi alle nuove linee guida per l'ammodernamento delle infrastrutture, volte al prolungamento della vita utile e all'innalzamento dei livelli di sicurezza delle stesse;
- adeguamento dei progetti richiesti dalle autorità locali e nazionali in relazione ai progetti definiti;
- investimenti addizionali.

Nelle more dell'aggiornamento dei nuovi PEF delle concessionarie, il Concedente stesso, all'interno di una specifica comunicazione inviata a tutte le società a inizio gennaio 2024, ha comunicato la *“necessità che le maggiori esigenze finanziarie siano comunque individuate*

nell'ambito dei flussi riconducibili al Piano economico finanziario annesso alla Convenzione vigente.

Conseguentemente, al fine di garantire la prosecuzione, senza soluzione di continuità, di interventi considerati prioritari per l'adeguamento delle autostrade salvaguardando al contempo le condizioni di sostenibilità e bancabilità dei Piani economico finanziari, il maggior fabbisogno segnalato può essere temporaneamente coperto mediante un corrispondente decremento di risorse riferibili a interventi assentiti in convenzione ma di non immediato avvio. In ogni caso, al fine di escludere modifiche sostanziali del rapporto concessorio, le risorse complessivamente impegnabili devono essere ricomprese entro il totale di spesa per investimenti risultante dal Piano economico finanziario annesso alla Convenzione vigente.

In occasione di un successivo aggiornamento convenzionale si potrà procedere rispettivamente:
a) ad adeguare gli impegni convenzionali, anche recependo la previsione di interventi aggiuntivi
b) a ripristinare la dotazione finanziaria degli interventi oggetto di temporanea rimodulazione finanziaria
c) a rideterminare le condizioni di equilibrio dei Piani economico finanziari alla luce del mutato contesto operativo, nel rispetto dei vincoli stabiliti dalla normativa vigente”.

Vale infine la pena sottolineare che l'ART, a seguito della verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali, avviata con delibera 181/2023 e conclusasi in data 24 gennaio 2024, ha evidenziato l'opportunità di intervenire sulla predetta metodologia sia attraverso l'adozione di indicazioni operative, sia considerando eventuali ipotesi di revisione, da sottoporre a consultazione pubblica, in ragione dei cambiamenti nel frattempo intervenuti nel settore. A tal proposito la stessa Autorità ha emesso:

- in data 8 febbraio la delibera 15/2024 con indicazioni operative riguardanti specificatamente l'applicazione dei meccanismi riguardanti (i) le poste figurative e (ii) l'adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione conseguente alla mancata realizzazione degli investimenti programmati da parte del concessionario;

- in data 29 febbraio la delibera 29/2024 con l'avvio di una indagine conoscitiva, con scadenza 22 marzo 2024, riguardante (i) l'effettiva vita utile degli asset reversibili realizzati, in corso di realizzazione o da realizzare e (ii) le componenti del costo del debito e la loro relativa valorizzazione.

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 2023 è variato rispetto a quello del 31 dicembre 2022 a seguito delle seguenti operazioni:

- a) l'acquisizione nel mese di maggio 2023 da parte della Capogruppo, dai soci di minoranza, delle residue azioni in circolazione della controllata Società Autostrada Tirrenica, che pertanto al 31 dicembre 2023 risulta interamente controllata;
- b) la costituzione, con efficacia del 28 dicembre 2023, della società Free To X S.p.A., controllata al 100% da Free To X S.r.l., cui è stato conferito, da parte di quest'ultima, il ramo d'azienda "E-mobility" relativo alle attività di realizzazione e gestione delle colonnine di ricarica elettrica lungo le arterie autostradali del Gruppo nonché altri siti, stradali e non. Nel presente bilancio consolidato, il conferimento è stato rilevato ai valori netti contabili già in essere, essendo l'operazione in oggetto qualificabile come un'operazione di trasferimento di aziende e/o rami d'azienda tra società sotto il controllo di un'entità comune, cosiddette operazioni "under common control" conformemente alla policy di Gruppo descritta nella nota n.3, cui si rinvia;
- c) la costituzione nel mese di giugno 2023 della società consortile Forlì 3 S.c.ar.l, di cui la controllata Amplia Infrastructures detiene una quota rappresentativa del 69,37% del capitale sociale, deputata all'esecuzione di tutte le attività ed opere dei soci relative alla tangenziale di Forlì – Collegamento viario Lotto 3, appaltato dall'ANAS all'Associazione Temporanea di Impresa in essere tra i soci della Forlì 3.

Si evidenzia che al 31 dicembre 2023, a seguito dell'avvio da parte di Amplia Infrastructures di un processo finalizzato alla cessione della partecipazione, le attività e passività di Pavimental Polska sono state riclassificate, ai sensi dell'IFRS 5, nelle specifiche voci delle "attività e passività destinate alla vendita". Le negoziazioni in corso fanno ritenere la vendita altamente probabile e

pertanto, sono stati soddisfatti i requisiti previsti dall'“IFRS 5 - Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate”.

I cambi applicati per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 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	2023		2022	
	Cambio puntuale al 31 dicembre	Cambio medio	Cambio puntuale al 31 dicembre	Cambio medio
Euro/Zloty polacco	4,340	4,542	4,681	4,686
Euro/Peso messicano	18,723	19,183	20,856	20,364

6. Impatti derivanti dal cambiamento climatico

Anche nell'esercizio 2023 è proseguito l'impegno nei confronti del contrasto degli effetti connessi al cambiamento climatico. Il Gruppo ha posto al centro la sostenibilità in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile e si trova a svolgere un ruolo cruciale lungo tre direttrici: ridurre la propria impronta carbonica, adattare le proprie infrastrutture alla sfida rappresentata dai fenomeni estremi, abilitare lungo le proprie reti modelli di mobilità sostenibili.

Già nel 2022 era stata conseguita la validazione SBTi (Science Based Target initiative) dei target di riduzione delle emissioni di Scope 1, 2 e 3¹. 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. In particolare, gli impegni di riduzione assunti per le diverse categorie di emissioni sono definiti come segue:

- a) riduzione delle emissioni assolute di gas serra di Scope 1 e 2 del 68% entro il 2030 (su baseline 2019);
- 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 della società Amplia). In particolare, la riduzione di Scope 3 riguarda prevalentemente le emissioni derivanti

¹ Scope 1: Emissioni derivanti da fonti controllate direttamente dal Gruppo come, ad esempio, i combustibili utilizzati per alimentare la flotta aziendale, gli automezzi da lavoro e a noleggio, combustibili per i generatori di emergenza, per il riscaldamento, la cogenerazione etc.

Scope 2: Emissioni derivanti da fonti non controllate direttamente dal Gruppo e associate alla generazione di energia elettrica, calore e vapore importati e consumati dal Gruppo.

Scope 3: Emissioni da fonti che non sono sotto il diretto controllo aziendale, ma che sono indirettamente legate all'attività aziendale. Comprende tutte le emissioni indirette generate dalla catena del valore del Gruppo come, ad esempio, quelle connesse alla catena di fornitura (cd Scope 3 upstream), i viaggi dei dipendenti, emissioni dovute all'utilizzo dell'infrastruttura da parte degli utenti (cd Scope 3 downstream) etc.

dall'utilizzo di materiali da costruzione da parte delle imprese appaltatrici di Autostrade per l'Italia e della società Amplia.

Con riferimento agli obiettivi di scope 1 si segnala che al 31 dicembre 2023 sono operative 20 auto elettriche. Il loro numero è destinato a salire dal 2024, per effetto della gara svolta nel 2023 per il noleggio a lungo termine, nella quale è stato chiesto ai fornitori di inserire auto elettriche per ciascuna categoria di veicolo. Inoltre, in taluni siti aziendali si è provveduto a dismettere le centrali termica alimentata a gasolio per installare nuove centrali alimentate con vettori energetici a minor impatto ambientale.

Per quanto riguarda gli obiettivi di scope 2, il fabbisogno di energia elettrica del Gruppo è stato coperto nel 2023 quasi integralmente da fonti rinnovabili certificate. Sono operativi 164 impianti fotovoltaici, per una potenza complessiva installata di 10,8 MWp e un'energia elettrica prodotta di circa 12 GWh/anno (produzione media annua), di cui il 40% in autoconsumo diretto in sito. E' stato avviato il piano per l'installazione nelle gallerie e lungo gli svincoli autostradali di impianti di illuminazione a LED che sostituiranno le tradizionali lampade a sodio, un'innovazione che sarà completata nel corso del 2024 e che consentirà di produrre un risparmio energetico di circa 2 GWh/anno, riducendo le emissioni di Co2 di oltre 520 tonnellate l'anno. La Società, infine, ha anche realizzato impianti per la produzione di energia termica da fonti rinnovabili a servizio degli edifici (solare termico), in grado di garantire una produzione media superiore a 400 MWh/anno.

Per ridurre le emissioni Scope 3 upstream indirette del Gruppo e raggiungere gli impegni assunti con SBTi, Autostrade per l'Italia ha attivato tavoli tecnici di studio e confronto con i produttori dei materiali da costruzione per verificare la possibilità di utilizzo di materiali da costruzione "con minori fattori emissivi". Sono considerati i materiali che rappresentano l'80% del totale delle emissioni derivanti dalla realizzazione del piano di investimenti, in particolare calcestruzzo e acciaio. Dalle analisi svolte, a parità di caratteristiche tecniche, tali materiali potrebbero essere progressivamente sostituiti con altri a basso impatto emissivo, o perché prodotti con nuove tecnologie anche in grado di ridurre le emissioni o catturare la CO2. Nel corso del 2023 sono stati fatti dei campi prova su alcuni tipi di calcestruzzo verde e iniziato a chiedere ai fornitori la certificazione EPD (Environmental Product Declaration - Dichiarazione Ambientale di Prodotto) e l'indicazione delle percentuali di riciclato presenti nei materiali. Si segnala, infine, che è stato completato il piano per la realizzazione a cura di Free To X di 100 stazioni di ricarica ad alta potenza in altrettante aree di servizio; nel 2024 è previsto il lancio di gare per aumentare la copertura del servizio ad ulteriori 108 aree.

Con riferimento alla gestione finanziaria, si segnala che sono stati collocati, rispettivamente a gennaio e a giugno 2023, i primi due prestiti obbligazionari Sustainability-linked entrambi per complessivi 1,5 miliardi di euro, il cui 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. I due prestiti obbligazionari sono stati ammessi alla piattaforma LGX della Borsa di Lussemburgo dedicata ai titoli di debito sostenibile. Infine, sono state ottenute nuove linee di credito revolving bilaterali da primari istituti di credito italiani e internazionali per complessivi 725 milioni di euro di tipo Sustainability-linked che prevedono un aggiustamento dei margini legati al raggiungimento di specifici obiettivi ESG.

7. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale–finanziaria consolidata

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale–finanziaria consolidata al 31 dicembre 2023. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2022.

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 224.980 (201.514)

Le attività materiali al 31 dicembre 2023 presentano un valore netto pari a 224.980 migliaia di euro, in aumento di 23.466 migliaia di euro rispetto al valore netto al 31 dicembre 2022, in cui erano pari a 201.514 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	31/12/2023			31/12/2022		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari	689.787	(500.080)	189.707	644.840	(476.634)	168.206
Diritti d'uso di immobili, impianti e macchinari in locazione	59.499	(24.326)	35.173	49.231	(16.292)	32.939
Totale Immobili, impianti e macchinari	749.286	(524.406)	224.880	694.071	(492.926)	201.145
Investimenti immobiliari	392	(292)	100	1.551	(1.182)	369
Attività materiali	749.678	(524.698)	224.980	695.622	(494.108)	201.514

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle variazioni intercorse nel 2023.

€ migliaia	Valore netto al 31/12/2022	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO										Valore netto al 31/12/2023
		Investimenti	Incrementi diritti d'uso	Ammortamenti	Svalutazioni	Decrementi per dismissioni	Differenze cambio nette	Riclassifiche e altre rettifiche	Riclassifiche in attività destinate alla vendita	Decrementi per contributi		
Immobili, impianti e macchinari												
Terreni	5.447	-	-	-	-	-	12	277	-	(264)	-	5.472
Fabbricati	22.403	2.890	-	(1.813)	-	-	-	328	-	-	(241)	23.567
Impianti e macchinari	38.142	4.117	-	(5.011)	(480)	(37)	37	(251)	(276)	-	-	36.241
Attrezzature industriali e commerciali	36.331	33.328	-	(18.306)	(85)	(85)	31	15.982	(115)	(6.822)	-	81.389
Altri beni	20.488	8.511	-	(6.974)	-	(9)	7	497	(2)	(173)	-	29.111
Migliorie su beni di terzi	3.726	38	-	(370)	-	-	-	-	-	-	-	3.384
Immobili, impianti e macchinari in corso e accantonamenti	21.017	16.106	-	-	-	-	3	(17.088)	(28)	(56)	-	19.449
Totale	168.206	63.688	-	(32.672)	(480)	(135)	85	(455)	(710)	(7.820)	-	189.707
DIRITTI D'USO IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI IN LOCAZIONE												
Diritti d'uso di terreni in locazione	-	-	1.564	(93)	-	-	-	-	-	-	-	1.471
Diritti d'uso di fabbricati in locazione	27.841	-	11.627	(6.613)	-	(37)	-	(3.563)	-	-	-	29.251
Diritti d'uso di attrezzature e altri beni in locazione	5.098	-	2.685	(2.976)	-	-	77	-	(1.738)	-	-	4.051
Totale	32.939	-	15.876	(9.684)	-	(37)	77	(2.260)	(1.738)	-	-	35.173
Totale Immobili, impianti e macchinari	201.145	63.688	15.876	(42.356)	(480)	(172)	162	(2.715)	(2.448)	(7.820)	-	224.880
Investimenti immobiliari												
Terreni	59	-	-	-	-	-	-	(25)	-	-	-	34
Fabbricati	310	-	-	(388)	-	-	-	74	-	-	-	36
Totale	369	-	-	(268)	-	-	-	(1)	-	-	-	100
Attività materiali	201.514	63.688	15.876	(42.624)	(480)	(172)	162	(2.716)	(2.448)	(7.820)	-	224.980

I diritti d'uso relativi a immobili, impianti e macchinari sono pari a 35.173 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 e riguardano prevalentemente contratti di locazione passiva di fabbricati (29.251 migliaia di euro) relativi essenzialmente ad immobili ad uso foresteria e ad uso uffici.

La durata effettiva dei contratti è compresa tra i 2 e 15 anni, anche tenendo conto delle probabili proroghe esercitabili dal Gruppo.

Si evidenzia, infine, che al 31 dicembre 2023 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 16.658.850 (15.812.790)

La voce è costituita da:

- a) i diritti concessori immateriali pari a 10.409.292 migliaia di euro (9.579.336 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), riconducibili alle seguenti categorie:
 - 1) gli investimenti in opere infrastrutturali pari a 10.261.930 migliaia di euro;
 - 2) i diritti su opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio autostradali (87.232 migliaia di euro), devoluti gratuitamente alle concessionarie del Gruppo al termine dei relativi contratti;
 - 3) i diritti acquisiti da terzi (pari a 60.130 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 6.111.555 migliaia di euro;
- c) le altre attività immateriali pari a 138.003 migliaia di euro.

€ migliaia	31/12/2023				31/12/2022			
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto
Diritti concessori immateriali	14.459.528	(3.934.188)	(116.048)	10.409.292	13.037.898	(3.342.514)	(116.048)	9.579.336
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.555	-	-	6.111.555	6.111.364	-	-	6.111.364
Altre attività immateriali	640.723	(502.720)	-	138.003	545.511	(423.421)	-	122.090
Attività immateriali	21.211.806	(4.436.908)	(116.048)	16.658.850	19.694.773	(3.765.935)	(116.048)	15.812.790

Nella tabella seguente sono riportate le variazioni intercorse nel 2023.

€ migliaia	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO								Valore netto al 31/12/2023
	Valore netto al 31/12/2022	Incrementi per opere realizzate, acquisizioni e capitalizzazioni	Incrementi per devoluzioni gratuite	Ammortamenti	Decrementi per dismissioni	Decrementi per contributi	Riclassifiche e altre rettifiche	Riclassifiche in attività destinate alla vendita	
Diritti concessori immateriali									
Diritti acquisiti	67.921	-	-	(7.791)	-	-	-	-	60.130
Diritti per investimenti in opere infrastrutturali	9.418.944	1.454.552	-	(577.972)	-	(32.976)	(618)	-	10.261.930
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	92.471	-	672	(5.912)	-	-	1	-	87.232
Totale	9.579.336	1.454.552	672	(591.675)	-	(32.976)	(617)	-	10.409.292
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita									
Avviamento	6.111.234	-	-	-	-	-	-	-	6.111.234
Marchi	130	-	-	-	-	-	191	-	321
Totale	6.111.364	-	-	-	-	-	191	-	6.111.555
Altre attività immateriali									
Sviluppo software	67.888	57.929	-	(54.529)	(1.150)	-	5.247	-	75.385
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	31.679	19.453	-	(23.447)	-	-	861	-	28.546
Concessioni e licenze	791	1.471	-	(245)	-	-	1	-	2.018
Diritti d'uso attività immateriali	1.644	-	-	(822)	-	-	-	-	822
Altre	5.725	-	-	(847)	-	-	24	(22)	4.880
Attività immateriali in corso e accolti	14.363	18.751	-	-	(462)	-	(6.300)	-	26.352
Totale	122.090	97.604	-	(79.890)	(1.612)	-	(167)	(22)	138.003
Attività immateriali	15.812.790	1.552.156	672	(671.565)	(1.612)	(32.976)	(593)	(22)	16.658.850

L'incremento pari a 846.060 migliaia di euro è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- a) gli investimenti in opere infrastrutturali per 1.454.552 migliaia di euro;

- b) gli investimenti in altre attività immateriali per 97.604 migliaia di euro, riconducibili essenzialmente all’attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione del Gruppo;
- c) gli ammortamenti dell’esercizio, pari a 671.565 migliaia di euro.

Nel corso del 2023 il Gruppo ha effettuato investimenti in attività in concessione per complessivi 1.468.455 migliaia di euro (924.259 migliaia di euro nel 2022) come rappresentato in tabella:

€ migliaia	Note	2023	2022	Variazione
Utilizzo del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali	7.12	13.903	8.073	5.830
Incremento dei diritti concessori immateriali per opere infrastrutturali	8.2	1.454.552	916.186	538.366
Investimenti in attività in concessione		1.468.455	924.259	544.196

Nel 2023 sono stati rilevati inoltre nel conto economico consolidato costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 5,1 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 6.111.555 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.

Come previsto dallo IAS 36, il test è stato effettuato mediante il modello dell’Unlevered Discounted Cash Flow, sulla base dei flussi finanziari relativi alla più recente previsione approvata dalla direzione aziendale (business plan 2021-2038 approvato dal Consiglio di Amministrazione nel mese di febbraio del 2021); è quindi stato determinato il valore d’uso derivante dall’attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi sviluppati per l’intero periodo concessorio. Ai fini della determinazione del valore d’uso derivante dall’attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi, è stato utilizzato un piano pluriennale avente un orizzonte temporale pari alla durata della concessione che 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.

Ai fini dell’esercizio di impairment è stato utilizzato un tasso di attualizzazione pari al 6,51%; si evidenzia che tale tasso di attualizzazione, determinato sulla base di quanto richiesto dallo IAS 36, 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.

Il test di impairment ha confermato la piena recuperabilità dell'avviamento e dei diritti concessori in contribuzione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2023.

In aggiunta, sono state predisposte analisi di sensitivity, sviluppate:

- prendendo a riferimento flussi di scenari, non ancora approvati dalla direzione aziendale e con diverse previsioni di investimento, inclusa quella descritta nella precedente nota n.4 "Concessioni" cui si rimanda, con un valore degli interventi significativamente maggiori rispetto al PEF vigente. Tali scenari considerano, in ogni caso, il riequilibrio tariffario al 2038 ai sensi della Convenzione Unica;
- incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione indicato, valutandolo come unico elemento, in considerazione dello sviluppo tariffario con sistema regolatorio di "riequilibrio", rappresentativo di un'ipotesi di stress test dei possibili impatti di medio-lungo termine.

Anche i risultati delle analisi di sensitività 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 di quella rappresentata dalla Società Raccordo Autostradale Valle D'Aosta a cui sono riconducibili diritti concessori per 179.074 migliaia di euro.

Al fine di valutare la piena recuperabilità di tali immobilizzazioni immateriali, avendo la direzione aziendale identificato un trigger event dato dalla difficoltà di definire con il Concedente un Piano Economico Finanziario di riequilibrio con tariffe sostenibili per gli utenti, ha predisposto un esercizio di impairment.

Il test di impairment, effettuato mediante il modello dell'Unlevered Discounted Cash Flow, basato sul piano economico finanziario trasmesso al Concedente nel mese di dicembre 2023, ha confermato la recuperabilità del valore.

7.3 Partecipazioni - Migliaia di euro 73.357 (78.458)

Al 31 dicembre 2023 la voce risulta in diminuzione di 5.101 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2022 (78.458 migliaia di euro).

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 2023.

€ migliaia	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							31/12/2023	
	31/12/2022	Acquisizioni e apporti di capitale	Alienazioni e dismissioni	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto			Riclassifiche in attività destinate alla vendita		Riclassifiche e altre variazioni
				Conto economico	Dividendi	Altre componenti del conto economico complessivo			
	Saldo iniziale							Saldo finale	
Partecipazioni contabilizzate al fair value	10.840	100	(84)	-	-	-	2	10.858	
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:									
- società collegate	66.203	-	-	(7.588)	-	4.804	(1.000)	(1.867)	
- joint venture	1.415	-	-	623	(91)	-	-	1.947	
Partecipazioni	78.458	100	(84)	(6.965)	(91)	4.804	(1.000)	(1.865)	
								73.357	

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 2023, 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 2023, 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	31/12/2023		31/12/2022	
	% possesso	Saldo finale	% possesso	Saldo finale
Partecipazioni contabilizzate al fair value:				
Tangenziale Esterna	1,25%	5.811	1,25%	5.811
diglTAllog (Uirnet)	1,40%	427	1,40%	427
Strada dei Parchi	2,00%	4.271	2,00%	4.271
Altre partecipazioni minori		349		331
Totale Partecipazioni contabilizzate al fair value		10.858		10.840
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:				
- società collegate				
Tangenziali Esterne di Milano	27,45%	57.215	27,45%	58.377
Spea Engineering	20,00%	-	20,00%	5.544
Bologna & Fiera Parking	36,81%	3.269	36,81%	2.205
Altre partecipazioni minori		68		77
- joint venture				
Geie del Traforo del Monte Bianco	50,00%	1.000	50,00%	1.000
Tecne-Systra SWS Advanced Tunneling S.r.l.	50,00%	446	50,00%	163
Tecne Speri Bridge Designers	50,00%	501	50,00%	252
Totale Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		62.499		67.618
Partecipazioni		73.357		78.458

Si rinvia all'Allegato 1 per l'elenco analitico delle partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2023.

7.4 Attività finanziarie

(quota non corrente) Migliaia di euro 529.639 (556.164)

(quota corrente) Migliaia di euro 95.084 (469.667)

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	Note	31/12/2023			31/12/2022		
		Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Diritti di subentro		14.368	14.368	-	32.937	32.937	-
Diritti concessori finanziari	(1)	14.368	14.368	-	32.937	32.937	-
Attività finanziarie per contributi	(1)	155.333	31.215	124.118	179.329	45.072	134.257
Depositi vincolati	(1)	137.487	17.296	120.191	174.631	44.250	130.381
Attività per contratti derivati	(2)	153.562	1.270	152.292	515.385	315.682	199.703
Ratei attivi per attività finanziarie a medio - lungo termine		1.165	1.165	-	2.292	2.292	-
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine	(1)	35.829	5.932	29.897	32.643	3.194	29.449
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine		190.556	8.367	182.189	550.320	321.168	229.152
Titoli		103.141	-	103.141	62.374	-	62.374
Altre attività finanziarie correnti	(1)	23.838	23.838	-	26.240	26.240	-
Totale		624.723	95.084	529.639	1.025.831	469.667	556.164

(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.

Il saldo di bilancio è composto da:

- a) le “attività per contratti derivati” che accolgono i derivati di Interest Rate Forward Starting a copertura di passività prospettiche che saranno assunte da Autostrade per l’Italia e gli Interest Rate Swap a copertura di alcuni finanziamenti in essere (per complessivi 153.562 migliaia di euro). La diminuzione rispetto al 31 dicembre 2022 (361.823 migliaia di euro) è principalmente riconducibile:
 - 1) alla chiusura dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting (282.431 migliaia di euro), avvenuta a gennaio e a giugno 2023, in corrispondenza delle relative emissioni obbligazionarie emesse da parte di Autostrade per l’Italia;
 - 2) alla variazione in diminuzione del fair value positivo dei derivati, classificati come di cash flow *hedge*, pari a 84.707 migliaia di euro dovuta alla diminuzione della curva dei tassi di interesse al 31 dicembre 2023 rispetto al 31 dicembre 2022;
- b) le “attività finanziarie per contributi” (155.333 migliaia di euro) che includono i crediti relativi alle somme dovute dal Concedente, da terzi e da altri enti pubblici, quali contributi maturati sui servizi di costruzione effettuati. La diminuzione rispetto all’esercizio precedente è correlata all’incasso dei contributi per i lavori sulla A1 Milano-Napoli relativi ad alcuni lotti della Variante di Valico e del potenziamento del Nodo di Firenze (41.621 migliaia di euro);
- c) i “depositi vincolati” (137.487 migliaia di euro) che 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 b). La natura del vincolo deriva dall’indisponibilità delle somme accreditate sui conti, fino al rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta in relazione all’effettiva esecuzione dei lavori e all’avanzamento dei progetti. La diminuzione della voce è correlata principalmente all’incasso (41.621 migliaia di euro) di cui al punto b). Conseguentemente, è stato

decrementato di pari importo il debito verso ANAS, rilevato nella voce “debiti verso altri finanziatori”;

- d) i “Titoli” detenuti in portafoglio dalle società controllate Traforo del Monte Bianco e Raccordo Autostradale Valle D’Aosta (pari a 103.141 migliaia di euro). L’incremento pari a 40.767 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 è attribuibile all’acquisto intercorso nel 2023 di ulteriori titoli obbligazionari da parte della società Raccordo Autostradale Valle D’Aosta.

Per maggiori dettagli a riguardo si rinvia alla nota “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 e che il valore contabile delle stesse approssima il relativo fair value.

7.5 Attività per imposte anticipate e Passività per imposte differite

Attività per imposte anticipate - Migliaia di euro 134.529 (121.791)

Passività per imposte differite - Migliaia di euro 611.245 (513.033)

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	31/12/2023	31/12/2022
Attività per imposte anticipate	1.381.817	1.403.098
Passività per imposte differite compensabili	(1.247.288)	(1.281.307)
Attività per imposte anticipate nette	134.529	121.791
Passività per imposte differite	(611.245)	(513.033)
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite	(476.716)	(391.242)

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

€ migliaia	31/12/2022	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						31/12/2023
		Accantonamenti	Rilasci	Accantonamenti (rilasci) su altri componenti del conto economico complessivo	Variazione di stime di esercizi precedenti	Riclassifiche in attività connesse ad attività operative cessate	Riclassifiche e altre variazioni	
Attività per imposte anticipate su:								
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12 di Autostrade per l'Italia	288.489	-	(18.030)	-	-	-	-	270.459
Fondi per accantonamenti	1.002.476	240.130	(246.096)	(31)	162	-	18	996.659
Svalutazioni ed ammortamenti di attività non correnti	10.427	-	(934)	-	-	-	-	9.493
Strumenti finanziari derivati	20.694	-	-	(70)	-	-	-	20.624
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	8.020	1.047	(1.638)	-	(1.526)	-	-	5.903
Perdite fiscalmente riportabili	(1.052)	10	(77)	-	-	-	-	(1.119)
Utili e perdite attuariali del fondo TFR	5.262	434	-	(2.973)	-	-	-	2.723
Altre differenze temporanee	68.782	12.635	(6.623)	230	(27)	(1.953)	4.031	77.075
Totale	1.403.098	254.236	(273.398)	(2.844)	(1.391)	(1.953)	4.049	1.381.817
Passività per imposte differite su:								
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	(1.638.922)	(84.365)	-	-	-	-	-	(1.723.287)
Differenza tra valore contabile e fair value di attività e passività acquisite da business combination	(12.337)	-	2.090	-	-	-	-	(10.247)
Strumenti finanziari derivati	(125.108)	-	-	23.274	-	-	-	(101.834)
Altre differenze temporanee	(17.973)	(6.574)	4.055	(322)	-	1.680	(4.031)	(23.165)
Totale	(1.794.340)	(90.939)	6.145	22.952	-	1.680	(4.031)	(1.858.533)
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite (compensabili e non)	(391.242)	163.317	(267.253)	20.108	(1.391)	(273)	18	(476.716)

Il saldo delle imposte differite nette, pari a 476.716 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, è composto principalmente da:

- le imposte anticipate sulle quote deducibili nei futuri esercizi dei fondi per accantonamenti, pari a 996.659 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 270.459 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 1.723.287 migliaia di euro.

L'incremento delle passività per imposte differite nette pari a 85.474 migliaia di euro è correlato essenzialmente all'accantonamento di imposte differite (84.365 migliaia di euro) a seguito dell'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento di Autostrade per l'Italia, considerando la sostanziale compensazione tra gli accantonamenti e gli utilizzi delle imposte anticipate relative ai fondi per accantonamenti.

7.6 Attività commerciali - Migliaia di euro 856.315 (832.775)

Al 31 dicembre 2023 le attività commerciali comprendono:

- le rimanenze di magazzino pari a 165.420 migliaia di euro (143.312 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), costituite prevalentemente da scorte e ricambi per le attività di manutenzione e di investimento della rete. L'incremento rispetto al 2022 pari a 22.108 è

principalmente relativo alle rimanenze di magazzino di Autostrade per l'Italia, Movyon e Amplia Infrastructures;

- b) le attività contrattuali per 88.585 migliaia di euro (76.469 migliaia di euro al 31 dicembre 2022);
- c) i crediti commerciali, pari a 602.310 migliaia di euro (612.994 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), la cui composizione è dettagliata nella tabella che segue.

€ migliaia	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Crediti commerciali verso:			
Clienti autostradali	313.146	343.968	(30.822)
Subconcessionari delle aree di servizio autostradali	74.370	73.459	911
Clienti diversi	157.324	165.717	(8.393)
Crediti commerciali (saldo lordo)	544.840	583.144	(38.304)
Fondo svalutazione crediti commerciali	(55.344)	(63.286)	7.942
Altre attività commerciali	112.814	93.136	19.678
Crediti commerciali (saldo netto)	602.310	612.994	(10.684)

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

€ migliaia	Totale saldo crediti al 31/12/2023	Saldo a scadere	Scaduto da 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti commerciali	544.840	411.294	39.356	24.842	69.348

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 2023, 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	31/12/2022	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche e altre variazioni	31/12/2023
Fondo svalutazione crediti commerciali	63.286	3.876	(11.748)	(70)	55.344

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.

7.7 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti - Migliaia di euro 2.203.585 (2.313.280)

La voce include le disponibilità liquide e quelle investite con un orizzonte temporale di breve termine e si decrementa di 109.695 migliaia di euro.

Per un'analisi dei flussi finanziari che hanno generato la variazione delle disponibilità liquide nette del Gruppo nel corso dell'esercizio 2023 si rinvia alla nota n. 9.1 "Informazioni sul rendiconto finanziario consolidato".

7.8 Attività e passività per imposte sul reddito correnti

Attività per imposte correnti - Migliaia di euro 12.805 (72.218)

Passività per imposte correnti - Migliaia di euro 149.210 (93.884)

La tabella seguente evidenzia la consistenza delle attività e delle passività per imposte correnti a inizio e fine esercizio.

€ migliaia	Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti	
	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022
IRES	3.101	50.890	59.914	3.789
IRAP	584	20.818	52.362	150
Altre Imposte sul reddito	9.120	510	36.934	89.945
	12.805	72.218	149.210	93.884

Al 31 dicembre 2023 il Gruppo presenta passività nette per imposte sul reddito pari a 136.405 migliaia di euro, in aumento di 114.739 migliaia di euro rispetto al saldo delle passività nette per imposte sul reddito al 31 dicembre 2022 (21.666 migliaia di euro), prevalentemente in relazione a:

- a) lo stanziamento delle imposte di competenza dell'esercizio al netto delle imposte versate a titolo di saldo dell'esercizio 2022 e di acconti dell'esercizio 2023 (174.058 migliaia di euro)

- b) il pagamento della quota di debito per l'imposta sostitutiva a carico di Autostrade per l'Italia relativa all'affrancamento di quota parte del valore fiscale dell'avviamento, dedotta extra-contabilmente da Autostrade per l'Italia (48.945 migliaia di euro).

7.9 Altre attività correnti - Migliaia di euro 133.880 (125.973)

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	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Acconti a fornitori e altre attività correnti	78.540	65.902	12.638
Crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	32.375	30.400	1.975
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	19.465	17.720	1.745
Crediti verso dipendenti	2.290	2.074	216
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	2.078	1.728	350
Crediti verso enti previdenziali	1.746	10.060	(8.314)
Risconti attivi non commerciali	521	1.040	(519)
Altre attività correnti (saldo lordo)	137.015	128.924	8.091
Fondo svalutazione	(3.135)	(2.951)	(184)
Altre attività correnti (saldo netto)	133.880	125.973	7.907

Si evidenzia, inoltre, che il fondo svalutazione è correlato principalmente 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.

7.10 Attività e passività destinate alla vendita

Attività destinate alla vendita – Migliaia di euro 32.259 (-)

Passività destinate alla vendita – Migliaia di euro 13.316 (-)

La voce include i saldi delle attività e passività patrimoniali al 31 dicembre 2023 di Pavimental Polska che sono stati riclassificati ai sensi dell'IFRS 5 nelle specifiche voci delle attività e passività destinate alla vendita come già dettagliato nella nota n.5 "Perimetro di consolidamento". Il dettaglio per natura (commerciale, finanziaria o altra) è evidenziato nella tabella seguente.

€ migliaia	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Attività non finanziarie non correnti	5.750	-	5.750
- Attività materiali	2.448	-	2.448
- Attività immateriali	22	-	22
- Attività per imposte anticipate	1.953	-	1.953
- Partecipazioni	1.000	-	1.000
- Altre attività non correnti	327	-	327
Attività non finanziarie correnti	18.077	-	18.077
- Attività commerciali	17.691	-	17.691
- Altre attività non finanziarie correnti	386	-	386
Attività finanziarie non correnti	3.368	-	3.368
Attività finanziarie correnti	5.064	-	5.064
- Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.052	-	5.052
- Altre attività finanziarie correnti	12	-	12
Totale attività destinate alla vendita	32.259	-	32.259
Passività non finanziarie non correnti	3.333	-	3.333
- Fondi non correnti per rischi e oneri	180	-	180
- Passività per imposte differite	1.680	-	1.680
- Altre passività non correnti	1.473	-	1.473
Passività commerciali e altre passività non finanziarie correnti	8.365	-	8.365
- Fondi correnti per rischi e oneri	115	-	115
- Passività commerciali	5.962	-	5.962
- Altre passività correnti	2.288	-	2.288
Passività finanziarie non correnti	978	-	978
Passività finanziarie correnti	640	-	640
Totale passività destinate alla vendita	13.316	-	13.316

7.11 Patrimonio netto – Migliaia di euro 2.915.003 (3.469.462)

Al 31 dicembre 2023 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 2022.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 2.605.598 migliaia di euro, si decrementa di 540.881 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per l'effetto combinato:

- a) della distribuzione del saldo dividendi dell'esercizio 2022 (924.332 migliaia di euro) e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2023 (434.175 migliaia di euro) da parte di Autostrade per l'Italia;
- b) del risultato economico complessivo dell'esercizio (819.499 migliaia di euro).

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi è pari a 309.405 migliaia di euro si riduce di 13.578 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2021 (322.983 migliaia di euro) essenzialmente

in relazione alla distribuzione dei dividendi di società del Gruppo a soci terzi (pari a 10.891 migliaia di euro) e dal risultato economico complessivo dell'esercizio, negativo per 2.687 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 2.266.396 (2.400.535)

(quota corrente) - Migliaia di euro 485.898 (380.605)

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	31/12/2023			31/12/2022		
	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	114.076	103.134	10.942	74.348	63.301	11.047
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.071.900	947.936	123.964	1.060.082	929.545	130.537
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	91.487	76.259	15.228	83.590	68.634	14.956
Altri fondi per rischi e oneri	1.474.831	1.139.067	335.764	1.563.120	1.339.055	224.065
Fondi per accantonamenti	2.752.294	2.266.396	485.898	2.781.140	2.400.535	380.605

Di seguito sono esposte le movimentazioni dell'esercizio.

€ migliaia	Saldo di bilancio al 31/12/2022	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						Saldo di bilancio al 31/12/2023
		Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	Decrementi per utilizzi	(Utili) perdite attuariali rilevate nel conto economico complessivo	Differenze cambio	Riclassifiche in attività destinate alla vendita	
Fondi per benefici per dipendenti								
Treatmento di fine rapporto di lavoro subordinato	74.342	960	2.524	(9.034)	(13.335)	-	(1)	55.456
Altri fondi per dipendenti	6	58.620	-	(77)	-	-	1	58.620
Totale	74.348	59.580	2.524	(9.041)	(13.335)	-	-	114.076
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.060.082	532.368	14.198	(534.748)	-	-	-	1.071.900
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	83.590	20.202	1.598	(13.903)	-	-	-	91.487
Altri fondi per rischi e oneri	1.563.120	25.868	5.045	(119.802)	-	24	(295)	1.474.831
Fondi per accantonamenti	2.781.140	638.018	23.365	(677.494)	(13.335)	24	(295)	2.752.294

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 103.134 (63.301)

(quota corrente) - Migliaia di euro 10.942 (11.047)

Al 31 dicembre 2023 la voce è composta:

- 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 come previsto dalla normativa vigente in Italia;
- dalla rilevazione, all'interno degli altri fondi per dipendenti, degli effetti connessi al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione, di cui all'art. 4, commi da 1 a 7-ter, della legge n.92 del 28 giugno 2012 e successive

modifiche. In particolare, il fondo stanziato si riferisce agli oneri, contabilizzati nel costo del lavoro, legati agli accordi siglati tra Autostrade per l'Italia ed Essediese con le Organizzazioni Sindacali che prevedono l'accompagnamento alla pensione per le risorse (rispettivamente, n. 140 risorse di Autostrade per l'Italia e n. 93 risorse di Essediese) in possesso dei requisiti di accesso allo strumento e individuate in base agli anni residui rispetto al raggiungimento del requisito pensionistico. Tale operazione si inserisce in un piano di riorganizzazione delle attività che consenta di efficientare i processi di business a valle del percorso di trasformazione tecnologica e digitalizzazione.

La variazione in aumento di 39.728 migliaia di euro è relativa prevalentemente:

- a) all'accantonamento per piano straordinario uscite attivato nel 2023, come sopra descritto, complessivamente pari a 58.620 migliaia di euro;
- b) agli utili attuariali netti dell'esercizio pari a 13.335 migliaia di euro;
- c) agli utilizzi relativi alle liquidazioni e anticipazioni avvenute nell'esercizio pari a 9.034 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 2023.

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 (*)	3,08%
Tasso annuo di inflazione	2,00%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%
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 5 a 17

(*) 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 5-7 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

€ migliaia	Analisi di sensitività al 31/12/2023					
	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	55.007	54.844	55.396	54.467	54.218	55.656

FONDO PER RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 947.936 (929.545)

(quota corrente) - Migliaia di euro 123.964 (130.537)

Il fondo accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali in concessione, previste nelle convenzioni sottoscritte dalle società concessionarie autostradali del Gruppo e finalizzate ad assicurarne l'adeguata funzionalità e sicurezza. Il fondo, comprensivo della quota corrente e non corrente, si incrementa di 11.818 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 per i seguenti effetti:

- a) gli accantonamenti operativi dell'esercizio, complessivamente pari a 532.368 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino previsti sulla rete;
- b) gli accantonamenti finanziari (14.198 migliaia di euro);
- c) gli utilizzi dell'esercizio, pari a 534.748 migliaia di euro, per gli interventi di manutenzione sulla rete autostradale, di cui 170.091 migliaia di euro relativi alle manutenzioni non ricorrenti.

FONDO PER RINNOVO INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 76.259 (68.634)

(quota corrente) - Migliaia di euro 15.228 (14.956)

Il fondo per rinnovo infrastrutture autostradali di Traforo del Monte Bianco, comprensivo della quota corrente e non corrente, è pari complessivamente a 91.487 migliaia di euro (83.590 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Rispetto al 31 dicembre 2022 il fondo presenta un incremento netto pari a 7.897 migliaia di euro, essenzialmente per gli accantonamenti operativi (20.202 migliaia di euro) parzialmente compensati dagli utilizzi dell'esercizio relativi agli interventi effettuati (13.903 migliaia di euro).

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 1.139.067 (1.339.055)

(quota corrente) - Migliaia di euro 335.764 (224.065)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi e oneri ritenuti probabili a fine esercizio e si decrementa di 88.289 migliaia di euro essenzialmente per:

- a) gli utilizzi, pari a 119.802 migliaia di euro, connessi essenzialmente agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIT e con il Governo, relativamente agli sconti tariffari agli utenti e agli sconti per disagi lavori (67.978 migliaia di euro), nonché agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (29.819 migliaia di euro realizzati nel 2023);
- b) gli accantonamenti operativi (25.868 migliaia di euro) su cui incide l'effetto connesso alla variazione dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione del fondo relativo all'accordo negoziale con il MIT.

Per maggiori dettagli sui principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2023, nonché l'evoluzione intercorsa nell'esercizio, si rinvia alla nota n. 10.6 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

7.13 Passività finanziarie

(quota non corrente) Migliaia di euro 10.754.497 (10.311.026)

(quota corrente) Migliaia di euro 1.361.103 (1.144.764)

PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 10.754.497 (10.311.026)

(quota corrente) Migliaia di euro 1.333.182 (1.059.944)

Al 31 dicembre 2023 le passività finanziarie a medio-lungo termine ammontano complessivamente a 12.087.679 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	Note	31/12/2023				Esigibilità		31/12/2022			
		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)	9.347.784	9.272.270	998.727	8.273.543	4.070.651	4.202.892	8.593.372	8.529.838	748.911	7.780.927
Debiti verso istituti di credito	(3)	2.380.999	2.390.564	111.670	2.278.894	455.249	1.823.645	2.454.758	2.454.765	105.929	2.348.836
Debiti verso altri finanziatori		169.731	166.119	32.732	133.387	133.387	0	214.878	209.971	63.406	146.565
Debiti per Leasing		37.503	37.503	7.928	29.575	19.351	10.224	35.674	35.674	8.089	27.585
Finanziamenti a medio-lungo termine	(2) (3)	2.588.233	2.594.186	152.330	2.441.856	607.987	1.833.869	2.705.310	2.700.410	177.424	2.522.986
Derivati con fair value negativo	(4)		39.098	-	39.098	-	39.098		7.113	-	7.113
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine			182.125	182.125	-	-	-		133.609	133.609	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine			182.125	182.125	-	-	-		133.609	133.609	-
Totale			12.087.679	1.333.182	10.754.497	4.678.638	6.075.859		11.370.970	1.059.944	10.311.026

(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 come strumenti finanziari derivati di copertura 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	31/12/2023		31/12/2022	
	Valore di bilancio (1)	Fair value (2)	Valore di bilancio (1)	Fair value (2)
Prestiti obbligazionari				
- tasso fisso quotate dal 2024 al 2038	9.272.270	8.904.206	8.529.838	7.576.406
	9.272.270	8.904.206	8.529.838	7.576.406
Debiti verso istituti di credito				
- tasso fisso dal 2024 al 2036	970.717	979.347	1.049.206	975.279
- tasso variabile dal 2024 al 2034	1.419.847	1.470.486	1.405.559	1.424.632
	2.390.564	2.449.833	2.454.765	2.399.911
Debiti verso altri finanziatori				
- infruttiferi (3) dal 2024 al 2028	166.119	166.119	209.971	209.971
	166.119	166.119	209.971	209.971
Debiti per leasing	37.503	33.937	35.674	35.674
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.594.186	2.649.889	2.700.410	2.645.556
Derivati con fair value negativo	39.098	39.098	7.113	7.113
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine	182.125	182.125	133.609	133.609
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	182.125	182.125	133.609	133.609
Totale	12.087.679	11.775.318	11.370.970	10.362.683

(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	31/12/2023				31/12/2022	
	Valore nominale	Valore di bilancio	Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2023	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2023	Valore nominale	Valore di bilancio
Euro (EUR)	11.786.841	11.701.545	3,24%	3,23%	11.149.506	11.049.202
Yen (JPY)	149.176	164.911	5,30%	3,39%	149.176	181.046
Totale	11.936.017	11.866.456	3,26%		11.298.682	11.230.248

- d) la movimentazione nell'esercizio dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio-lungo termine espressi in valore di bilancio.

€ migliaia	Valore di bilancio al 31/12/2022	Nuove accensioni	Rimborsi	Riclassifica nelle passività destinate alla vendita	Differenze di cambio e altri movimenti	Valore di bilancio al 31/12/2023
Prestiti obbligazionari	8.529.838	1.485.354	(750.000)	-	7.078	9.272.270
Debiti verso istituti di credito	2.454.765	34.685	(108.759)	-	9.873	2.390.564
Debiti verso altri finanziatori	209.974	-	(7.769)	-	(36.086)	166.119
Debiti per Leasing	35.674	-	(11.004)	(1.618)	14.451	37.503
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.700.413	34.685	(127.532)	(1.618)	(11.762)	2.594.186
Totale	11.230.251	1.520.039	(877.532)	(1.618)	(4.684)	11.866.456

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 2023 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 8.273.543 (7.780.927)

(quota corrente) Migliaia di euro 998.727 (748.911)

La voce “Prestiti obbligazionari” è composta dalle emissioni obbligazionarie di Autostrade per l’Italia destinate esclusivamente a investitori istituzionali pari a 9.272.270 migliaia di euro.

L’incremento della voce pari a 742.432 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 è essenzialmente correlato all’effetto combinato di:

- a) le due emissioni obbligazionarie, avvenute nei mesi di gennaio e giugno 2023, di importo pari a 750.000 migliaia di euro ciascuna, con scadenza rispettivamente nel 2031 nel 2033;
- b) il rimborso avvenuto in data 12 giugno 2023 del prestito obbligazionario retail destinato a investitori privati di importo nominale residuo pari a 750.000 migliaia di euro.

Limitatamente al private placement in JPY (di importo pari a 20.000.000 migliaia di JPY, per un controvalore di 164.911 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), 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 2023 i parametri finanziari in oggetto risultano rispettati.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 2.441.856 (2.522.986)

(quota corrente) Migliaia di euro 152.330 (177.424)

La voce, comprensiva sia della quota corrente che di quella non corrente, è composta prevalentemente dai finanziamenti bancari delle società del Gruppo iscritti al 31 dicembre 2023 per 2.390.564 migliaia di euro.

La diminuzione dei finanziamenti a medio-lungo termine pari a 106.224 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 è essenzialmente riconducibile ai rimborsi, contrattualmente previsti, dei finanziamenti concessi da istituti di credito.

Con riferimento ad alcuni finanziamenti, si segnala che è richiesto il rispetto di una soglia minima del parametro finanziario dato dal rapporto tra “Cash flow operativo per il servizio del debito” e “Servizio del debito” (DSCR) e che al 31 dicembre 2023 lo stesso risulta rispettato.

Si segnala inoltre che anche le linee di credito stipulate dalle controllate Amplia e Tangenziale di Napoli prevedono il rispetto di alcuni parametri finanziari che alla data del Bilancio risultano integralmente rispettati.

DERIVATI CON FAIR VALUE NEGATIVO

(quota non corrente) Migliaia di euro 39.098 (7.113)

(quota corrente) Migliaia di euro - (-)

La voce accoglie, al 31 dicembre 2023, principalmente il derivato di tipo Cross Currency Swap stipulato allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione del tasso di cambio relativo al prestito obbligazionario in yen. L'aumento della voce rispetto al saldo al 31 dicembre 2022, pari a 31.985 migliaia di euro, è riconducibile alla diminuzione dei tassi di interesse al 31 dicembre 2023 rispetto al 31 dicembre 2022 (19.869 migliaia di euro) e al deprezzamento dello yen giapponese rispetto all'euro (12.116 migliaia di euro).

ALTRE PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

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

(quota corrente) Migliaia di euro 182.125 (133.609)

Il saldo della voce si incrementa di 48.516 migliaia di euro essenzialmente per l'incremento dei ratei passivi su prestiti obbligazionari.

PASSIVITA' FINANZIARIE A BREVE TERMINE Migliaia di euro 27.921 (84.820)

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

€ migliaia	31/12/2023	31/12/2022
Scoperti di conto corrente	11.000	33.214
Finanziamenti a breve termine	15.999	19.499
Derivati correnti con fair value negativo	1	2
Altre passività finanziarie correnti	921	32.105
Passività finanziarie a breve termine	27.921	84.820

Il decremento pari a 56.899 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2022 è prevalentemente attribuibile alla diminuzione del saldo delle altre passività finanziarie correnti (31.184 migliaia di euro) per la liquidazione dei debiti finanziari per dividendi verso Soci terzi di Traforo del Monte Bianco deliberati in esercizi precedenti.

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	31/12/2023	31/12/2022
Disponibilità liquide	(1.849)	(1.513)
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide ⁽¹⁾	(355)	(800)
Altre attività finanziarie correnti ⁽²⁾	(2)	(348)
Liquidità (A)	(2.206)	(2.661)
Debito finanziario corrente ⁽³⁾	28	83
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	1.333	1.060
Indebitamento finanziario corrente (B)	1.361	1.143
Indebitamento finanziario netto corrente (C=A+B)	(845)	(1.518)
Debito finanziario non corrente ⁽⁴⁾	2.481	2.530
Strumenti di debito ⁽⁵⁾	8.273	7.781
Indebitamento finanziario non corrente (D)	10.754	10.311
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E=D+C)	9.909	8.793

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

€ milioni	31/12/2023	31/12/2022
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E)	9.909	8.793
Attività finanziarie correnti ⁽⁶⁾ al netto dei derivati (F)	(100)	(120)
Attività finanziarie non correnti (G)	(529)	(556)
Indebitamento finanziario netto Reported (H=E+F+G)	9.280	8.117

(1) La voce include mezzi equivalenti così come riportati nella nota 7.7 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023".

(2) Trattasi dei derivati attivi inclusi nella quota corrente della voce "Attività per contratti derivati", così come riportati nella nota n. 7.4 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023".

(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 2023".

(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 2023".

(5) Include il valore dei "Prestiti obbligazionari" così come riportati nella nota n. 7.13 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023".

(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 quota non corrente della voce "Attività per contratti derivati", così come riportati nella nota n. 7.4 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023" e ricompresi nella voce "Altre attività finanziarie correnti" del prospetto ESMA di cui sopra.

7.14 Altre passività non correnti – Migliaia di euro 21.355 (29.254)

Al 31 dicembre 2023 il dettaglio della voce è esposto nella tabella seguente:

€ migliaia	31/12/2023	31/12/2022
Risconti passivi non commerciali	20.950	21.161
Debiti verso il personale	-	5.523
Debiti per espropri	405	405
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	-	1.738
Altri debiti	-	427
Altre passività non correnti	21.355	29.254

7.15 Passività commerciali – Migliaia di euro 1.890.041 (1.829.641)

La composizione delle passività commerciali è esposta nella tabella seguente.

€ migliaia	31/12/2023	31/12/2022
Debiti verso fornitori	1.109.788	1.022.413
Debiti per rapporti di interconnessione	700.542	734.980
Pedaggi in corso di regolazione	69.422	69.852
Ratei e risconti passivi e altre passività commerciali	10.289	2.396
Passività commerciali	1.890.041	1.829.641

Le passività commerciali sono pari a 1.890.041 migliaia di euro e presentano un incremento pari a 60.400 migliaia di euro essenzialmente per:

- l'incremento dei debiti verso fornitori terzi di Autostrade per l'Italia (87.375 migliaia di euro), principalmente originato dalla dinamica delle attività di manutenzione e investimento;
- la diminuzione dei debiti verso altre società interconnesse (34.438 migliaia di euro) di Autostrade per l'Italia dovuto ai maggiori acconti corrisposti nel 2023 rispetto agli acconti rideterminati nel 2022, i quali tenevano in considerazione dei minori volumi di traffico registrati nel 2021.

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

7.16 Altre passività correnti – Migliaia di euro 487.262 (415.797)

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

€ migliaia	31/12/2023	31/12/2022
Debiti per canoni	88.877	84.515
Debiti verso il personale	81.164	69.278
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	72.003	21.019
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	36.535	36.424
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	2.418	217
Debiti verso Amministrazioni Pubbliche	388	92
Debiti per espropri	-	228
Altri debiti	205.877	204.024
Altre passività correnti	487.262	415.797

Il saldo della voce presenta un incremento pari a 71.465 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2022. Sulla variazione incidono essenzialmente i maggiori debiti IVA (pari a 46.478 migliaia di euro) di Autostrade per l'Italia registrati nell'esercizio in virtù del regime IVA split payment a partire dal 1° gennaio 2023 e rilevati nella voce "Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito".

8. Informazioni sulle voci del conto economico consolidato

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico consolidato. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono riferiti ai valori del 2022.

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 3.837.877 (3.708.536)

I ricavi da pedaggio sono pari a 3.837.877 migliaia di euro e presentano un incremento di 129.341 migliaia di euro rispetto al 2022 (3.708.536 migliaia di euro) in conseguenza dell'andamento del traffico sulla rete pari al 3,6% (ovvero +3,1% considerando anche l'effetto derivante dal mix¹ negativo di traffico) e all'incremento tariffario riconosciuto ad Autostrade per l'Italia pari all'1,59%. Si segnala che la voce include anche variazioni in aumento derivanti dall'utilizzo del fondo rischi e oneri stanziato negli esercizi precedenti per gli sconti e le esenzioni riconosciuti all'utenza e che sono pari a 68.799 migliaia di euro nel 2023 (101.887 migliaia di euro nel 2022). Pertanto, l'effetto economico di tali componenti risulta nullo. La voce comprende, infine, per 382.461 migliaia di euro (374.672 migliaia di euro nel 2022) le maggiorazioni tariffarie di competenza dell'ANAS esposte tra i costi operativi nella voce "oneri concessori", come descritto nella nota n. 8.7 "Altri oneri". Escludendo tale integrazione, i ricavi di pedaggio si incrementano di 121.552 migliaia di euro.

8.2 Ricavi per servizi di costruzione – Migliaia di euro 1.455.224 (916.186)

Il dettaglio dei ricavi per servizi di costruzione è riportato nella tabella seguente.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione per opere infrastrutturali	1.454.552	916.186	538.366
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	672	-	672
Ricavi per servizi di costruzione	1.455.224	916.186	539.038

I ricavi per servizi di costruzione, pari a 1.455.224 migliaia di euro, sono costituiti dagli interventi in opere infrastrutturali e dai ricavi per opere a carico dei sub-concessionari 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.

¹ Effetto indotto sui ricavi della variazione di traffico all'interno delle diverse classi di pedaggio rispetto all'esercizio di confronto.

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 489.117 (466.590)

Il dettaglio degli altri ricavi è riportato nella tabella seguente.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Ricavi da subconcessionari	162.756	151.818	10.938
Ricavi per manutenzioni	19.268	21.356	(2.088)
Altri ricavi da gestione autostradale	19.770	16.929	2.841
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	52.120	58.795	(6.675)
Rimborsi	24.645	26.442	(1.797)
Risarcimento danni e indennizzi	49.285	17.784	31.501
Ricavi da pubblicità	4.065	2.928	1.137
Altri proventi	157.208	170.538	(13.330)
Altri ricavi	489.117	466.590	22.527

Gli altri ricavi presentano un aumento di 22.527 migliaia di euro rispetto al 2022. Si segnala che sulla variazione in aumento incide principalmente la rilevazione di proventi per rimborso assicurativo pari a 29.000 migliaia di euro relativo all’indennizzo pagato dalla compagnia di assicurazione con riferimento alla polizza All Risks stipulata da Autostrade per l’Italia per il periodo di copertura in cui è occorso il sinistro sul viadotto Polcevera.

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.

€ milioni	2023				2022			
	At a point in time	Over the time	Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi	At a point in time	Over the time	Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi
Ricavi netti da pedaggio	3.838	-	-	3.838	3.709	-	-	3.709
Ricavi per servizi di costruzione	-	1.455	-	1.455	-	916	-	916
Altri ricavi	111	108	270	489	123	121	222	466
Totale Ricavi	3.949	1.563	270	5.782	3.832	1.037	222	5.091

8.4 Materie prime e materiali – Migliaia di euro -276.626 (-202.338)

La voce include gli acquisti di materiali e le variazioni delle rimanenze di materie prime e materiali di consumo. La variazione in aumento di 74.288 migliaia di euro si riferisce prevalentemente all’incremento dei costi delle materie prime e all’aumento degli investimenti operativi e delle manutenzioni dell’infrastruttura autostradale.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Materiale da costruzione	(167.994)	(72.588)	(95.406)
Materiale elettrico ed elettronico	(32.622)	(53.197)	20.575
Carbolubrificanti e combustibili	(25.157)	(38.081)	12.924
Altre materie prime e materiali di consumo	(74.820)	(50.197)	(24.623)
Acquisti di materiali	(300.593)	(214.063)	(86.530)
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	22.570	10.590	11.980
Costi per materie prime capitalizzati	1.397	1.135	262
Materie prime e materiali	(276.626)	(202.338)	(74.288)

8.5 Costi per servizi – Migliaia di euro -1.712.103 (-1.313.964)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Costi per servizi edili e simili	(963.159)	(740.014)	(223.145)
Prestazioni professionali	(368.749)	(259.144)	(109.605)
Trasporti e simili	(68.132)	(64.184)	(3.948)
Utenze	(63.988)	(63.955)	(33)
Assicurazioni	(30.303)	(30.157)	(146)
Compensi collegio sindacale	(852)	(868)	16
Prestazioni diverse	(216.920)	(155.642)	(61.278)
Costi per servizi	(1.712.103)	(1.313.964)	(398.139)

I costi per servizi si incrementano di 398.139 migliaia di euro rispetto al saldo del 2022 (1.313.964 migliaia di euro). Sull'incremento incidono i maggiori costi sostenuti nel 2023 in relazione all'aumento degli investimenti operativi e delle manutenzioni dell'infrastruttura autostradale.

Si evidenzia che i costi per servizi non includono gli oneri connessi agli investimenti non remunerati dal Concedente, pari a 29.819 migliaia di euro nel 2023 e 338.214 migliaia di euro nel 2022, 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 -807.223 (-658.820)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Salari e stipendi	(513.394)	(443.510)	(69.884)
Oneri sociali	(156.242)	(133.677)	(22.565)
Accantonamenti ad altri fondi per dipendenti	(58.620)	-	(58.620)
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	(29.919)	(29.296)	(623)
Compensi ad amministratori	(4.455)	(4.215)	(240)
Altri costi del personale	(47.748)	(52.181)	4.433
Costo per il personale lordo	(810.378)	(662.879)	(147.499)
Costo del lavoro capitalizzato per attività non in concessione	3.155	4.059	(904)
Costo per il personale	(807.223)	(658.820)	(148.403)

Il costo per il personale presenta un incremento di 148.403 migliaia di euro rispetto al 2022 originato essenzialmente per:

- gli accantonamenti ad altri fondi per dipendenti principalmente dovuti agli effetti connessi al piano straordinario di uscite attivate mediante lo strumento contrattuale di isopensione in Autostrade per l'Italia ed EssediEsse (58.620 migliaia di euro);
- l'incremento del costo medio complessivo in relazione agli oneri legati al rinnovo del CCNL e al numero dei dipendenti.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio (suddivisa per livello di inquadramento e comprensiva del personale interinale).

	2023	2022	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	154	143	11	7,7%
Quadri	516	464	52	11,2%
Impiegati	4.383	3.935	448	11,4%
Operai	2.446	2.375	71	3,0%
Corpo esattoriale	1.618	1.691	(73)	(4,3%)
Totale	9.117	8.608	509	5,91%

8.7 Altri oneri – Migliaia di euro -575.269 (-543.684)

Il saldo degli altri oneri è dettagliato nella tabella seguente.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Oneri concessori	(473.756)	(462.423)	(11.333)
Oneri per godimento beni di terzi	(24.761)	(12.273)	(12.488)
Contributi e liberalità	(35.617)	(22.015)	(13.602)
Imposte indirette e tasse	(13.006)	(17.968)	4.962
Altri oneri diversi	(28.129)	(29.005)	876
Oneri diversi	(76.752)	(68.988)	(7.764)
Altri oneri	(575.269)	(543.684)	(31.585)

Gli altri oneri risultano in aumento di 31.585 migliaia di euro rispetto al saldo dell'esercizio precedente, essenzialmente in relazione a:

- a) all'incremento dei contributi e liberalità (13.602 migliaia di euro) per effetto principalmente di appositi accordi con enti pubblici nell'ambito delle attività di adeguamento dell'infrastruttura;
- b) all'incremento dei costi per godimento beni di terzi (12.488 migliaia di euro) prevalentemente imputabile a Movyon e relativo agli oneri derivanti da contratti di licenze d'uso di prodotti software;
- c) all'aumento dei canoni concessori (11.333 migliaia di euro), correlati 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 del Gruppo.

8.8 Variazione operativa dei fondi per accantonamenti – Migliaia di euro -30.534 (79.013)

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), rilevati dalle società del Gruppo per poter adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l'impiego di risorse economiche negli esercizi successivi.

La voce registra un accantonamento netto pari a 30.534 migliaia di euro su cui incide principalmente l'effetto negativo connesso al decremento dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione del fondo rischi e oneri e del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali considerando la sostanziale compensazione degli accantonamenti e utilizzi di quest'ultimo. Si segnala che nel 2022 la voce registrava un utilizzo netto (provento), pari a 79.013 migliaia di euro, per dinamiche opposte dei tassi di attualizzazione.

8.9 Ammortamenti – Migliaia di euro -714.189 (-639.466)

L'incremento di 74.723 migliaia di euro rispetto al 2022 si riferisce essenzialmente all'incremento dell'ammortamento dei diritti concessori immateriali, in relazione al maggior valore delle opere in infrastrutture autostradali per gli investimenti dell'esercizio 2022, e delle altre attività immateriali.

8.10 Proventi/(Oneri) finanziari – Migliaia di euro -399.373 (-310.963)

Proventi finanziari – Migliaia di euro 109.815 (125.845)

Oneri finanziari – Migliaia di euro -509.438 (-436.539)

Utili (Perdite) su cambi – Migliaia di euro 250 (-269)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nella tabella seguente.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Proventi finanziari rilevati ad incremento delle attività finanziarie	951	952	(1)
Proventi da operazioni di finanza derivata	32.875	101.623	(68.748)
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	65.738	4.468	61.270
Proventi finanziari diversi	10.251	18.802	(8.551)
Totale proventi finanziari (a)	109.815	125.845	(16.030)
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	(23.461)	(12.596)	(10.865)
Oneri su finanziamenti a medio-lungo termine	(133.285)	(67.127)	(66.158)
Oneri da operazioni di finanza derivata	(33.919)	(67.262)	33.343
Oneri su prestiti obbligazionari	(294.384)	(264.882)	(29.502)
Oneri per interessi passivi rilevati ad incremento delle passività finanziarie	(4.411)	(4.192)	(219)
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	(2.387)	(4.794)	2.407
Oneri finanziari diversi	(17.591)	(15.686)	(1.905)
Altri oneri finanziari	(485.977)	(423.943)	(62.034)
Totale oneri finanziari (b)	(509.438)	(436.539)	(72.899)
Utili su cambi	15.272	24.118	(8.846)
Perdite su cambi	(15.022)	(24.387)	9.365
Utili (Perdite) su cambi (c)	250	(269)	519
Proventi/(Oneri) finanziari (a+b+c)	(399.373)	(310.963)	(88.410)

La voce "Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti" è calcolata 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 10.865 migliaia di euro, è sostanzialmente riconducibile ai maggiori tassi di interesse del 31 dicembre 2022 (che hanno generato la rilevazione degli oneri finanziari in esame nell'esercizio 2023) rispetto a quelli del 31 dicembre 2021 (che avevano influenzato i valori comparativi dell'esercizio 2022).

Gli "Altri oneri finanziari", al netto degli "Altri proventi finanziari", sono pari a 376.162 migliaia di euro e aumentano di 78.064 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (298.098 migliaia di euro), principalmente in relazione alla variazione del fair value dei derivati IRS di Autostrade per l'Italia ri-designati di cash flow hedge nel secondo semestre 2022 (75.215 migliaia di euro).

8.11 (Oneri)/Proventi fiscali – Migliaia di euro -381.020 (-349.375)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali netti nei due esercizi a confronto.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
IRES	(207.106)	(133.952)	(73.154)
IRAP	(75.895)	(10.791)	(65.104)
Altre imposte sul reddito	(2.142)	(123.429)	121.287
Beneficio imposte correnti da perdite fiscali	3.202	4.586	(1.384)
Imposte correnti sul reddito	(281.941)	(263.586)	(18.355)
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	7.218	7.254	(36)
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(970)	(17.175)	16.205
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	6.248	(9.921)	16.169
Accantonamenti	254.256	172.403	81.853
Rilasci	(273.398)	(350.205)	76.807
Variazione di stime di esercizi precedenti	(1.391)	14.788	(16.179)
Imposte anticipate	(20.533)	(163.014)	142.481
Accantonamenti	(90.939)	(134.621)	43.682
Rilasci	6.145	221.703	(215.558)
Variazione di stime di esercizi precedenti	-	64	(64)
Imposte differite	(84.794)	87.146	(171.940)
Imposte anticipate e differite	(105.327)	(75.868)	(29.459)
(Oneri)/Proventi fiscali	(381.020)	(349.375)	(31.645)

Gli oneri fiscali sono pari a 381.020 migliaia di euro nel 2023 (349.375 migliaia di euro nel 2022). Nonostante la riduzione del risultato prima delle imposte, la voce registra un incremento di 31.645 migliaia di euro rispetto al 2022, sui cui incideva l'effetto positivo dell'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento di Autostrade per l'Italia pari a 95.945 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	2023			2022		
	Imponibile	Imposte	Incidenza	Imponibile	Imposte	Incidenza
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.256.069			1.498.445		
Imposta teorica calcolata con l'aliquota IRES della capogruppo		301.457	24,0%		359.627	24,0%
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	916.198	219.888	17,5%	612.214	146.931	9,8%
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi	(353.545)	(84.851)	(6,8%)	(349.935)	(83.984)	(5,6%)
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	(975.987)	(234.237)	(18,6%)	(1.232.975)	(295.914)	(19,7%)
Differenze permanenti	15.790	3.789	0,3%	11.276	2.706	0,2%
Irap		75.895			10.791	
Altre imposte sul reddito (*)		-			123.429	
Totale		281.941	22,4%		263.586	17,6%

(*) Le altre imposte sul reddito dell'esercizio 2022 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 2023, a confronto con quella del 2022, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione “Prospetti contabili consolidati”.

La dinamica finanziaria dell’esercizio 2023 evidenzia una riduzione delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 82.429 migliaia di euro rispetto all’incremento di 429.845 migliaia di euro del 2022.

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio nel 2023 è pari a 1.916.764 migliaia di euro, in aumento di 565.880 migliaia di euro rispetto al valore del 2022 (1.350.884 migliaia di euro). Sul flusso generato nel 2023 incidono:

- a) l’FFO (Flusso di cassa operativo o Cash Flow Operativo¹) pari a 1.719.827 migliaia di euro, in aumento di 469.310 migliaia di euro rispetto al 2022 (1.250.517 migliaia di euro) prevalentemente in relazione ai minori utilizzi operativi dei fondi rischi e oneri a seguito del quasi completamento a fine dicembre 2022 del fondo da 1,2 miliardi di euro per “investimenti non remunerati²” inclusi nell’Accordo Negoziato con il MIT;
- b) il flusso generato dalla variazione del capitale di esercizio e altre variazioni, pari a 196.937 migliaia di euro, che include le dinamiche connesse ai crediti e debiti commerciali già commentate in precedenza.

Il flusso finanziario assorbito dalle attività di investimento è pari a 1.269.077 migliaia di euro principalmente per effetto di:

- a) gli investimenti in attività in concessione (1.468.455 migliaia di euro);
- b) gli investimenti in attività materiali e altre attività immateriali (161.292 migliaia di euro) già commentati nelle rispettive note di riferimento;
- c) la variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti, positiva per 314.090 migliaia di euro, relativa prevalentemente alla chiusura dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting (282.431 migliaia di euro) in corrispondenza delle emissioni obbligazionarie, nonché al decremento delle attività finanziarie in relazione all’incasso dei contributi pari a 41.621 migliaia di euro, come commentato nella nota 7.4 “Attività finanziarie”.

Il flusso di cassa assorbito dalle attività finanziarie nel 2023 è pari a 729.761 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.

² Investimenti non remunerati pari a 29.819 migliaia di euro nel 2023 e 338.214 migliaia di euro nel 2022.

- a) i dividendi corrisposti da Autostrade per l'Italia a titolo di saldo dell'esercizio 2022 pari a 924.332 migliaia di euro e di acconto per l'esercizio 2023, pari a 434.175 migliaia di euro;
- b) il rimborso avvenuto a giugno 2023 del prestito obbligazionario retail per 750.000 migliaia di euro;
- c) le due emissioni obbligazionarie "Sustainability-Linked", perfezionate nei mesi di gennaio e giugno 2023 per un valore nominale pari a 1.500.000 migliaia di euro, già commentate nella nota 7.13 "Passività finanziarie".
- d) i rimborsi dei finanziamenti a medio-lungo termine per un importo complessivo pari a 116.528 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 mercato, principalmente riconducibile alla variazione dei tassi di interesse e di cambio in relazione alle passività finanziarie assunte e alle attività finanziarie erogate;
- b) al rischio di liquidità, riconducibile principalmente al rischio di peggioramento (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;
- 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 possono avere, anche in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Al 31 dicembre 2023 le operazioni del portafoglio derivati del Gruppo, dettagliate nel seguito, sono classificate, in applicazione dell'IFRS 9, di cash flow hedge come meglio descritto nel seguito.

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 2023 è pari a circa 5 anni. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel 2023 è stato pari al 3,26% (valore che include gli effetti delle coperture di cash flow hedge poste in essere).

Le attività di monitoraggio sono 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 2023 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 mercato. Al 31 dicembre 2023 non risultano in essere contratti derivati classificati come di fair value hedge.

Con riferimento agli strumenti derivati posti in essere in relazione al 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, 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 2023 risultano in essere derivati per un totale di 1.000 milioni di euro di nozionale contabilizzati come di cash flow hedge, con conseguente rilevazione delle variazioni di fair value 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 2023 risulta espresso al 91% a tasso fisso.

Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di cambio è suddivisa in:

- esposizione al rischio di cambio economico, rappresentata dai flussi di incasso e pagamento in divise diverse da quella funzionale della singola società;
- esposizione al rischio di cambio traslativo, riconducibile all'investimento netto di capitale effettuato in società partecipate in valute diverse da quella funzionale di Autostrade per l'Italia;
- 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.

Al 31 dicembre 2023 l'indebitamento finanziario di Gruppo 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 di Autostrade per l'Italia, la percentuale di indebitamento in valuta esposta al rischio di cambio nei confronti dell'euro risulta nulla.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contratti derivati in essere alla data del 31 dicembre 2023 raffrontati ai dati al 31 dicembre 2022 con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

€ migliaia		31/12/2023		31/12/2022	
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	(33.482)	149.176	(7.113)	149.176
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	152.042	1.000.000	507.084	2.500.000
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	(4.096)	358.252	8.301	504.483
		114.464	1.507.427	508.271	3.153.659
Derivati di non hedge accounting (1)					
Derivati incorporati nei finanziamenti	Tassi di interesse	(1)	7.497	(2)	11.442
		(1)	7.497	(2)	11.442
	Totale	114.463	1.514.924	508.269	3.165.101
	di cui:				
	con fair value positivo	153.562		515.384	
	con fair value negativo	(39.099)		(7.115)	

(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 2023 e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2023 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui il Gruppo risulta esposto.

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 21.941 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 77.874 migliaia di euro, essenzialmente attribuibile alla riduzione del valore degli strumenti

derivati in essere; 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 11.019 migliaia di euro, generato principalmente dall'esposizione a tasso variabile del finanziamento CDP Term Loan 2017, parzialmente compensato dall'incremento della remunerazione sulla liquidità investita;

- b) per quanto concerne il rischio di variazione dei tassi di cambio, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio avrebbe comportato un impatto negativo nelle altre componenti di conto economico complessivo pari a 4.106 migliaia di euro, riconducibile alla variazione negativa del fair value 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 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 2023 il Gruppo dispone di linee di finanziamento pari a 2.425 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 2 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 3 anni e 4 mesi sottoscritte nel 2022;

- c) sei linee di credito di natura revolving per ammontare pari a 725 milioni di euro e vita media ponderata residua pari a 3 anni e 2 mesi sottoscritte nel 2023 da Autostrade per l'Italia;
- d) una linea di credito term loan per ammontare residuo pari a 10 milioni di euro e vita media ponderata residua pari a 4 anni e 3 mesi sottoscritta dalla controllata Amplia nel 2023;
- e) tre linee di credito term loan per ammontare residuo pari a 90 milioni di euro e vita media ponderata residua pari a 1 anno e 6 mesi sottoscritta dalla controllata Tangenziale di Napoli nel 2023.

Nella tabella che segue è riportato il dettaglio delle linee di credito committed, con indicazione delle quote utilizzate e non.

€ migliaia	Linee di credito	Scadenza del periodo di utilizzo	Scadenza finale	31/12/2023		
				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	28/06/2027	28/09/2027	100.000	-	100.000
	Linea Revolving Sustainability-linked	14/07/2026	14/10/2026	100.000	-	100.000
	Linea Revolving Sustainability-linked	17/07/2027	17/10/2027	100.000	-	100.000
	Linea Revolving Sustainability-linked	27/07/2026	27/10/2026	100.000	-	100.000
	Linea Revolving Sustainability-linked	28/07/2027	28/10/2027	100.000	-	100.000
	Linea Revolving Sustainability-linked	28/07/2027	28/10/2027	150.000	-	150.000
	Linea Revolving Sustainability-linked	07/08/2026	07/11/2026	200.000	-	200.000
	Linea Revolving Sustainability-linked	10/10/2026	10/01/2027	100.000	-	100.000
	Linea Revolving Sustainability-linked	10/10/2026	10/01/2027	150.000	-	150.000
	Linea Revolving Sustainability-linked	12/10/2025	12/01/2026	150.000	-	150.000
	Linea Revolving Sustainability-linked	03/12/2024	03/03/2025	50.000	-	50.000
	Linea Revolving Sustainability-linked	31/12/2027	31/03/2028	200.000	-	200.000
	Linea Revolving Sustainability-linked	03/04/2028	03/07/2028	75.000	-	75.000
	Term Loan Amplia	31/03/2024	31/03/2028	20.000	10.000	10.000
	Term Loan Tana	31/05/2025	30/06/2025	105.000	15.000	90.000
			Linee di credito	2.450.000	25.000	2.425.000

Le tabelle seguenti rappresentano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2023 e il dato comparativo al 31 dicembre 2022.

€ migliaia	31/12/2023					
	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)	(9.272.270)	(10.886.360)	(1.274.782)	(1.216.193)	(3.618.075)	(4.777.310)
Finanziamenti a medio-lungo termine (1)						
Totale debiti verso istituti di credito	(2.390.564)	(2.998.648)	(244.009)	(227.565)	(1.697.881)	(829.193)
Totale debiti verso altri finanziatori e debiti per leasing	(203.622)	(66.826)	(22.641)	(8.226)	(21.609)	(14.350)
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	(2.594.186)	(3.065.474)	(266.649)	(235.791)	(1.719.490)	(843.544)
Totale passività finanziarie non derivate (C)=(A)+(B)	(11.866.456)	(13.951.834)	(1.541.431)	(1.451.984)	(5.337.565)	(5.620.854)
Derivati (2)						
Interest rate swap (3)	5.616	16.472	2.694	2.442	5.929	5.407
Cross Currency Swap (4)	33.482	(89.160)	(4.524)	(4.524)	(13.614)	(66.498)
Clausola Floor	1	-	-	-	-	-
Totale derivati	39.099	(72.688)	(1.830)	(2.082)	(7.685)	(61.091)

- (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 2023, 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	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) (5)	-	-	-	-	-	-
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.

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	Valore bilancio	31/12/2023				
		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	153.562	153.732	9.010	18.627	53.043	73.052
Derivati con fair value negativo	(39.099)	(38.442)	(1.388)	(4.624)	(13.025)	(19.405)
Totale derivati di cash flow hedge	114.463					
Ratei passivi da cash flow hedge	(245)					
Ratei attivi da cash flow hedge	971					
Totale (passività)/attività per contratti derivati di cash flow hedge	115.189	115.290	7.622	14.003	40.018	53.647

	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Interest rate swap					
Oneri da cash flow hedge	153.561	13.785	17.767	53.552	68.457
Proventi da cash flow hedge	(39.098)	(2.456)	(4.978)	(12.644)	(19.020)
Totale (oneri)/proventi da cash flow hedge	114.463	11.329	12.789	40.908	49.437

(1) I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

€ migliaia	Valore bilancio	31/12/2022				
		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	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 anni	Da 3 anni a 5 anni	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

(1) I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione del Gruppo a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalla controparte.

Tale rischio può discendere sia da fattori di natura strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale (contestazioni sulla natura/quantità del servizio, sull'interpretazione di clausole contrattuali, sulle fatture a supporto, ecc.), sia da fattori di natura tipicamente finanziaria, ossia il cosiddetto "credit standing" della controparte, qualora in contratti e strumenti finanziari stipulati con banche e altri istituti finanziari, il debitore non sia in grado di onorare in tutto o in parte alle proprie obbligazioni nei confronti del Gruppo.

I crediti commerciali sono costituiti essenzialmente da crediti per prestazioni di servizi e sono riconducibili ad attività connesse al core business.

In questa fattispecie rientrano principalmente:

- a) crediti per pedaggi autostradali non incassati;
- b) crediti per canoni di concessione e royalty connesse alla gestione delle aree di servizio

- c) crediti per convenzioni di attraversamento dell'autostrada o per posizionamento di impianti;
- d) crediti per cessione di beni/servizi;
- e) crediti derivanti da affitti di unità immobiliari.

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. 7.6 "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	Ricavi (*)		Attività non correnti (**)	
	2023	2022	31/12/2023	31/12/2022
Italia	5.736	5.074	16.957	16.095
Polonia (***)	37	5	-	1
Francia	3	5	-	-
Altri paesi	6	7	-	-
Totale	5.782	5.091	16.957	16.096

(*) 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.

(***) In accordo all'IFRS 5, le attività non correnti al 31 dicembre 2023 relative a Pavimental Polska sono state riclassificate nelle voci delle attività destinate alla vendita

Settori operativi

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:

- Attività autostradali:** include le attività delle società concessionarie autostradali (Autostrade per l'Italia, Tangenziale di Napoli, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco, Raccordo Autostradale Valle D'Aosta, Società Autostrada Tirrenica, Autostrade Meridionali);
- Ingegneria e costruzione:** include le attività di progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture svolte da Amplia Infrastructures, Pavimental Polska, Ciel e Tecne;
- 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 S.r.l., Free to X S.p.A. Infomobility e Control Card;
- Altri servizi:** include prevalentemente le attività di service di Essediesse, Ad Moving , Giovia, 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.

2023

€ milioni	Attività autostradali	Ingegneria e Costruzione	Innovazione e Tecnologia	Altri Servizi	Elisioni e rettifiche di consolidato	Poste non allocate	Totale Consolidato
RICAVI	4.156	839	196	55	(918)	-	4.328
EBITDA	2.353	51	17	(20)	(0)	-	2.401
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi						(739)	(739)
EBIT							1.662
Oneri finanziari netti						(406)	(406)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento							1.256
Oneri fiscali						(381)	(381)
Risultato delle attività operative in funzionamento							875
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate						-	-
Utile dell'esercizio							875
FFO-Cash Flow Operativo	1.666	35	16	3	-	-	1.720
Investimenti	1.504	24	28	-	74	-	1.630

2022

€ milioni	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
Oneri finanziari netti						(314)	(314)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento							1.498
Oneri 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

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 2023 (con il rispettivo dato di confronto al 31 dicembre 2022). Per l'elenco completo delle partecipazioni del Gruppo al 31 dicembre 2023 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	31/12/2023		31/12/2022	
		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	100,00%	-	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%
Costruzioni Impianti Elettromeccanici SpA	Italia	99,80%	0,20%	99,80%	0,20%
Forli 3. S.c.ar.l.	Italia	69,23%	30,77%	-	-

10.3 Garanzie

Al 31 dicembre 2023 il Gruppo ha in essere alcune garanzie personali rilasciate a terzi. Tra queste si segnala per rilevanza:

- le fidejussioni rilasciate a beneficio dell'I.N.P.S., allo scopo di dare attuazione al contratto di espansione 2021 (13 milioni di euro) e di espansione 2023 (10,7 milioni di euro) 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 39,2 milioni di euro;
- le garanzie rilasciate da Amplia Infrastructures S.p.A. per la buona esecuzione dei lavori ad essa affidati per 33,4 milioni di euro, di cui circa 1,1 milioni a beneficio di società del Gruppo;
- la costituzione, da parte di Amplia Infrastructures S.p.A., di un privilegio speciale sulla TBM (Tunnel Boring Machine) a favore della banca finanziatrice CACIB in ottemperanza a quanto richiesto dal contratto di finanziamento finalizzato all'acquisto della stessa (58,6 milioni di euro).

Risultano inoltre costituite in pegno, a beneficio dei rispettivi finanziatori, le azioni delle società partecipate, Strada dei Parchi, Tangenziale Esterna e Bologna & Fiera Parking.

10.4 Riserve

Al 31 dicembre 2023 risultano riserve iscritte dagli appaltatori nei confronti di società del Gruppo in relazione a:

- attività di investimento, per circa 1.353 milioni di euro (1.104 milioni di euro al 31 dicembre 2022). 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 diverse da quelle di investimento per circa 47 milioni di euro (44 milioni di euro al 31 dicembre 2022), il cui presumibile 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

Nelle tabelle seguenti 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 Mundys (ex Atlantia) in Autostrade per l'Italia a favore della controllante HRA, è intervenuta una variazione del perimetro delle parti correlate. Pertanto, con riferimento ai soli rapporti economici, i dati comparativi del 2022 includono anche le operazioni realizzate fino al 5 maggio 2022 con società che erano state identificate come parti correlate secondo i criteri definiti dalla procedura emanata dalla precedente controllante Mundys.

€ milioni	Principali rapporti commerciali con parti correlate			
	Crediti commerciali e di altra natura	Debiti commerciali e di natura fiscale	Ricavi operativi	Costi operativi
	31/12/2023		2023	
Holding Reti Autostradali	1,9	59,9	0,8	-
Totale imprese controllanti	1,9	59,9	0,8	-
Pavimental Est	(0,1)	-	-	-
Spea	2,9	7,8	4,4	2,5
Spea Brasile	0,2	-	-	-
Tecne Speri Bridge Designers	0,5	2,9	0,2	4,9
TECNE - SYSTRA SWS ADVANCED TUNNELING S.R.L.	0,5	0,7	-	3,4
Totale imprese collegate	4,0	11,4	4,6	10,8
CESI	-	-	-	(0,1)
Gruppo CDP Reti	0,1	-	0,1	0,1
Eni	0,8	0,9	(0,1)	6,4
MEF	-	63,1	-	2,6
Maticmind	-	1,4	-	4,3
MIP Politecnico di Milano	-	-	-	0,3
Poste Italiane	-	3,1	-	0,9
Gruppo Snam	-	0,2	0,1	4,9
Gruppo Terna	-	-	-	0,7
Gruppo Fincantieri	-	0,4	-	-
CDP	-	-	-	0,2
Uirnet	0,1	-	-	-
Open Fiber	1,5	-	3,2	(0,3)
Totale altre correlate	2,5	69,1	3,3	20,0
Fondo pensione ASTRI	-	8,5	-	20,1
Fondo pensione CAPIDI	-	1,6	-	3,7
Totale fondi pensione	-	10,1	-	23,8
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	13,3	-	16,7
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	13,3	-	16,7
TOTALE	8,4	163,8	8,7	71,3
	31/12/2022		2022	
Holding Reti Autostradali	0,3	-	0,4	-
Totale imprese controllanti	0,3	-	0,4	-
Spea	4,3	14,4	2,2	20,1
Tecne Speri Bridge Designers	0,9	0,8	0,1	1,3
TECNE - SYSTRA SWS ADVANCED TUNNELING S.R.L.	0,3	0,1	-	0,5
Altre imprese collegate	-	0,1	-	-
Totale imprese collegate	5,5	15,4	2,3	21,9
Gruppo CDP Reti	0,1	-	-	-
Eni	(2,1)	1,2	7,8	4,5
MEF	-	60,1	-	2,6
Maticmind	-	1,2	-	1,6
MIP Politecnico di Milano	-	0,1	-	0,1
Poste Italiane	-	2,1	-	0,7
Gruppo Snam	-	0,2	0,1	-
Gruppo Terna	-	-	-	0,1
Gruppo PSC	-	1,2	-	-
Gruppo Fincantieri	-	0,4	-	0,2
Uirnet	0,1	-	-	-
Open Fiber	1,0	0,4	2,7	-
Altre imprese correlate	-	-	0,1	0,1
Totale altre correlate	(0,9)	66,9	10,7	9,9
Gruppo Abertis	-	-	1,6	0,1
Autogrill Italia	-	-	19,8	0,2
Gruppo Aeroporti di Roma	-	-	0,1	-
Mundys (ex Atlantia)	-	-	0,1	-
Telepass	-	-	5,8	3,3
Telepass Pay	-	-	0,1	1,1
Gruppo Salexport	-	-	8,0	-
Sociedad Gestion Vial	-	-	0,4	-
Altre imprese correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	-	0,2
Totale altre correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	35,9	4,9
Fondo pensione ASTRI	-	7,2	-	20,6
Fondo pensione CAPIDI	-	1,4	-	3,2
Totale fondi pensione	-	8,6	-	23,8
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	8,2	-	16,0
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	8,2	-	16,0
TOTALE	4,9	99,1	49,3	76,5

(1) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche" si intende l'insieme di amministratori, sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia. 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	Principali rapporti finanziari con parti correlate			
	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Proventi finanziari	Oneri finanziari
	31/12/2023		2023	
	31/12/2022		2022	
Pavimental Est (1)	0,3	-	-	-
Spea	-	0,8	-	1,4
Totale società del Gruppo	0,3	0,8	-	1,4
Poste Italiane	7,7	-	-	0,1
CDP	-	1.377,5	-	71,5
Totale altre correlate	7,7	1.377,5	-	71,6
TOTALE	8,0	1.378,3	-	73,0
Spea	1,4	1,6	-	-
Pavimental Est (1)	0,3	-	-	-
Totale imprese collegate	1,7	1,6	-	-
Poste Italiane	7,6	-	-	-
CDP	-	1.391,1	-	19,9
Totale imprese correlate	7,6	1.391,1	-	19,9
Mundys (ex Atlantia)	-	-	0,2	1,4
Telepass	-	-	-	3,0
Totale altre correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	0,2	4,4
TOTALE	9,3	1.392,7	0,2	24,3

(1) Si segnala che le altre attività finanziarie correnti risultano essere completamente coperte dallo stanziamento di un apposito fondo.

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 2023 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

Con riferimento ai rapporti di natura tributaria, descritti in dettaglio nella nota n. 7.8 "Attività e passività per imposte sul reddito correnti", si evidenzia che al 31 dicembre 2023 il Gruppo rileva passività nette verso la controllante Holding Reti Autostradali, per complessivi 59,9 milioni di euro, derivanti dall'adesione al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da quest'ultima.

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con altre parti correlate

Per quanto attiene i rapporti intercorsi tra le società concessionarie del Gruppo Autostrade, si segnala che la voce "Debiti commerciali e di natura fiscale" accoglie principalmente i debiti per canoni di concessione del Gruppo verso il MEF per 62,6 milioni di euro al 31 dicembre 2023.

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenziano finanziamenti per complessivi 1.377,5 milioni di euro (di cui 23 milioni di euro riferiti alla quota corrente) da Cassa Depositi e Prestiti, nonché 7,7 milioni di euro relativi a conti correnti postali aperti presso Poste Italiane. Infine, si segnalano oneri finanziari per 71,5 milioni di euro nel 2023 verso Cassa Depositi e Prestiti, in aumento rispetto all'esercizio precedente principalmente per l'incremento del finanziamento a tasso variabile con quest'ultima, in relazione all'utilizzo della linea di credito committed (700 milioni di euro) avvenuto negli ultimi mesi del 2022.

Si precisa che tutte le operazioni con parti correlate sono state realizzate a normali condizioni di mercato.

10.6 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.

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

In data 31 dicembre 2022 il Concedente – facendo seguito alla richiesta di incremento tariffario presentata da Aspi per le annualità 2021, 2022 e 2023, pari complessivamente al 4,71%, (3,12% per le annualità 2021 e 2022 e 1,59% per il 2023) - ha trasmesso il Decreto interministeriale MIT/MEF del 30 dicembre 2022, con il quale si è concluso il relativo procedimento di adeguamento tariffario. In particolare, il Concedente ha rilevato che l'aggiornamento tariffario complessivo applicabile dal 1° gennaio 2023, al netto dell'effetto composto, è risultato 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%. Sulla suindicata variazione tariffaria, ha applicato, come previsto dalle pattuizioni convenzionali e dall'Accordo negoziale con il Concedente del 21 ottobre 2021, uno sconto dell'1,35% e, pertanto, l'incremento tariffario effettivo a carico dell'utenza, per l'anno 2023, è risultato 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 Autostrade per l'Italia a decorrere dal 1° gennaio 2024

Il Decreto Interministeriale MIT/MEF del 29 dicembre 2023 ha riconosciuto ad ASPI a partire dal 1° gennaio 2024 un incremento tariffario pari all'1'51%, in linea con la richiesta fatta dalla stessa Società ad ottobre 2023. Anche per il 2024 proseguiranno gli sconti generalizzati all'utenza.

Incremento tariffario a decorrere dal 1° gennaio 2023 delle altre società controllate concessionarie

Con riferimento a Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Autostrada Tirrenica (SAT) e Tangenziale di Napoli (TANA), a fronte delle rispettive richieste 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 – il Concedente, in coerenza con quanto previsto dall'art. 13 c.3 del D.L. n. 162/2019 e ss.mm. (c.d. Decreto Milleproroghe) - non ha previsto adeguamenti tariffari per l'esercizio 2023, nelle more della definizione dei procedimenti di aggiornamento dei piani economico-finanziari, elaborati in conformità alle delibere dell'ART. Si precisa che per SAT e RAV sono ancora in corso i procedimenti di aggiornamento dei piani economico-finanziari, avviati con la trasmissione, nel corso degli anni, da parte di SAT e RAV di diverse proposte di aggiornamento, coerenti con le delibere ART.

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 riconosciuto dal 1° gennaio 2023 un incremento del 7,36%. Non è stato invece riconosciuto un aumento tariffario supplementare dello 0,95% per l'investimento riguardante la costruzione della seconda canna del Frejus in quanto *“le amministrazioni italiana e francese non hanno ultimato i loro lavori per quanto riguarda l'eventuale presa in considerazione dei sovraccosti relativi alla seconda canna del Fréjus. Pertanto, la componente addizionale non può essere presa in considerazione”*.

Incremento tariffario a decorrere dal 1° gennaio 2024 delle società controllate concessionarie

Con riferimento a RAV e SAT, nelle more dei rispettivi aggiornamenti convenzionali il Concedente a fronte delle istanze di adeguamento presentate dalle società (pari a 17,96% per RAV e 4,06% per SAT) ha trasmesso, in data 30 dicembre 2023, due distinte note, di identico contenuto, con le quali, in attuazione dell'art. 8, comma 10 del decreto-legge Milleproroghe per l'anno 2024, in data 28 dicembre 2023, ha riconosciuto ad entrambe le società un incremento pari al 2,3%. La citata norma dispone altresì che le società per cui è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio presentino entro il 30 marzo 2024 le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari predisposti in conformità alla delibera ART.

Con riferimento a Tangenziale di Napoli, il MIT ha riconosciuto per l'esercizio 2024 un incremento tariffario pari allo 0,76%, coerentemente alla proposta fatta dalla società.

Per la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (SITMB), è stato invece accordato un incremento tariffario per il 2024 pari al 5,1%, che non tiene conto come osservato per il 2023 dell'aumento supplementare per la costruzione della seconda canna del Frejus, ma solo della media delle inflazioni italiana e francese tra settembre 2022 e agosto 2023.

Atto Aggiuntivo Tangenziale di Napoli

In data 14 giugno 2023 il Concedente ha comunicato alla società Tangenziale di Napoli la registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale di approvazione del II atto aggiuntivo della convenzione Tangenziale di Napoli, avvenuta in data 4 maggio 2023. Pertanto il predetto Atto Aggiuntivo, inclusivo del piano economico finanziario per il periodo regolatorio 2019-2023 è efficace a decorrere da tale ultima data.

Piano economico finanziario delle Società controllate

Relativamente ai piani economici finanziari delle società controllate si rappresenta che:

- TANA ha trasmesso in data 7 dicembre 2023 al MIT la proposta del nuovo Atto Aggiuntivo e del relativo PEF per il periodo regolatorio 2024--2028 elaborato in conformità alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti che hanno introdotto una nuova disciplina tariffaria;
- RAV e SAT hanno trasmesso in data 29 dicembre 2023 le rispettive proposte di Atto Aggiuntivo e PEF (elaborati secondo il nuovo modello tariffario di cui alle Delibere ART), entrambe per il periodo regolatorio 2024-2028.

A tal proposito, come già evidenziato in precedenza, il Decreto Milleproroghe di fine 2023 ha fissato al 30 marzo 2024 il termine per l'invio delle proposte di aggiornamento dei piani finanziari delle società concessionarie per le quali è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale. Si valuterà, alla luce degli adeguamenti tariffari riconosciuti alle due società in

applicazione del Decreto Milleproroghe, la trasmissione da parte delle due società di nuove proposte di aggiornamento dei rispettivi PEF.

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

Si fa riferimento alla definizione dell'iter amministrativo afferente alla quantificazione dei ristori a seguito delle perdite subite dai concessionari autostradali per effetto dell'emergenza sanitaria da Covid-19, per il periodo successivo al giugno 2020 (in quanto l'ammontare recuperabile relativo al periodo marzo-giugno 2020 è stato riconosciuto ad Aspi in occasione dell'aggiornamento PEF già approvato in data 23 marzo 2022). A seguito dei solleciti più volte inviati da Aspi per la finalizzazione dell'iter, la stessa, in data 27 gennaio 2023 ha inviato all'ART (e per conoscenza al MIT) una nota con la quale, evidenziando la necessità di avere contezza di tutti gli elementi utili alla predisposizione del complesso aggiornamento del prossimo PEF e PFR, stante anche la prossima scadenza del corrente ciclo regolatorio, ha sollecitato la finalizzazione dell'iter.

Con nota del 20 febbraio 2023 il MIT ha richiesto ad ASPI un aggiornamento dei valori economici del ristoro sulla base di una nota dell'ART del 30 gennaio 2023 contenente ulteriori elementi riguardanti le modalità di calcolo, chiedendo di fornire adeguate argomentazioni per le osservazioni dell'ART che non trovano riscontro nella metodologia definita dalla stessa. ASPI, con nota del 13 aprile 2023, (inviata per conoscenza all'ART), ha riscontrato la citata nota del MIT, accettando in parte le osservazioni dell'Autorità, ricalcolando l'importo del ristoro originariamente richiesto e contestando, in particolare, le considerazioni dell'ART in merito alla quantificazione dei minori ricavi. ASPI, con la suddetta nota, ha quindi rappresentato di rimanere in attesa della definizione del procedimento ai fini di un celere recupero degli importi derivanti da COVID-19 come aggiornati, fatta salva ogni eventuale azione.

In data 21 aprile 2023, in assenza di riscontro da parte del MIT e dell'ART, ASPI ha presentato ricorso al TAR avverso i citati provvedimenti.

Con riferimento a Tangenziale di Napoli, si segnala il riconoscimento alla concessionaria dell'ammontare recuperabile relativo al periodo marzo-giugno 2020, a seguito dell'efficacia del PEF intervenuta nel corso del primo semestre 2023

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.

Spese Generali per gli investimenti assentiti in Convenzione

L'11 agosto 2023 il MIT ha emanato il Decreto Ministeriale n. 201 che ha aggiornato e sostituito il decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 1334 del 22 maggio 1992, in ordine ai limiti di ammissibilità delle spese generali di cui ai quadri economici riportati nei progetti di investimento assentiti in concessione stabilendo che *“la voce <Spese Generali> contemplata nei quadri economici dei progetti predisposti dai concessionari autostradali è riconosciuta, ai fini convenzionali, entro l'intervallo compreso tra il 13% ed il 17% dell'importo lavori”*. Il 25 ottobre 2023 è stata poi trasmessa alle società concessionarie dal MIT una circolare esplicativa che chiarisce limiti e anche le modalità applicative delle disposizioni contenute nel decreto citato.

Delibera ART n. 139/23 – tasso di rendimento del capitale investito da utilizzare nell’ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti

A seguito della pubblicazione, il 14 settembre 2023, da parte dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti della Delibera n. 139/2023 che ha determinato il *“tasso di rendimento del capitale investito da utilizzare nell’ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti, ai sensi dell’articolo 43 del DL 201/2011, nonché per le nuove concessioni”*, Aspi, con nota del 9 novembre 2023, ha presentato un’istanza all’Autorità di regolazione dei Trasporti finalizzata al riesame della Delibera in parola, con particolare riferimento a (i) la decisione di fissare pari a zero il premio al debito e (ii) la rideterminazione del campione di riferimento per la fissazione dell’equity beta, determinato in assenza di un adeguato procedimento di consultazione. Successivamente, in data 12 gennaio 2024, sono stati depositati tre distinti Ricorsi Straordinari al Presidente della Repubblica, nell’interesse di RAV, SAT e Tangenziale di Napoli (società del Gruppo direttamente incise dalla citata Delibera) avverso la delibera ART n. 139/23. Con i ricorsi indicati si rileva la illegittimità della delibera per carenza di necessario contraddittorio con gli interessati regolati e l’arbitraria determinazione di alcuni parametri del WACC. Le censure contenute nei rispettivi ricorsi riguardano in particolare: (i) il criterio di determinazione del premio al debito adottato dall’ART nella delibera impugnata; (ii) la modifica – rispetto a quanto stabilito nella precedente Delibera n. 64/2019 – dei comparables presi in considerazione dall’ART nella determinazione del costo del capitale proprio e, segnatamente, nella determinazione della componente dell’equity beta.

Delibera ART n. 181/2023 - verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio

Il 23 novembre 2023 l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato la Delibera n. 181 con la quale ha avviato la verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali adottati dall’Autorità, *“al fine di individuare gli eventuali correttivi da apportare alla metodologia dell’Autorità posta alla base di detti sistemi”*. Il termine per la conclusione del procedimento di verifica, originariamente fissato per il 15 dicembre 2023, è stato prorogato con successiva Delibera n. 197/2023 al 24 gennaio 2024. La finalità del citato procedimento di verifica è di *“definire possibili scenari evolutivi della metodologia alla base dei sistemi tariffari, in considerazione, tra l’altro, dei risultati emersi sulla sua efficacia, efficienza e attualità”*.

Successivamente, in data 8 febbraio 2024, l’ART ha pubblicato la delibera n. 15, con la quale ha adottato le indicazioni operative sull’applicazione dei principi e dei criteri della regolazione economica delle concessioni autostradali, anche in considerazione di eventuali ipotesi di revisione della metodologia tariffaria, da sottoporre a consultazione pubblica, in ragione dei cambiamenti nel frattempo intervenuti nel settore.

In particolare, le indicazioni operative fornite dall’Autorità riguardano l’applicazione del meccanismo di poste figurative e l’adeguamento tariffario correlato all’attuazione degli investimenti.

Nuovo Codice degli Appalti ed art. 186 sugli affidamenti dei concessionari

Il nuovo Codice dei contratti pubblici è entrato in vigore il 1° aprile 2023 e ha acquisito efficacia - a partire dal 1° luglio 2023, eccetto le norme in materia di digitalizzazione, trasparenza ed accesso agli atti che, invece, hanno acquistato efficacia dal 1° gennaio 2024.

Tra le novità di rilievo, si segnala l'art. 186 che disciplina le modalità di affidamento dei concessionari. In particolare, è prevista l'esternalizzazione di una quota tra il 50% ed il 60% dei contratti di lavori, servizi e forniture, che dovrà essere 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.

In attuazione dell'art. 186 commi 2 e 5 del nuovo codice dei contratti pubblici, l'ANAC, in data 20 giugno 2023, ha emanato la delibera n. 265 recante *"Indicazioni sulle modalità di calcolo delle quote di esternalizzazione dei contratti di lavori, servizi e forniture da parte dei titolari di concessioni di lavori e di servizi pubblici non affidate conformemente al diritto dell'Unione europea"*.

ASPI in data 6 novembre 2023 ha presentato ricorso dinanzi al TAR Lazio avverso le note del MIT e la Delibera ANAC n. 265, quale atto presupposto in virtù dei quali il Concedente ha richiesto una serie di dati ed informazioni rilevanti ai fini del calcolo della quota di esternalizzazione di cui all'art. 186 co. 2.

In particolare, le censure di Aspi riguardano i seguenti profili: (i) la carenza dei presupposti per l'avvio della procedura di individuazione delle quote di esternalizzazione, (ii) l'inapplicabilità della Delibera ANAC alle concessioni autostradali, per erronea applicazione dell'art. 186, commi 5 e 6 del Codice dei contratti pubblici.

Circolare Ribassi

Il 10 maggio 2023 il Concedente ha trasmesso a tutte le concessionarie autostradali, a valle di un confronto preventivo con le stesse, una circolare contenente una nuova procedura per la determinazione dei ribassi da applicare agli affidamenti a imprese controllate e collegate, che ha sostituito, a decorrere dalla stessa data, la precedente procedura.

Tale procedura, definisce le modalità di calcolo dei ribassi applicabili ai fini concessori e si applica con decorrenza dal 10 maggio 2023 ai lavori da affidare infragruppo. In particolare, il ribasso applicabile è comunicato semestralmente dal Concedente e *"si ottiene come valore medio tra i ribassi risultanti dall'esecuzione di procedure aperte e ristrette per l'affidamento di lavori similari nei sei mesi precedenti da ANAS s.p.a., dai concessionari autostradali e dal settore ferroviario..."*.

Diritti Minimi degli Utenti

A valle di un'iniziale indagine conoscitiva avviata dall'ART con Delibera n. 59/2022 - nell'ambito della quale le concessionarie del gruppo hanno inviato proprie osservazioni - l'Autorità stessa con Delibera n. 16/2023 ha avviato il procedimento finalizzato alla definizione del *"contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali"*. Successivamente, con la Delibera n. 130/2023, ART ha indetto una consultazione relativamente al suddetto procedimento - alla quale le società del gruppo hanno partecipato, trasmettendo le proprie osservazioni - e ha prorogato il termine di conclusione del procedimento stesso al 31 dicembre 2023. Tale termine è stato poi ulteriormente prorogato, da ultimo, al 30 giugno 2024 (Delibera n. 200/2023). Con nota del 28 dicembre 2023 ART ha poi convocato un tavolo tecnico con il Concedente e rappresentanti delle società concessionarie, inerente le tematiche oggetto del procedimento, tenutosi il 18 gennaio 2024.

Cashback autotrasportatori area ligure

il 13 giugno 2023 è stato sottoscritto un Protocollo di intesa tra ASPI, Comune di Genova, Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, la Regione Liguria, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Associazioni degli Autotrasportatori, in attuazione delle disposizioni contenute negli accordi stipulati da Aspi in data 14 ottobre 2021 con il Concedente e con le Autorità Liguri i quali hanno previsto, tra le altre cose, lo stanziamento di un importo pari a 180 milioni di euro per disagi alla circolazione sulla rete autostradale nella Regione Liguria.

Il Protocollo dispone che, nell'ambito dei sopra citati 180 milioni di euro, venga attribuito agli autotrasportatori un ammontare pari a 70 milioni di euro quale ristoro per i disagi subiti negli anni.

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 (ora Mundys), 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 Holding Reti Autostradali ed Atlantia (ora Mundys) 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 (ora Mundys) hanno provveduto al deposito delle proprie memorie come richiesto dalla corte.

In data 13 giugno 2023, la cancelleria della Corte di Giustizia ha notificato le osservazioni presentate dalle altre parti (Adusbef, Confimi, Aipe), oltre che da ulteriori soggetti (Commissione europea, Repubblica di Germania, Repubblica di Estonia). Da tale data iniziano a decorrere le tre settimane per presentare istanza di fissazione di udienza.

Con comunicazione notificata il 24 luglio 2023, la Corte di giustizia europea ha sospeso la procedura ai sensi dell'articolo 55, paragrafo 1, sub b) del Regolamento di procedura della Corte.

Il 23 agosto 2023 il Consiglio di Stato ha depositato la sentenza sul ricorso in oggetto ed ha accolto solo in parte gli appelli proposti da Presidenza del Consiglio, MEF, MIT, Atlantia (ora Mundys), HRA ed ASPI avverso la sentenza non definitiva del TAR Lazio del 19 ottobre 2022. Il Consiglio di Stato ha riconosciuto la legittimazione di Adusbef e dichiarato invece inammissibili gli interventi di Codacons e di altra associazione interveniente, confermando la carenza di legittimazione di Aipe e Confimi Abruzzo.

In data 8 settembre 2023 Mundys ha notificato il ricorso promosso davanti al Consiglio di Stato per revocazione della sentenza del Consiglio di Stato, Sez. V, 23 agosto 2023, n. 7925, e per il conseguenziale annullamento e/o la conseguenziale riforma della sentenza non definitiva del TAR Lazio, Roma, Sez. IV, n. 13434/2022. ASPI, la Presidenza del Consiglio, il MEF, il MIT e Codacons si sono costituiti.

L'udienza di discussione si è tenuta l'11 gennaio 2024 e il Consiglio di Stato si è riservato la decisione.

In data 2 ottobre 2023 è stata notificata la comunicazione da parte della Cancelleria della Corte in ordine alla ripresa della procedura. All'udienza di discussione dinanzi alla Corte di Giustizia Europea l'Avvocato Generale ha comunicato che notificherà alle parti le proprie conclusioni scritte il 30 aprile prossimo. La Corte si è riservata la decisione che potrebbe intervenire in un termine non perentorio di sei mesi dall'udienza.

Società Autostrada Tirrenica (SAT)

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

Con riferimento ai contenziosi promossi da SAT in relazioni ai mancati riconoscimenti degli incrementi tariffari relativi agli anni dal 2013 al 2021, con esclusione del 2014, si evidenzia quanto segue:

- pedaggi relativi al 2013: il 6 febbraio 2023 è stata emessa una sentenza che ha condannato il MIT e il MEF, in solido, al pagamento della somma di 186.877,00 euro per il periodo coperto dall'illegittima sospensione dei pedaggi per l'anno 2013 (1° gennaio 2013 – 9 aprile 2013 – data di revoca della sospensione- oltre agli interessi legali.
- pedaggi relativi agli anni 2015 e 2018: il 25 luglio 2022 il TAR del Lazio ha emesso una sentenza di parziale accoglimento del ricorso di Autostrada Tirrenica contro il Commissario ad acta, con la quale è stato annullato il decreto emesso da quest'ultimo il 28 ottobre 2020 nella parte in cui: (i) "fissa una percentuale pari a zero per la componente K in luogo dell'1,32%" e (ii) "non riconosce il diritto di SAT a recuperare l'aumento per il 2015 applicando un aumento del 5,68%".
- pedaggi relativi agli anni 2016, 2017 e 2018: il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso con cui Autostrade Tirrenica aveva chiesto l'annullamento parziale della precedente sentenza del TAR del Lazio. Conseguentemente, nell'ottobre 2023 il MIT ha comunicato a SAT l'approvazione di un aumento tariffario del 12,44% per gli anni 2017 e 2018. SAT e il MIT hanno concordato di ripartire l'aumento complessivo come segue: (i) un aumento tariffario del 6,22% applicato a partire dal 1° dicembre 2023; (ii) fino al 2,3% di aumento tariffario annuale a partire dal 1° gennaio 2024.
- pedaggi relativi agli anni 2019, 2020 e 2021 i relativi giudizi sono ancora in corso.

In attuazione delle citate sentenze del Consiglio di Stato la società ha specificato che, al fine di attenuare l'impatto degli incrementi tariffari sull'utenza, ha applicato, a far data dal 1° dicembre 2023, un aumento della tariffa del 6,22% pari alla metà dell'incremento del 12,44% (di cui 6,85% per l'anno 2017 e 5,59% per l'anno 2018) e, a far data dal 1° luglio 2024, applicherà la quota ulteriore di incremento tariffario decretata dal Commissario ad acta (pari al restante 6,22%) salvo che, entro tale termine, vengano assunti tutti gli atti concessori e regolatori che consentiranno il riconoscimento degli adeguamenti tariffari previsti nel piano economico finanziario in via di definizione.

SAT ha pertanto applicato, a decorrere dal 1° dicembre 2023, la citata variazione tariffaria del 6,22% sulla propria rete.

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 (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.

Gli effetti derivanti dai suddetti elementi (cessione dei progetti e contributo pubblico di equilibrio) sono inclusi nella proposta di piano economico presentata da Autostrade Tirrenica a fine dicembre 2023.

Azione per l'accertamento della validità delle clausole convenzionali e l'illegittimità costituzionale dell'art. 35, comma 1ter D.L. Milleproroghe

In data 27 aprile 2023 il TAR Lazio ha inopinatamente dichiarato estinto il ricorso per mancato deposito di istanza di fissazione nel termine di un anno dalla cancellazione dal ruolo della causa disattendendo gli accordi assunti in occasione dell'ultima udienza del 12 gennaio 2022 in cui, come risulta anche dal verbale di udienza, si era convenuto che – vista la pendenza del procedimento di approvazione del PEF e l'inclusione del ricorso in oggetto tra quelli oggetto di rinuncia – sarebbe stata "fissata udienza pubblica con separato decreto, a seguito di istanza motivata della parte ricorrente". La disposta cancellazione non comporta, in ogni caso, la perdita dell'azione in quanto, trattandosi di domanda di accertamento di diritti non soggetta a

decadenza, il ricorso può essere riproposto in ogni momento entro il termine di prescrizione (10 anni).

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.

Termine della concessione di Autostrade Meridionali

A seguito della sottoscrizione del Primo Atto Aggiuntivo alla convenzione di Autostrade Meridionali, è stato formalizzato il trasferimento della concessione per l'esercizio della A3 Napoli-Pompei-Salerno da Autostrade Meridionali al subentrante. Il valore di subentro complessivo, definito il 18 luglio 2022, a seguito del verbale sottoscritto tra SAM e il Concedente, è risultato pari a 443 milioni di euro. La società aveva già incassato dal concessionario subentrato un valore pari a 410 milioni di euro in data 1° aprile 2022. Di conseguenza, si era in attesa di incassare un ammontare pari 33 milioni di euro di quota residua del valore di subentro iniziale.

In data 19 luglio 2023 il MIT e Autostrade Meridionali hanno sottoscritto poi un ulteriore verbale, mediante il quale il Ministero ha confermato il riconoscimento alla società di un ulteriore importo di 8 milioni di euro (incrementando il credito complessivo fino a 41 milioni di euro) per il rimborso delle somme dalla stessa anticipate in sostituzione dell'attuale concessionario.

In data 17 novembre 2023 la società ha incassato un ulteriore ammontare pari a circa 27 milioni di euro dal MIT. Pertanto, il credito residuo per il diritto di subentro ammonta complessivamente a 14 milioni di euro alla data di redazione del presente documento.

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, puntualmente pagata.

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.

In data 3 luglio 2023 è stato pubblicato nel bollettino settimanale dell'AGCM, e nel relativo sito internet, il formulario di impegni presentato da ASPI, tra cui si segnalano:

1. sollecitazione nei confronti di AISCAT per l'implementazione di procedure di: (i) accreditamento dei nuovi apparati; e (ii) ri-accredimento di nuove versioni di apparati già in esercizio di Telepass in ambito c.d. legacy. In entrambi i casi, analoghe a quelle esistenti e applicate per l'accredimento di nuovi apparati/ri-accredimento di apparati già in esercizio degli operatori in ambito SET (acronimo per «Servizio Europeo di Telepedaggio»; di seguito «SET») e SIT-MP;
2. in merito alle iniziative di scontistica da parte delle concessionarie: i) messa a disposizione – in favore delle concessionarie che utilizzano il service offerto dalla

controllata Movyon – di un’infrastruttura che, una volta implementata, consentirà l’integrazione degli sconti nelle fatture emesse nei confronti di tutti gli operatori e, a questi ultimi, di conoscere l’importo dello sconto eventualmente applicabile a ogni singolo transito dei loro clienti;

3. offerta a tutti gli operatori dell’estensione del termine di addebito dei transiti anomali da 60 a 180 giorni e impegno ad aggiornare la piattaforma di Movyon in modo tale da consentire la riconversione automatica dei mancati rilevamenti in uscita (c.d. rapporti di mancato pagamento pedaggio, di seguito «RMPP») sulla rete del Gruppo ASPI, e delle concessionarie che utilizzano la piattaforma di Movyon, nell’addebito degli effettivi transiti effettuati;
4. accelerazione nell’implementazione dei correttivi tecnici e contrattuali che renderanno possibile la rettifica – fino a 11 mesi – dei transiti anomali e dei RMPP da parte delle concessionarie che utilizzano il service di Movyon e, quindi, l’addebito dell’importo corretto in fattura agli operatori interessati che aggiorneranno i loro sistemi di conseguenza;
5. modifica / integrazione dei contratti SET e SIT-MP, prevedendo: i) una clausola risolutiva espressa in caso di cessazione del contratto stipulato tra l’operatore e una o più concessionarie interconnesse; ii) nessuna conseguenza in caso di cessazione del contratto stipulato tra l’operatore e una o più concessionarie non interconnesse; iii) l’abrogazione dell’obbligo per l’operatore di applicare alla concessionaria una commissione non superiore a quella applicata ad altre concessionarie per servizi analoghi; e iv) il diritto degli operatori di cedere il contratto purché il cessionario possieda i medesimi requisiti e garanzie del cedente e ne sia fornita idonea dimostrazione;
6. trasmissione ai gestori dei parcheggi che si sono dotati, per il tramite di Movyon, di impianti di controllo dinamico per l’accesso e il pagamento di tale servizio compatibili con gli apparati Telepass, di una comunicazione con cui si offrirà ai medesimi gestori, e agli operatori da questi indicati, la collaborazione necessaria per consentire anche la lettura degli apparati di altri operatori; e
7. proposta di apertura di un tavolo con tutti gli operatori SET e SIT-MP interessati, ai fini di analizzare le potenzialità e la fattibilità della possibile integrazione del cash back in fattura o altra forma di collaborazione a riguardo.

Gli impegni presentati da ASPI non sono di natura economico/finanziaria e contemplano l’implementazione e/o accelerazione di processi già avviati, ovvero l’integrazione di nuovi processi la cui adozione era già stata prevista o proposta da ASPI in sede di comparto.

Si precisa inoltre che si è tenuta un’Assemblea di AISCAT in cui è stata raccolta l’adesione delle società concessionarie associate ad implementare il sistema di telepedaggio SIT-MP (Servizio Interoperabile di Telepedaggio per i Mezzi Pesanti: di seguito «SIT-MP») con l’introduzione di un servizio interoperabile di telepedaggio unico per mezzi pesanti e mezzi leggeri sulla rete autostradale italiana, da adottare con la semplice sottoscrizione di un addendum al contratto SIT-MP in essere, e che comporterà la possibilità di operare in Italia anche per i mezzi leggeri senza necessità di accreditamento in altri paesi.

Gli impegni integrati sono stati accolti positivamente dall’AGCM che li ha ritenuti idonei a risolvere ogni criticità concorrenziale prospettata in sede di avvio dell’istruttoria. Con il provvedimento n. 31011 del 14 dicembre 2023, l’AGCM ha quindi deliberato di chiudere il

procedimento senza accertare l'infrazione, rendendo obbligatori gli impegni proposti da ASPI (e da AISCAT) come da ultimo integrati.

Azione di classe notificata da Altroconsumo

Con atto di citazione notificato in data 15 novembre 2022 Altroconsumo aveva 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 maggio 2021 dei contratti stipulati con i consumatori/utenti della rete autostradale e l'ottenimento dell'ingiunzione di restituzione di parte dei pedaggi riscossi fino alla stessa data.

Con ordinanza del 10 ottobre 2023, il Tribunale ha dichiarato l'inammissibilità della class action promossa da Altroconsumo, che ha notificato il reclamo alla Corte di Appello di Roma avverso la stessa ordinanza di inammissibilità dell'azione.

In data 9 gennaio 2024, la Corte d'Appello di Roma ha respinto il reclamo proposto da Altroconsumo, confermando l'Ordinanza emessa dal Tribunale di Roma.

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.

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").

Per effetto del patteggiamento il processo penale continua nei confronti delle sole persone fisiche tenendo altresì conto che, in data 19 settembre 2022, il Tribunale ha accolto la richiesta di esclusione di ASPI come responsabile civile per le condotte degli imputati: conseguentemente, in caso di condanna definitiva (e fatta salva la possibilità di provvisoriamente immediatamente esecutive), le parti civili, fermo restando la possibilità di citare ASPI in un contenzioso civile, avranno un titolo diretto nei confronti delle sole persone fisiche.

Allo stato attuale, il processo penale è in fase dibattimentale.

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, durante la fase delle indagini, è stata 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. I reati contestati alle 47 persone fisiche coinvolte (di cui n. 14 di ASPI e la parte restante suddivisa tra personale di SPEA, Tecne (ex SPEA), Ministero e consulenti esterni), sono quelli di falso ideologico, frode nelle pubbliche forniture, attentato alla sicurezza dei trasporti, disastro colposo nonché la circostanza aggravante dell'aver commesso il

fatto con abuso dei poteri, o con violazione dei doveri inerenti a una pubblica funzione o a un pubblico servizio.

La Società, con specifico riguardo alla contestazione ex D.lgs. n. 231/01, nel corso del 2022 ha avuto accesso al patteggiamento a fronte del pagamento di una sanzione.

In data 29 settembre 2023 il Pubblico Ministero ha emesso una richiesta di rinvio a giudizio per i 47 imputati.

A seguito di una serie di rinvii, la prima udienza si è tenuta in data 18 gennaio 2024 e i legali delle parti civili hanno depositato le costituzioni, chiedendo al GUP la citazione di ASPI e SPEA come responsabili civili.

Le parti civili all'inizio erano circa una trentina e includevano il Ministero dei Trasporti, il Comune di Genova e quelli limitrofi, persone fisiche, associazioni e comitati, sindacati e un'azienda.

All'udienza del 15 febbraio, i legali delle persone fisiche hanno depositato le memorie difensive relative alle costituzioni.

All'udienza del 7 marzo, il GUP ha escluso tutte le parti civili ad eccezione del Ministero dei Trasporti e dei Comuni.

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.

Nel corso dell'udienza del 25 settembre 2023 il Pubblico Ministero ha dato atto della prescrizione di tutti i reati contravvenzionali, residuando quindi solo la contestazione relativa al traffico illecito di rifiuti.

La Corte di Appello di Firenze ha quindi invitato le parti all'articolazione dei mezzi di prova e, vista la richiesta di alcuni legali per la contemporanea pendenza del processo Morandi, ha rinviato all'udienza del 16 settembre 2024 per l'esame dei testi indicati dal PM.

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.

Ad agosto 2023, il GIP ha disposto l'archiviazione su richiesta del Pubblico Ministero.

Indagine della Procura di Genova per reati ambientali a carico di un Direttore Tecnico di AMPLIA e della stessa Società ai sensi del D.lgs. 231/01

Nel mese di ottobre 2023 la Procura di Genova ha notificato l'avviso di conclusione delle indagini per reati ambientali nei confronti del Direttore Tecnico di AMPLIA e della stessa Società ai sensi del D.lgs. 231/01 in relazione a due presunti episodi di inquinamento colposo afferenti i lavori per la costruzione della linea ferroviaria tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi.

La Società, tramite il proprio difensore, ha depositato in Procura una memoria finalizzata a dimostrare l'infondatezza dell'ipotesi accusatoria.

Indagine della Procura di Genova per reati ambientali a carico di un Direttore Tecnico di AMPLIA e della stessa Società ai sensi del D.lgs. 231/01

In data 5 marzo 2024, la Procura di Genova ha notificato un nuovo avviso conclusione delle indagini per reati ambientali nei confronti di un altro Direttore Tecnico di AMPLIA sempre per i lavori per la costruzione della linea ferroviaria tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi di cui sopra perché, in assenza della prescritta autorizzazione, avrebbe effettuato attività di gestione di rifiuti speciali non pericolosi. Anche in questo procedimento, è indagata la stessa Società ai sensi del Decreto 231/01.

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, l'allora Contract Manager di ASPI, preposto alla procedura di gara del lotto 7, l'allora Presidente di SAT (non nella sua funzione) ed l'allora 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 l’allora 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.

Indagine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma in merito alla determinazione delle tariffe, destinazione dei pedaggi e distribuzione dei dividendi

In data 21 dicembre 2022 la Sezione Anticorruzione della Guardia di Finanza, nell’ambito di un procedimento penale volto ad analizzare gli ultimi venticinque anni di gestione di ASPI, avuto specifico riguardo alla determinazione delle tariffe, destinazione dei pedaggi e distribuzione dei dividendi, ha effettuato un primo accesso presso la sede di ASPI per notificare un ordine di esibizione relativo alla documentazione riferita appunto agli anni dal 1997 al 2022.

Da ultimo, in data 29 marzo 2023, con un nuovo accesso la medesima Sezione della Guardia di Finanza ha notificato un ulteriore ordine di esibizione finalizzato all’acquisizione di ulteriore documentazione riferita questa volta agli anni dal 1980 al 2008.

Tutta la documentazione richiesta dalla PG è stata fornita dalle strutture competenti della Società.

È seguita una prima interlocuzione con la Procura ed è emerso che la Società non è coinvolta al momento nelle indagini. A seguito di un ulteriore controllo in Procura nei primi mesi del 2024, è stato confermato il non coinvolgimento di ASPI nel procedimento.

Indagine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Benevento in merito all'incidente del 4 giugno 2023 sulla A16 al km 100+730 direzione Napoli

L'evento in oggetto, la cui dinamica è ancora in corso di accertamento da parte della polizia stradale su delega della magistratura inquirente, ha visto il coinvolgimento di alcune autovetture ed un pullman. Secondo le prime ricostruzioni, c'è stato un incidente tra 4 mezzi leggeri, tutti privi di certificato di assicurazione e occupati da venditori ambulanti con merce contraffatta a bordo; dopo pochi minuti, è sopraggiunto un pullman con 40 persone a bordo, che avrebbe urtato contro uno o più dei predetti veicoli fermi in carreggiata, per poi impattare la barriera bordo laterale destra, ribaltarsi sul fianco laterale destro e scivolare infine giù lungo la scarpata.

All'esito dell'evento in questione, uno degli occupanti delle autovetture è deceduto ed un altro è in condizioni gravi, 28 passeggeri del pullman sono rimasti feriti lievemente, mentre il secondo autista ha riportato lesioni gravi.

Da ultimo, è stata notificata un'informazione di garanzia per i reati di omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime ai seguenti indagati: il R.U.P. della Direzione del VI Tronco di Cassino, avuto riguardo ai lavori di riqualifica delle barriere installate nella tratta oggetto del sinistro; l'allora Responsabile della Struttura "Progettazione Barriere di Sicurezza"; il progettista esterno dei lavori in questione.

Incidente avvenuto in data 24 maggio 2023 nella galleria Monte Sperone Ovest

In data 24 maggio 2023 una parte di un cavo radio e due lampade di illuminazione della galleria «Monte Sperone Ovest» (A/12 Genova/Livorno) sono cadute al suolo urtando contro il parabrezza di due autovetture e causando il ferimento lieve di tre persone.

Sul posto è intervenuta la Polizia Stradale che ha provveduto, su delega del PM precedente, al sequestro della galleria (con conseguente chiusura al traffico della stessa), al fine di consentire lo svolgimento di tutti gli accertamenti e rilievi da parte dei Consulenti Tecnici nominati dalla Procura e determinare la causa della caduta. I sopralluoghi effettuati hanno confermato la mancanza di difetti strutturali della galleria riaperta al traffico il 26 maggio 2023.

Si fa presente che, dall'analisi delle immagini della telecamera sita all'interno della Galleria, sembrerebbe che un pullman, che stava transitando in galleria sulla corsia di sorpasso (nonostante il divieto di sorpasso ai mezzi pesanti e pullman vigente nella galleria), abbia agganciato i cavi radio che, nello strappo, hanno urtato contro le lampade di illuminazione determinandone la caduta. Le suddette immagini sono state consegnate all'Autorità.

A seguito dell'evento, la Procura ha aperto un fascicolo contro ignoti per i reati di crollo colposo e lesioni personali colpose.

Indagine della Procura di Genova in merito all'incendio occorso nella galleria Monte Giugo in A12

All'esito dell'incendio di un veicolo pesante avvenuto in data 9 luglio 2023 nella galleria in oggetto, che ha determinato il danneggiamento degli impianti ivi installati e di parti strutturali della stessa, la Polizia Stradale, su delega del PM precedente, ha provveduto al relativo sequestro, al fine di consentire lo svolgimento di tutti gli accertamenti e rilievi da parte del consulente tecnico nominato dalla Procura.

Si fa presente che nella galleria in questione, come peraltro da comunicazione già inviata alla polizia di stato o stradale dalla Direzione del I Tronco di Genova, unitamente ad una prima ricostruzione delle conseguenze dell'evento in questione, erano stati completati i lavori di adeguamento impiantistico ai sensi del D.Lgs. n. 264/06.

Dopo la verifica da parte della polizia giudiziaria delegata alle indagini dell'adozione di tutte le misure compensative ai sensi dell'art. 4 ter della predetta normativa ed il deposito di una relazione da parte del consulente tecnico del PM che ha attestato l'assenza di danni strutturali tali da pregiudicare le condizioni di sicurezza della galleria, il 14 luglio 2023 ne è stato disposto il dissequestro.

Risulta incardinato un procedimento penale contro ignoti per i reati di lesioni e incendio colposi.

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.

Dopo la notifica dell'atto di citazione da parte di ASPI nei confronti delle compagnie assicurative, sono ripresi i contatti fra le Parti per una possibile composizione bonaria, che si è definita da ultimo con l'accettazione da parte di ASPI a titolo di quietanza dell'indennizzo del sinistro a termini di polizza nella misura di €mil 29. Il giudizio pendente è stato quindi abbandonato.

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 Patanè

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 Patanè 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.

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.

Con ordinanza depositata l'8 agosto 2023, la Cassazione ha respinto il ricorso della Craft condannandola al pagamento, a favore di Autostrade per l'Italia, delle spese legali.

Procedimento dinanzi al Tribunale Civile di Roma – Sezione Imprese – ASPI e MOVYON/Alessandro Patanè (R.G. 48316/23)

In risposta alle numerose iniziative di Patané con conseguenti richieste economiche esose nei confronti di ASPI, di Movyon e dei clienti di quest'ultima, ASPI e Movyon hanno deciso di promuovere un'azione di concorrenza sleale ex art. 2598 commi 2,3 c.c., al fine di ottenerne la cessazione. Patané si è costituito e l'udienza per la trattazione della causa, fissata al 15 marzo 2024, è stata successivamente spostata al 20 marzo 2025 per sovraccarico di ruolo.

Contenziosi civili riguardanti Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (SITMB)

Prima Causa

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”. ANAS aveva impugnato le delibere sia dell’assemblea ordinaria 2017 di SITMB in materia di distribuzione degli utili portati a nuovo (61 milioni di euro) comprensiva della ripartizione tra i soci degli stessi a titolo di c.d. super benefici, sia dell’assemblea straordinaria 2017 con cui è stata deliberata la modifica degli artt. 13 e 20 dello Statuto di SITMB

Nei primi giorni del 2023 è stata liquidata al socio ANAS la quota residua dei super benefici 2017 per un totale di 31 milioni di euro, dando corso all’accordo siglato a dicembre 2022 che ha definito transattivamente la “prima causa” tra SITMB ed ANAS. Il relativo giudizio, dunque, è stato estinto con provvedimento della Corte d’Appello di Torino del 30 giugno 2023.

Seconda e terza causa

Con atto di citazione del 21 aprile 2020, ANAS ha impugnato le delibere con cui l’Assemblea di Traforo del Monte Bianco ha approvato i bilanci degli esercizi 2018 e 2019 e le conseguenti destinazioni dei risultati chiedendone la nullità e/o annullamento. Il Tribunale di Torino ha richiesto alle parti di avviare un procedimento di mediazione, che si è articolata in molteplici incontri. Nel mese di febbraio 2024, le parti hanno raggiunto un accordo transattivo, divenuto definitivamente efficace nel mese di marzo 2024, in ragione del quale le stesse si sono impegnate ad abbandonare la Seconda e la Terza causa. I contenuti essenziali della Transazione intervenuta tra le parti, sono rappresentati dalle modifiche statutarie approvate dall’Assemblea straordinaria degli azionisti del 4 marzo 2024 che riguardano modifiche alle previsioni statutarie di SITMB sulla distribuzione dei dividendi e riconoscimento una tantum pari a circa 4,5 milioni di euro di un privilegio sulla distribuzione degli utili dell’esercizio 2023, a favore dei soci titolari di azioni B (ANAS e Regione Valle d’Aosta), tramite l’approvazione di una clausola statutaria transitoria.

Contenziosi tributari in materia di TOSAP, COSAP e CUP

Nel corso degli ultimi anni, diversi Enti locali 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.). Alcuni degli accertamenti notificati alla Società, recano la sanzione per occupazione abusiva, pari al 250% del Canone richiesto. L’attività di accertamento 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.

Sul tema, 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.

A conferma di tale orientamento, si segnala che nell’estate del 2023, ASPI ha ricevuto due lettere indirizzate dal MIT ad AISCAT e a tutte le concessionarie autostradali ove il Ministero ha chiarito che le opere autostradali non possono essere qualificate come “abusiva” e che non necessitano di autorizzazione da parte dell’Ente locale. Entrambe le lettere confermano l’orientamento da sempre espresso dalla Società in sede di contenzioso.

Conformemente alla tesi difensiva di ASPI e dei chiarimenti forniti dal MIT, si è espresso il Consiglio di Stato con alcune recentissime sentenze (dicembre 2023), con le quali ha accolto i

ricorsi della Società – in contrasto con l’orientamento negativo della Cassazione – riconoscendo la non debenza delle sanzioni per occupazione abusiva e del relativo Canone.

Da ultimo, si segnala che diverse corti di merito hanno stabilito la non debenza della TOSAP in capo ad ASPI, per carenza dei presupposti soggettivi e oggettivi d’imposta. L’orientamento della Cassazione rimane, tuttavia, negativo e in contrasto con l’orientamento del Consiglio di Stato e del MIT.

Accordo con il MIT del 14 ottobre 2021: Imposta di Registro

Nell’aprile del 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).

A dicembre del 2022, ASPI ha provveduto a versare all’Erario l’Imposta di Registro (5,3 €/mln) riconosciuta in sentenza.

In data 1° febbraio 2023, l’Agenzia delle Entrate ha proposto appello avverso la sentenza di primo grado. ASPI si è quindi costituita in appello per contestare le eccezioni sollevate dall’Ufficio ed ha presentato appello incidentale per la parte di soccombenza. Il ricorso è tutt’ora pendente.

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 Medil richiesto la pubblicazione anticipata del dispositivo, le motivazioni del Consiglio di Stato non sono state immediatamente disponibili.

Con sentenza n. 5330/2023 del 30 maggio 2023, il Consiglio di Stato ha, in via definitiva, pubblicato le motivazioni con cui ha accolto l'appello di ASPI.

Il Collegio ha accolto, confermandole, le tesi di ASPI sia sulla ricostruzione normativa in tema di affidamenti a seguito della sentenza della Corte costituzionale n. 218/2021 (statuendo in sintesi che sono stati pienamente rispettati gli obblighi di trasparenza imposti dalla normativa applicabile), sia sulla legittimità del provvedimento revoca della gara adottato da ASPI che della successiva contrattualizzazione con AMPLIA.

Ricorso per risarcimento del danno da mancata aggiudicazione conseguente alla Sentenza della Corte Cost. n. 218/2021 e del Consiglio di Stato n. 5330/2023

In data 7 luglio 2023, il Consorzio Medil, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 5330/2023 del 30 maggio e con riferimento alla procedura di affidamento avente ad oggetto i lavori di ampliamento della terza corsia del tratto autostradale –Firenze Sud-Incisa, dell'11 marzo 2022, ha instaurato innanzi al TAR Toscana un giudizio volto ad ottenere il risarcimento del danno da mancata aggiudicazione.

Il Consorzio Medil quantifica il danno da mancata aggiudicazione in euro 51.856.931,70 e, in via subordinata, in euro 14.834.452,15, a titolo di responsabilità precontrattuale.

Quanto al danno da mancata aggiudicazione, il Consorzio Medil sostiene che ASPI, avrebbe escluso in modo illegittimo dalla procedura di gara il Consorzio Medil, con conseguente ritardo nell'aggiudicazione sino all'emanazione della Sentenza della Corte costituzionale n. 218/2021, in virtù della quale ASPI ha poi legittimamente revocato la gara.

Quanto alla responsabilità precontrattuale, il Consorzio Medil sostiene che lo stato di avanzamento cui era giunta la procedura di gara avrebbe determinato in capo a Medil un legittimo affidamento nell'aggiudicazione della procedura, leso dalla revoca della gara disposta da ASPI.

ASPI ha proceduto a depositare la propria costituzione in data 24 luglio 2023.

L'udienza di discussione del merito della controversia non risulta ancora fissata.

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.

10.7 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:

- le pubbliche amministrazioni e i soggetti di cui all'articolo 2-bis del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33;
- 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;
- 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 2023.

€ migliaia		
Ente erogatore	Importo contributo incassato	Descrizione
Anas S.p.A. ovvero Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	37.396	Svincolo quota di depositi vincolati a fronte delle erogazioni effettuate dagli istituti bancari in relazione ai finanziamenti stipulati per l'attivazione dei contributi previsti dalle leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997 - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Anas S.p.A. ovvero Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	4.225	Svincolo quota di depositi vincolati a fronte delle erogazioni effettuate dagli istituti bancari in relazione ai finanziamenti stipulati per l'attivazione dei contributi previsti dalle leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997 - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Anas S.p.A.	935	Interventi di sistemazione e potenziamento del sistema tangenziale autostradale di Bologna per la realizzazione del nuovo casello "La Muffa". (Convenzioni del 30.07.1999, 08.02.2002 e atto aggiuntivo del 02.08.2004)
European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA)	665	Progetto EU MATIS su interventi di impianti di viabilità. (Grant Agreement del 13.10.2023 Project 101122786 — 22-EU-TG-MATIS)
Regione Emilia Romagna	258	Intervento di riqualificazione e potenziamento del sistema tangenziale autostradale di Bologna (Convenzioni del 30.07.1999, 08.02.2002 e atto aggiuntivo del 02.08.2004)
Regione Marche	369	Progettazione e realizzazione di interventi di riqualifica del cavalcavia 164 e 166 sull'Autostrada A14 in località Camerano (AN). (Convenzione del 5.12.2022)
Comune Moncalzati (AV)	12	Incasso derivante dalla vendita di terreni, avvenuta previa autorizzazione del MIT, al Comune di Moncalzati (AV)
Commissione Europea per il tramite del ordinatore Coordinatore Fundacion Tecnalia Research & Innovation	76	LIASON-Lowering transport environmental impact along the whole life cycle of the future road transPort Infrastructure. Sviluppo di un quadro di governance digitalizzato globale per infrastrutture di trasporto sostenibili, a basso impatto ambientale, zero-emissioni, energetico ed economico lungo l'intero ciclo di vita.
Commissione Europea per il tramite del ordinatore Coordinatore Cemosá-Centro de Estudios de Materiales y Control de Obras	60	OMICRON-Towards a more automated and optimised maintenance, renewal and upgrade of roads by means of robotized technologies and intelligent decision support tools. Sviluppo di tecOMICRON-Towards a more automated and optimised maintenance, renewal and upgrade of roads by means of robotized technologies and intelligent decision support tools.
European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA)	5.970	Connecting Europe Facility (CEF) Contributo su investimenti in colonnine di ricarica elettrica
Commissione Europea per il tramite del Coordinatore (RWS-NL)	11	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	7.045	Tariffa incentivante e contributo scambio sul posto GSE su impianto di produzione energia fotovoltaica
GSE	27	Conto Energia (contributo per incentivare la produzione di energia e per sostenere gli interventi mirati al miglioramento dell'efficienza energetica relativo all'impianto fotovoltaico)
Totale	57.049	

10.8 Eventi successivi al 31 dicembre 2023

Sostegno BEI a supporto del piano di ASPI

In data 15 febbraio 2024 è stato siglato un accordo di finanziamento da complessivi 1,2 miliardi di euro tra Aspi e Banca europea per gli investimenti (BEI). In particolare, una porzione della linea di credito pari a 800 milioni di euro ha una durata di 15 anni (allineata dunque alla scadenza della concessione) e sarà erogata in forma provvisoria diretta, contribuendo al programma di rigenerazione della rete, rendendola più sostenibile e resiliente, anche nell'eventualità di futuri eventi climatici. L'impegno della BEI comprende anche ulteriori 400 milioni di euro sotto forma di provvista indiretta, tramite un istituto di credito da indentificare, e volti a supportare l'avanzamento del piano di ammodernamento di ASPI.

Liquidazione e scioglimento di Autostrade Meridionali

In data 21 febbraio 2024 il Consiglio di amministrazione della controllata Autostrade Meridionali ha deliberato di sottoporre lo scioglimento volontario della società e la conseguente messa in liquidazione all'Assemblea Straordinaria degli Azionisti convocata per l'8 aprile 2024.

Emissione prestiti obbligazionari

In data 28 febbraio 2024 Autostrade per l'Italia ha collocato, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN), due tranche da 500 milioni di euro di obbligazioni "Sustainability-Linked" con scadenza 8 e 12 anni e cedola rispettivamente di 4,25% e 4,625%.

In linea con gli impegni presentati nel Sustainability-Linked Financing Framework pubblicato a dicembre 2022, il tasso di interesse dei nuovi prestiti obbligazionari sarà legato al raggiungimento di specifici obiettivi di medio e lungo periodo relativi alla riduzione di emissioni di gas serra oltre all'installazione di punti di ricarica per veicoli elettrici lungo la rete autostradale. Contestualmente all'emissione sono stati chiusi derivati attivi di pari importo nominale (1.000 milioni di euro) ed incassati circa 170 milioni di euro relativi al positivo fair value.

Approvazione progetto Tunnel Subportuale di Genova

In data 2 marzo 2024 il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT") ha approvato il progetto dell'intervento finalizzato alla realizzazione del "Tunnel Subportuale urbano di attraversamento della città di Genova", che è ricompreso negli impegni da realizzare a carico di ASPI nell'ambito dell'accordo negoziale sottoscritto con il MIT ad ottobre 2021 fino a un importo pari a 700 milioni di euro, già stanziato tra i fondi rischi e oneri negli esercizi precedenti.

Allegati al bilancio consolidato

Allegato 1 - Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2023

Allegato 2 - Informazioni relative ai compensi della società di revisione ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 16 bis, del Codice Civile

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 2023

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2023 (UNITÀ)	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2023	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO AL 31/12/2023	NOTE
CONTROLLANTE								
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	Concessioni autostradali	EURO	622.027.000				
IMPRESE CONTROLLATE CONSOLIDATE CON IL METODO INTEGRALE								
AD Moving S.p.A.	Roma	Altre attività	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Amplia Infrastructures S.p.A.	Roma	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	30.116.452	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,81%	99,8%	
Autostrade Meridionali S.p.A.	Napoli	Concessioni autostradali	EURO	9.056.250	Autostrade per l'Italia S.p.A.	58,98%	58,98%	(1)
C.I.E.I. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A.	Roma	Progettazione e impiantistica	EURO	400.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	100%	99,8%	
Control Card S.r.l.	Zola Predosa (BO)	Servizi di Ingegneria	EURO	10.452	Infomobility S.p.A.	100%	100%	(2)
ELGEA S.p.A.	Roma	Produzione, vendita e stoccaggio energia	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	(3)
EsseDIesse Società di Servizi S.p.A.	Roma	Servizi amministrativi	EURO	500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Forli 3 S.r.l.	Roma	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	20.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	69,37%	69,23%	
Free To X S.r.l.	Roma	Altre attività	EURO	49.602.822	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Free To X S.p.A.	Roma	Altre attività	EURO	50.000	Free To X S.r.l.	100,00%	100,00%	(4)
Giovia S.r.l.	Roma	Servizi autostradali	EURO	10.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	(5)
Infomobility S.r.l.	Concordia sulla Secchia	Servizi autostradali	EURO	1.400.000	Movyon S.p.A.	100%	100%	
Movyon S.p.A.	Roma	Servizi autostradali	EURO	1.120.000	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\$	5.000.000		100%	100%	
					Movyon S.p.A.	99,99%		
					Infomobility S.p.A.	0,01%		
					Movyon S.p.A.	100,00%	100%	
Movyon South East Europe Single Member Societate Anonime (Moseon SEE S.A.)	Atene	Servizi di Ingegneria	EURO	200.000				
Pavimental Polska Sp.z o.o.	Trzebinia (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%	(6)
Società Autostrada Tirrenica p.A.	Roma	Concessioni autostradali	EURO	24.460.800	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,93%	100,00%	(7)
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	Pre Saint Didier (Aosta)	Concessioni autostradali	EURO	198.749.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	51,00%	51,00%	
Tangenziale di Napoli S.p.A.	Napoli	Concessioni autostradali	EURO	108.077.490	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Tecne-Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	Servizi di Ingegneria, Studio e Progettazione	EURO	5.693.795	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	

(1) La società è quotata presso il mercato Expandi gestito dalla Borsa Italiana S.p.A.

(2) In data 15 gennaio 2024 si è perfezionata la fusione per incorporazione di Control Card S.r.l. in Infomobility S.r.l. Contestualmente all'operazione di fusione è stata variata la ragione sociale di Infomobility S.r.l. in Movyon Electronics S.r.l.

(3) In data 8 novembre 2023 l'Assemblea Straordinaria di Elgea S.p.A., ha deliberato di aumentare il capitale sociale a pagamento da Euro 1.000.000,00 ad Euro 2.000.000,00 mediante emissione di n. 1.000.000 azioni ordinarie di ELGEA del valore nominale di Euro 1,00 ciascuna, che sono state sottoscritte integralmente da ASPI.

(4) In data 21 dicembre 2023 è stata costituita la società Free To X S.p.A., interamente detenuta da Free To X S.r.l., che opera nel settore della mobilità sostenibile.

(5) In data 29 novembre 2023 si è perfezionata l'iscrizione della deliberazione dell'Assemblea dei Soci relativa alla modifica della denominazione sociale della (g) Giovia Clear S.r.l. in "Giovia S.r.l."

(6) Il capitale sociale è composto per 284.350.000 euro da azioni ordinarie e per 59.455.000 euro da azioni privilegiate. La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, pari al 58,00%, è riferita alle sole azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria.

(7) In data 29 dicembre 2015 Società Autostrada Tirrenica ha acquistato, in base all'autorizzazione dell'assemblea dei soci della stessa data, n. 109.600 proprie azioni da soci di minoranza. La quota di interessenza di gruppo è, pertanto, pari al 100% mentre la percentuale di possesso calcolata sulla base del rapporto tra le azioni possedute da Autostrade per l'Italia e le azioni totali della controllata è pari al 99,93%.

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2023 (UNITÀ)	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2023
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO						
Imprese collegate						
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna	Altre Concessioni	EURO	2.715.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	36,81%
Spea Engineering S.p.A.	Roma	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	6.966.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	20,00%
Tangenziale 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						
GEIE del Traforo del Monte Bianco	Courmayeur (Aosta)	Servizi Autostradali	EURO	2.000.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	50,00%
Tecne Sperti 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%

(1) Partecipazione destinata alla vendita.

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2023 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2023	NOTE
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE AL FAIR VALUE							
Imprese controllate non consolidate							
Pavimental-Est AD (in liquidazione)	Mosca (Russia)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	RUBLO RUSSO	4.200.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	100,00%	
Altre partecipazioni							
digITAllog S.p.A. (in liquidazione)	Roma	Altre Attività	EURO	1.142.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	1,401%	
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. Amplia Infrastructures S.p.A.	0,25% 1,00%	
Strada del Parchi S.p.A.	Roma	Concessioni e Costruzione autostrade	EURO	48.114.240	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2,00%	

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2023 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2023	NOTE
CONSORZI							
Co.Im.A. S.c. a r.l.	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Amplia Infrastructures SpA Movyon SpA Pavimental Polska S.p. z o.o.	75% 20% 5%	(1)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Altre Attività	EURO	116.330	Autostrade per l'Italia S.p.A. Tangenziale di Napoli S.p.A. Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. Società Autostrada Tirrenica p.A. Amplia Infrastructures S.p.A. Free To X S.r.l.	30,95% 2,21% 2,08% 1,24% 0,55% 1,13% 0,01%	
Consorzio Costruttori Teem (in liquidazione)	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Amplia 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	Amplia Infrastructures S.p.A.	49,00%	
Consorzio R.I.c.c. (in liquidazione)	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	510.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	30,00%	
Consorzio Tecne - Rina	Genova	Attività di architettura e ingegneria	EURO	50.000	Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	51%	
Consorzio Tecnologie - Consorzio Costruttori Grandi Impianti (in liquidazione)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	180.000	C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A	2,78%	
Contratto di rete AGROBOT	Perugia	Rete per lo sviluppo di un prototipo di robot autonomi a servizio dell'agricoltura umbra	EURO	2.500	Infomobility S.r.l.	20%	(2)
Costruzioni Impianti Autostradali S.c. a r.l. (in liquidazione)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Amplia Infrastructures S.p.A. Movyon S.p.A. Pavimental Polska Sp. z o.o.	75,00% 20,00% 5,00%	
Ferrodriatica 2003 Società consortile A.r.l. (in liquidazione)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.400	C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A	49,69%	
Lambro S.c. a r.l.	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	200.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	2,78%	
Open Fiber Network Solutions S.c. a r.l.	Milano	Servizi di Ingegneria	EURO	100.000	Amplia Infrastructures S.p.A. C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A	15,00% 5,00%	
Panigale Società consortile a r.l.	Carpi (Modena)	Progettazione e Costruzione	EURO	500.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	0,01%	
Rome Advanced District	Roma	Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria	EURO	700.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	14,29%	(2)
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%	
Smart Mobility Systems S.c. a r.l.	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Movyon S.p.A.	24,50%	

(1) Società cancellata dal Registro delle Imprese di Roma il 5 febbraio 2024.
(2) Il Contratto di rete è dotato di soggettività giuridica

Allegato 2

Informazioni relative ai compensi della società di revisione ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 16 bis, del Codice Civile

€ migliaia

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo	289
Servizi di attestazione	Revisore della capogruppo	193
Altri servizi	Rete del revisore della capogruppo	258
Totale		740

Imprese controllate

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo	396
Revisione contabile	Rete del revisore della capogruppo	16
Servizi di attestazione	Revisore della capogruppo	70
Altri servizi	Revisore della capogruppo	44
Totale controllate		526

Totale Gruppo Autostrade per l'Italia		1.266
--	--	--------------



4

BILANCIO D'ESERCIZIO
AL 31 DICEMBRE 2023



Prospetti contabili

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

€	Note	31/12/2023	31/12/2022
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
Attività materiali	6.1	93.599.196	95.007.851
Immobili, impianti e macchinari		90.765.387	91.977.817
Investimenti immobiliari		2.833.809	3.030.034
Attività immateriali	6.2	15.649.908.391	14.895.274.033
Diritti concessori immateriali		9.432.830.016	8.691.277.021
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.258.461	6.111.258.741
Altre attività immateriali		105.819.914	92.738.271
Partecipazioni	6.3	374.992.132	350.349.054
Attività finanziarie non correnti	6.4	426.271.950	494.145.525
Attività finanziarie non correnti per contributi		119.494.837	129.918.326
Depositi vincolati non correnti		119.494.835	129.918.323
Derivati non correnti con fair value positivo		152.041.890	199.152.006
Altre attività finanziarie non correnti		35.240.388	35.156.870
Altre attività non correnti		-	-
Totale attività non correnti		16.544.771.669	15.834.776.463
Attività correnti			
Attività commerciali	6.5	804.753.758	720.144.964
Rimanenze		87.874.366	79.049.351
Attività contrattuali		4.226.481	4.226.481
Crediti commerciali		712.652.911	636.869.132
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.6	2.045.082.164	2.087.445.771
Disponibilità liquide		1.651.504.141	1.235.098.745
Mezzi equivalenti		300.065.716	750.078.909
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		93.512.307	102.268.117
Attività finanziarie correnti	6.4	282.119.815	638.861.219
Attività finanziarie correnti per contributi		31.215.130	45.072.361
Depositi vincolati correnti		17.296.159	44.251.041
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		230.645.575	546.278.100
Altre attività finanziarie correnti		2.962.951	3.259.717
Attività per imposte sul reddito correnti	6.7	92.315	66.501.069
Altre attività correnti	6.8	88.124.616	77.409.556
Partecipazioni possedute per la vendita		1.000.000	-
Totale attività correnti		3.221.172.668	3.590.362.579
TOTALE ATTIVITA'		19.765.944.337	19.425.139.042

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

€	Note	31/12/2023	31/12/2022
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Patrimonio netto			
Capitale emesso		622.027.000	622.027.000
Riserve e utili portati a nuovo		1.149.365.924	941.196.304
Acconto sui dividendi		(434.174.846)	-
Utile/(Perdita) dell'esercizio		873.102.229	1.197.956.438
Totale patrimonio netto	6.9	2.210.320.307	2.761.179.742
Passività non correnti			
Fondi non correnti per accantonamenti			
Fondi non correnti per benefici per dipendenti	6.10	2.057.804.556	2.221.660.310
Fondo non corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		65.833.791	45.649.872
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		857.840.885	839.656.755
		1.134.129.880	1.336.353.683
Passività finanziarie non correnti	6.11	10.697.339.256	10.279.470.049
Prestiti obbligazionari		8.273.543.420	7.780.926.781
Finanziamenti a medio-lungo termine		2.384.697.455	2.491.430.000
Derivati non correnti con fair value negativo		39.098.381	7.113.268
Altre passività finanziarie non correnti		-	-
Passività per imposte differite nette	6.12	611.211.546	511.027.217
Altre passività non correnti	6.13	20.409.393	28.186.165
Totale passività non correnti		13.386.764.751	13.040.343.741
Passività correnti			
Passività commerciali			
Debiti commerciali	6.14	1.759.834.609	1.811.126.601
		1.759.834.609	1.811.126.601
Fondi correnti per accantonamenti			
Fondi correnti per benefici per dipendenti	6.10	436.013.648	333.838.765
Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		8.936.030	10.030.410
Fondo corrente per sanzioni e penali da Convenzione Unica		110.112.499	119.122.031
Altri fondi correnti per rischi e oneri		16.405.661	16.480.661
		300.559.458	188.205.663
Passività finanziarie correnti	6.11	1.552.374.731	1.167.047.869
Scoperti di conto corrente		-	651
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		164.734.757	43.505.370
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		1.305.639.974	1.033.541.848
Altre passività finanziarie correnti		82.000.000	90.000.000
Passività per imposte sul reddito correnti	6.7	142.163.895	88.163.303
Altre passività correnti	6.15	278.472.396	223.439.021
Passività connesse ad attività destinate alla vendita		-	-
Totale passività correnti		4.168.859.279	3.623.615.559
TOTALE PASSIVITA'		17.555.624.030	16.663.959.300
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'		19.765.944.337	19.425.139.042

CONTO ECONOMICO

€	Note	2023	2022
RICAVI			
Ricavi da pedaggio	7.1	3.638.380.440	3.491.414.878
Ricavi per servizi di costruzione	7.2	1.317.594.191	896.608.361
Altri ricavi	7.3	304.481.906	264.263.242
TOTALE RICAVI		5.260.456.537	4.652.286.481
COSTI			
Materie prime e materiali	7.4	(85.124.969)	(67.616.881)
Costi per servizi	7.5	(1.872.646.467)	(1.386.693.073)
Plusvalenze/(Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali e immateriali		1.427.937	824.320
Costo per il personale	7.6	(468.413.300)	(422.207.542)
Altri oneri	7.7	(542.781.796)	(516.367.895)
Oneri concessori		(462.587.938)	(448.682.827)
Oneri per godimento beni di terzi		(11.426.238)	(7.768.795)
Oneri diversi		(68.767.620)	(59.916.273)
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	7.8	(18.659.271)	32.750.345
(Accantonamenti)/Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		4.450.484	63.666.395
(Accantonamenti) dei fondi per rischi e oneri		(23.109.755)	(30.916.050)
Ammortamenti	7.9	(641.934.589)	(574.978.502)
Ammortamento attività materiali		(26.628.364)	(22.674.559)
Ammortamento diritti concessori immateriali		(543.204.814)	(486.469.580)
Ammortamento altre attività immateriali		(72.101.411)	(65.834.363)
(Svalutazioni)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti	7.10	(16.050.449)	(2.723.538)
TOTALE COSTI		(3.644.182.904)	(2.937.012.766)
RISULTATO OPERATIVO		1.616.273.633	1.715.273.715
Proventi finanziari		133.537.337	237.854.344
Dividendi da società partecipate		20.081.475	100.758.629
Altri proventi finanziari		113.455.862	137.095.715
Oneri finanziari		(504.208.024)	(429.432.635)
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti		(20.547.418)	(10.567.430)
Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni		(2.134.480)	-
Altri oneri finanziari		(481.526.126)	(418.865.205)
Utili/(Perdite) su cambi		10.868	6.743
(ONERI)/PROVENTI FINANZIARI	7.11	(370.659.819)	(191.571.548)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.245.613.814	1.523.702.167
(Oneri)/Proventi fiscali	7.12	(372.511.585)	(325.745.729)
Imposte correnti sul reddito		(253.024.096)	(244.713.099)
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		1.367.744	(15.921.619)
Imposte anticipate e differite		(120.855.233)	(65.111.011)
RISULTATO DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		873.102.229	1.197.956.438
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate		-	-
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		873.102.229	1.197.956.438

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

€ migliaia	Note	2023	2022
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	873.102	1.197.956
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		(96.824)	519.512
Effetto fiscale su utili/(perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		23.239	(124.683)
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	(73.585)	394.829
(Perdite)/Utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	6.10	10.553	5.897
Effetto fiscale su (perdite)/utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		(2.533)	(1.415)
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	8.020	4.482
Altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		145	21.637
Effetto fiscale su altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		(35)	(5.193)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	110	16.444
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	(65.455)	415.755
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	807.647	1.613.711

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

€ migliaia	Riserve e utili portati a nuovo								Totale Patrimonio Netto
	Capitale emesso	Riserva da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserve diverse e utili portati a nuovo	Riserve e utili portati a nuovo	Acconto sui dividendi	Utile/(Perdita) dell'esercizio	
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
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni									
Destinazione del risultato dell'esercizio 2021 a utili portati a nuovo (Assemblea Ordinaria del 28 aprile 2022)	-	-	-	-	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
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-	-	(73.475)	8.020	(65.455)	-	873.102	807.647
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni									
Destinazione del risultato dell'esercizio 2022 a utili portati a nuovo (Assemblea Ordinaria del 20 aprile 2023)	-	-	-	-	273.624	273.624	-	(273.624)	-
Saldo dividendi dell'esercizio 2022 (Assemblea Ordinaria del 20 aprile 2023)	-	-	-	-	-	-	-	(924.332)	(924.332)
Acconto sui dividendi dell'esercizio 2023	-	-	-	-	-	-	(434.175)	-	(434.175)
Saldo al 31/12/2023	622.027	216.070	124.406	262.778	546.112	1.149.366	(434.175)	873.102	2.210.320

RENDICONTO FINANZIARIO

€	Note	2023	2022
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO			
Utile (Perdita) dell'esercizio		873.102.229	1.197.956.438
Rettificato da:			
Ammortamenti	7.9	641.934.589	574.978.502
Variazione operativa dei fondi		(64.184.272)	(513.604.415)
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	7.11	20.547.418	10.567.430
Svalutazioni/(Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti e delle partecipazioni contabilizzate al fair value		12.784.480	-
Svalutazioni/(Rivalutazioni) di valore di attività correnti e non correnti		4.050.449	2.581.462
(Plusvalenze)/Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		(1.739.389)	(836.475)
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	7.12	120.855.233	65.111.011
Altri (proventi)/oneri non monetari		13.024.269	(67.150.870)
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		12.778.066	69.420.902
Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]	8.1	1.633.153.072	1.339.023.985
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO			
Investimenti in attività in concessione	6.2	(1.317.594.191)	(896.608.361)
Investimenti in attività materiali	6.1	(23.058.379)	(31.170.122)
Investimenti in altre attività immateriali	6.2	(85.182.774)	(89.633.400)
Contributi su attività in concessione		32.218.591	1.045.984
Contributi su attività materiali e immateriali		419.439	-
Investimenti in partecipazioni	6.3	(38.427.558)	(32.925.000)
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		1.791.300	934.842
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		340.858.765	25.411.008
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	8.1	(1.088.974.807)	(1.022.945.049)
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' FINANZIARIA			
Distribuzione di riserve di patrimonio netto		-	(681.741.592)
Dividendi corrisposti		(1.358.506.968)	-
Emissione di prestiti obbligazionari	6.11	1.485.354.478	988.018.070
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti per leasing)	6.11	-	700.000.000
Rimborsi di prestiti obbligazionari	6.11	(750.000.000)	(583.750.715)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	6.11	(101.744.097)	(127.448.041)
Rimborsi debiti leasing	6.11	(7.151.554)	(6.455.930)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		24.278.399	(114.377.943)
Flusso di cassa netto per attività finanziaria [c]	8.1	(707.769.742)	174.243.849
(Decremento)/Incremento delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio [a+b+c]	8.1	(163.591.477)	490.322.785
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		2.043.933.749	1.553.610.964
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.880.342.272	2.043.933.749

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

€ migliaia	2023	2022
Imposte sul reddito corrisposte/(rimborsate)	128.931	367.716
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati	120.975	65.095
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti	480.959	420.265
Dividendi incassati	20.081	100.759
Utili su cambi incassati	18	42
Perdite su cambi corrisposte	2	15

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

€ migliaia	2023	2022
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio	2.043.941	1.553.612
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.087.446	1.593.683
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	(43.505)	(40.071)
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio	1.880.347	2.043.941
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.045.082	2.087.446
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	(164.735)	(43.505)

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"). HRA è una holding di partecipazioni, le cui azioni sono detenute da CDP Equity S.p.A.(51%), BP Miro (Lux) SCSp (21,85%), BIP-V Miro (Lux) SCSp (2,65%) 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.

Si evidenzia che in data 12 giugno 2023 a seguito del rimborso del prestito obbligazionario retail per complessivi 750 milioni di euro, la capogruppo Autostrade per l'Italia ha perso la sua qualità di emittente quotato ai sensi dell'art. 1, comma 1, lettera w) del Testo Unico della Finanza (TUF). La Società, tuttavia, continua ad avere obbligazioni negoziate sui mercati regolamentati (lussemburghese e irlandese), sebbene destinate a investitori istituzionali e di taglio maggiore rispetto alla normativa di riferimento. La Società, dunque:

- a) conserva la qualifica di Ente di Interesse Pubblico ai sensi del D. Lgs 39/2010;
- b) continua ad essere soggetta a talune previsioni di cui al TUF (in parte diverse da quelle prima applicabili alla Società) nella sua qualità di «emittente quotato avente l'Italia come Stato Membro d'Origine» ai sensi dell'art. 1, comma 1, lettera w-quater, n. 4, del TUF (assumendo di confermare l'Italia come Stato Membro d'Origine);
- c) risulta esonerata dall'obbligo di pubblicazione della relazione finanziaria semestrale, che pertanto è redatta su base volontaria.

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 nella riunione del 14 marzo 2024.

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 2023 è redatto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D. Lgs. n. 38/2005 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 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.

I prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico e del rendiconto finanziario sono presentati in unità di euro, mentre i prospetti del conto economico complessivo e delle variazioni del patrimonio netto e le note illustrative sono presentati in migliaia di euro, salvo diversa indicazione.

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

Per ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. Ai fini di una più puntuale rappresentazione espositiva del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali, una parte della quota corrente è stata riclassificata come quota non corrente dello stesso fondo. Tale riclassifica ha riguardato anche i valori comparativi del 2022 per euro 383.547.969.

Nelle valutazioni del management sono stati attentamente considerati i rischi significativi connessi al cambiamento climatico, nonché all'impatto dell'attuale contesto macroeconomico sui rischi di rifinanziamento e sugli altri rischi finanziari.

I cambiamenti climatici in atto costituiscono un fattore di rischio per danni potenziali di varia natura (ad es. impatti sulla reputazione, sul valore degli asset, sull'accesso ai mercati finanziari, sui costi operativi e di transizione verso un'economia a basso impatto di carbonio).

La Società monitora inoltre costantemente i riflessi dell'attuale contesto macroeconomico sui rischi di finanziamento e sugli altri rischi finanziari, al fine di valutarne i possibili impatti, senza che al momento siano emerse criticità al riguardo.

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 2023. 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 2023 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 2023, 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	6,3% - 50%
Attrezzature industriali e commerciali	9% - 25%
Altri beni	12% - 25%
Migliorie su beni di terzi	6,3%
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

Diritti concessori

In base agli accordi contrattuali che rientrano nell'applicazione dell'IFRIC 12, la Società opera come prestatore di servizi afferenti i) la realizzazione e il miglioramento dell'infrastruttura in concessione e ii) la gestione e manutenzione della stessa.

I “diritti concessori”, pertanto, rappresentano i diritti del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione, costruzione, manutenzione del bene e sono rappresentati dagli investimenti in opere infrastrutturali e dagli investimenti in opere realizzate da subconcessionari delle aree di servizio e devoluti gratuitamente alla Società alla scadenza dei relativi contratti.

Il costo, recuperato indirettamente attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture, è rappresentato da:

- a) per le opere infrastrutturali, il fair value dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai “Ricavi”), al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie e costituite dalle quote coperte sotto forma di contributo;
- b) per le opere realizzate da subconcessionari delle aree di servizio, gli 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.

Altre 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.

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 2023, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività immateriali	Aliquota d'ammortamento
Costi di sviluppo	14,3% - 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.

Nel corso del 2023, sulla base di fattori tecnici, operativi e commerciali, sono intervenute delle variazioni in aumento nella vita utile stimata di alcune categorie delle "altre attività immateriali", in relazione all'avvio da parte della Società di un processo di profondo e significativo rinnovamento delle proprie infrastrutture informatiche che sovrintendono ai processi aziendali, delle piattaforme tecnologiche e dei software utilizzati. In tale contesto si è resa necessaria una

rivisitazione delle vite utili di questi beni che a seguito di approfondimenti sono risultate essere più lunghe rispetto a quelle precedentemente stimate.

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).

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 alla "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.

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 prospettive e altamente probabili) oggetto di copertura, le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico complessivo (nella riserva di *cash flow hedge*) e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico. Se viene a cessare la relazione di copertura, le variazioni cumulate di fair value accantonate nella riserva di *cash flow hedge* sono riclassificate dal conto economico complessivo al conto economico dell'esercizio.

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 crediti derivanti da attività in concessione, quali le somme dovute da enti pubblici quali contributi o compensazioni assimilabili relativi alla realizzazione delle opere (servizi di costruzione e/o miglioria resi).

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

ottemperare 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.

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. 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

I benefici per i dipendenti sono le remunerazioni erogate dall’impresa in cambio dell’attività lavorativa svolta dal dipendente o in virtù della cessazione del rapporto di lavoro.

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.

Le passività per benefici per dipendenti includono, oltre al fondo connesso al Trattamento di Fine Rapporto (TFR), anche eventuali fondi a copertura degli oneri a carico della Società per il ricorso a strumenti previsti dalla normativa di riferimento per il prepensionamento dei dipendenti.

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.

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 e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività). 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.

Oneri e proventi finanziari

Gli interessi attivi e passivi sono calcolati sul valore delle relative attività e passività finanziarie utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

Dividendi

I dividendi sono rilevati quando è stabilito il diritto incondizionato a riceverne il pagamento. I dividendi e gli acconti sui dividendi pagabili agli azionisti della holding e ai soci terzi delle società controllate sono rappresentati come movimento del patrimonio netto alla data in cui sono approvati, rispettivamente, dall'Assemblea degli azionisti e dal Consiglio di Amministrazione.

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;
 - dalla rilevazione iniziale di un'attività o di una passività in un'operazione che non sia un'aggregazione di imprese, al momento dell'operazione, non influisca né sull'utile contabile né sul reddito imponibile (perdita fiscale), e al momento dell'operazione, non dà luogo alla rilevazione di un uguale ammontare di differenze temporanee imponibili e deducibili;
 - dagli investimenti in società controllate, collegate e joint venture, quando la Capogruppo è in grado di controllare i tempi dell'annullamento delle differenze temporanee ed è probabile che, nel prevedibile futuro, queste non si annulleranno.

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 2023 Autostrade per l'Italia partecipa al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto dalla controllante Holding Reti Autostradali.

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 HRA. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte sul reddito correnti.

Riduzione e ripristino di valore delle attività

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

facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si verifichino eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

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

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

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi sia indicazione che una perdita per riduzione di valore rilevata negli esercizi precedenti possa essersi ridotta, in tutto o in parte, si provvede a verificare la recuperabilità degli importi iscritti nella situazione patrimoniale-finanziaria e determinare l'eventuale importo della svalutazione da ripristinare nel conto economico; tale ripristino non può eccedere, in nessun caso, l'ammontare delle svalutazioni precedentemente effettuate. L'avviamento non è mai ripristinabile.

Stime e valutazioni

La redazione del bilancio, 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 2023 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 2023;
- 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 2023, 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 2023		
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
Amendments to IAS 12 Income taxes: International Tax Reform – Pillar Two Model Rules	1° gennaio 2023	8 novembre 2023
IFRS 17 Contratti assicurativi - Inclusi gli Amendments all'IFRS 17	1° gennaio 2023	19 novembre 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: classificazione delle passività come correnti o non correnti; passività non correnti con covenants	1° gennaio 2024	19 dicembre 2023
Modifiche all'IFRS16 - La passività per leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione	1° gennaio 2024	20 novembre 2023

Con riferimento ai principi in vigore dal 1° gennaio 2023, si evidenzia che gli stessi non hanno comportato impatti sui valori del bilancio d’esercizio. Per le modifiche che si applicheranno a partire dal 1° gennaio 2024, 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 secondo 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, il 21 marzo 2022 si è proceduto alla sottoscrizione del terzo Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica del 12 ottobre 2007, con il quale è stato definito l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) 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 di Autostrade per l'Italia incluso nel PEF e confermato dall'ultimo aggiornamento del PFR, 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 (10,9 miliardi di euro nel periodo 2024-2038). Al 31 dicembre 2023, pertanto, gli investimenti realizzati ammontano a circa 16,6 miliardi di euro.

Il Piano Economico Finanziario della Società è soggetto ad aggiornamento quinquennale. In coerenza con quanto stabilito al punto 2.5 della delibera ART 71/2019 e alle specifiche richieste dal Concedente, sono state già avviate con quest'ultimo le interlocuzioni per l'aggiornamento del PEF relativo al prossimo quinquennio regolatorio 2025-2029, essendo in scadenza quello attualmente vigente del primo periodo, 2020-2024, che comunque regola il riequilibrio concessorio fino al termine contrattuale del 2038. Tale aggiornamento, tenuto conto del quadro regolatorio vigente, dovrebbe avvenire entro la fine del 2024.

In particolare, i parametri chiave oggetto di aggiornamento sono i seguenti:

- stime di traffico;
- inflazione (proiezioni DEF/NADEF 2024);
- WACC (definito da ART) per la remunerazione degli investimenti;
- aggiornamento dei costi di gestione e aggiornamento sulle stime del piano di investimento.

Con riferimento proprio all'ultimo punto, si segnala che l'aumento generale dei costi osservato negli ultimi anni (anche per gli effetti della pandemia COVID-19 e le crisi geopolitiche, con conflitti tuttora in corso), unitamente agli impatti significativi delle nuove normative e linee guida in ambito sicurezza, sorveglianza e manutenzione delle opere d'arte, oltre che all'adeguamento di taluni progetti di investimento, ha comportato un aumento significativo dei programmi di investimento e delle spese operative.

In tale contesto, in data 18 gennaio 2024, il Concedente ha richiesto a tutte le società concessionarie – e quindi anche ad ASPI – un aggiornamento delle previsioni di investimento “sul complesso degli interventi che si ritiene di contemplare nella proposta di aggiornamento convenzionale” e “aggiornati alla luce delle attuali previsioni di spesa”. In aggiunta, il Concedente ha richiesto nella medesima lettera anche di “esplicitare la previsione di adeguamento tariffario necessario ad assicurare l'equilibrio del piano finanziario quantificato sulla base dei vincoli contrattuali attualmente vigenti”. Nel mese di febbraio 2024 ASPI ha inviato al Concedente il piano di investimenti aggiornato “alla luce delle attuali previsioni di spesa” con il relativo sviluppo tariffario stimato.

In relazione a tale richiesta, ASPI ha effettuato un aggiornamento preliminare della stima delle spese necessarie per il completamento del piano di investimento per il periodo 2020-2038 che, sulla base di un'analisi preliminare sarà significativamente maggiore rispetto ai 14,1 miliardi di euro di investimenti previsti nell'PEF vigente, e riflette:

- un aumento significativo dei prezzi delle materie prime utilizzate nelle attività di costruzione per effetto dell'incremento dei tassi di inflazione del 2021;
- i citati impatti connessi alle nuove linee guida per l'ammodernamento delle infrastrutture, volte al prolungamento della vita utile e all'innalzamento dei livelli di sicurezza delle stesse;
- adeguamenti dei progetti richiesti dalle autorità locali e nazionali in relazione ai progetti definiti;
- investimenti aggiuntivi.

Nelle more dell'aggiornamento dei nuovi PEF delle concessionarie, il Concedente stesso, all'interno di una specifica comunicazione inviata a tutte le società a inizio gennaio 2024, ha comunicato la *“necessità che le maggiori esigenze finanziarie siano comunque individuate nell'ambito dei flussi riconducibili al Piano economico finanziario annesso alla Convenzione vigente.*

Conseguentemente, al fine di garantire la prosecuzione, senza soluzione di continuità, di interventi considerati prioritari per l'adeguamento delle autostrade salvaguardando al contempo le condizioni di sostenibilità e bancabilità dei Piani economico finanziari, il maggior fabbisogno segnalato può essere temporaneamente coperto mediante un corrispondente decremento di risorse riferibili a interventi assentiti in convenzione ma di non immediato avvio. In ogni caso, al fine di escludere modifiche sostanziali del rapporto concessorio, le risorse complessivamente impegnabili devono essere ricomprese entro il totale di spesa per investimenti risultante dal Piano economico finanziario annesso alla Convenzione vigente.

Vale infine la pena sottolineare che l'ART, a seguito della verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali, avviata con delibera 181/2023 e conclusasi in data 24 gennaio 2024, ha evidenziato l'opportunità di intervenire sulla predetta metodologia sia attraverso l'adozione di indicazioni operative, sia considerando eventuali ipotesi di revisione, da sottoporre a consultazione pubblica, in ragione

dei cambiamenti nel frattempo intervenuti nel settore. A tal proposito la stessa Autorità ha emesso:

- in data 8 febbraio la delibera 15/2024 con indicazioni operative riguardanti specificatamente l'applicazione dei meccanismi riguardanti (i) le poste figurative e (ii) l'adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione conseguente alla mancata realizzazione degli investimenti programmati da parte del concessionario;
- in data 29 febbraio la delibera 29/2024 con l'avvio di una indagine conoscitiva, con scadenza 22 marzo 2024, riguardante (i) l'effettiva vita utile degli asset reversibili realizzati, in corso di realizzazione o da realizzare e (ii) le componenti del costo del debito e la loro relativa valorizzazione.

Nella tabella seguente sono riepilogate le tratte autostradali in concessione al 31 dicembre 2023.

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. Impatti derivanti dal cambiamento climatico

Anche nell'esercizio 2023 è proseguito l'impegno nei confronti del contrasto degli effetti connessi al cambiamento climatico. La Società ha posto al centro la sostenibilità in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile e si trova a svolgere un ruolo cruciale lungo tre direttrici: ridurre la propria impronta carbonica, adattare le proprie infrastrutture alla sfida rappresentata dai fenomeni estremi, abilitare lungo le proprie reti modelli di mobilità sostenibili.

Già nel 2022 era stata conseguita la validazione SBTi (Science Based Target initiative) dei target di riduzione delle emissioni di Scope 1, 2 e 3¹. 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. In particolare, gli impegni di riduzione assunti per le diverse categorie di emissioni sono definiti come segue:

- a) riduzione delle emissioni assolute di gas serra di Scope 1 e 2 del 68% entro il 2030 (su baseline 2019);
- 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 della società Amplia). In particolare, la riduzione di Scope 3 riguarda prevalentemente le emissioni derivanti dall'utilizzo di materiali da costruzione da parte delle imprese appaltatrici di Autostrade per l'Italia.

Con riferimento agli obiettivi di scope 1 si segnala che al 31 dicembre 2023 sono operative 20 auto elettriche. Il loro numero è destinato a salire dal 2024, per effetto della gara svolta nel 2023 per il noleggio a lungo termine, nella quale è stato chiesto ai fornitori di inserire auto elettriche per ciascuna categoria di veicolo. Inoltre, in taluni siti aziendali si è provveduto a dismettere le centrali termica alimentata a gasolio per installare nuove centrali alimentate con vettori energetici a minor impatto ambientale.

Per quanto riguarda gli obiettivi di scope 2, il fabbisogno di energia elettrica del Gruppo è stato coperto nel 2023 quasi integralmente da fonti rinnovabili certificate. Sono operativi 164 impianti fotovoltaici, per una potenza complessiva installata di 10,8 MWp e un'energia elettrica prodotta di circa 12 GWh/anno (produzione media annua), di cui il 40% in autoconsumo diretto in sito. È stato avviato il piano per l'installazione nelle gallerie e lungo gli svincoli autostradali di impianti di illuminazione a LED che sostituiranno le tradizionali lampade a sodio, un'innovazione che sarà completata nel corso del 2024 e che consentirà di produrre un risparmio energetico di circa 2 GWh/anno, riducendo le emissioni di CO₂ di oltre 520 tonnellate l'anno. La Società, infine, ha anche realizzato impianti per la produzione di energia termica da fonti rinnovabili a servizio degli edifici (solare termico), in grado di garantire una produzione media superiore a 400 MWh/anno.

Per ridurre le emissioni Scope 3 upstream indirette del Gruppo e raggiungere gli impegni assunti con SBTi, Autostrade per l'Italia ha attivato tavoli tecnici di studio e confronto con i produttori dei materiali da costruzione per verificare la possibilità di utilizzo di materiali da costruzione “con

¹ Scope 1: Emissioni derivanti da fonti controllate direttamente dal Gruppo come, ad esempio, i combustibili utilizzati per alimentare la flotta aziendale, gli automezzi da lavoro e a noleggio, combustibili per i generatori di emergenza, per il riscaldamento, la cogenerazione etc.

Scope 2: Emissioni derivanti da fonti non controllate direttamente dal Gruppo e associate alla generazione di energia elettrica, calore e vapore importati e consumati dal Gruppo.

Scope 3: Emissioni da fonti che non sono sotto il diretto controllo aziendale, ma che sono indirettamente legate all'attività aziendale. Comprende tutte le emissioni indirette generate dalla catena del valore del Gruppo come, ad esempio, quelle connesse alla catena di fornitura (cd Scope 3 upstream), i viaggi dei dipendenti, emissioni dovute all'utilizzo dell'infrastruttura da parte degli utenti (cd Scope 3 downstream) etc.

minori fattori emissivi". Sono considerati i materiali che rappresentano l'80% del totale delle emissioni derivanti dalla realizzazione del piano di investimenti, in particolare calcestruzzo e acciaio. Dalle analisi svolte, a parità di caratteristiche tecniche, tali materiali potrebbero essere progressivamente sostituiti con altri a basso impatto emissivo, o perché prodotti con nuove tecnologie anche in grado di ridurre le emissioni o catturare la CO2. Nel corso del 2023 sono stati fatti dei campi prova su alcuni tipi di calcestruzzo verde e iniziato a chiedere ai fornitori la certificazione EPD (Environmental Product Declaration - Dichiarazione Ambientale di Prodotto) e l'indicazione delle percentuali di riciclato presenti nei materiali. Si segnala, infine, che è stato completato il piano per la realizzazione a cura di Free To X di 100 stazioni di ricarica ad alta potenza in altrettante aree di servizio; nel 2024 è previsto il lancio di gare per aumentare la copertura del servizio ad ulteriori 108 aree.

Con riferimento alla gestione finanziaria, si segnala che sono stati collocati, rispettivamente a gennaio e a giugno 2023, i primi due prestiti obbligazionari Sustainability-linked entrambi per complessivi 1,5 miliardi di euro, il cui 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. I due prestiti obbligazionari sono stati ammessi alla piattaforma LGX della Borsa di Lussemburgo dedicata ai titoli di debito sostenibile. Infine, sono state ottenute nuove linee di credito revolving bilaterali da primari istituti di credito italiani e internazionali per complessivi 725 milioni di euro di tipo Sustainability-linked che prevedono un aggiustamento dei margini legati al raggiungimento di specifici obiettivi ESG.

6. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2022.

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 93.599 (95.008)

Le attività materiali al 31 dicembre 2023 presentano un valore netto pari a 93.599 migliaia di euro e risultano sostanzialmente in linea con il valore netto al 31 dicembre 2022 (95.008 migliaia di euro).

Nella tabella seguente sono espone le consistenze iniziali e finali delle voci delle attività materiali, con evidenza del costo originario e degli ammortamenti cumulati a fine esercizio.

€ migliaia	31/12/2023			31/12/2022		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari	398.123	(307.358)	90.765	377.913	(285.935)	91.978
Investimenti immobiliari	13.338	(10.504)	2.834	13.310	(10.280)	3.030
Attività materiali	411.461	(317.862)	93.599	391.223	(296.215)	95.008

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle variazioni intercorse nel 2023.

€ migliaia	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							Valore netto al 31/12/2023
	Valore netto al 31/12/2022	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Passaggi in esercizio	Ammortamenti	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche e altre rettifiche	Decrementi per contributi	
Terreni	1.269	-	-	-	-	39	-	1.308
Fabbricati	16.784	2.032	251	(1.284)	-	(108)	(241)	17.424
Diritti d'uso di fabbricati	12.074	4.403	-	(3.539)	-	(2.651)	-	10.287
Attrezzature industriali e commerciali	31.222	14.982	4.090	(12.915)	(52)	-	-	37.327
Altri beni	17.400	5.146	170	(5.940)	-	-	(179)	16.597
Diritti d'uso altri beni	4.725	881	-	(2.316)	-	-	-	3.290
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	4.793	862	(4.511)	-	-	-	-	1.144
Migliorie su beni di terzi	3.711	36	-	(369)	-	-	-	3.378
Immobili, impianti e macchinari	91.978	28.342	-	(26.363)	(52)	(2.720)	(420)	90.765
Terreni	275	-	-	-	-	(39)	-	236
Fabbricati	2.755	-	-	(268)	-	111	-	2.598
Investimenti immobiliari	3.030	-	-	(268)	-	72	-	2.834
Attività materiali	95.008	28.342	-	(26.631)	(52)	(2.648)	(420)	93.599

I diritti d'uso relativi a immobili, impianti e macchinari sono pari a 13.577 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 e riguardano principalmente contratti di locazione passiva di immobili ad uso foresteria e ad uso uffici (10.287 migliaia di euro), la cui durata effettiva è compresa tra i 2 e 15 anni, anche tenendo conto delle probabili proroghe esercitabili dalla Società.

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 2023 gli immobili hanno generato canoni di locazione attivi pari a 774 migliaia di euro, a fronte di costi operativi diretti di manutenzione e gestione pari a 5.416 migliaia di euro.

Nel corso del 2023 non si sono verificate variazioni della vita utile stimata dei beni.

Si precisa, infine, che al 31 dicembre 2023 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

6.2 Attività immateriali - Migliaia di euro 15.649.911 (14.895.275)

La voce è costituita da:

a) i diritti concessori immateriali pari a 9.432.830 migliaia di euro (8.691.276 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) riconducibili alle seguenti categorie:

- 1) agli investimenti in opere infrastrutturali rappresentati nella voce diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi (9.346.722 migliaia di euro);
- 2) i diritti su opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio autostradali devoluti gratuitamente alla Società al termine dei relativi contratti (86.108 migliaia di euro);

l'avviamento e le altre attività a vita utile indefinita per un valore complessivo pari a 6.111.261 migliaia di euro;

b) le altre attività immateriali pari a 105.820 migliaia di euro.

€ migliaia	31/12/2023			31/12/2022		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Diritti concessori immateriali	12.242.723	(2.809.893)	9.432.830	10.957.965	(2.266.689)	8.691.276
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.261	-	6.111.261	6.111.261	-	6.111.261
Altre attività immateriali	560.753	(454.933)	105.820	475.571	(382.833)	92.738
Attività immateriali	18.914.737	(3.264.826)	15.649.911	17.544.797	(2.649.522)	14.895.275

Nella tabella seguente sono riportate le variazioni intercorse nel 2023.

€ migliaia	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							Valore netto al 31/12/2023
	Valore netto al 31/12/2022	Incrementi per opere realizzate	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Ammortamenti	Passaggi in esercizio	Decrementi per contributi	Riclassifiche e altre rettifiche	
Diritti per investimenti in opere infrastrutturali	8.599.428	1.317.594	-	(537.464)	-	(32.219)	(617)	9.346.722
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	91.848	-	-	(5.740)	-	-	-	86.108
Diritti concessori immateriali	8.691.276	1.317.594	-	(543.204)	-	(32.219)	(617)	9.432.830
Avviamento	6.111.198	-	-	-	-	-	-	6.111.198
Marchi	63	-	-	-	-	-	-	63
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.261	-	-	-	-	-	-	6.111.261
Sviluppo software	64.906	-	55.591	(51.634)	-	-	2.283	71.146
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'i	24.690	-	17.645	(20.243)	61	-	-	22.153
Concessioni e licenze	764	-	1.447	(223)	-	-	-	1.988
Attività immateriali in corso e acconti	2.378	-	10.500	-	(2.345)	-	-	10.533
Altre attività immateriali	92.738	-	85.183	(72.100)	(2.284)	-	2.283	105.820
Attività immateriali	14.895.275	1.317.594	85.183	(615.304)	(2.284)	(32.219)	1.666	15.649.911

Nel corso del 2023, le attività immateriali evidenziano un incremento netto pari a 754.636 migliaia di euro, principalmente per l'effetto combinato di:

- a) gli investimenti in opere infrastrutturali (1.317.594 migliaia di euro);
- b) gli investimenti in altre attività immateriali (85.183 migliaia di euro), riconducibili essenzialmente all'attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione della Società focalizzate sull'innovazione tecnologica per la gestione e sicurezza delle infrastrutture e sui servizi digitali avanzati per la mobilità;
- c) gli ammortamenti dell'esercizio (615.304 migliaia di euro).

Si evidenzia infine che nell'esercizio 2023 sono stati rilevati nel conto economico costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 2.971 migliaia di euro (1.721 migliaia di euro nel 2022). Tali attività sono finalizzate al miglioramento di infrastrutture, servizi offerti, livelli di sicurezza, sviluppo interno di software, tutela e valorizzazione dell'ambiente.

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.

Come previsto dallo IAS 36, il test è stato effettuato mediante il modello dell'Unlevered Discounted Cash Flow (UDCF), sulla base dei flussi finanziari relativi alla più recente previsione approvata dalla direzione aziendale (business plan 2021-2038 approvato dal Consiglio di Amministrazione nel mese di febbraio del 2021); è quindi stato determinato il valore d'uso derivante dall'attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi sviluppati per l'intero periodo concessorio. Ai fini della determinazione del valore d'uso derivante dall'attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi, è stato utilizzato un piano pluriennale avente un orizzonte temporale pari alla durata della concessione che 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.

Ai fini dell'esercizio di impairment è stato utilizzato un tasso di attualizzazione pari al 6,51%; si evidenzia che tale tasso di attualizzazione, determinato sulla base di quanto richiesto dallo IAS 36, 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.

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, sono state predisposte analisi di sensitivity, sviluppate:

- prendendo a riferimento flussi di scenari, non ancora approvati dalla direzione aziendale e con diverse previsioni di investimento, inclusa quella descritta nella precedente nota n. 4 “Contratto di concessione” cui si rimanda, con un valore degli interventi significativamente maggiori rispetto al PEF vigente. Tali scenari considerano, in ogni caso, il riequilibrio tariffario al 2038 ai sensi della Convenzione Unica;
- incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione indicato, valutandolo come unico elemento, in considerazione dello sviluppo tariffario con sistema regolatorio di “riequilibrio”, rappresentativo di un'ipotesi di stress test dei possibili impatti di medio-lungo termine.

Anche i risultati delle analisi di sensitività hanno confermato la piena recuperabilità delle attività iscritte in bilancio.

6.3 Partecipazioni - Migliaia di euro 374.992 (350.349)

Nelle tabelle seguenti si riportano:

- a) i saldi di apertura e chiusura delle partecipazioni detenute dalla Società (con evidenza del costo originario e delle svalutazioni cumulate), classificate per categoria, nonché le relative variazioni intervenute nell'esercizio;

€ migliaia	Costo	(Svalutazioni) cumulate	Valore netto	Nuove costituzioni	Riclassifiche	Apporti successivi alla costituzione	Svalutazioni	Costo	(Svalutazioni) cumulate	Valore netto
Società Autostrada Tirrenica p.a.	90.672	-	90.672	-	-	-	2	90.674	-	90.674
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.	56.000	-	56.000	-	-	20.000	-	76.000	-	76.000
Autostrade Meridionali S.p.A.	15.340	-	15.340	-	-	-	-	15.340	-	15.340
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	11.025	-	11.025	-	-	325	-	11.350	-	11.350
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.	2.000	-	2.000	-	-	-	-	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	-	-	18.000	(12.000)	18.701	(12.000)	6.701
Giovia S.r.l.	326	-	326	-	-	-	-	326	-	326
Partecipazioni in imprese controllate (A)	287.388	(8.056)	279.332	-	-	38.327	(12.000)	325.715	(20.056)	305.659
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	-	(1.000)	-	(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	-	(1.000)	-	(784)	65.895	(2.522)	63.373
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
ROME ADVANCED DISTRICT	-	-	-	100	-	-	-	100	-	100
Partecipazioni in altre imprese (C)	5.860	-	5.860	100	-	-	-	5.960	-	5.960
Partecipazioni (A+B+C)	360.927	(10.578)	350.349	100	(1.000)	38.327	(12.784)	397.570	(22.578)	374.992

- b) il dettaglio delle partecipazioni con indicazione, tra le altre informazioni, delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico al 31 dicembre 2023 (esposto al netto degli eventuali decimi da versare).

Denominazione	Sede	Valore nominale azione/quote (€)	Capitale/Fondo consortile/Fondo Patrimoniale (€)	Quota partecipazione (%)	Numero azioni/quote possedute	Utile (Perdita) dell'esercizio 2023 (€ migliaia) (1)	Patrimonio netto al 31/12/2023 (€ migliaia) (1)	Valore di carico 31/12/2023 (€ migliaia)
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	Roma	0,15	24.460.800	100,00%	(3)	162.962.400	4.124	83.947
Tangenziale di Napoli S.p.A.	Napoli	5,16	108.077.490	100,00%		20.945.250	12.501	284.781
Amplia Infrastructures S.p.A.	Roma	0,13	30.116.452	99,80%		231.196.989	98	54.236
Free To X S.r.l.	Roma	24.343.283	49.602.822	100,00%	1	48.653	118.256	76.000
Autostrade Meridionali S.p.A.	Napoli	2,07	9.056.250	58,98%	2.580.500	1.451	48.377	15.340
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	1,00	5.693.795	100,00%	5.693.795	10.156	21.119	11.350
Movyon S.p.A.	Roma	1,00	1.120.000	100,00%	1.120.000	5.314	80.175	5.692
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	Pré Saint Didier (Aosta)	51,65	198.749.200	51,00%	1.962.480	11.512	234.948	2.461
Elgea S.p.A.	Roma	1,00	2.000.000	100,00%	2.000.000	107	1.758	2.000
AD Moving S.p.A.	Roma	1,00	1.000.000	100,00%	1.000.000	942	3.021	835
EssediEsse Società di Servizi S.p.A.	Roma	1,00	500.000	100,00%	500.000	(17.638)	5.037	6.701
Giovia S.r.l.	Roma	10,000	10.000	100,00%	1	12,60	2.458	326
Partecipazioni in imprese controllate (A)								305.659
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano	0,75	220.344.608	27,45%	80.645.753	(520)	(229.976)	62.345
Spea Engineering S.p.A. (4)	Roma	5,16	6.966.000	20,00%	270.000	(6.474)	28.211	999
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna	1,00	2.715.200	36,81%	999.440	2.565	8.551	999
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma		116.330	30,95%			114	29
Partecipazioni in imprese collegate (B)								63.373
Strada dei Parchi S.p.A.	Roma	10,00	48.114.240	2%	96.228	(60.275)	9.625	4.271
Tangenziale Esterna S.p.A.	Milano	1,00	464.945.000	0,25%	1.162.363	1.029	326.894	1.163
digITalog S.p.A. in liquidazione	Roma	1.000,00	1.142.000	1,401%	16	(146)	1.774	426
ROME ADVANCED DISTRICT	Roma		700.000	14,286%				100
Partecipazioni in altre imprese (C)								5.960
Partecipazioni (A+B+C)								374.992

(1) I dati sono riferiti al bilancio al 31 dicembre 2023 approvato dal Consiglio di Amministrazione di ciascuna società.

(2) I dati sono riferiti al bilancio al 31 dicembre 2022.

(3) A seguito dell'acquisto in data 2 maggio 2023 da parte di Autostrade per l'Italia di 2.000 azioni della Società Autostrada Tirrenica S.p.A., il totale delle azioni in circolazione è posseduto da Autostrade per l'Italia. Si specifica infatti che in data 29 dicembre 2015 Società Autostrada Tirrenica ha acquistato n. 109.600 proprie azioni da soci di minoranza. Pertanto la quota di interessenza della società è pari al 100% al 31 dicembre 2023 calcolata come rapporto tra le azioni possedute dalla Società e le azioni totali in circolazione della controllata.

(4) Al 31 dicembre 2023 la partecipazione in Spea Engineering S.p.A. è stata riclassificata tra le "Partecipazioni possedute per la vendita".

La variazione della voce, pari a 24.643 migliaia di euro, è riconducibile principalmente a:

- i versamenti per aumento di capitale sociale, effettuati in favore delle controllate Free To X S.r.l. (20.000 migliaia di euro) e EssediEsse Società di Servizi S.p.A. (18 milioni di euro);
- la svalutazione della partecipazione in EssediEsse Società di Servizi S.p.A. (12.000 migliaia di euro), sulla base di quanto risultante dal test di impairment sotto descritto;
- la riclassifica del valore netto residuo della partecipazione in Spea Engineering S.p.A. tra le "Partecipazioni possedute per la vendita" (1.000 migliaia di euro), in relazione alla cessione della medesima partecipazione intercorsa all'inizio del 2024.

Con riferimento alla controllata Autostrade Meridionali, si evidenzia al 31 dicembre 2023 un significativo cambiamento dato dall'assenza di ulteriori opportunità di business e probabile prossimo avvio della liquidazione; è stata quindi verificata, con esito positivo, la piena recuperabilità delle attività e passività della società, sempre con riferimento al valore di calcolo della partecipazione al 31 dicembre 2023.

Riguardo, infine, Autostrade Meridionali, si evidenzia al 31 dicembre 2023 un significativo cambiamento dato dall'assenza di ulteriori opportunità di business e probabile prossimo avvio della liquidazione; è stata quindi verificata, con esito positivo, la piena recuperabilità delle attività e passività della società, sempre con riferimento al valore di calcolo della partecipazione al 31 dicembre 2023.

6.4 Attività finanziarie

(quota non corrente) - Migliaia di euro 426.272 (494.145)

(quota corrente) - Migliaia di euro 282.119 (638.860)

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	Note	31/12/2023			31/12/2022		
		Saldo di bilancio	di cui corrente	di cui non corrente	Saldo di bilancio	di cui corrente	di cui non corrente
Attività finanziarie per contributi	(1)	150.710	31.215	119.495	174.990	45.072	129.918
Depositi vincolati	(1)	136.791	17.296	119.495	174.168	44.250	129.918
Derivati con fair value positivo	(2)	153.312	1.270	152.042	514.834	315.682	199.152
Finanziamenti a medio-lungo termine		241.755	226.000	15.755	240.804	226.000	14.804
Ratei attivi per attività finanziarie a medio - lungo termine		1.165	1.165	-	2.292	2.292	-
Presiti al personale		3.873	695	3.178	4.551	772	3.779
Risconti attivi finanziari pluriennali		4.632	104	4.528	4.016	89	3.927
Altri crediti finanziari		13.190	1.411	11.779	14.090	1.443	12.647
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine	(1)	264.615	229.375	35.240,00	265.753	230.596	35.157,00
Finanziamenti a breve termine		-	-	-	1.350	1.350	-
Altre attività finanziarie		2.963	2.963	-	1.910	1.910	-
Altre attività finanziarie correnti	(1)	2.963	2.963	-	3.260	3.260	-
Attività finanziarie		708.391	282.119	426.272	1.133.005	638.860	494.145

(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 di bilancio è composto da:

- a) i "derivati con fair value positivo" che 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 (per complessivi 153.312 migliaia di euro). La diminuzione rispetto al 31 dicembre 2022 (361.522 migliaia di euro) è principalmente riconducibile:
 - 1) alla chiusura dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting (282.431 migliaia di euro), in corrispondenza delle relative emissioni obbligazionarie di gennaio e giugno 2023;
 - 2) alla diminuzione del fair value positivo di strumenti finanziari derivati classificati come di *cash flow hedge* (84.707 migliaia di euro), a seguito della diminuzione della curva dei tassi di interesse al 31 dicembre 2023 rispetto al 31 dicembre 2022;
- b) le "attività finanziarie per contributi" (150.710 migliaia di euro) che includono i crediti relativi alle somme dovute dal Concedente, da terzi e da altri enti pubblici, quali contributi maturati sui servizi di costruzione effettuati. La diminuzione rispetto all'esercizio precedente è correlata all'incasso dei contributi per i lavori sulla A1 Milano-Napoli relativi ad alcuni lotti della Variante di Valico e del potenziamento del Nodo di Firenze (41.621 migliaia di euro);
- c) i "depositi vincolati" (136.791 migliaia di euro) che 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 b). La natura del vincolo deriva dall'indisponibilità delle somme accreditate sui conti, fino al rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta in relazione all'effettiva esecuzione dei lavori e all'avanzamento dei progetti. La diminuzione della voce è correlata principalmente

all'incasso (41.621 migliaia di euro) di cui al punto b). Conseguentemente, è stato decrementato di pari importo il debito verso ANAS rilevato nella voce "ANAS";

- d) i "finanziamenti a medio-lungo termine", pari a 241.755 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, che si riferiscono essenzialmente al finanziamento concesso alla controllata Società Autostrada Tirrenica (226.000 migliaia di euro, tasso fisso del 5% e scadenza fissata per il 30 settembre 2024). Con riferimento a quest'ultimo, si segnala che nel corso del mese di febbraio 2024 è stata prorogata, al 30 settembre 2025, la scadenza originariamente prevista.

Per maggiori dettagli a riguardo si rinvia alla nota 8.2 "Gestione dei rischi finanziari".

Si precisa che per le attività finanziarie iscritte e commentate nella presente voce non si sono manifestati indicatori di impairment nel corso dell'esercizio e che il valore contabile delle stesse approssima il relativo fair value.

6.5 Attività commerciali – Migliaia di euro 804.754 (720.145)

Al 31 dicembre 2023 le attività commerciali sono costituite da:

- a) rimanenze di magazzino, pari a 87.874 migliaia di euro (79.049 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), 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 2022 e connesse alla realizzazione di opere a favore del Concedente, in qualità di committente;
- c) crediti commerciali, pari a 712.654 migliaia di euro (636.870 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente.

€ migliaia	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Crediti commerciali verso:			
Clienti autostradali	310.016	332.650	(22.634)
Subconcessionari delle aree di servizio autostradali	74.370	73.459	911
Clienti diversi	83.609	77.434	6.175
Crediti commerciali (saldo lordo)	467.995	483.543	(15.548)
Fondo svalutazione crediti commerciali	(47.693)	(46.995)	(698)
Altre attività commerciali	292.352	200.322	92.030
Crediti commerciali (saldo netto)	712.654	636.870	75.784

L'incremento del saldo netto dei crediti commerciali, pari a 75.784 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2022, è determinato principalmente dall'incremento delle altre attività commerciali (92.030 migliaia di euro) relativo agli anticipi e acconti versati ai fornitori per le attività connesse agli investimenti autostradali.

La tabella seguente presenta l'anzianità dei crediti commerciali.

€ migliaia	Totale saldo crediti al 31/12/2023	Saldo a scadere	Scaduto da 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti commerciali	467.995	382.045	3.112	19.141	63.697

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	31/12/2022	Incrementi	Utilizzi	31/12/2023
Fondo svalutazione crediti commerciali	46.995	3.707	(3.009)	47.693

Il fondo svalutazione dei crediti commerciali risulta sostanzialmente in linea rispetto al 31 dicembre 2022.

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 2.045.082 (2.087.446)

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 decrementa di 42.364 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2022.

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 92 (66.501)

Passività per imposte sul reddito correnti - Migliaia di euro 142.164 (88.164)

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	Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti	
	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022
IRES	92	47.376	54.294	1.984
Istanze di rimborso IRES	-	201	-	-
IRAP	-	18.924	50.936	-
Altre imposte sul reddito	-	-	36.934	86.180
Totale	92	66.501	142.164	88.164

A decorrere dal 1° gennaio 2023, la controllante Holding Reti Autostradali ha maturato i requisiti normativi per attivare un proprio consolidato con Autostrade per l'Italia e le sue controllate. Di conseguenza, la Società, interrotto il proprio Consolidato Fiscale Nazionale con le controllate Società Autostrada Tirrenica p.A., Free To X S.r.l. e Elgea S.p.A., aderisce in qualità di società consolidata al consolidato fiscale di HRA e, pertanto, contabilizza i propri rapporti tributari nei confronti di quest'ultima.

Al 31 dicembre 2023, la Società presenta passività nette per imposte correnti pari a 142.072 migliaia di euro (21.663 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

L'incremento pari 120.409 migliaia di euro è essenzialmente dovuto a:

- lo stanziamento delle imposte di competenza dell'esercizio, al netto delle imposte versate a titolo di saldo dell'esercizio 2022 e di acconti dell'esercizio 2023 (173.039 migliaia di euro);
- il pagamento della quota di debito per l'imposta sostitutiva relativa all'affrancamento di quota parte del valore fiscale dell'avviamento, dedotta extra-contabilmente (48.945 migliaia di euro).

6.8 Altre attività correnti - Migliaia di euro 88.122 (77.410)

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	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	19.375	17.599	1.776
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	2.066	1.716	350
Crediti verso enti previdenziali	445	436	9
Anticipi e altri crediti diversi	68.827	60.135	8.692
Altre attività correnti (saldo lordo)	90.713	79.886	10.827
Fondo svalutazione altre attività correnti	(2.591)	(2.476)	(115)
Altre attività correnti (saldo netto)	88.122	77.410	10.712

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. Tale fondo è determinato coerentemente con quanto descritto da criteri contabili indicati nella nota n.3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati".

6.9 Patrimonio netto - Migliaia di euro 2.210.320 (2.761.180)

Al 31 dicembre 2023, 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 2022.

Il patrimonio netto, pari a 2.210.320 migliaia di euro, si decrementa di 550.860 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 (2.761.180 migliaia di euro) principalmente per l'effetto combinato:

- della distribuzione del saldo dividendi dell'esercizio 2022 (924.332 migliaia di euro) e dell'acconto dividendi dell'esercizio 2023 (434.175 migliaia di euro);
- del risultato economico complessivo dell'esercizio (807.647 migliaia di euro), composto dall'utile dell'esercizio (873.102 migliaia di euro) e del saldo negativo delle altre componenti del conto economico complessivo (65.455 migliaia di euro) su cui incide principalmente la variazione negativa del fair value degli strumenti finanziari derivati.

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 31/12/2023 (€ migliaia)	Possibilità di utilizzo (A, B, C, D)*	Quota disponibile (€ migliaia)	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nel periodo 01/01/2020 - 31/12/2022 (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	262.777	-	-	-	-
Riserva straordinaria	441.269	A, B, C	441.269	-	-
Riserva da utili e perdite per valutazione attuariale dei fondi per benefici per dipendenti	(11.757)	-	(11.757)	-	-
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	36.666	A, B, C	36.666	-	-
Utili portati a nuovo	447.967	A, B, C	447.967	-	-
Riserve diverse e utili portati a nuovo	546.113		248.569	-	-
Riserve e utili portati a nuovo	1.149.366		464.639		
Totale	1.771.393		464.639		
di cui:					
Quota non distribuibile ⁽¹⁾			22.089		
Quota distribuibile			442.550		

* Legenda:
A: per aumento di capitale
B: per copertura perdite
C: per distribuzione ai soci
D: per altri vincoli statutari/assembleari

Note:
(1) Rappresenta l'ammontare della quota non distribuibile destinata alla copertura dei costi di sviluppo non ancora ammortizzati.

6.10 Fondi per accantonamenti

(quota non corrente) - Migliaia di euro 2.057.805 (2.221.659)

(quota corrente) - Migliaia di euro 436.013 (333.839)

Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti per natura e la distinzione tra quote correnti e non correnti.

€ migliaia	31/12/2023			31/12/2022		
	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	74.770	65.834	8.936	55.680	45.650	10.030
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	967.953	857.841	110.112	958.778	839.656	119.122
Fondi per sanzioni e penali da Convenzione Unica	16.406	-	16.406	16.481	-	16.481
Fondo per rischi e oneri con Amministrazione Finanziaria	20.652	-	20.652	17.678	-	17.678
Fondi per rischi e oneri diversi	1.414.037	1.134.130	279.907	1.506.881	1.336.353	170.528
Altri fondi per rischi e oneri	1.434.689	1.134.130	300.559	1.524.559	1.336.353	188.206
Fondi per accantonamenti	2.493.818	2.057.805	436.013	2.555.498	2.221.659	333.839

Di seguito sono esposte le movimentazioni dell'esercizio.

€ migliaia	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							Utilizzi		Saldo di bilancio al 31/12/2023
	Saldo di bilancio al 31/12/2022	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	Decrementi per liquidazione e anticipi TFR	(Utili) perdite attuariali rilevate nel conto economico complessivo	Trasferimenti (a)/da altre società				
							Diretti	Indiretti		
Fondi per benefici per dipendenti	55.680	35.245	1.890	(7.482)	(10.553)	(10)	-	-	74.770	
Fondo per trattamento di fine rapporto	55.680	245	1.890	(7.482)	(10.553)	(10)	-	-	39.770	
Altri fondi per dipendenti	-	35.000	-	-	-	-	-	-	35.000	
Fondi per ripristino e sostituzione Infrastrutture autostradali	958.778	494.560	13.626	-	-	-	-	(499.011)	967.953	
Fondo per sanzioni e penali da Convenzione Unica	16.481	(75)	-	-	-	-	-	-	16.406	
Altri fondi per rischi e oneri	1.524.559	23.184	5.033	-	-	-	(118.087)	-	1.434.689	
Fondo per rischi e oneri con amministrazione finanziaria	17.678	4.446	-	-	-	-	(1.472)	-	20.652	
Fondo contenziosi, rischi e oneri diversi	1.506.881	18.738	5.033	-	-	-	(116.615)	-	1.414.037	
Fondi per accantonamenti	2.555.498	552.914	20.549	(7.482)	(10.553)	(10)	(118.087)	(499.011)	2.493.818	

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 65.834 (45.650)

(quota corrente) - Migliaia di euro 8.936 (10.030)

Al 31 dicembre 2023, la voce è composta:

- 1) 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;
- 2) dalla rilevazione, all'interno degli altri fondi per dipendenti, degli effetti connessi al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione, di cui all'art. 4, commi da 1 a 7-ter, della legge n.92 del 28 giugno 2012 e successive modifiche. In particolare, il fondo stanziato si riferisce agli oneri, contabilizzati nel costo del lavoro, legati all'accordo siglato tra Autostrade per l'Italia e le Organizzazioni Sindacali che prevede l'accompagnamento alla pensione per n. 140 risorse in possesso dei requisiti di accesso allo strumento, individuate in base agli anni residui rispetto al raggiungimento del requisito pensionistico. Tale operazione si inserisce in un piano di riorganizzazione delle attività che consenta alla Società di efficientare i processi di business a valle del percorso di trasformazione tecnologica e digitalizzazione.

L'incremento di 19.090 migliaia di euro è essenzialmente riferibile:

- a) all'accantonamento nel costo del lavoro del piano straordinario uscite (35.000 migliaia di euro);
- b) agli utili attuariali dell'esercizio (10.553 migliaia di euro);
- c) agli utilizzi dell'esercizio relativi alle liquidazioni e agli anticipi del TFR (7.482 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 2023.

Ipotesi finanziarie	
Tasso annuo di attualizzazione (1)	3,08%
Tasso annuo di inflazione	2,00%
Tasso annuo di incremento del TFR	3,00%
Tasso annuo di incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	2,00%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	2,50%
Duration (anni)	5,72

(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 2023, mostrando gli effetti che si sarebbero determinati sul TFR a seguito delle variazioni delle stesse ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data.

€ migliaia	Analisi di sensitività al 31/12/2023					
	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	39.824	39.712	40.087	39.456	39.278	40.272

FONDO PER RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 857.841 (839.656)

(quota corrente) - Migliaia di euro 110.112 (119.122)

Il saldo del fondo si incrementa di 9.175 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 per gli effetti combinati degli:

- a) accantonamenti operativi dell'esercizio, complessivamente pari a 494.560 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino previsti sulla rete autostradale;
- b) gli accantonamenti finanziari (13.626 migliaia di euro);
- c) utilizzi dell'esercizio, pari a 499.011 migliaia di euro, per gli interventi di manutenzione sulla rete autostradale, di cui 155.779 migliaia di euro relativi alle manutenzioni non ricorrenti.

FONDO PER SANZIONI E PENALI DA CONVENZIONE UNICA

(quota corrente) - Migliaia di euro 16.406 (16.481)

Il valore del fondo al 31 dicembre 2023 è rimasto in linea rispetto all'esercizio precedente ed accoglie essenzialmente:

- a) 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;
- b) l'ammontare complessivo pari a 6.900 migliaia di euro per le penali e sanzioni applicate in relazione ad eventi nevosi, disagi alla circolazione e a visite ispettive.

Per ulteriori dettagli sulla situazione relativa agli eventi significativi in ambito concessorio, si rinvia a quanto riportato nella nota n. 9.4 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 1.134.130 (1.336.353)

(quota corrente) - Migliaia di euro 300.559 (188.206)

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi e oneri ritenuti probabili a fine esercizio. La voce si decrementa per 89.870 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2022, essenzialmente per l'effetto combinato di:

- a) gli utilizzi diretti, pari a 118.087 migliaia di euro, in relazione prevalentemente agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIT e con il Governo, relativamente agli sconti tariffari agli utenti e agli sconti per disagi lavori (67.978 migliaia di euro), nonché agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (29.819 migliaia di euro realizzati nel 2023);
- b) gli accantonamenti operativi (23.184 migliaia di euro) su cui incide l'effetto connesso alla variazione dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione del fondo relativo all'accordo negoziale con il MIT.

Per maggiori dettagli sui principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2023, nonché l'evoluzione intercorsa nell'esercizio, si rinvia alla nota n. 9.4 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

6.11 Passività finanziarie

(quota non corrente) - Migliaia di euro 10.697.339 (10.279.470)

(quota corrente) - Migliaia di euro 1.552.375 (1.167.048)

PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) - Migliaia di euro 10.697.339 (10.279.470)

(quota corrente) - Migliaia di euro 1.305.640 (1.033.543)

Si riportano di seguito i prospetti di dettaglio delle passività finanziarie a medio-lungo termine, con evidenza di:

- a) la composizione del saldo di bilancio (quota corrente e non corrente), del corrispondente valore nominale e della relativa esigibilità:

€ Migliaia	31/12/2023				31/12/2022			
	di cui		di cui		di cui		di cui	
	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Prestito obbligazionario 2004-2024	1.000.000	998.727	998.727	-	1.000.000	995.918	-	995.918
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY) (1)	149.176	164.911	164.911	-	149.176	181.046	-	181.046
Prestito obbligazionario 2010-2025	500.000	499.102	499.102	-	500.000	498.607	-	498.607
Prestito obbligazionario 2012-2032	35.000	35.000	35.000	-	35.000	35.000	-	35.000
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	88.608	88.608	88.608	-	80.004	84.196	-	84.196
Prestito obbligazionario 2013-2033	75.000	73.424	73.424	-	75.000	73.288	-	73.288
Prestito obbligazionario 2014-2038	75.000	73.163	73.163	-	75.000	73.069	-	73.069
Prestito obbligazionario 2014-2034	125.000	124.160	124.160	-	125.000	124.094	-	124.094
Prestito obbligazionario 2015-2023	-	-	-	-	750.000	748.911	748.911	-
Prestito obbligazionario 2015-2025	500.000	499.246	499.246	-	500.000	498.849	-	498.849
Prestito obbligazionario 2015-2026	750.000	747.919	747.919	-	750.000	747.108	-	747.108
Prestito obbligazionario 2016-2027	600.000	597.454	597.454	-	600.000	596.661	-	596.661
Prestito obbligazionario 2017-2029	700.000	674.676	674.676	-	700.000	670.627	-	670.627
Prestito obbligazionario 2020-2028	1.250.000	1.230.152	1.230.152	-	1.250.000	1.226.396	-	1.226.396
Prestito obbligazionario 2021-2030	1.000.000	988.519	988.519	-	1.000.000	986.746	-	986.746
Prestito obbligazionario 2022-2028	500.000	496.778	496.778	-	500.000	496.021	-	496.021
Prestito obbligazionario 2022-2032	500.000	493.971	493.971	-	500.000	493.301	-	493.301
Prestito obbligazionario 2023-2031	750.000	742.069	742.069	-	750.000	742.069	-	742.069
Prestito obbligazionario 2023-2033	750.000	744.391	744.391	-	750.000	744.391	-	744.391
Prestiti obbligazionari (2)	9.347.784	9.272.270	998.727	8.273.543	4.070.652	4.202.892	4.070.652	748.911
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	970.717	970.717	79.549	891.168	329.786	561.382	1.049.205	78.488
Cassa Depositi e Prestiti (3)	1.367.442	1.377.450	23.001	1.354.449	92.185	1.262.264	1.390.698	22.976
Debiti verso istituti di credito (A)	2.338.159	2.348.167	102.550	2.245.617	421.971	1.823.646	2.439.903	101.464
ANAS (4)	136.791	136.791	17.296	119.495	119.495	174.170	174.170	44.251
Debiti verso altri finanziatori (B)	136.791	136.791	17.296	119.495	119.495	174.170	174.170	44.251
Debiti per leasing	24.835	24.835	5.249	19.586	11.328	8.258	28.079	5.349
Debiti per leasing (C)	24.835	24.835	5.249	19.586	11.328	8.258	28.079	5.349
Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C) (2)	2.493.785	2.509.793	125.095	2.384.698	552.794	1.831.904	2.642.152	151.064
Derivati con fair value negativo (5)	-	39.098	-	39.098	-	7.113	-	7.113
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine (2)	181.818	181.818	181.818	-	-	133.568	133.568	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	181.818	181.818	181.818	-	-	133.568	133.568	-
Passività finanziarie a medio-lungo termine	12.002.979	1.305.640	10.697.339	6.073.894	4.623.445	11.313.013	1.093.543	10.279.470

(1) Al 31 dicembre 2023 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", classificate come di hedge accounting a seguito dell'operazione di "issuer substitution" di dicembre 2016.

(2) Tali strumenti finanziari sono valutati al costo ammortizzato. Il valore nominale dei prestiti obbligazionari in yen è espresso al tasso di cambio del Cross Currency Swap ad esso collegato.

(3) Al 31 dicembre 2023, per alcuni finanziamenti esistenti nelle voci, sono presenti operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse 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. 135/1997 e n. 345/1997 per gli interventi infrastrutturali sulle tratte "Firenze Nord - Firenze Sud" e "Cà Nova - Aglio" (Variante di Valico). Si ricorda che tali debiti saranno ridotti, al momento del rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta, a fronte delle attività finanziarie per contributi, maturati contestualmente alla realizzazione delle opere.

(5) La voce include il Cross Currency Swap citato alle precedenti note 1.

b) le tipologie di tassi di interesse di riferimento applicati, scadenze e fair value:

€ Migliaia	Scadenza	31/12/2023		31/12/2022	
		Valore di bilancio (1)	Fair value (2)	Valore di bilancio (1)	Fair value (2)
Prestito obbligazionario (emissione 2004)	2024	998.727	1.008.200	995.918	1.024.170
Prestito obbligazionario (emissione 2009 - JPY)	2038	164.911	131.717	181.046	136.288
Prestito obbligazionario (emissione 2010)	2025	499.102	506.380	498.607	496.800
Prestito obbligazionario (emissione 2012)	2032	35.000	34.668	35.000	32.007
Prestito obbligazionario (emissione 2012- Zero Coupon)	2032	88.608	90.909	84.196	74.574
Prestito obbligazionario (emissione 2013)	2033	73.424	64.101	73.288	59.732
Prestito obbligazionario (emissione 2014)	2034	124.160	109.228	124.094	92.924
Prestito obbligazionario (emissione 2014)	2038	73.163	59.009	73.069	55.430
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2023	-	-	748.911	744.480
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2025	499.246	484.795	498.849	463.290
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2026	747.919	715.523	747.108	674.940
Prestito obbligazionario (emissione 2016)	2027	597.454	568.800	596.661	523.728
Prestito obbligazionario (emissione 2017)	2029	674.676	623.910	670.627	558.726
Prestito obbligazionario (emissione 2020)	2028	1.230.152	1.150.900	1.226.396	1.031.738
Prestito obbligazionario (emissione 2021)	2030	988.519	889.450	986.746	794.780
Prestito obbligazionario (emissione 2022)	2028	496.778	460.100	496.021	415.410
Prestito obbligazionario (emissione 2022)	2032	493.971	444.725	493.301	397.390
Prestito obbligazionario (emissione 2023)	2031	742.069	775.058	-	-
Prestito obbligazionario (emissione 2023)	2033	744.391	786.735	-	-
	tasso fisso quotati	9.272.270	8.904.206	8.529.838	7.576.406
Prestiti obbligazionari		9.272.270	8.904.206	8.529.838	7.576.406
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	dal 2024 al 2036	970.717	979.347	1.049.206	975.279
	tasso fisso	970.717	979.347	1.049.206	975.279
Cassa Depositi e Prestiti	dal 2024 al 2034	1.377.450	1.428.089	1.391.039	1.410.112
	tasso variabile	1.377.450	1.428.089	1.391.039	1.410.112
Debiti verso istituti di credito (B)		2.348.167	2.407.436	2.440.245	2.385.391
ANAS		136.791	136.791	174.170	174.170
Debiti verso altri finanziatori (C)		136.791	136.791	174.170	174.170
Debiti per leasing		24.835	24.835	28.079	28.079
Debiti Debiti per leasing (C)		24.835	24.835	28.079	28.079
Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)		2.509.793	2.569.062	2.642.494	2.587.640
Derivati con fair value negativo		39.098	39.098	7.113	7.113
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		181.818	181.818	133.568	133.568
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		181.818	181.818	133.568	133.568
Passività finanziarie a medio-lungo termine		12.002.979	11.694.184	11.313.013	10.304.727

(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	31/12/2023				31/12/2022	
	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)	Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2023 (1)	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2023	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)
Euro (EUR)	11.698.392	11.617.152	3,24%	3,22%	11.058.900	10.991.286
Jen (JPY)	149.176	164.911	5,30%	3,39%	149.176	181.046
Totale	11.847.568	11.782.063	3,27%		11.208.076	11.172.332

(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 2023.

d) la movimentazione nell'esercizio dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio-lungo termine espressi in valore di bilancio:

€ Migliaia	Valore di bilancio 31/12/2022 (1)	Nuove accensioni	Rimborsi	Differenze di cambio e altri movimenti	Valore di bilancio 31/12/2023 (1)
Prestiti obbligazionari	8.529.838	1.485.354	(750.000)	7.078	9.272.270
Debiti verso istituti di credito	2.440.245	-	(101.745)	9.667	2.348.167
Debiti verso altri finanziatori	174.170	-	-	(37.379)	136.791
Debiti per leasing	28.079	5.284	(7.152)	(1.376)	24.835
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.642.494	5.284	(108.897)	(29.088)	2.509.793
Totale	11.172.332	1.490.638	(858.897)	(22.010)	11.782.063

(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 2023 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 8.273.543 (7.780.927)

(quota corrente) - Migliaia di euro 998.727 (748.911)

La voce "Prestiti obbligazionari" è composta dalle emissioni obbligazionarie di Autostrade per l'Italia destinate esclusivamente a investitori istituzionali (9.272.270 migliaia di euro).

L'incremento della voce di 742.432 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 è essenzialmente correlato all'effetto combinato di:

- le emissioni obbligazionarie, avvenute nei mesi di gennaio e giugno 2023, di importo pari a 750.000 migliaia di euro ciascuna, con scadenza rispettivamente nel 2031 nel 2033;
- il rimborso avvenuto in data 12 giugno 2023 del prestito obbligazionario retail destinato a investitori privati di importo nominale pari a 750.000 migliaia di euro.

Limitatamente al private placement in JPY (di importo pari a 20.000.000 migliaia di JPY, per un controvalore di 164.911 migliaia di euro al 31 dicembre 2023), si richiede il rispetto di una soglia minima definita contrattualmente dei seguenti covenant finanziari (da calcolarsi su base annuale successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e civilistico, con riferimento a dati consolidati):

- Indice di copertura degli oneri finanziari;
- Rapporto tra FFO consolidato e totale net debt alla scadenza di ogni anno fiscale;
- Patrimonio Netto di Autostrade per l'Italia.

Il mancato rispetto dei covenant costituirebbe un evento di default. Si segnala che la Società monitora periodicamente i covenant e al 31 dicembre 2023 i parametri finanziari in oggetto risultano rispettati.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) - Migliaia di euro 2.384.698 (2.491.430)

(quota corrente) - Migliaia di euro 125.095 (151.064)

La voce, che comprende sia la quota corrente che quella non corrente, include al 31 dicembre 2023 prevalentemente i finanziamenti ottenuti da istituti di credito, pari a 2.348.167 migliaia di euro.

Nel 2023 il saldo si decrementa di 92.078 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022, principalmente a seguito dei rimborsi, contrattualmente previsti, dei finanziamenti concessi da istituti di credito.

Con riferimento ad alcuni finanziamenti, si segnala che è richiesto il rispetto di una soglia minima del parametro finanziario dato dal rapporto tra "Cash flow operativo per il servizio del debito" e "Servizio del debito" (DSCR) e che al 31 dicembre 2023 lo stesso risulta rispettato.

DERIVATI CON FAIR VALUE NEGATIVO

(quota non corrente) - Migliaia di euro 39.098 (7.113)

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

La voce accoglie, al 31 dicembre 2023, principalmente il derivato di tipo Cross Currency Swap stipulato allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione del tasso di cambio relativo al prestito obbligazionario in yen.

L'aumento della voce rispetto al 31 dicembre 2022, pari a 31.985 migliaia di euro, è riconducibile alla diminuzione dei tassi di interesse al 31 dicembre 2023 rispetto al 31 dicembre 2022 (19.869 migliaia di euro) e al deprezzamento dello yen giapponese rispetto all'euro (12.116 migliaia di euro).

ALTRE PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

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

(quota corrente) - Migliaia di euro 181.818 (133.568)

Il saldo accoglie i ratei passivi connessi prevalentemente agli interessi da liquidare in relazione a:

- a) i prestiti obbligazionari, per 160.670 migliaia di euro;
- b) i finanziamenti ottenuti da istituti di credito, per 20.121 migliaia di euro.

Sull'incremento della voce pari a 47.812 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 incide principalmente l'incremento dei ratei passivi su prestiti obbligazionari.

PASSIVITA' FINANZIARIE A BREVE TERMINE

Migliaia di euro 246.735 (133.505)

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

€ Migliaia	31/12/2023	31/12/2022
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	164.735	43.505
Altre passività finanziarie correnti	82.000	90.000
Passività finanziarie a breve termine	246.735	133.505

L'incremento del saldo delle passività finanziarie a breve termine rispetto al 31 dicembre 2022, pari a 113.230 migliaia di euro, è principalmente riconducibile all'incremento del saldo dei rapporti passivi di conto corrente verso le società del Gruppo (121.230 migliaia di euro).

La voce "Altre passività finanziarie correnti" accoglie i depositi vincolati di liquidità intrattenuti in Autostrade per l'Italia dalle società controllate Autostrade Meridionali, Società Italiana Traforo del Monte Bianco e Raccordo Autostradale Val D'Aosta e resta essenzialmente invariata rispetto al 31 dicembre 2022.

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	31/12/2023	31/12/2022
Disponibilità liquide	(1.651.504)	(1.235.099)
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide ⁽¹⁾	(393.578)	(852.347)
Altre attività finanziarie correnti ⁽²⁾	(2.435)	(317.974)
Liquidità (A)	(2.047.517)	(2.405.420)
Debito finanziario corrente ⁽³⁾	246.735	133.505
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	1.305.640	1.033.543
Indebitamento finanziario corrente (B)	1.552.375	1.167.048
Indebitamento finanziario netto corrente (C=A+B)	(495.142)	(1.238.372)
Debito finanziario non corrente ⁽⁴⁾	2.423.796	2.498.543
Strumenti di debito ⁽⁵⁾	8.273.543	7.780.927
Indebitamento finanziario non corrente (D)	10.697.339	10.279.470
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E=D+C)	10.202.197	9.041.098

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

€ Migliaia	31/12/2023	31/12/2022
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E)	10.202.197	9.041.098
Attività finanziarie correnti⁽⁶⁾ al netto dei derivati (F)	(279.684)	(320.886)
Attività finanziarie non correnti (G)	(426.272)	(494.145)
Indebitamento finanziario netto Reported (H=E+F+G)	9.496.241	8.226.067

- (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 2023".
- (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 2023".
- (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 2023".
- (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 2023".
- (5) Include il valore dei "Prestiti obbligazionari" così come riportati nella nota n. 6.11 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023".
- Include il valore delle "Attività finanziarie correnti", al netto del valore del fair value dei derivati attivi inclusi nella voce "Quota corrente di
- (6) altre attività finanziarie a medio-lungo termine", così come riportati nella nota n. 6.4 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023" e ricompresi nella voce "Altre attività finanziarie correnti" del prospetto ESMA di cui sopra.

6.12 Passività per imposte differite nette - Migliaia di euro 611.211 (511.027)

Di seguito è esposta la consistenza delle passività per imposte differite, al netto delle attività per imposte anticipate compensabili.

€ migliaia	31/12/2023	31/12/2022
Passività per imposte differite IRES	1.554.361	1.495.819
Passività per imposte differite IRAP	273.021	273.021
Passività per imposte differite	1.827.382	1.768.840
Attività per imposte anticipate IRES compensabili	1.079.640	1.117.455
Attività per imposte anticipate IRAP compensabili	136.531	140.358
Attività per imposte anticipate compensabili	1.216.171	1.257.813
Passività per imposte differite nette	611.211	511.027

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

€ migliaia	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					31/12/2023
	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	1.638.922	84.365	-	-	-	1.723.287
Strumenti finanziari derivati con fair value positivo	125.110	-	-	(23.274)	-	101.836
Valutazione attuariale del fondo TFR a conto economico	4.787	-	(2.528)	-	-	2.259
Altre differenze temporanee	21	-	(21)	-	-	-
Passività per imposte differite	1.768.840	84.365	(2.549)	(23.274)	-	1.827.382
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12	288.489	-	(18.030)	-	-	270.459
Fondi per accantonamenti	938.933	212.532	(232.184)	-	(12)	919.269
Strumenti finanziari derivati con fair value negativo	18.924	-	-	(70)	-	18.854
Utili e perdite attuariali del fondo TFR	4.792	-	-	(2.533)	-	2.259
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	6.105	981	(861)	-	(1.495)	4.730
Altre differenze temporanee	570	143	(113)	-	-	600
Attività per imposte anticipate compensabili	1.257.813	213.656	(251.188)	(2.603)	(1.507)	1.216.171
Passività per imposte differite nette	511.027	(129.291)	248.639	(20.671)	1.507	611.211

Come evidenziato nella tabella, il saldo al 31 dicembre 2023 include sostanzialmente:

- le imposte differite stanziato, a partire dal 2003, in relazione alla quota annuale di deduzione dell'ammortamento (rilevato ai soli fini fiscali) dell'avviamento;
- 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;
- 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.

L'incremento delle passività per imposte differite nette pari a 100.184 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 è correlato principalmente all'accantonamento di imposte differite (84.365 migliaia di euro), a seguito dell'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento, considerando la sostanziale compensazione tra gli accantonamenti e gli utilizzi delle imposte anticipate relative ai fondi per accantonamenti.

6.13 Altre passività non correnti - Migliaia di euro 20.409 (28.186)

Il dettaglio della voce è esposto nella tabella seguente.

€ migliaia	31/12/2023	31/12/2022
Risconti passivi non commerciali	20.409	21.083
Debiti verso il personale	-	5.365
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	-	1.738
Altre passività non correnti	20.409	28.186

6.14 Passività commerciali - Migliaia di euro 1.759.835 (1.811.127)

Il dettaglio delle passività commerciali è esposto nel seguente prospetto.

€ migliaia	31/12/2023	31/12/2022
Debiti verso fornitori	977.603	995.192
Debiti per rapporti di interconnessione	715.165	750.470
Pedaggi in corso di regolazione	66.825	65.350
Altre passività commerciali	242	115
Passività commerciali	1.759.835	1.811.127

Il decremento delle passività commerciali, pari a 51.292 migliaia di euro, è attribuibile prevalentemente a:

- la diminuzione dei debiti verso altre società concessionarie interconnesse (35.505 migliaia di euro), in relazione ai maggiori acconti corrisposti nel 2023 rispetto a quelli del 2022, che tenevano in considerazione dei minori volumi di traffico registrati nel 2021;
- il decremento dei debiti verso fornitori (17.589 migliaia di euro), in relazione alla dinamica delle manutenzioni e degli investimenti nel periodo di riferimento.

Si segnala che sul saldo al 31 dicembre 2023 incide anche l'introduzione, a partire dal 1° gennaio 2023, del regime di liquidazione dell'IVA cd. "split payment", come previsto dalla normativa vigente.

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

6.15 Altre passività correnti - Migliaia di euro 278.472 (223.439)

La voce è composta da debiti e da altre passività correnti di natura non commerciale né finanziaria. La composizione del saldo al 31 dicembre 2023 è illustrata nella seguente tabella.

€ migliaia	31/12/2023	31/12/2022
Debiti per canoni	86.149	81.427
Debiti verso il personale	61.313	52.031
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	63.694	14.071
Altri debiti diversi	39.820	54.202
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	23.836	19.831
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	3.660	1.873
Debiti per espropri	-	4
Altre passività correnti	278.472	223.439

L'incremento delle passività correnti, pari a 55.033 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022, è essenzialmente riconducibile ai maggiori debiti IVA (46.478 migliaia di euro), in virtù dell'applicazione del regime IVA split payment a partire dal 1° gennaio 2023, rilevati all'interno della voce "debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito".

7. INFORMAZIONI SULLE VOCI DI CONTO ECONOMICO

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono riferiti ai valori del 2022.

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 3.638.380 (3.491.415)

I ricavi da pedaggio presentano un incremento di 146.965 migliaia di euro rispetto al 2022, in relazione alla crescita del traffico sulla rete pari a 3,7% (ovvero + 3,2% considerando anche l'effetto negativo derivante dal mix¹ di traffico), e all'incremento tariffario riconosciuto alla Società dell'1,59%. Si segnala che la voce include anche variazioni in aumento derivanti dall'utilizzo del fondo rischi e oneri stanziato negli esercizi precedenti per gli sconti e le esenzioni riconosciuti all'utenza e che sono pari a 68.799 migliaia di euro nel 2023 e 101.887 migliaia di euro nel 2022. Pertanto, l'effetto economico di tali componenti risulta nullo. La voce comprende infine per 374.614 migliaia di euro (364.620 migliaia di euro nel 2022) le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce "oneri concessori", come descritto nella nota n. 7.7 "Altri oneri". Escludendo tale integrazione, i ricavi da pedaggio si incrementano di 136.971 migliaia di euro.

In conformità a quanto previsto dalla Delibera CIPE del 20/12/1996, si segnala che, tra gli allegati alle presenti note illustrative, sono allegate le tabelle relative ai dati mensili sui volumi di traffico per le tratte in concessione.

7.2 Ricavi per servizi di costruzione - Migliaia di euro 1.317.594 (896.608)

I ricavi per servizi di costruzione, pari a 1.317.594 migliaia di euro, sono costituiti dagli interventi in opere infrastrutturali 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.

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 304.482 (264.263)

Il dettaglio degli altri ricavi operativi è riportato nella tabella seguente.

¹ Effetto indotto sui ricavi della variazione di traffico all'interno delle diverse classi di pedaggio rispetto all'esercizio di confronto.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Ricavi da subconcessionari di aree di servizio	161.483	150.521	10.962
Risarcimento danni e indennizzi	48.508	16.897	31.611
Rimborsi	22.212	22.679	(467)
Ricavi per prestazioni	13.967	13.136	831
Ricavi per manutenzioni	15.934	15.234	700
Altri ricavi da gestione autostradale	15.060	14.083	977
Ricavi da pubblicità	1.973	1.921	52
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	502	320	182
Altri proventi	24.843	29.472	(4.629)
Altri ricavi	304.482	264.263	40.219

Gli altri ricavi operativi si incrementano di 40.219 migliaia di euro rispetto al 2022, per effetto principalmente:

- della rilevazione di proventi per il rimborso assicurativo pari a 29.000 migliaia di euro, relativi all'indennizzo pagato dalla compagnia di assicurazione con riferimento alla polizza All Risks stipulata dalla Società per il periodo di copertura in cui è occorso il sinistro sul Viadotto Polcevera;
- dei maggiori ricavi da subconcessionari di aree di servizio (10.962 migliaia di euro), principalmente per le maggiori royalty.

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.

€ migliaia	2023				2022			
	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	3.638.380	-	-	3.638.380	3.491.415	-	-	3.491.415
Ricavi per servizi di costruzione	-	1.317.594	-	1.317.594	-	896.608	-	896.608
Altri ricavi	34.450	-	270.032	304.482	32.427	-	231.836	264.263
Totale Ricavi	3.672.830	1.317.594	270.032	5.260.456	3.523.842	896.608	231.836	4.652.286

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 -85.125 (-67.617)

La voce include costi per gli acquisti di materiali e la variazione delle rimanenze delle materie prime e materiali di consumo. La variazione in aumento di 17.508 migliaia di euro si riferisce prevalentemente all'incremento dei costi delle materie prime e all'aumento degli investimenti operativi e delle manutenzioni dell'infrastruttura autostradale.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Materiale elettrico ed elettronico	(32.693)	(28.251)	(4.442)
Carbolubrificanti e combustibili	(12.750)	(10.991)	(1.759)
Materiale da costruzione	(17.536)	(18.723)	1.187
Altre materie prime e materiali di consumo	(31.910)	(23.397)	(8.513)
Acquisti di materiali	(94.889)	(81.362)	(13.527)
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	8.825	12.933	(4.108)
Costi per materie prime capitalizzati	939	812	127
Materie prime e materiali	(85.125)	(67.617)	(17.508)

7.5 Costi per servizi - Migliaia di euro -1.872.646 (-1.386.693)

Il saldo della voce è dettagliato nella tabella seguente.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Costi per servizi edili e simili	(1.235.563)	(908.676)	(326.887)
Prestazioni professionali	(442.124)	(283.171)	(158.953)
Utenze	(51.170)	(50.750)	(420)
Trasporti e simili	(23.660)	(20.642)	(3.018)
Assicurazioni	(18.458)	(19.972)	1.514
Pubblicità	(11.568)	(7.561)	(4.007)
Compensi Collegio Sindacale	(280)	(293)	13
Prestazioni diverse	(89.823)	(95.628)	5.805
Costi per servizi	(1.872.646)	(1.386.693)	(485.953)

I costi per servizi si incrementano di 485.953 migliaia di euro rispetto al 2022. Sull'incremento incidono i maggiori costi sostenuti nel 2023 in relazione all'aumento degli investimenti operativi e delle manutenzioni dell'infrastruttura autostradale.

Si evidenzia che i costi per servizi non includono gli oneri connessi agli investimenti non remunerati dal Concedente, pari a 29.819 migliaia di euro nel 2023 e 338.214 migliaia di euro nel 2022, 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 -468.413 (-422.207)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Salari e stipendi	(303.192)	(293.285)	(9.907)
Oneri sociali	(89.690)	(87.341)	(2.349)
Accantonamento ad altri fondi per dipendenti	(35.000)	-	(35.000)
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	(17.446)	(17.636)	190
Compensi ad amministratori	(2.312)	(2.022)	(290)
Costi per piani di compensi basati su azioni	-	(753)	753
Recupero oneri per personale distaccato	11.151	11.238	(87)
Altri costi del personale	(33.001)	(34.282)	1.281
Costo del personale capitalizzato	1.077	1.874	(797)
Costo per il personale	(468.413)	(422.207)	(46.206)

Il costo per il personale si incrementa di 46.206 migliaia di euro rispetto al 2022 (422.207 migliaia di euro). Tale variazione è determinata da:

- l'accantonamento ad altri fondi per dipendenti dovuto agli effetti connessi al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione (35.000 migliaia di euro);
- l'incremento delle unità medie, pari a 73 unità, in relazione ai potenziamenti legati al miglioramento dei presidi di sicurezza e qualità e ad attività di governance, coordinamento e controllo, in parte compensati dal rallentamento turn over nel comparto esazione;
- l'incremento del costo medio complessivo in relazione agli oneri legati al rinnovo del CCNL.

La tabella seguente presenta la consistenza dell'organico medio (suddivisa per livello di inquadramento e comprensiva del personale interinale):

ORGANICO MEDIO	2023	2022	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	112	105	7	7%
Quadri	252	256	(4)	-2%
Impiegati	2.301	2.179	122	6%
Corpo esattoriale	1.461	1.499	(38)	-3%
Operai	841	855	(14)	-2%
Totale	4.967	4.894	73	1%

7.7 Altri oneri – Migliaia di euro -542.783 (-516.367)

Il saldo degli altri oneri è dettagliato nella tabella seguente.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Oneri concessori	(462.588)	(448.683)	(13.905)
Oneri per godimento beni di terzi	(11.426)	(7.769)	(3.657)
Risarcimenti danni e penalità	(17.228)	(9.535)	(7.693)
Contributi e liberalità	(33.646)	(20.104)	(13.542)
Imposte indirette e tasse	(11.478)	(15.507)	4.029
Altri oneri	(6.417)	(14.769)	8.352
Oneri diversi	(68.769)	(59.915)	(8.854)
Altri oneri	(542.783)	(516.367)	(26.416)

Gli altri oneri del 2023 risultano in aumento di 26.416 migliaia di euro rispetto al 2022, essenzialmente in relazione all'incremento:

- degli oneri concessori (13.905 migliaia di euro), correlati all'andamento del traffico, ai ricavi da pedaggio e ai contratti di subconcessione;
- dei contributi e liberalità (13.542 migliaia di euro), per effetto principalmente di appositi accordi con enti pubblici nell'ambito delle attività di adeguamento dell'infrastruttura.

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 -18.658 (32.750)

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), rilevati per poter adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l'impiego di risorse economiche negli esercizi successivi. La voce registra un accantonamento netto pari a 18.658 migliaia di euro su cui incide principalmente l'effetto negativo connesso al decremento dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione del fondo rischi e oneri e del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali, considerando la sostanziale compensazione degli accantonamenti e utilizzi di quest'ultimo. Si

segnala che nel 2022 la voce registrava un utilizzo netto (provento), pari a 32.750 migliaia di euro, per dinamiche opposte dei tassi di attualizzazione.

7.9 Ammortamenti - Migliaia di euro -641.935 (-574.978)

L'incremento di 66.957 migliaia di euro rispetto al 2022 si riferisce essenzialmente all'incremento dell'ammortamento dei diritti concessori immateriali (56.734 migliaia di euro) in relazione al maggior valore delle opere in infrastrutture autostradali per gli investimenti dell'esercizio 2022.

7.10 (Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti

- Migliaia di euro -16.051 (-2.724)

Il saldo della voce nel 2023 accoglie principalmente la svalutazione della partecipazione detenuta dalla Società nella controllata EssediEsse Società di Servizi S.p.A. (12.000 migliaia di euro), nonché 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 -370.660 (-191.572)

Proventi finanziari - Migliaia di euro 133.537 (237.854)

Oneri finanziari - Migliaia di euro -504.208 (-429.433)

Utili/(Perdite) su cambi - Migliaia di euro 11 (7)

Il saldo dei proventi e degli oneri finanziari è dettagliato nella tabella seguente.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
Dividendi da imprese partecipate	20.081	100.759	(80.678)
Proventi da operazioni di finanza derivata	32.720	101.347	(68.627)
Proventi da valutazione strumenti finanziari al costo ammortizzato	1.902	12.619	(10.717)
Interessi attivi	77.534	21.815	55.719
Proventi finanziari rilevati ad incremento di attività finanziarie	951	952	(1)
Proventi finanziari diversi	349	362	(13)
Altri proventi finanziari	113.456	137.095	(23.639)
Totale proventi finanziari (a)	133.537	237.854	(104.317)
Oneri da attualizzazione finanziaria di fondi per accantonamenti	(20.549)	(10.567)	(9.982)
Interessi passivi	(399.262)	(299.427)	(99.835)
Oneri da operazioni di finanza derivata	(33.847)	(67.155)	33.308
Oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato	(22.159)	(25.998)	3.839
Oneri finanziari rilevati ad incremento di passività finanziarie	(4.411)	(4.192)	(219)
Oneri finanziari diversi	(21.846)	(22.094)	248
Altri oneri finanziari	(481.525)	(418.866)	(62.659)
Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	(2.134)	-	(2.134)
Totale oneri finanziari (b)	(504.208)	(429.433)	(74.775)
Utili/(Perdite) su cambi (c)	11	7	4
(Oneri)/Proventi finanziari (a+b+c)	(370.660)	(191.572)	(179.088)

I “Dividendi da società partecipate” pari a 20.081 migliaia di euro sono riferibili ai dividendi deliberati dalle società partecipate. Si precisa che nel 2022 i dividendi includevano i proventi derivanti dalla distribuzione di parte delle riserve di patrimonio netto di Autostrade Meridionali.

Gli altri oneri finanziari, al netto dei relativi proventi, sono pari a 368.058 migliaia di euro e si incrementano di 86.294 migliaia di euro rispetto al 2022 (281.764 migliaia di euro), che includeva proventi finanziari in relazione alla variazione del fair value dei derivati di IRS ri-designati di *cash flow hedge* nel secondo semestre 2022 (75.215 migliaia di euro).

7.12 (Oneri)/Proventi fiscali - Migliaia di euro -372.511 (-325.746)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali netti.

€ migliaia	2023	2022	Variazione
IRES	(183.010)	(115.171)	(67.839)
IRAP	(70.014)	(6.429)	(63.585)
Altre imposte sul reddito	-	(123.113)	123.113
Imposte correnti sul reddito	(253.024)	(244.713)	(8.311)
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	1.368	(15.922)	17.290
Accantonamenti	213.656	151.521	62.135
Rilasci	(251.188)	(317.432)	66.244
Variazione di stime di esercizi precedenti	(1.507)	14.951	(16.458)
Imposte anticipate	(39.039)	(150.960)	111.921
Accantonamenti	(84.365)	(133.214)	48.849
Rilasci	2.549	-	2.549
Variazione di stime di esercizi precedenti	-	219.063	(219.063)
Imposte differite	(81.816)	85.849	(167.665)
Imposte anticipate e differite	(120.855)	(65.111)	(55.744)
(Oneri)/Proventi fiscali	(372.511)	(325.746)	(46.765)

Gli oneri fiscali sono pari 372.511 migliaia di euro nel 2023 (325.746 migliaia di euro nel 2022). Nonostante la riduzione del risultato prima delle imposte al netto dei dividendi non imponibili, la voce registra un incremento di 46.765 migliaia di euro rispetto al 2022, su cui incideva l’effetto positivo dell’affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all’avviamento (L.244/2007) pari a 95.945 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	2023			2022		
	Imponibile	Imposte		Imponibile	Imposte	
		Valore	Incidenza %		Valore	Incidenza %
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.245.613			1.523.702		
IRES teorica di competenza dell'esercizio		298.947	24,00%	365.688,0	24,00%	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	783.400	188.016	15,09%	557.069	133.696	8,77%
Accantonamenti a fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	713.188	171.165		523.199	125.568	
Accantonamento fondi altri rischi e oneri	21.045	5.051		17.964	4.311	
Altre differenze	49.167	11.800		15.906	3.817	
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:	(340.967)	(81.832)	(6,57%)	(353.092)	(84.742)	(5,56%)
Ammortamento extracontabile dell'avviamento	(351.520)	(84.365)		(351.520)	(84.365)	
Valutazione attuariale del fondo TFR a conto economico	10.553	2.533		(1.572)	(377)	
Rilascio netto delle differenze temporanee di esercizi precedenti	(923.718)	(221.692)	(17,80%)	(1.153.840)	(276.921)	(18,17%)
Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	(731.924)	(175.662)		(632.268)	(151.744)	
Utilizzi fondi rischi e oneri	(115.603)	(27.745)		(436.529)	(104.767)	
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC12	(67.651)	(16.236)		(67.651)	(16.236)	
Altre differenze	(8.540)	(2.050)		(17.392)	(4.174)	
Differenze permanenti:	(1.786)	(429)	(0,03%)	(93.959)	(22.550)	(1,48%)
Dividendi non imponibili	(19.077)	(4.578)		(95.721)	(22.973)	
Altre differenze permanenti	17.291	4.150		1.762	423	
Imponibile fiscale IRES	762.542			479.880		
IRES di competenza dell'esercizio		183.010	14,69%	115.171	7,56%	
IRAP di competenza dell'esercizio		70.014	5,62%	6.429	0,42%	
Altre imposte sul reddito dell'esercizio (*)		-	0,00%	123.113	8,08%	
Imposte correnti sul reddito		253.024	20,31%	244.713	16,06%	

(*) Le altre imposte sul reddito dell'esercizio precedente 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 2023, a confronto con quella del 2022, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione "Prospetti contabili".

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2023 evidenzia un decremento delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 163.594 migliaia di euro, rispetto all'incremento di 490.329 migliaia di euro rilevato del 2022.

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio nel 2023 è pari a 1.633.155 migliaia di euro, in aumento di 294.126 migliaia di euro rispetto al flusso generato nel 2022 (1.339.029 migliaia di euro). Sul flusso generato nel 2023 incide essenzialmente l'FFO (Funds From Operations o Cash Flow Operativo¹) pari a 1.607.593 migliaia di euro, in aumento di 337.992 migliaia di euro rispetto al 2022 (1.269.601 migliaia di euro) in relazione prevalentemente ai minori utilizzi operativi dei fondi rischi e oneri a seguito del quasi completamento a fine dicembre 2022 del fondo da 1,2 miliardi di euro per "investimenti non remunerati"² inclusi nell'Accordo Negoziato con il MIT.

Il flusso di cassa assorbito dalle attività di investimento è pari a 1.088.976 migliaia di euro, in aumento di 66.032 migliaia di euro rispetto al 2022 (1.022.944 migliaia di euro). Sul flusso assorbito nel 2023 incidono essenzialmente:

- a) gli investimenti in attività in concessione (1.317.594 migliaia di euro);
- b) gli investimenti in attività materiali e altre attività immateriali (108.241 migliaia di euro);
- c) la variazione netta positiva delle attività finanziarie correnti e non correnti per 340.857 migliaia di euro, relativa prevalentemente alla chiusura dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting (282.431 migliaia di euro), connessa alle emissioni obbligazionarie, nonché al decremento delle attività finanziarie in relazione all'incasso dei contributi per 41.621 migliaia di euro, come già commentato nella nota n. 6.4 "Attività finanziarie".

Il flusso di cassa assorbito dalle attività finanziarie nel 2023 è pari a 707.773 migliaia di euro, in diminuzione di 882.017 migliaia di euro rispetto al flusso generato nel 2022 (174.244 migliaia di euro). Sul flusso assorbito incidono principalmente:

¹ "FFO-Cash Flow Operativo": è l'indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. L'FFO-Cash Flow Operativo è determinato come: utile/(perdita) dell'esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- accantonamenti di fondi, rilasci per eccedenze e utilizzi operativi di fondi + altri stanziamenti rettificativi + oneri finanziari da attualizzazione di fondi +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione di attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- imposte differite/anticipate rilevate a conto economico.

² Investimenti non remunerati pari a 29.819 migliaia di euro nel 2023 e 338.214 migliaia di euro nel 2022.

- a) i dividendi corrisposti agli azionisti a titolo di saldo dell'esercizio 2022 (924.332 migliaia di euro) e di acconto per l'esercizio 2023 (434.175 migliaia di euro);
- b) il rimborso avvenuto a giugno 2023 del prestito obbligazionario retail per 750.000 migliaia di euro;
- c) i rimborsi dei finanziamenti a medio-lungo termine per un importo complessivo pari a 101.745 migliaia di euro;
- d) le due emissioni obbligazionarie "Sustainability-Linked", perfezionate nei mesi di gennaio e giugno 2023, per un valore complessivo pari a 1.485.354 migliaia di euro, già commentate nella nota 6.11 "Passività finanziarie".

8.2 Gestione dei rischi finanziari

Obiettivi e politica di gestione dei rischi finanziari

La Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative e finanziarie, risulta esposta:

- a) al rischio di mercato, principalmente riconducibile alla variazione dei tassi di interesse e di cambio in relazione alle passività finanziarie assunte e alle attività finanziarie erogate;
- b) al rischio di liquidità, riconducibile principalmente al rischio di peggioramento (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;
- 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 dei rischi 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 possono avere, anche in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Al 31 dicembre 2023 le operazioni del portafoglio derivati della Società sono classificate, in applicazione dell'IFRS 9, come di *cash flow hedge* come meglio descritto nel seguito.

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 2023 è pari a circa 5 anni. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel 2023 è stato pari al 3,27% (valore che include gli effetti delle coperture di cash flow hedge poste in essere).

Le attività di monitoraggio sono 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, la Società ha posto in essere contratti derivati di Interest Rate Swap (IRS) classificati al 31 dicembre 2023 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 2023 non risultano in essere contratti derivati classificati come di *fair value hedge*.

Con riferimento agli strumenti derivati posti in essere in relazione al 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, 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 2023 risultano in essere derivati per un totale di 1.000 milioni di euro di nozionale, contabilizzati come di *cash flow hedge*, con conseguente rilevazione delle variazioni di fair value 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 fruttifero al 31 dicembre 2023 è espresso per il 90% 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.

L'indebitamento finanziario a medio-lungo termine della Società è espresso per l'1% in valute diverse dall'euro (yen). Tenuto conto del derivato di Cross Currency Swap connesso al bond in valuta, l'indebitamento finanziario della Società non risulta di fatto esposto al rischio oscillazione dei tassi di cambio.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contratti derivati in essere alla data del 31 dicembre 2023 raffrontati ai dati al 31 dicembre 2022 con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

€ migliaia		31/12/2023		31/12/2022	
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	(33.482)	149.176	(7.113)	149.176
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	152.042	1.000.000	507.084	2.500.000
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	(4.346)	367.442	7.750	490.698
Totale		114.214	1.516.618	507.721	3.139.873
		di cui:			
		con fair value positivo		514.834	
		con fair value negativo		(7.113)	

(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 2023 e sul Patrimonio Netto al 31 dicembre 2023 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui la Società risulta esposta.

In particolare, l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi degli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dell'1% (100 bps) all'inizio dell'anno.

In base all'analisi sopra descritta, risulta che:

- a) in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa variazione in diminuzione dell'1% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo a conto economico pari a 21.318 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale, essenzialmente attribuibile alla minore remunerazione sulla liquidità investita, e un impatto negativo nelle altre componenti di Conto Economico Complessivo pari a 77.769 migliaia di euro, essenzialmente attribuibile alla riduzione del valore degli strumenti derivati in essere. 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

11.019 migliaia di euro, generato principalmente dall'esposizione a tasso variabile del finanziamento CDP Term Loan 2017, parzialmente compensato dall'incremento della remunerazione sulla liquidità investita;

- b) per quanto concerne il rischio di variazione dei tassi di cambio, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio avrebbe comportato un impatto negativo nelle altre componenti del Conto Economico Complessivo pari a 4.106 migliaia di euro, riconducibile alla variazione negativa del fair value 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 della Società 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 passivi 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 2023 la Società dispone di linee di finanziamento pari a 2.325 milioni di euro con una vita media residua ponderata di circa 3 anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa 2 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 2 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 3 anni e 4 mesi sottoscritte nel 2022;

- c) sei linee di credito di natura revolving per ammontare pari a 725 milioni di euro e vita media ponderata residua pari a 3 anni e 2 mesi sottoscritte nel 2023.

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			31/12/2023		
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	28/06/2027	28/09/2027	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	14/07/2026	14/10/2026	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	17/07/2027	17/10/2027	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	27/07/2026	27/10/2026	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	28/07/2027	28/10/2027	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	28/07/2027	28/10/2027	150.000	-	150.000
Linea Revolving Sustainability-linked	07/08/2026	07/11/2026	200.000	-	200.000
Linea Revolving Sustainability-linked	10/10/2026	10/01/2027	100.000	-	100.000
Linea Revolving Sustainability-linked	10/10/2026	10/01/2027	150.000	-	150.000
Linea Revolving Sustainability-linked	12/10/2025	12/01/2026	150.000	-	150.000
Linea Revolving Sustainability-linked	03/12/2024	03/03/2025	50.000	-	50.000
Linea Revolving Sustainability-linked	31/12/2027	31/03/2028	200.000	-	200.000
Linea Revolving Sustainability-linked	03/04/2028	03/07/2028	75.000	-	75.000
Linee di credito			2.325.000	-	2.325.000

Le tabelle seguenti rappresentano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2023 e il dato comparativo al 31 dicembre 2022.

€ migliaia	Valore di bilancio	31/12/2023				
		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	998.727	1.058.589	1.058.589	-	-	-
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPV) (1)	164.911	180.315	3.493	3.493	10.478	162.851
Prestito obbligazionario 2010-2025	499.102	543.750	21.875	521.875	-	-
Prestito obbligazionario 2012-2032	35.000	50.120	1.680	1.680	5.040	41.720
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	88.608	135.000	-	-	-	135.000
Prestito obbligazionario 2013-2033	73.424	103.127	2.813	2.813	8.438	89.063
Prestito obbligazionario 2014-2034	124.160	169.550	4.050	4.050	12.150	149.300
Prestito obbligazionario 2014-2038	73.163	115.782	2.719	2.719	8.156	102.188
Prestito obbligazionario 2015-2025	499.246	518.750	9.375	509.375	-	-
Prestito obbligazionario 2015-2026	747.919	789.375	13.125	13.125	763.125	-
Prestito obbligazionario 2016-2027	597.454	642.000	10.500	10.500	621.000	-
Prestito obbligazionario 2017-2029	674.676	778.750	13.125	13.125	39.375	713.125
Prestito obbligazionario 2020-2028	1.230.152	1.350.000	20.000	20.000	1.310.000	-
Prestito obbligazionario 2021-2030	988.519	1.140.000	20.000	20.000	60.000	1.040.000
Prestito obbligazionario 2022-2032	493.971	601.250	11.250	11.250	33.750	545.000
Prestito obbligazionario 2022-2028	496.778	540.625	8.125	8.125	524.375	-
Prestito obbligazionario 2023-2031	742.069	1.035.000	35.625	35.625	106.875	856.875
Prestito obbligazionario 2023-2033	744.391	1.134.377	38.438	38.438	115.313	942.188
Totale prestiti obbligazionari	9.272.270	10.886.360	1.274.782	1.216.193	3.618.075	4.777.310
Debiti verso istituti di credito						
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	970.718	(1.213.589)	(118.281)	(116.151)	(335.674)	(643.483)
Cassa Depositi e Prestiti	1.377.450	(1.745.371)	(102.685)	(101.909)	(1.356.317)	(184.460)
Totale debiti verso istituti di credito (A)	2.348.168	(2.958.960)	(220.966)	(218.060)	(1.691.991)	(827.943)
Debiti verso altri finanziatori						
ANAS	136.791	-	-	-	-	-
Totale debiti verso altri finanziatori (B)	136.791	-	-	-	-	-
Debiti per leasing						
Debiti per leasing	24.835	(24.835)	(5.249)	(4.346)	(6.982)	(8.258)
Totale debiti per leasing (C)	24.835	(24.835)	(5.249)	(4.346)	(6.982)	(8.258)
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)	2.509.794	(2.983.795)	(226.215)	(222.406)	(1.698.973)	(836.201)
Derivati con fair value negativo (2)						
Interest Rate Swap e Interest Rate Swap Forward Starting	5.617	16.472	2.694	2.442	5.929	5.407
Cross Currency Swap (3)	33.482	(89.160)	(4.524)	(4.524)	(13.614)	(66.498)
Totale derivati con fair value negativo	39.098	(72.688)	(1.830)	(2.082)	(7.685)	(61.091)

(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 2023, 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	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)
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)						
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.

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	31/12/2023					
	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	153.312	153.382	8.731	18.556	53.043	73.052
Derivati con fair value negativo	(39.098)	(38.442)	(1.388)	(4.624)	(13.025)	(19.405)
Totale derivati di cash flow hedge	114.214					
Ratei passivi da cash flow hedge	(245)					
Ratei attivi da cash flow hedge	971					
Totale (passività)/attività per contratti derivati di cash flow hedge	114.940	114.940	7.343	13.932	40.018	53.646
		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Interest rate swap						
Oneri da cash flow hedge		(39.098)	(2.455)	(4.978)	(12.644)	(19.020)
Proventi da cash flow hedge		153.312	13.606	17.696	53.552	68.457
Totale (oneri)/proventi da cash flow hedge		114.214	11.151	12.718	40.908	49.437

(1) I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

€ migliaia	31/12/2022					Oltre 5 anni
	Valore bilancio	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	
Interest rate swap						
Derivati con fair value positivo	514.834	515.772	29.980	66.808	197.211	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	507.721					
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
		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Interest rate swap						
Oneri da cash flow hedge		(16.183)	(3.772)	(3.492)	(8.919)	
Proventi da cash flow hedge		523.904	41.679	71.316	195.058	215.851
Totale (oneri)/proventi da cash flow hedge		507.721	37.907	67.823	186.139	215.851

(1) I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalla controparte.

Tale rischio può discendere sia da fattori di natura strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale (contestazioni sulla natura/quantità del servizio, sull'interpretazione di clausole contrattuali, sulle fatture a supporto, ecc.), sia da fattori di natura tipicamente finanziaria, ossia il cosiddetto "credit standing" della controparte, 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:

- 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. 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 2023 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., allo scopo di dare attuazione al contratto di espansione 2021 (13 milioni di euro) e di espansione 2023 (10,7 milioni di euro), 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 2023 risultano riserve iscritte dagli appaltatori in relazione a:

- a) attività di investimento, per 663 milioni di euro (483 milioni di euro al 31 dicembre 2022). 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 diverse da quelle di investimento, per circa 38 milioni di euro (34 milioni di euro al 31 dicembre 2022), il cui presumibile 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 Mundys (ex Atlantia) in Autostrade per l'Italia a favore della controllante HRA, è intervenuta una variazione del perimetro delle parti correlate. Pertanto, con riferimento ai soli rapporti economici, i dati comparativi del 2022 includono anche le operazioni realizzate fino al 5 maggio 2022 con società che erano state identificate come parti correlate secondo i criteri definiti dalla procedura emanata dalla precedente controllante Mundys.

€ Migliaia	Principali rapporti commerciali con parti correlate			
	Crediti commerciali e di altra natura	Debiti commerciali e di natura fiscale	Ricavi operativi	Costi operativi
	31/12/2023		2023	
Holding Reti Autostradali	667	54.294	700	-
Totale imprese controllanti	667	54.294	700	-
AD Moving	1.417	921	2.593	2.201
Società Autostrade Meridionali	48	11	14	(5)
Movyon	41.546	64.753	6.961	57.623
EsseDiEsse Società di Servizi	8.973	2.888	4.584	18.125
Giovia	1.658	3.246	422	11.067
Racc. Autostradale V.d'Aosta	555	2.523	368	(395)
Trafofo Monte Bianco	568	50	282	(904)
Tangenziale di Napoli	762	11.616	472	(162)
Società Autostrada Tirrenica	1.492	7.960	502	(832)
Amplia Infrastructures	112.339	96.555	570	479.641
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	84.221	55.448	1.961	144.403
Free To X S.r.l.	2.898	7.723	376	(856)
Elgea S.p.A	2.107	1.418	90	(1.022)
Altre imprese controllate	79	268	35	954
Totale imprese controllate	258.663	255.380	19.230	709.838
Spea	2.593	6.439	3.014	4.254
Tecne Speri Bridge Designers	108	2.607	-	2.611
Altre imprese collegate	261	(7)	63	(327)
Totale imprese collegate	2.962	9.039	3.077	6.538
Eni	632	551	(95)	5.640
MEF	-	60.568	-	-
Maticmind	-	420	-	2.434
Poste Italiane	2	2.952	-	885
GRUPPO SNAM	36	234	134	4.884
CDP	-	-	-	179
Altre imprese correlate	-	140	99	1.024
Totale imprese correlate	670	64.865	138	15.046
Fondo pensione ASTRI	-	7.050	-	17.428
Fondo pensione CAPIDI	-	1.255	-	3.010
Totale fondi pensione	-	8.305	-	20.438
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	12.539	-	15.800
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	12.539	-	15.800
TOTALE	262.962	404.422	23.145	767.660

€ Migliaia	Principali rapporti commerciali con parti correlate			
	Crediti commerciali e di altra natura	Debiti commerciali e di natura fiscale	Ricavi operativi	Costi operativi
	31/12/2022		2022	
Holding Reti Autostradali	297	-	319	-
Totale imprese controllanti	297	-	319	-
AD Moving	1.364	308	2.429	1.783
Società Autostrade Meridionali	234	55	111	(15)
Movyon	31.250	33.959	7.332	42.130
EsseDiEsse Società di Servizi	6.034	5.838	5.446	18.354
Giovia	800	3.999	162	8.320
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	561	4.372	341	(361)
Trafofo Monte Bianco	916	26	359	(1.065)
Tangenziale di Napoli	962	11.898	470	(134)
Società Autostrada Tirrenica	1.193	8.023	525	(820)
Amplia Infrastructures	79.466	224.405	836	254.133
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	46.451	36.215	1.687	59.513
Free To X S.r.l.	6.251	7.429	314	(1.233)
Elgea S.p.A	774	115	278	(599)
Control Card Srl	2	1.425	1	2.336
Altre imprese controllate	66	2	53	13
Totale imprese controllate	176.324	338.069	20.344	382.355
Spea	3.869	12.115	1.618	19.225
Totale imprese collegate	4.082	12.108	1.596	18.947
Eni	(2.242)	486	7.670	3.055
MEF	-	57.360	-	-
Maticmind	26	1.168	28	1.642
Poste Italiane	-	1.724	-	682
CDP	-	-	-	60
Altre imprese correlate	132	422	182	211
Totale imprese correlate	(2.084)	61.160	7.880	5.650
Autogrill Italia	-	-	18.374	154
Mundys (ex Atlantia)	-	-	53	89
Telepass	-	-	(44)	3.300
Telepass Pay	-	-	-	1.097
Altre imprese correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	467	105
Totale altre correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	18.850	4.745
Fondo pensione ASTRI	-	6.078	-	17.256
Fondo pensione CAPIDI	-	1.036	-	2.525
Totale fondi pensione	-	7.114	-	19.781
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	7.336	-	14.096
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	7.336	-	14.096
TOTALE	178.619	425.787	48.989	445.574

(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.

€ Migliaia	Principali rapporti finanziari con parti correlate			
	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Proventi finanziari	Oneri finanziari
	31/12/2023		2023	
AD Moving	-	2.906	-	91
Società Autostrade Meridionali	-	40.768	8	686
Movyon	1.200	1.975	61	23
EsseDiEsse Società di Servizi	-	30.438	-	182
Giovia	-	2.228	-	20
Racc. Autostradale V.d'Aosta	-	72.533	3	1.244
Trafofo Monte Bianco	-	84.159	1	1.409
Tangenziale di Napoli	2.986	-	67	75
Società Autostrada Tirrenica	226.000	1.196	11.458	145
Amplia Infrastructures	90.526	-	3.885	-
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	9.368	-	377	-
Free To X S.r.l.	-	8.082	2	93
Elgea	-	2.887	-	59
Totale imprese controllate	330.080	247.172	15.862	4.027
Spea	-	-	-	2.134
Totale imprese collegate	-	-	-	2.134
Poste Italiane	3.704	-	-	60
CDP	27	1.377.476	-	71.528
Totale imprese correlate	3.731	1.377.476	-	71.588
TOTALE	333.811	1.624.648	15.862	77.749
	31/12/2022		2022	
AD Moving	-	3.553	-	11
Società Autostrade Meridionali	-	28.491	350	262
Movyon	1.273	3.113	32	1
EsseDiEsse Società di Servizi	-	2.442	-	16
Giovia	-	749	-	1
Racc. Autostradale V.d'Aosta	-	40.070	-	60
Trafofo Monte Bianco	-	37.272	-	56
Tangenziale di Napoli	-	8.784	1	25
Società Autostrada Tirrenica	226.000	3.738	12.144	43
Amplia Infrastructures	102.268	-	1.166	-
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	10.171	-	368	-
Free To X S.r.l.	119	4.911	16	7
Elgea	-	527	-	2
Totale imprese controllate	339.831	133.650	14.077	484
Spea	1.350	-	-	-
Totale imprese collegate	1.350	-	-	-
Poste Italiane	4.208	-	-	38
CDP	27	1.391.039	-	19.872
Totale imprese correlate	4.235	1.391.039	-	19.910
Mundys (ex Atlantia)	-	-	-	1.375
Telepass	-	-	-	2.969
Totale altre correlate (fino al 5 maggio 2022)	-	-	-	4.344
TOTALE	345.416	1.524.689	14.077	24.738

Nel corso del 2023, come nel 2022, 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 2023 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 e nella nota n. 10 è esposto il prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato di quest'ultima.

In merito ai rapporti di natura commerciale, si segnala che la Società svolge a favore della controllante HRA attività amministrative, legali e di governance.

Con riferimento ai rapporti di natura tributaria, descritti in dettaglio nella nota n. 6.7 “Attività e passività per imposte sul reddito correnti”, si evidenzia che al 31 dicembre 2023 la Società rileva passività nette verso la controllante Holding Reti Autostradali, per complessivi 54.294 migliaia di euro, derivanti dall’adesione al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da quest’ultima.

Rapporti con le altre imprese del Gruppo Autostrade per l’Italia

Autostrade per l’Italia svolge attività di service per alcune delle proprie società controllate e i criteri adottati per la determinazione dei corrispettivi tengono conto dell’impegno di risorse stimato, suddiviso per aree di attività.

Nel corso del 2023, tali attività 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 2023 la Società presenta rapporti di conto corrente con saldo positivo verso Amplia Infrastructures e Tangenziale di Napoli per complessivi 93.512 migliaia di euro e rapporti di conto corrente con saldo negativo verso le altre società controllate per complessivi 164.735 migliaia di euro.

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.

In particolare, relativamente ai rapporti con tali imprese, si evidenzia che nel 2023 la Società presenta:

- a) maggiori costi per servizi, pari a 315.337 migliaia di euro, principalmente in relazione ai maggiori costi verso Amplia Infrastructures (225.878 migliaia di euro) e verso Tecne Gruppo Autostrade per l’Italia (85.549 migliaia di euro) per maggiori attività infrastrutturali;

- b) maggiori crediti commerciali, pari a 84.541 migliaia di euro, principalmente in relazione ai maggiori acconti, versati nell'ambito delle attività connesse agli investimenti autostradali, verso Amplia Infrastructures (32.879 migliaia di euro) e verso Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia (37.770 migliaia di euro);
- c) maggiori debiti commerciali, pari a 82.990 migliaia di euro, in relazione alla dinamica degli investimenti e delle manutenzioni nei due esercizi a confronto, principalmente verso Amplia Infrastructures, Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia e Movyon.

Al 31 dicembre 2023 risultano in essere finanziamenti, già dettagliati nella nota n. 6.4 "Attività finanziarie" concessi a Società Autostrade Tirrenica per 226.000 migliaia di euro. In riferimento a tale finanziamento, si specifica che a febbraio 2024 è stata prorogata la scadenza originariamente prevista al 30 settembre 2024 al 30 settembre 2025.

Inoltre, si segnala la voce "Passività finanziarie" al 31 dicembre 2023 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 (12.000 migliaia di euro).

Rapporti con le altre parti correlate

Si segnala che la voce "Debiti commerciali e natura fiscale" accoglie i debiti per canoni di concessione verso il MEF per 60.568 migliaia di euro al 31 dicembre 2023.

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenziano finanziamenti per complessivi 1.377.476 migliaia di euro (di cui 23.002 migliaia di euro riferiti alla quota corrente) da Cassa Depositi e Prestiti, nonché 3.699 migliaia di euro relativi a conti correnti postali aperti presso Poste Italiane. Infine, si segnalano oneri finanziari per 71.528 migliaia di euro nel 2023 verso Cassa Depositi e Prestiti, in aumento rispetto all'esercizio precedente principalmente per l'incremento del finanziamento a tasso variabile con quest'ultima, in relazione all'utilizzo della linea di credito committed (700.000 migliaia di euro) avvenuto negli ultimi mesi del 2022.

9.4 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.

Incremento tariffario a decorrere dal 1° gennaio 2023

In data 31 dicembre 2022 il Concedente – facendo seguito alla richiesta di incremento tariffario presentata da Aspi per le annualità 2021, 2022 e 2023, pari complessivamente al 4,71%, (3,12% per le annualità 2021 e 2022 e 1,59% per il 2023) - ha trasmesso il Decreto interministeriale MIT/MEF del 30 dicembre 2022, con il quale si è concluso il relativo procedimento di adeguamento tariffario. In particolare, il Concedente ha rilevato che l'aggiornamento tariffario complessivo applicabile dal 1° gennaio 2023, al netto dell'effetto composto, è risultato 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%. Sulla suindicata variazione tariffaria, ha applicato, come previsto dalle pattuizioni convenzionali e dall'Accordo negoziale con il Concedente del 21 ottobre 2021, uno sconto dell'1,35% e, pertanto, l'incremento tariffario effettivo a carico dell'utenza, per l'anno 2023, è risultato 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 a decorrere dal 1° gennaio 2024

Il Decreto Interministeriale MIT/MEF del 29 dicembre 2023 ha riconosciuto ad ASPI a partire dall'1 gennaio 2024 un incremento tariffario pari all'1'51%, in linea con la richiesta fatta dalla stessa Società ad ottobre 2023. Anche per il 2024 proseguiranno gli sconti generalizzati all'utenza.

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

Si fa riferimento alla definizione dell'iter amministrativo afferente alla quantificazione dei ristori a seguito delle perdite subite dai concessionari autostradali per effetto dell'emergenza sanitaria da Covid-19, per il periodo successivo al giugno 2020 (in quanto l'ammontare recuperabile relativo al periodo marzo-giugno 2020 è stato riconosciuto ad Aspi in occasione dell'aggiornamento PEF già approvato in data 23 marzo 2022). A seguito dei solleciti più volte inviati da Aspi per la finalizzazione dell'iter, la stessa, in data 27 gennaio 2023 ha inviato all'ART (e per conoscenza al MIT) una nota con la quale, evidenziando la necessità di avere contezza di tutti gli elementi utili alla predisposizione del complesso aggiornamento del prossimo PEF e PFR, stante anche la prossima scadenza del corrente ciclo regolatorio, ha sollecitato la finalizzazione dell'iter.

Con nota del 20 febbraio 2023 il MIT ha richiesto ad ASPI un aggiornamento dei valori economici del ristoro sulla base di una nota dell'ART del 30 gennaio 2023 contenente ulteriori elementi riguardanti le modalità di calcolo, chiedendo di fornire adeguate argomentazioni per le osservazioni dell'ART che non trovano riscontro nella metodologia definita dalla stessa. ASPI, con nota del 13 aprile 2023, (inviata per conoscenza all'ART), ha riscontrato la citata nota del MIT, accettando in parte le osservazioni dell'Autorità, ricalcolando l'importo del ristoro originariamente richiesto e contestando, in particolare, le considerazioni dell'ART in merito alla quantificazione dei minori ricavi. ASPI, con la suddetta nota, ha quindi rappresentato di rimanere in attesa della definizione del procedimento ai fini di un celere recupero degli importi derivanti da COVID-19 come aggiornati, fatta salva ogni eventuale azione.

In data 21 aprile 2023, in assenza di riscontro da parte del MIT e dell'ART, ASPI ha presentato ricorso al TAR avverso i citati provvedimenti.

Spese Generali per gli investimenti assentiti in Convenzione

L'11 agosto 2023 il MIT ha emanato il Decreto Ministeriale n. 201 che ha aggiornato e sostituito il decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 1334 del 22 maggio 1992, in ordine ai limiti di ammissibilità delle spese generali di cui ai quadri economici riportati nei progetti di investimento assentiti in concessione stabilendo che *“la voce <Spese Generali> contemplata nei quadri economici dei progetti predisposti dai concessionari autostradali è riconosciuta, ai fini convenzionali, entro l'intervallo compreso tra il 13% ed il 17% dell'importo lavori”*. Il 25 ottobre 2023 è stata poi trasmessa alle società concessionarie dal MIT una circolare esplicativa che chiarisce limiti e anche le modalità applicative delle disposizioni contenute nel decreto citato.

Delibera ART n. 139/23 – tasso di rendimento del capitale investito da utilizzare nell’ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti

A seguito della pubblicazione, il 14 settembre 2023, da parte dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti della Delibera n. 139/2023 che ha determinato il *“tasso di rendimento del capitale investito da utilizzare nell’ambito delle procedure di aggiornamento o revisione delle concessioni autostradali vigenti, ai sensi dell’articolo 43 del DL 201/2011, nonché per le nuove concessioni”*, Aspi, con nota del 9 novembre 2023, ha presentato un’istanza all’Autorità di regolazione dei Trasporti finalizzata al riesame della Delibera in parola, con particolare riferimento a (i) la decisione di fissare pari a zero il premio al debito e (ii) la rideterminazione del campione di riferimento per la fissazione dell’equity beta, determinato in assenza di un adeguato procedimento di consultazione. Successivamente, in data 12 gennaio 2024, sono stati depositati tre distinti Ricorsi Straordinari al Presidente della Repubblica, nell’interesse di RAV, SAT e Tangenziale di Napoli (società del Gruppo direttamente incise dalla citata Delibera) avverso la delibera ART n. 139/23. Con i ricorsi indicati si rileva la illegittimità della delibera per carenza di necessario contraddittorio con gli interessati regolati e l’arbitraria determinazione di alcuni parametri del WACC. Le censure contenute nei rispettivi ricorsi riguardano in particolare: (i) il criterio di determinazione del premio al debito adottato dall’ART nella delibera impugnata; (ii) la modifica – rispetto a quanto stabilito nella precedente Delibera n. 64/2019 – dei *comparables* presi in considerazione dall’ART nella determinazione del costo del capitale proprio e, segnatamente, nella determinazione della componente dell’*equity beta*.

Delibera ART n. 181/2023 - verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio

Il 23 novembre 2023 l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato la Delibera n. 181 con la quale ha avviato la verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali adottati dall’Autorità, *“al fine di individuare gli eventuali correttivi da apportare alla metodologia dell’Autorità posta alla base di detti sistemi”*. Il termine per la conclusione del procedimento di verifica, originariamente fissato per il 15 dicembre 2023, è stato prorogato con successiva Delibera n. 197/2023 al 24 gennaio 2024. La finalità del citato procedimento di verifica è di *“definire possibili scenari evolutivi della metodologia alla base dei sistemi tariffari, in considerazione, tra l’altro, dei risultati emersi sulla sua efficacia, efficienza e attualità”*.

Successivamente, in data 8 febbraio 2024, l’ART ha pubblicato la delibera n. 15, con la quale ha adottato le indicazioni operative sull’applicazione dei principi e dei criteri della regolazione economica delle concessioni autostradali, anche in considerazione di eventuali ipotesi di revisione della metodologia tariffaria, da sottoporre a consultazione pubblica, in ragione dei cambiamenti nel frattempo intervenuti nel settore.

In particolare, le indicazioni operative fornite dall’Autorità riguardano l’applicazione del meccanismo di poste figurative e l’adeguamento tariffario correlato all’attuazione degli investimenti.

Nuovo Codice degli Appalti ed art. 186 sugli affidamenti dei concessionari

Il nuovo Codice dei contratti pubblici è entrato in vigore il 1° aprile 2023 e ha acquisito efficacia - a partire dal 1° luglio 2023, eccetto le norme in materia di digitalizzazione, trasparenza ed accesso agli atti che, invece, hanno acquistato efficacia dal 1° gennaio 2024.

Tra le novità di rilievo, si segnala l’art. 186 che disciplina le modalità di affidamento dei concessionari. In particolare, è prevista l’esternalizzazione di una quota tra il 50% ed il 60% dei contratti di lavori, servizi e forniture, che dovrà essere 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.

In attuazione dell'art. 186 commi 2 e 5 del nuovo codice dei contratti pubblici, l'ANAC, in data 20 giugno 2023, ha emanato la delibera n. 265 recante *“Indicazioni sulle modalità di calcolo delle quote di esternalizzazione dei contratti di lavori, servizi e forniture da parte dei titolari di concessioni di lavori e di servizi pubblici non affidate conformemente al diritto dell'Unione europea”*.

ASPI in data 6 novembre 2023 ha presentato ricorso dinanzi al TAR Lazio avverso le note del MIT e la Delibera ANAC n. 265, quale atto presupposto in virtù dei quali il Concedente ha richiesto una serie di dati ed informazioni rilevanti ai fini del calcolo della quota di esternalizzazione di cui all'art. 186 co. 2.

In particolare, le censure di Aspi riguardano i seguenti profili: (i) la carenza dei presupposti per l'avvio della procedura di individuazione delle quote di esternalizzazione, (ii) l'inapplicabilità della Delibera ANAC alle concessioni autostradali, per erronea applicazione dell'art. 186, commi 5 e 6 del Codice dei contratti pubblici.

Circolare Ribassi

Il 10 maggio 2023 il Concedente ha trasmesso a tutte le concessionarie autostradali, a valle di un confronto preventivo con le stesse, una circolare contenente una nuova procedura per la determinazione dei ribassi da applicare agli affidamenti a imprese controllate e collegate, che ha sostituito, a decorrere dalla stessa data, la precedente procedura.

Tale procedura, definisce le modalità di calcolo dei ribassi applicabili ai fini concessori e si applica con decorrenza dal 10 maggio 2023 ai lavori da affidare infragruppo. In particolare, il ribasso applicabile è comunicato semestralmente dal Concedente e *“si ottiene come valore medio tra i ribassi risultanti dall'esecuzione di procedure aperte e ristrette per l'affidamento di lavori simili nei sei mesi precedenti da ANAS s.p.a., dai concessionari autostradali e dal settore ferroviario...”*.

Diritti Minimi degli Utenti

A valle di un'iniziale indagine conoscitiva avviata dall'ART con Delibera n. 59/2022 - nell'ambito della quale le concessionarie del gruppo hanno inviato proprie osservazioni - l'Autorità stessa con Delibera n. 16/2023 ha avviato il procedimento finalizzato alla definizione del *“contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali”*. Successivamente, con la Delibera n. 130/2023, ART ha indetto una consultazione relativamente al suddetto procedimento - alla quale le società del gruppo hanno partecipato, trasmettendo le proprie osservazioni - e ha prorogato il termine di conclusione del procedimento stesso al 31 dicembre 2023. Tale termine è stato poi ulteriormente prorogato, da ultimo, al 30 giugno 2024 (Delibera n. 200/2023). Con nota del 28 dicembre 2023 ART ha poi convocato un tavolo tecnico con il Concedente e rappresentanti delle società concessionarie, inerente le tematiche oggetto del procedimento, tenutosi il 18 gennaio 2024.

Cashback autotrasportatori area ligure

il 13 giugno 2023 è stato sottoscritto un Protocollo di intesa tra ASPI, Comune di Genova, Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, la Regione Liguria, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Associazioni degli Autotrasportatori, in attuazione delle disposizioni contenute negli accordi stipulati da Aspi in data 14 ottobre 2021 con il Concedente e con le Autorità Liguri i quali

hanno previsto, tra le altre cose, lo stanziamento di un importo pari a 180 milioni di euro per disagi alla circolazione sulla rete autostradale nella Regione Liguria.

Il Protocollo dispone che, nell'ambito dei sopra citati 180 milioni di euro, venga attribuito agli autotrasportatori un ammontare pari a 70 milioni di euro quale ristoro per i disagi subiti negli anni.

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 (ora Mundys), 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 Holding Reti Autostradali ed Atlantia (ora Mundys) 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 (ora Mundys) hanno provveduto al deposito delle proprie memorie come richiesto dalla corte.

In data 13 giugno 2023, la cancelleria della Corte di Giustizia ha notificato le osservazioni presentate dalle altre parti (Adusbef, Confimi, Aipe), oltre che da ulteriori soggetti (Commissione europea, Repubblica di Germania, Repubblica di Estonia). Da tale data iniziano a decorrere le tre settimane per presentare istanza di fissazione di udienza.

Con comunicazione notificata il 24 luglio 2023, la Corte di giustizia europea ha sospeso la procedura ai sensi dell'articolo 55, paragrafo 1, sub b) del Regolamento di procedura della Corte.

Il 23 agosto 2023 il Consiglio di Stato ha depositato la sentenza sul ricorso in oggetto ed ha accolto solo in parte gli appelli proposti da Presidenza del Consiglio, MEF, MIT, Atlantia (ora Mundys), HRA ed ASPI avverso la sentenza non definitiva del TAR Lazio del 19 ottobre 2022. Il Consiglio di Stato ha riconosciuto la legittimazione di Adusbef e dichiarato invece inammissibili gli interventi di Codacons e di altra associazione interveniente, confermando la carenza di legittimazione di Aipe e Confimi Abruzzo.

In data 8 settembre 2023 Mundys ha notificato il ricorso promosso davanti al Consiglio di Stato per revocazione della sentenza del Consiglio di Stato, Sez. V, 23 agosto 2023, n. 7925, e per il conseguenziale annullamento e/o la conseguenziale riforma della sentenza non definitiva del TAR Lazio, Roma, Sez. IV, n. 13434/2022. ASPI, la Presidenza del Consiglio, il MEF, il MIT e Codacons si sono costituiti.

L'udienza di discussione si è tenuta l'11 gennaio 2024 e il Consiglio di Stato si è riservato la decisione.

In data 2 ottobre 2023 è stata notificata la comunicazione da parte della Cancelleria della Corte in ordine alla ripresa della procedura. All'udienza di discussione dinanzi alla Corte di Giustizia Europea l'Avvocato Generale ha comunicato che notificherà alle parti le proprie conclusioni scritte il 30 aprile prossimo. La Corte si è riservata la decisione che potrebbe intervenire in un termine non perentorio di sei mesi dall'udienza.

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, puntualmente pagata.

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.

In data 3 luglio 2023 è stato pubblicato nel bollettino settimanale dell'AGCM, e nel relativo sito internet, il formulario di impegni presentato da ASPI, tra cui si segnalano:

- 1) sollecitazione nei confronti di AISCAT per l'implementazione di procedure di: (i) accreditamento dei nuovi apparati; e (ii) ri-accreditamento di nuove versioni di apparati già in esercizio di Telepass in ambito c.d. legacy. In entrambi i casi, analoghe a quelle esistenti e applicate per l'accreditamento di nuovi apparati/ri-accreditamento di apparati già in esercizio degli operatori in ambito SET (acronimo per «Servizio Europeo di Telepedaggio»; di seguito «SET») e SIT-MP;
- 2) in merito alle iniziative di scontistica da parte delle concessionarie: i) messa a disposizione – in favore delle concessionarie che utilizzano il service offerto dalla controllata Movyon – di un'infrastruttura che, una volta implementata, consentirà l'integrazione degli sconti nelle fatture emesse nei confronti di tutti gli operatori e, a questi ultimi, di conoscere l'importo dello sconto eventualmente applicabile a ogni singolo transito dei loro clienti;
- 3) offerta a tutti gli operatori dell'estensione del termine di addebito dei transiti anomali da 60 a 180 giorni e impegno ad aggiornare la piattaforma di Movyon in modo tale da consentire la riconversione automatica dei mancati rilevamenti in uscita (c.d. rapporti di mancato pagamento pedaggio, di seguito «RMPP») sulla rete del Gruppo ASPI, e delle concessionarie che utilizzano la piattaforma di Movyon, nell'addebito degli effettivi transiti effettuati;
- 4) accelerazione nell'implementazione dei correttivi tecnici e contrattuali che renderanno possibile la rettifica – fino a 11 mesi – dei transiti anomali e dei RMPP da parte delle concessionarie che utilizzano il service di Movyon e, quindi, l'addebito dell'importo corretto in fattura agli operatori interessati che aggiorneranno i loro sistemi di conseguenza;

- 5) modifica / integrazione dei contratti SET e SIT-MP, prevedendo: i) una clausola risolutiva espressa in caso di cessazione del contratto stipulato tra l'operatore e una o più concessionarie interconnesse; ii) nessuna conseguenza in caso di cessazione del contratto stipulato tra l'operatore e una o più concessionarie non interconnesse; iii) l'abrogazione dell'obbligo per l'operatore di applicare alla concessionaria una commissione non superiore a quella applicata ad altre concessionarie per servizi analoghi; e iv) il diritto degli operatori di cedere il contratto purché il cessionario possieda i medesimi requisiti e garanzie del cedente e ne sia fornita idonea dimostrazione;
- 6) trasmissione ai gestori dei parcheggi che si sono dotati, per il tramite di Movyon, di impianti di controllo dinamico per l'accesso e il pagamento di tale servizio compatibili con gli apparati Telepass, di una comunicazione con cui si offrirà ai medesimi gestori, e agli operatori da questi indicati, la collaborazione necessaria per consentire anche la lettura degli apparati di altri operatori; e
- 7) proposta di apertura di un tavolo con tutti gli operatori SET e SIT-MP interessati, ai fini di analizzare le potenzialità e la fattibilità della possibile integrazione del cash back in fattura o altra forma di collaborazione a riguardo.

Gli impegni presentati da ASPI non sono di natura economico/finanziaria e contemplano l'implementazione e/o accelerazione di processi già avviati, ovvero l'integrazione di nuovi processi la cui adozione era già stata prevista o proposta da ASPI in sede di comparto.

Si precisa inoltre che si è tenuta un'Assemblea di AISCAT in cui è stata raccolta l'adesione delle società concessionarie associate ad implementare il sistema di telepedaggio SIT-MP (Servizio Interoperabile di Telepedaggio per i Mezzi Pesanti: di seguito «SIT-MP») con l'introduzione di un servizio interoperabile di telepedaggio unico per mezzi pesanti e mezzi leggeri sulla rete autostradale italiana, da adottare con la semplice sottoscrizione di un addendum al contratto SIT-MP in essere, e che comporterà la possibilità di operare in Italia anche per i mezzi leggeri senza necessità di accreditamento in altri paesi.

Gli impegni integrati sono stati accolti positivamente dall'AGCM che li ha ritenuti idonei a risolvere ogni criticità concorrenziale prospettata in sede di avvio dell'istruttoria. Con il provvedimento n. 31011 del 14 dicembre 2023, l'AGCM ha quindi deliberato di chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione, rendendo obbligatori gli impegni proposti da ASPI (e da AISCAT) come da ultimo integrati.

Azione di classe notificata da Altroconsumo

Con atto di citazione notificato in data 15 novembre 2022 Altroconsumo aveva 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 maggio 2021 dei contratti stipulati con i consumatori/utenti della rete autostradale e l'ottenimento dell'ingiunzione di restituzione di parte dei pedaggi riscossi fino alla stessa data.

Con ordinanza del 10 ottobre 2023, il Tribunale ha dichiarato l'inammissibilità della class action promossa da Altroconsumo, che ha notificato il reclamo alla Corte di Appello di Roma avverso la stessa ordinanza di inammissibilità dell'azione.

In data 9 gennaio 2024, la Corte d'Appello di Roma ha respinto il reclamo proposto da Altroconsumo, confermando l'Ordinanza emessa dal Tribunale di Roma.

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.

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").

Per effetto del patteggiamento il processo penale continua nei confronti delle sole persone fisiche tenendo altresì conto che, in data 19 settembre 2022, il Tribunale ha accolto la richiesta di esclusione di ASPI come responsabile civile per le condotte degli imputati: conseguentemente, in caso di condanna definitiva (e fatta salva la possibilità di provvisoriamente esecutive), le parti civili, fermo restando la possibilità di citare ASPI in un contenzioso civile, avranno un titolo diretto nei confronti delle sole persone fisiche.

Allo stato attuale, il processo penale è in fase dibattimentale.

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, durante la fase delle indagini, è stata 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. I reati contestati alle 47 persone fisiche coinvolte (di cui n. 14 di ASPI e la parte restante suddivisa tra personale di SPEA, Tecne (ex SPEA), Ministero e consulenti esterni), sono quelli di falso ideologico, frode nelle pubbliche forniture, attentato alla sicurezza dei trasporti, disastro colposo nonché la circostanza aggravante dell'aver commesso il fatto con abuso dei poteri, o con violazione dei doveri inerenti a una pubblica funzione o a un pubblico servizio.

La Società, con specifico riguardo alla contestazione ex D.lgs. n. 231/01, nel corso del 2022 ha avuto accesso al patteggiamento a fronte del pagamento di una sanzione.

In data 29 settembre 2023 il Pubblico Ministero ha emesso una richiesta di rinvio a giudizio per i 47 imputati.

A seguito di una serie di rinvii, la prima udienza si è tenuta in data 18 gennaio 2024 e i legali delle parti civili hanno depositato le costituzioni, chiedendo al GUP la citazione di ASPI e SPEA come responsabili civili.

Le parti civili all'inizio erano circa una trentina e includevano il Ministero dei Trasporti, il Comune di Genova e quelli limitrofi, persone fisiche, associazioni e comitati, sindacati e un'azienda.

All'udienza del 15 febbraio, i legali delle persone fisiche hanno depositato le memorie difensive relative alle costituzioni.

All'udienza del 7 marzo, il GUP ha escluso tutte le parti civili ad eccezione del Ministero dei Trasporti e dei Comuni.

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.

Nel corso dell'udienza del 25 settembre 2023 il Pubblico Ministero ha dato atto della prescrizione di tutti i reati contravvenzionali, residuando quindi solo la contestazione relativa al traffico illecito di rifiuti.

La Corte di Appello di Firenze ha quindi invitato le parti all'articolazione dei mezzi di prova e, vista la richiesta di alcuni legali per la contemporanea pendenza del processo Morandi, ha rinviato all'udienza del 16 settembre 2024 per l'esame dei testi indicati dal PM.

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.

Ad agosto 2023, il GIP ha disposto l'archiviazione su richiesta del Pubblico Ministero.

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, l'allora Contract Manager di ASPI, preposto alla procedura di gara del lotto 7, l'allora Presidente di SAT (non nella sua funzione) ed l'allora 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 l'allora 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.

Indagine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma in merito alla determinazione delle tariffe, destinazione dei pedaggi e distribuzione dei dividendi

In data 21 dicembre 2022 la Sezione Anticorruzione della Guardia di Finanza, nell'ambito di un procedimento penale volto ad analizzare gli ultimi venticinque anni di gestione di ASPI, avuto specifico riguardo alla determinazione delle tariffe, destinazione dei pedaggi e distribuzione dei dividendi, ha effettuato un primo accesso presso la sede di ASPI per notificare un ordine di esibizione relativo alla documentazione riferita appunto agli anni dal 1997 al 2022.

Da ultimo, in data 29 marzo 2023, con un nuovo accesso la medesima Sezione della Guardia di Finanza ha notificato un ulteriore ordine di esibizione finalizzato all'acquisizione di ulteriore documentazione riferita questa volta agli anni dal 1980 al 2008.

Tutta la documentazione richiesta dalla PG è stata fornita dalle strutture competenti della Società.

È seguita una prima interlocuzione con la Procura ed è emerso che la Società non è coinvolta al momento nelle indagini. A seguito di un ulteriore controllo in Procura nei primi mesi del 2024, è stato confermato il non coinvolgimento di ASPI nel procedimento.

Indagine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Benevento in merito all'incidente del 4 giugno 2023 sulla A16 al km 100+730 direzione Napoli

L'evento in oggetto, la cui dinamica è ancora in corso di accertamento da parte della polizia stradale su delega della magistratura inquirente, ha visto il coinvolgimento di alcune autovetture ed un pullman. Secondo le prime ricostruzioni, c'è stato un incidente tra 4 mezzi leggeri, tutti privi di certificato di assicurazione e occupati da venditori ambulanti con merce contraffatta a bordo; dopo pochi minuti, è sopraggiunto un pullman con 40 persone a bordo, che avrebbe urtato contro uno o più dei predetti veicoli fermi in carreggiata, per poi impattare la barriera bordo laterale destra, ribaltarsi sul fianco laterale destro e scivolare infine giù lungo la scarpata.

All'esito dell'evento in questione, uno degli occupanti delle autovetture è deceduto ed un altro è in condizioni gravi, 28 passeggeri del pullman sono rimasti feriti lievemente, mentre il secondo autista ha riportato lesioni gravi.

Da ultimo, è stata notificata un'informazione di garanzia per i reati di omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime ai seguenti indagati: il R.U.P. della Direzione del VI Tronco di Cassino, avuto riguardo ai lavori di riqualifica delle barriere installate nella tratta oggetto del sinistro; l'allora Responsabile della Struttura "Progettazione Barriere di Sicurezza"; il progettista esterno dei lavori in questione.

Incidente avvenuto in data 24 maggio 2023 nella galleria Monte Sperone Ovest

In data 24 maggio 2023 una parte di un cavo radio e due lampade di illuminazione della galleria «Monte Sperone Ovest» (A/12 Genova/Livorno) sono cadute al suolo urtando contro il parabrezza di due autovetture e causando il ferimento lieve di tre persone.

Sul posto è intervenuta la Polizia Stradale che ha provveduto, su delega del PM procedente, al sequestro della galleria (con conseguente chiusura al traffico della stessa), al fine di consentire lo svolgimento di tutti gli accertamenti e rilievi da parte dei Consulenti Tecnici nominati dalla Procura e determinare la causa della caduta. I sopralluoghi effettuati hanno confermato la mancanza di difetti strutturali della galleria riaperta al traffico il 26 maggio 2023.

Si fa presente che, dall'analisi delle immagini della telecamera sita all'interno della Galleria, sembrerebbe che un pullman, che stava transitando in galleria sulla corsia di sorpasso (nonostante il divieto di sorpasso ai mezzi pesanti e pullman vigente nella galleria), abbia agganciato i cavi radio che, nello strappo, hanno urtato contro le lampade di illuminazione determinandone la caduta. Le suddette immagini sono state consegnate all'Autorità.

A seguito dell'evento, la Procura ha aperto un fascicolo contro ignoti per i reati di crollo colposo e lesioni personali colpose.

Indagine della Procura di Genova in merito all'incendio occorso nella galleria Monte Giugo in A12

All'esito dell'incendio di un veicolo pesante avvenuto in data 9 luglio 2023 nella galleria in oggetto, che ha determinato il danneggiamento degli impianti ivi installati e di parti strutturali della stessa, la Polizia Stradale, su delega del PM procedente, ha provveduto al relativo sequestro, al fine di consentire lo svolgimento di tutti gli accertamenti e rilievi da parte del consulente tecnico nominato dalla Procura.

Si fa presente che nella galleria in questione, come peraltro da comunicazione già inviata alla polizia di stato o stradale dalla Direzione del I Tronco di Genova, unitamente ad una prima ricostruzione delle conseguenze dell'evento in questione, erano stati completati i lavori di adeguamento impiantistico ai sensi del D.Lgs. n. 264/06.

Dopo la verifica da parte della polizia giudiziaria delegata alle indagini dell'adozione di tutte le misure compensative ai sensi dell'art. 4 ter della predetta normativa ed il deposito di una relazione da parte del consulente tecnico del PM che ha attestato l'assenza di danni strutturali tali da pregiudicare le condizioni di sicurezza della galleria, il 14 luglio 2023 ne è stato disposto il dissequestro.

Risulta incardinato un procedimento penale contro ignoti per i reati di lesioni e incendio colposi.

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.

Dopo la notifica dell'atto di citazione da parte di ASPI nei confronti delle compagnie assicurative, sono ripresi i contatti fra le Parti per una possibile composizione bonaria, che si è definita da ultimo con l'accettazione da parte di ASPI a titolo di quietanza dell'indennizzo del sinistro a termini di polizza nella misura di €mil 29. Il giudizio pendente è stato quindi abbandonato.

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.

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.

Con ordinanza depositata l'8 agosto 2023, la Cassazione ha respinto il ricorso della Craft condannandola al pagamento, a favore di Autostrade per l'Italia, delle spese legali.

Procedimento dinanzi al Tribunale Civile di Roma – Sezione Imprese – ASPI e MOVYON/Alessandro Patané (R.G. 48316/23)

In risposta alle numerose iniziative di Patané con conseguenti richieste economiche esose nei confronti di ASPI, di Movyon e dei clienti di quest'ultima, ASPI e Movyon hanno deciso di promuovere un'azione di concorrenza sleale ex art. 2598 commi 2,3 c.c., al fine di ottenerne la cessazione. Patané si è costituito e l'udienza per la trattazione della causa, fissata al 15 marzo 2024, è stata successivamente spostata al 20 marzo 2025 per sovraccarico di ruolo.

Contenziosi tributari in materia di TOSAP, COSAP e CUP

Nel corso degli ultimi anni, diversi Enti locali 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 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.

Sul tema, 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.

A conferma di tale orientamento, si segnala che nell'estate del 2023, ASPI ha ricevuto due lettere indirizzate dal MIT ad AISCAT e a tutte le concessionarie autostradali ove il Ministero ha chiarito che le opere autostradali non possono essere qualificate come "abusive" e che non necessitano di autorizzazione da parte dell'Ente locale. Entrambe le lettere confermano l'orientamento da sempre espresso dalla Società in sede di contenzioso.

Conformemente alla tesi difensiva di ASPI e dei chiarimenti forniti dal MIT, si è espresso il Consiglio di Stato con alcune recentissime sentenze (dicembre 2023), con le quali ha accolto i ricorsi della Società – in contrasto con l'orientamento negativo della Cassazione – riconoscendo la non debenza delle sanzioni per occupazione abusiva e del relativo Canone.

Da ultimo, si segnala che diverse corti di merito hanno stabilito la non debenza della TOSAP in capo ad ASPI, per carenza dei presupposti soggettivi e oggettivi d'imposta. L'orientamento dalla Cassazione rimane, tuttavia, negativo e in contrasto con l'orientamento del Consiglio di Stato e del MIT.

Accordo con il MIT del 14 ottobre 2021: Imposta di Registro

Nell'aprile del 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).

A dicembre 2022, ASPI ha provveduto a versare all'Erario l'Imposta di Registro (5,3 €mln) riconosciuta in sentenza.

In data 1 febbraio 2023, l'Agenzia delle Entrate ha proposto appello avverso la sentenza di primo grado. ASPI si è quindi costituita in appello per contestare le eccezioni sollevate dall'Ufficio ed ha presentato appello incidentale per la parte di soccombenza. Il ricorso è tutt'ora pendente.

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 Medil richiesto la pubblicazione anticipata del dispositivo, le motivazioni del Consiglio di Stato non sono state immediatamente disponibili.

Con sentenza n. 5330/2023 del 30 maggio 2023, il Consiglio di Stato ha, in via definitiva, pubblicato le motivazioni con cui ha accolto l'appello di ASPI.

Il Collegio ha accolto, confermandole, le tesi di ASPI sia sulla ricostruzione normativa in tema di affidamenti a seguito della sentenza della Corte costituzionale n. 218/2021 (statuendo in sintesi che sono stati pienamente rispettati gli obblighi di trasparenza imposti dalla normativa applicabile), sia sulla legittimità del provvedimento revoca della gara adottato da ASPI che della successiva contrattualizzazione con AMPLIA.

Ricorso per risarcimento del danno da mancata aggiudicazione conseguente alla Sentenza della Corte Cost. n. 218/2021 e del Consiglio di Stato n. 5330/2023

In data 7 luglio 2023, il Consorzio Medil, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 5330/2023 del 30 maggio e con riferimento alla procedura di affidamento avente ad oggetto i lavori di ampliamento della terza corsia del tratto autostradale –Firenze Sud-Incisa, dell'11 marzo 2022, ha instaurato innanzi al TAR Toscana un giudizio volto ad ottenere il risarcimento del danno da mancata aggiudicazione.

Il Consorzio Medil quantifica il danno da mancata aggiudicazione in euro 51.856.931,70 e, in via subordinata, in euro 14.834.452,15, a titolo di responsabilità precontrattuale.

Quanto al danno da mancata aggiudicazione, Il Consorzio Medil sostiene che ASPI, avrebbe escluso in modo illegittimo dalla procedura di gara il Consorzio Medil, con conseguente ritardo nell'aggiudicazione sino all'emanazione della Sentenza della Corte costituzionale n. 218/2021, in virtù della quale ASPI ha poi legittimamente revocato la gara.

Quanto alla responsabilità precontrattuale, il Consorzio Medil sostiene che lo stato di avanzamento cui era giunta la procedura di gara avrebbe determinato in capo a Medil un legittimo affidamento nell'aggiudicazione della procedura, leso dalla revoca della gara disposta da ASPI.

ASPI ha proceduto a depositare la propria costituzione in data 24 luglio 2023.

L'udienza di discussione del merito della controversia non risulta ancora fissata.

In considerazione dei fatti sopra commentati, i fondi per rischi e oneri già stanziati riflettono in base alle informazioni alla data disponibili la migliore stima del rischio di soccombenza e degli oneri potenzialmente connessi alle controversie sopra descritte.

9.5 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		
Ente erogatore	Importo contributo incassato	Descrizione
Anas S.p.A. ovvero Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	37.396	Svincolo quota di depositi vincolati a fronte delle erogazioni effettuate dagli istituti bancari in relazione ai finanziamenti stipulati per l'attivazione dei contributi previsti dalle leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997 - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Anas S.p.A. ovvero Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	4.225	Svincolo quota di depositi vincolati a fronte delle erogazioni effettuate dagli istituti bancari in relazione ai finanziamenti stipulati per l'attivazione dei contributi previsti dalle leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997 - IFRIC 12 opere senza benefici economici aggiuntivi
Anas S.p.A.	935	Interventi di sistemazione e potenziamento del sistema tangenziale autostradale di Bologna per la realizzazione del nuovo casello "La Muffa". (Convenzioni del 30.07.1999, 08.02.2002 e atto aggiuntivo del 02.08.2004)
European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA)	665	Progetto EU MATIS su interventi di impianti di viabilità. (Grant Agreement del 13.10.2023 Project 101122786 — 22-EU-TG-MATIS)
Regione Emilia Romagna	258	Intervento di riqualificazione e potenziamento del sistema tangenziale autostradale di Bologna (Convenzioni del 30.07.1999, 08.02.2002 e atto aggiuntivo del 02.08.2004)
Regione Marche	369	Progettazione e realizzazione di interventi di riqualifica del cavalcavia 164 e 166 sull'Autostrada A14 in località Camerano (AN). (Convenzione del 5.12.2022)
Comune Moncalzati (AV)	12	Incasso derivante dalla vendita di terreni, avvenuta previa autorizzazione del MIT, al Comune di Moncalzati (AV)
Commissione Europea per il tramite del ordinatore Coordinatore Fundacion Tecnalia Research & Innovation	76	LIASON-Lowering transport environmental Impact along the whole life cycle of the future road transpOrt infrastructure. Sviluppo di un quadro di governance digitalizzato globale per infrastrutture di trasporto sostenibili, a basso impatto ambientale (zero-emission), energetico ed economico lungo l'intero ciclo di vita.
Commissione Europea per il tramite del ordinatore Coordinatore Cemoso-Centro de Estudios de Materiales y Control de Obras	60	OMICRON-Towards a more automated and optimised maintenance, renewal and upgrade of roads by means of robotized technologies and intelligent decision support tools. Sviluppo di tecOMICRON-Towards a more automated and optimised maintenance, renewal and upgrade of roads by means of robotized technologies and intelligent decision support tools. Sviluppo di tecnologie (incl. tecnologie robotizzate), modelli e strumenti per la manutenzione e l'upgrade della rete per ridurre gli incidenti e migliorare l'efficienza del processo (ottimizzazione costi e aumento capacità).
Totale	43.995	

9.6 Eventi successivi al 31 dicembre 2023

Sostegno BEI a supporto del piano di ASPI

In data 15 febbraio 2024 è stato siglato un accordo di finanziamento da complessivi 1,2 miliardi di euro tra Aspi e Banca europea per gli investimenti (BEI). In particolare, una porzione della linea di credito pari a 800 milioni di euro ha una durata di 15 anni (allineata dunque alla scadenza della concessione) e sarà erogata in forma provvisoria diretta, contribuendo al programma di rigenerazione della rete, rendendola più sostenibile e resiliente, anche nell'eventualità di futuri eventi climatici. L'impegno della BEI comprende anche ulteriori 400 milioni di euro sotto forma di provvista indiretta, tramite un istituto di credito da indentificare, e volti a supportare l'avanzamento del piano di ammodernamento di ASPI.

Liquidazione e scioglimento di Autostrade Meridionali

In data 21 febbraio 2024 il Consiglio di amministrazione della controllata Autostrade Meridionali ha deliberato di sottoporre lo scioglimento volontario della società e la conseguente messa in liquidazione all'Assemblea Straordinaria degli Azionisti convocata per l'8 aprile 2024.

Emissioni di prestiti obbligazionari

In data 28 febbraio 2024 Autostrade per l'Italia ha collocato, a valere sul Programma Euro Medium Term Notes (EMTN), due tranche da 500 milioni di euro di obbligazioni "Sustainability-Linked" con scadenza 8 e 12 anni e cedola rispettivamente di 4,25% e 4,625%.

In linea con gli impegni presentati nel Sustainability-Linked Financing Framework pubblicato a dicembre 2022, il tasso di interesse dei nuovi prestiti obbligazionari sarà legato al raggiungimento di specifici obiettivi di medio e lungo periodo relativi alla riduzione di emissioni di gas serra oltre all'installazione di punti di ricarica per veicoli elettrici lungo la rete autostradale. Contestualmente all'emissione sono stati chiusi derivati attivi di pari importo nominale (1.000 milioni di euro) ed incassati circa 170 milioni di euro relativi al positivo fair value.

Approvazione progetto Tunnel Subportuale di Genova

In data 2 marzo 2024 il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT") ha approvato il progetto dell'intervento finalizzato alla realizzazione del "Tunnel Subportuale urbano di attraversamento della città di Genova", che è ricompreso negli impegni da realizzare a carico di ASPI nell'ambito dell'accordo negoziale sottoscritto con il MIT ad ottobre 2021 fino a un importo pari a 700 milioni di euro, già stanziato tra i fondi rischi e oneri negli esercizi precedenti.

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 2022	
(Migliaia di euro)	
SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA	
Attività non correnti	8.225.391
Attività correnti	21.200
Totale Attività	8.246.591
Patrimonio netto	8.246.098
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>1.000</i>
Passività non correnti	-
Passività correnti	493
Totale Patrimonio Netto e Passività	8.246.591
CONTO ECONOMICO	
Ricavi operativi	-
Costi operativi	-2.959
Risultato operativo	-2.959
Risultato dell'esercizio	606.169

11. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DELL'ESERCIZIO 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 2023, prendendo atto dei documenti corredati ad esso, dal quale risulta un utile d'esercizio di euro 873.102.228,98.

Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, con riferimento alla destinazione dell'utile d'esercizio testé rappresentato,

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 consentita dalla Legge 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, tenuto inoltre conto che in data 13 dicembre 2023 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'adozione di una politica di distribuzione dei dividendi per l'esercizio 2023 in linea con quella già adottata per l'esercizio 2022, propone di distribuire un dividendo complessivo per l'esercizio 2023 pari a 665 milioni di euro, di cui:

- (i) 624 milioni di euro, pari al 75% dell'utile netto dell'esercizio della gestione caratteristica della Società;
- (ii) 41 milioni di euro, pari al 100% dei dividendi da società partecipate e proventi non correlati alla gestione caratteristica,

e di destinare la quota residua dell'utile, pari a 208 milioni di euro, a utili portati a nuovo.

Segnatamente, e coerentemente con quanto sopra, il Consiglio di Amministrazione della Società

propone di

- destinare la quota parte dell'utile dell'esercizio pari a euro 438.927.382,98 che residua dopo l'acconto sui dividendi per complessivi euro 434.174.846,00 (pari a euro 0,698 per azione) corrisposto nel 2023:
 - 1) alla distribuzione di dividendi per complessivi euro 230.772.017,00, pari a euro 0,371 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 208.155.365,98;
 - 3) fissare la data del pagamento del dividendo *sub* 1) con valuta 19 aprile 2024.

Vi informiamo, altresì, che con un separato punto all'ordine del giorno Vi sarà proposta la distribuzione di quota parte delle riserve disponibili per un importo pari a euro 120.673.238,00 a valere su "riserva utili portati a nuovo".

Per il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

Ing. Elisabetta Oliveri

12. ALLEGATI AL BILANCIO DI ESERCIZIO

Allegato 1 - Informazioni relative ai compensi della società di revisione ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 16 bis, del Codice Civile

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 relative ai compensi della società di revisione ai sensi dell'art2427, comma 1, numero 16 bis, del Codice Civile

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	289
Servizi di attestazione	Revisore della capogruppo	193
Altri servizi	Revisore della capogruppo	258
Totale		740

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	2.138.844	413.916	250.972	48.183	44.585	7.994	38.370	7.366	352.858	79.428	2.825.629	556.887	3.382.516		
Febbraio	1.930.995	362.851	259.731	48.779	47.358	8.386	40.201	7.697	373.882	84.449	2.652.167	512.162	3.164.329		
Marzo	2.226.810	415.601	311.258	58.516	56.660	10.180	47.134	9.182	435.290	98.662	3.077.152	592.141	3.669.293		
Aprile	2.596.597	520.677	295.973	59.638	51.194	9.906	38.210	7.448	347.495	79.545	3.329.469	677.214	4.006.683		
Maggio	2.421.425	478.226	331.042	66.381	61.121	12.357	46.617	9.124	419.761	96.144	3.279.966	662.232	3.942.198		
Giugno	2.818.095	576.580	336.476	68.284	60.726	12.545	45.227	8.886	401.350	90.488	3.661.874	756.783	4.418.657		
Luglio	3.320.985	698.906	339.414	69.027	64.167	13.494	45.001	8.765	400.869	89.617	4.170.436	879.809	5.050.245		
Agosto	3.385.754	735.739	283.285	61.293	53.751	12.376	34.588	6.851	317.810	76.082	4.075.188	892.341	4.967.529		
Settembre	2.768.997	573.045	331.526	67.769	60.692	12.503	45.996	8.928	398.191	90.241	3.605.402	752.486	4.357.888		
Ottobre	2.478.420	476.865	327.619	63.771	59.635	11.219	48.645	9.427	417.801	95.024	3.332.120	656.306	3.988.426		
Novembre	2.197.261	404.285	295.627	55.241	54.005	9.787	47.803	9.278	408.191	91.962	3.002.887	570.553	3.573.440		
Dicembre	2.495.317	469.009	270.196	50.874	47.304	8.523	40.916	7.762	340.544	76.570	3.194.277	612.738	3.807.015		
ANNO	30.779.500	6.125.700	3.633.119	717.756	661.198	129.270	518.708	100.714	4.614.042	1.048.212	40.206.567	8.121.652	48.328.219		

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	295.942	-	36.377	-	7.618	-	8.534	-	66.544	-	415.015	-	415.015		
Febbraio	274.713	-	38.111	-	8.187	-	8.814	-	70.769	-	400.594	-	400.594		
Marzo	321.798	-	46.276	-	9.741	-	10.158	-	82.084	-	470.057	-	470.057		
Aprile	382.617	-	44.838	-	8.585	-	8.213	-	64.683	-	508.936	-	508.936		
Maggio	353.245	-	49.020	-	10.272	-	10.034	-	78.221	-	500.792	-	500.792		
Giugno	425.380	-	48.976	-	10.246	-	9.600	-	74.903	-	569.105	-	569.105		
Luglio	493.171	-	48.175	-	10.771	-	9.677	-	74.057	-	635.851	-	635.851		
Agosto	474.013	-	39.573	-	8.956	-	7.554	-	58.630	-	588.726	-	588.726		
Settembre	411.685	-	50.212	-	10.310	-	9.963	-	73.702	-	555.872	-	555.872		
Ottobre	359.684	-	48.852	-	10.055	-	10.532	-	76.845	-	505.968	-	505.968		
Novembre	317.544	-	43.534	-	9.114	-	10.389	-	74.633	-	455.214	-	455.214		
Dicembre	345.859	-	38.672	-	7.781	-	8.918	-	61.946	-	463.176	-	463.176		
ANNO	4.455.651	-	532.616	-	111.636	-	112.386	-	857.017	-	6.069.306	-	6.069.306		

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	85	100.970	11	12.617	1	2.576	2	3.238	6	25.912	105	145.313	145.418		
Febbraio	77	83.571	10	12.546	1	2.710	1	3.366	6	27.222	95	129.415	129.510		
Marzo	88	97.639	12	15.394	2	3.344	2	3.988	7	31.898	111	152.263	152.374		
Aprile	89	125.134	10	16.273	1	3.184	1	3.198	6	25.359	107	173.148	173.255		
Maggio	88	111.755	12	17.504	2	3.901	2	3.904	7	31.364	111	168.428	168.539		
Giugno	88	130.737	12	17.871	1	3.771	1	3.683	7	28.987	109	185.049	185.158		
Luglio	87	152.496	11	17.248	1	3.880	1	3.638	7	28.351	107	205.613	205.720		
Agosto	71	161.241	9	14.767	1	3.320	1	2.849	5	22.066	87	204.243	204.330		
Settembre	81	128.596	11	18.014	1	3.805	1	3.782	7	27.731	101	181.928	182.029		
Ottobre	84	111.302	11	17.100	2	3.579	2	4.018	7	29.621	106	165.620	165.726		
Novembre	85	94.016	11	14.411	2	3.126	2	4.057	6	29.247	106	144.857	144.963		
Dicembre	85	114.093	10	13.126	1	2.685	1	3.415	6	24.495	103	157.814	157.917		
ANNO	1.008	1.411.550	130	186.871	16	39.881	17	43.136	77	332.253	1.248	2.013.691	2.014.939		

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	279.942	-	33.220	-	6.211	-	7.528	-	59.326	-	386.227	-	386.227		
Febbraio	233.510	-	33.233	-	6.411	-	7.773	-	62.111	-	343.038	-	343.038		
Marzo	268.533	-	39.949	-	7.883	-	9.105	-	72.225	-	397.695	-	397.695		
Aprile	336.008	-	39.302	-	7.316	-	7.338	-	57.834	-	447.798	-	447.798		
Maggio	303.449	-	43.811	-	8.482	-	8.895	-	70.683	-	435.320	-	435.320		
Giugno	332.212	-	42.786	-	8.048	-	8.546	-	65.842	-	457.434	-	457.434		
Luglio	384.830	-	42.297	-	8.226	-	8.437	-	64.657	-	508.447	-	508.447		
Agosto	438.713	-	34.977	-	7.278	-	6.517	-	51.227	-	538.712	-	538.712		
Settembre	333.789	-	42.258	-	8.236	-	8.825	-	63.667	-	456.775	-	456.775		
Ottobre	302.365	-	42.959	-	8.330	-	9.309	-	68.210	-	431.173	-	431.173		
Novembre	267.585	-	38.558	-	7.518	-	9.561	-	68.682	-	391.904	-	391.904		
Dicembre	341.113	-	36.502	-	6.878	-	8.214	-	58.670	-	451.377	-	451.377		
ANNO	3.822.049	-	469.852	-	90.817	-	100.048	-	763.134	-	5.245.900	-	5.245.900		

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio												Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5						
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	17.322	14.629	2.514	1.913	531	326	615	325	5.874	2.849	26.856	20.042	46.898		
Febbraio	13.423	12.347	2.527	1.933	551	350	616	330	6.090	2.939	23.207	17.879	41.086		
Marzo	15.507	14.310	3.050	2.310	668	392	749	394	7.067	3.415	27.041	20.821	47.862		
Aprile	21.948	17.199	2.954	2.097	611	358	599	316	5.701	2.753	31.813	22.723	54.536		
Maggio	18.267	15.966	3.258	2.421	699	414	727	380	6.815	3.288	29.766	22.469	52.235		
Giugno	21.569	17.954	3.270	2.407	673	397	702	364	6.485	3.138	32.699	24.260	56.959		
Luglio	26.460	21.141	3.282	2.442	705	415	689	362	6.393	3.114	37.529	27.474	65.003		
Agosto	34.806	23.165	2.695	1.914	622	373	536	274	5.001	2.411	43.660	28.137	71.797		
Settembre	22.073	17.996	3.178	2.277	694	407	722	369	6.282	3.037	32.949	24.086	57.035		
Ottobre	18.598	16.484	3.227	2.295	706	430	757	395	6.732	3.266	30.020	22.870	52.890		
Novembre	16.142	14.739	3.005	2.201	661	408	782	404	6.804	3.314	27.394	21.066	48.460		
Dicembre	22.559	18.014	2.948	2.082	613	381	677	346	5.907	2.873	32.704	23.696	56.400		
ANNO	248.674	203.944	35.908	26.292	7.734	4.631	8.171	4.259							

AUTOSTRADA: MILANO - NAPOLI
TRATTA: A1 ROMA-NAPOLI

Anno: 2023

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	285.293	-	30.535	-	5.041	-	4.214	-	39.142	-	-	364.225	-	364.225	
Febbraio	245.027	-	30.600	-	5.075	-	4.332	-	40.795	-	-	325.829	-	325.829	
Marzo	283.673	-	36.721	-	6.104	-	5.139	-	46.988	-	-	378.625	-	378.625	
Aprile	334.614	-	34.057	-	5.583	-	4.176	-	38.056	-	-	416.486	-	416.486	
Maggio	306.219	-	38.621	-	6.493	-	5.067	-	45.754	-	-	402.154	-	402.154	
Giugno	345.480	-	38.626	-	6.216	-	4.925	-	43.863	-	-	439.110	-	439.110	
Luglio	401.066	-	39.248	-	6.610	-	4.897	-	44.443	-	-	496.264	-	496.264	
Agosto	435.139	-	32.587	-	5.959	-	3.744	-	36.540	-	-	513.969	-	513.969	
Settembre	342.688	-	37.284	-	6.419	-	5.054	-	43.588	-	-	435.033	-	435.033	
Ottobre	317.470	-	38.009	-	6.643	-	5.473	-	45.794	-	-	413.389	-	413.389	
Novembre	285.698	-	34.952	-	6.146	-	5.319	-	45.598	-	-	377.713	-	377.713	
Dicembre	344.340	-	33.361	-	5.760	-	4.603	-	39.559	-	-	427.623	-	427.623	
ANNO	3.926.707	-	424.601	-	72.049	-	56.943	-	510.120	-	-	4.990.420	-	4.990.420	

AUTOSTRADA: TORINO - TRIESTE
TRATTA: A4 MILANO-BRESCIA

Anno: 2023

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	218.676	-	29.662	-	4.454	-	2.583	-	26.975	-	-	282.350	-	282.350	
Febbraio	210.256	-	31.540	-	4.876	-	2.774	-	29.510	-	-	278.956	-	278.956	
Marzo	233.941	-	37.139	-	5.654	-	3.263	-	34.655	-	-	314.652	-	314.652	
Aprile	252.104	-	33.380	-	4.896	-	2.699	-	27.144	-	-	320.223	-	320.223	
Maggio	249.023	-	37.874	-	5.944	-	3.265	-	32.976	-	-	329.082	-	329.082	
Giugno	254.076	-	36.438	-	5.900	-	3.133	-	31.324	-	-	330.871	-	330.871	
Luglio	281.048	-	36.983	-	6.269	-	3.103	-	30.946	-	-	358.349	-	358.349	
Agosto	241.224	-	29.050	-	4.659	-	2.282	-	22.264	-	-	299.479	-	299.479	
Settembre	255.061	-	36.450	-	5.767	-	3.070	-	30.770	-	-	331.118	-	331.118	
Ottobre	251.456	-	37.182	-	5.686	-	3.220	-	31.904	-	-	329.448	-	329.448	
Novembre	231.358	-	34.804	-	5.159	-	3.206	-	30.788	-	-	305.315	-	305.315	
Dicembre	240.083	-	30.154	-	4.193	-	2.540	-	24.012	-	-	300.982	-	300.982	
ANNO	2.918.306	-	410.656	-	63.457	-	35.138	-	353.268	-	-	3.780.825	-	3.780.825	

AUTOSTRADA: MILANO - SERRAVALLE - GENOVA
TRATTA: A7 SERRAVALLE-GENOVA

Anno: 2023

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	-	30.969	-	3.353	-	573	-	427	-	5.240	-	40.562	-	40.562	
Febbraio	-	28.724	-	3.374	-	589	-	405	-	5.651	-	38.743	-	38.743	
Marzo	-	33.852	-	4.005	-	698	-	500	-	6.702	-	45.757	-	45.757	
Aprile	-	39.311	-	3.794	-	620	-	393	-	5.275	-	49.393	-	49.393	
Maggio	-	37.724	-	4.359	-	802	-	512	-	6.819	-	50.216	-	50.216	
Giugno	-	42.763	-	4.293	-	785	-	472	-	6.150	-	54.463	-	54.463	
Luglio	-	48.431	-	4.203	-	810	-	454	-	5.926	-	59.824	-	59.824	
Agosto	-	42.346	-	3.566	-	700	-	337	-	4.909	-	51.858	-	51.858	
Settembre	-	41.651	-	4.253	-	761	-	463	-	5.739	-	52.867	-	52.867	
Ottobre	-	37.431	-	4.210	-	739	-	500	-	6.168	-	49.048	-	49.048	
Novembre	-	32.768	-	3.672	-	651	-	489	-	5.834	-	43.414	-	43.414	
Dicembre	-	33.269	-	3.290	-	555	-	407	-	5.034	-	42.555	-	42.555	
ANNO	-	449.239	-	46.372	-	8.283	-	5.359	-	69.447	-	578.700	-	578.700	

AUTOSTRADA: MILANO - LAGHI
TRATTA: A8/A9 MILANO-LAGHI

Anno: 2023

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	146.949	8.556	13.262	552	1.611	65	988	59	7.362	484	170.172	9.716	179.888		
Febbraio	144.809	8.250	13.993	601	1.786	76	1.054	65	7.972	528	169.614	9.520	179.134		
Marzo	164.524	8.481	16.614	716	2.127	97	1.246	76	9.328	624	193.839	9.994	203.833		
Aprile	168.074	9.819	15.302	834	2.015	138	1.057	72	7.323	490	193.771	11.353	205.124		
Maggio	176.942	10.431	17.730	966	2.511	177	1.271	83	8.877	569	207.331	12.226	219.557		
Giugno	176.411	11.311	17.450	998	2.543	200	1.221	77	8.452	570	206.077	13.156	219.233		
Luglio	190.626	14.001	17.511	1.015	2.802	258	1.215	83	8.252	560	220.406	15.917	236.323		
Agosto	149.069	12.279	14.093	916	2.311	259	891	68	6.096	420	172.460	13.942	186.402		
Settembre	170.356	10.742	17.549	1.018	2.508	202	1.168	75	8.110	523	199.691	12.560	212.251		
Ottobre	175.312	9.428	18.116	915	2.323	144	1.227	74	8.730	561	205.708	11.122	216.830		
Novembre	158.937	8.060	16.146	658	1.920	84	1.166	68	8.494	565	186.663	9.435	196.098		
Dicembre	163.128	9.536	14.170	620	1.594	74	952	55	6.876	461	186.720	10.746	197.466		
ANNO	1.985.137	120.894	191.936	9.809	26.051	1.774	13.456	855	95.872	6.355	2.312.452	139.687	2.452.139		

AUTOSTRADA: A08/A26
TRATTA: A8/A26 DIRAMAZIONE GALLARATE-GATTICO

Anno: 2023

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	22.038	8.459	2.146	829	301	113	123	49	1.243	525	25.851	9.975	35.826		
Febbraio	21.361	7.932	2.531	955	336	128	142	58	1.349	585	25.719	9.658	35.377		
Marzo	25.493	9.323	2.789	1.072	406	156	179	73	1.607	691	30.474	11.315	41.789		
Aprile	28.002	10.886	2.502	1.008	354	142	142	57	1.291	551	32.291	12.644	44.935		
Maggio	26.660	9.998	2.881	1.143	431	169	172	69	1.559	670	31.703	12.049	43.752		
Giugno	28.815	11.094	2.896	1.144	435	171	171	69	1.486	652	33.803	13.130	46.933		
Luglio	31.661	12.764	2.835	1.151	450	177	157	65	1.465	641	36.568	14.798	51.366		
Agosto	26.318	11.317	2.086	864	306	123	107	44	969	431	29.786	12.779	42.565		
Settembre	28.335	11.299	2.829	1.135	416	162	163	67	1.418	631	33.161	13.294	46.455		
Ottobre	27.536	10.725	2.864	1.129	409	158	183	75	1.509	663	32.601	12.750	45.351		
Novembre	23.789	8.936	2.532	981	357	139	170	68	1.421	626	28.269	10.750	39.019		
Dicembre	24.478	9.464	2.238	863	291	107	132	54	1.147	499	28.286	10.987	39.273		
ANNO	314.586	122.197	31.129	12.274	4.492	1.745	1.841	748	16.464	7.165	368.512	144.129	512.641		

AUTOSTRADA: GENOVA-VENTIMIGLIA
TRATTA: A10 GENOVA-SAVONA

Anno: 2023

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	-	41.094	-	4.586	-	569	-	459	-	6.672	-	53.380	53.380
Febbraio	-	36.187	-	4.523	-	568	-	485	-	7.146	-	48.909	48.909
Marzo	-	41.816	-	5.466	-	695	-	609	-	8.424	-	57.010	57.010
Aprile	-	52.725	-	5.648	-	703	-	462	-	6.922	-	66.460	66.460
Maggio	-	49.103	-	6.066	-	841	-	575	-	8.051	-	64.636	64.636
Giugno	-	59.346	-	6.102	-	848	-	568	-	7.638	-	74.502	74.502
Luglio	-	71.836	-	6.207	-	923	-	557	-	7.510	-	87.033	87.033
Agosto	-	73.098	-	5.705	-	883	-	435	-	6.241	-	86.362	86.362
Settembre	-	57.342	-	5.874	-	826	-	562	-	7.478	-	72.082	72.082
Ottobre	-	47.756	-	5.630	-	767	-	590	-	7.885	-	62.628	62.628
Novembre	-	41.505	-	5.003	-	680	-	566	-	7.697	-	55.451	55.451
Dicembre	-	43.652	-	4.504	-	579	-	469	-	6.301	-	55.505	55.505
ANNO	-	615.460	-	65.314	-	8.882	-	6.337	-	87.965	-	783.958	783.958

AUTOSTRADA: A11 FIRENZE - PISA NORD
TRATTA: A11 FIRENZE-MARE

Anno: 2023

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	90.675	70	9.801	9	1.228	2	660	1	6.834	6	109.198	88	109.286
Febbraio	85.575	63	10.157	9	1.285	2	694	1	7.286	6	104.997	81	105.078
Marzo	98.433	73	12.189	11	1.608	2	831	1	8.201	7	121.262	94	121.356
Aprile	105.450	77	11.396	9	1.469	2	652	1	6.686	6	125.653	95	125.748
Maggio	106.566	75	13.334	11	1.822	2	858	1	8.260	8	130.840	97	130.937
Giugno	115.583	77	12.981	10	1.746	2	797	1	7.747	7	138.854	97	138.951
Luglio	129.004	79	12.700	10	1.739	2	774	1	7.685	7	151.902	99	152.001
Agosto	113.254	65	10.204	8	1.416	2	562	1	6.126	6	131.562	82	131.644
Settembre	111.568	72	12.320	10	1.727	2	797	1	7.565	7	133.977	92	134.069
Ottobre	104.336	69	12.521	10	1.724	2	834	1	8.045	7	127.460	89	127.549
Novembre	91.953	67	11.178	10	1.429	2	822	1	7.815	7	113.197	87	113.284
Dicembre	95.757	72	10.132	8	1.225	1	677	1	6.520	5	114.311	87	114.398
ANNO	1.248.154	859	138.913	115	18.418	23	8.958	12	88.770	79	1.503.213	1.088	1.504.301

AUTOSTRADA: GENOVA-LIVORNO-CIVITAVEC-ROMA
TRATTA: A12 GENOVA-SESTRI

Anno: 2023

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	-	46.418	-	5.060	-	518	-	370	-	3.397	-	55.763	55.763
Febbraio	-	43.473	-	4.979	-	551	-	389	-	3.736	-	53.128	53.128
Marzo	-	50.875	-	5.895	-	689	-	471	-	4.368	-	62.298	62.298
Aprile	-	59.704	-	5.971	-	668	-	384	-	3.533	-	70.260	70.260
Maggio	-	57.301	-	6.586	-	808	-	470	-	4.181	-	69.346	69.346
Giugno	-	62.540	-	6.478	-	778	-	449	-	3.845	-	74.090	74.090
Luglio	-	69.518	-	6.471	-	831	-	426	-	3.807	-	81.053	81.053
Agosto	-	69.090	-	5.770	-	764	-	331	-	3.097	-	79.052	79.052
Settembre	-	62.110	-	6.294	-	739	-	471	-	3.769	-	73.383	73.383
Ottobre	-	54.293	-	6.061	-	697	-	507	-	4.044	-	65.602	65.602
Novembre	-	47.667	-	5.365	-	607	-	504	-	3.963	-	58.106	58.106
Dicembre	-	48.877	-	4.862	-	521	-	394	-	3.266	-	57.920	57.920
ANNO	-	671.866	-	69.792	-	8.171	-	5.166	-	45.006	-	800.001	800.001

AUTOSTRADA: GENOVA-LIVORNO-CIVITAVEC-ROMA
TRATTA: A12 ROMA-CIVITAVECCHIA

Anno: 2023

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	36.006	-	2.955	-	429	-	304	-	2.220	-	41.914	-	41.914
Febbraio	33.473	-	2.978	-	439	-	320	-	2.271	-	39.481	-	39.481
Marzo	41.137	-	3.768	-	535	-	396	-	2.691	-	48.527	-	48.527
Aprile	47.490	-	3.951	-	516	-	332	-	2.319	-	54.608	-	54.608
Maggio	47.502	-	4.695	-	593	-	413	-	2.910	-	56.113	-	56.113
Giugno	59.850	-	5.171	-	598	-	384	-	2.632	-	68.635	-	68.635
Luglio	71.867	-	5.207	-	619	-	413	-	2.758	-	80.864	-	80.864
Agosto	66.942	-	4.590	-	574	-	312	-	2.703	-	75.121	-	75.121
Settembre	53.881	-	4.609	-	577	-	416	-	2.749	-	62.232	-	62.232
Ottobre	46.845	-	4.660	-	559	-	461	-	2.740	-	55.265	-	55.265
Novembre	39.025	-	3.767	-	498	-	376	-	2.616	-	46.282	-	46.282
Dicembre	40.443	-	3.227	-	435	-	323	-	2.181	-	46.609	-	46.609
ANNO	584.461	-	49.578	-	6.372	-	4.450	-	30.790	-	675.651	-	675.651

AUTOSTRADA: BOLOGNA - PADOVA
TRATTA: A13 BOLOGNA-PADOVA

Anno: 2023

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	105.745	-	13.908	-	2.598	-	1.920	-	20.762	-	144.933	-	144.933
Febbraio	98.016	-	14.345	-	2.812	-	2.041	-	22.191	-	139.405	-	139.405
Marzo	114.613	-	17.609	-	3.397	-	2.442	-	26.382	-	164.443	-	164.443
Aprile	125.527	-	16.683	-	3.044	-	1.979	-	21.113	-	168.346	-	168.346
Maggio	118.993	-	18.164	-	3.650	-	2.469	-	25.782	-	169.058	-	169.058
Giugno	135.016	-	18.508	-	3.550	-	2.374	-	24.552	-	184.000	-	184.000
Luglio	151.804	-	18.637	-	3.720	-	2.285	-	24.289	-	200.735	-	200.735
Agosto	144.232	-	15.458	-	2.932	-	1.794	-	19.422	-	183.838	-	183.838
Settembre	134.438	-	18.276	-	3.562	-	2.274	-	24.302	-	182.852	-	182.852
Ottobre	125.295	-	18.092	-	3.513	-	2.444	-	25.391	-	174.735	-	174.735
Novembre	110.276	-	16.111	-	3.161	-	2.379	-	24.296	-	156.223	-	156.223
Dicembre	117.354	-	14.494	-	2.676	-	2.098	-	20.017	-	156.639	-	156.639
ANNO	1.481.309	-	200.285	-	38.615	-	26.499	-	278.499	-	2.025.207	-	2.025.207

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	8.944	-	936	-	153	-	95	-	2.133	-	-	12.261	-	12.261	
Febbraio	8.885	-	994	-	160	-	96	-	2.400	-	-	12.535	-	12.535	
Marzo	10.866	-	1.186	-	196	-	118	-	2.832	-	-	15.198	-	15.198	
Aprile	12.474	-	1.151	-	173	-	93	-	2.049	-	-	15.940	-	15.940	
Maggio	11.745	-	1.349	-	241	-	157	-	2.816	-	-	16.309	-	16.309	
Giugno	15.744	-	1.373	-	221	-	114	-	2.517	-	-	19.969	-	19.969	
Luglio	17.686	-	1.329	-	219	-	111	-	2.276	-	-	21.621	-	21.621	
Agosto	15.993	-	1.147	-	174	-	80	-	1.626	-	-	19.020	-	19.020	
Settembre	13.910	-	1.291	-	202	-	104	-	2.230	-	-	17.737	-	17.737	
Ottobre	12.061	-	1.281	-	194	-	117	-	2.418	-	-	16.071	-	16.071	
Novembre	10.048	-	1.137	-	176	-	102	-	2.281	-	-	13.744	-	13.744	
Dicembre	9.907	-	979	-	139	-	80	-	1.668	-	-	12.773	-	12.773	
ANNO	148.264	-	14.153	-	2.248	-	1.267	-	27.246	-	-	193.178	-	193.178	

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	278.056	-	33.119	-	6.565	-	5.058	-	54.239	-	-	377.037	-	377.037	
Febbraio	249.158	-	34.327	-	7.071	-	5.414	-	58.036	-	-	354.006	-	354.006	
Marzo	293.568	-	41.613	-	8.448	-	6.334	-	67.851	-	-	417.814	-	417.814	
Aprile	355.211	-	40.724	-	7.543	-	5.109	-	53.754	-	-	462.341	-	462.341	
Maggio	307.594	-	43.102	-	8.895	-	6.219	-	63.545	-	-	429.355	-	429.355	
Giugno	419.899	-	47.369	-	9.223	-	6.167	-	62.401	-	-	545.059	-	545.059	
Luglio	512.230	-	47.898	-	9.804	-	6.158	-	62.540	-	-	638.630	-	638.630	
Agosto	530.328	-	41.036	-	7.862	-	4.722	-	48.633	-	-	632.581	-	632.581	
Settembre	396.141	-	45.595	-	9.041	-	6.297	-	62.512	-	-	519.586	-	519.586	
Ottobre	325.554	-	42.899	-	8.811	-	6.579	-	64.967	-	-	448.810	-	448.810	
Novembre	286.469	-	38.486	-	8.077	-	6.283	-	63.152	-	-	402.467	-	402.467	
Dicembre	320.803	-	34.938	-	6.864	-	5.435	-	51.205	-	-	419.245	-	419.245	
ANNO	4.275.011	-	491.106	-	98.204	-	69.775	-	712.835	-	-	5.646.931	-	5.646.931	

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	93.109	-	12.022	-	2.337	-	1.886	-	19.300	-	-	128.654	-	128.654	
Febbraio	81.077	-	12.475	-	2.512	-	2.007	-	20.374	-	-	118.445	-	118.445	
Marzo	92.721	-	14.860	-	3.013	-	2.329	-	23.646	-	-	136.569	-	136.569	
Aprile	116.656	-	14.045	-	2.700	-	1.808	-	19.044	-	-	154.253	-	154.253	
Maggio	103.841	-	16.061	-	3.299	-	2.263	-	22.807	-	-	148.271	-	148.271	
Giugno	132.208	-	17.615	-	3.332	-	2.331	-	22.364	-	-	177.850	-	177.850	
Luglio	172.522	-	18.517	-	3.525	-	2.328	-	23.001	-	-	219.893	-	219.893	
Agosto	201.160	-	16.531	-	2.930	-	1.772	-	18.335	-	-	240.728	-	240.728	
Settembre	131.415	-	16.812	-	3.175	-	2.380	-	22.900	-	-	176.682	-	176.682	
Ottobre	107.078	-	15.850	-	3.243	-	2.451	-	24.117	-	-	152.739	-	152.739	
Novembre	96.026	-	14.481	-	3.001	-	2.385	-	23.445	-	-	139.338	-	139.338	
Dicembre	114.307	-	13.579	-	2.670	-	2.125	-	19.545	-	-	152.226	-	152.226	
ANNO	1.442.120	-	182.848	-	35.737	-	26.065	-	258.878	-	-	1.945.648	-	1.945.648	

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	8.036	18.723	1.085	2.333	219	423	196	368	2.020	3.747	11.556	25.594	37.150		
Febbraio	6.867	15.943	1.155	2.427	238	446	210	386	2.121	3.901	10.591	23.103	33.694		
Marzo	7.747	18.171	1.383	2.867	288	528	251	440	2.504	4.539	12.173	26.545	38.718		
Aprile	10.033	23.151	1.281	2.705	252	490	190	350	1.992	3.652	13.748	30.348	44.096		
Maggio	8.799	20.364	1.491	3.146	308	607	238	446	2.382	4.363	13.218	28.926	42.144		
Giugno	11.703	26.047	1.626	3.385	304	583	247	461	2.320	4.235	16.200	34.711	50.911		
Luglio	15.821	35.015	1.687	3.615	319	636	242	460	2.356	4.392	20.425	44.118	64.543		
Agosto	19.801	43.162	1.565	3.368	275	556	182	350	1.915	3.550	23.738	50.986	74.724		
Settembre	11.787	26.755	1.550	3.270	297	583	247	475	2.370	4.369	16.251	35.452	51.703		
Ottobre	9.009	21.504	1.446	3.119	298	590	254	500	2.469	4.657	13.476	30.370	43.846		
Novembre	8.266	19.612	1.359	2.916	276	548	259	499	2.461	4.585	12.621	28.160	40.781		
Dicembre	10.568	25.374	1.308	2.888	252	526	230	448	2.108	3.956	14.466	33.192	47.658		
ANNO	128.437	293.821	16.936	36.039	3.326	6.516	2.746	5.183	27.018	49.946	178.463	391.505	569.968		

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	38.149	16.987	4.320	2.239	895	489	867	432	9.401	4.445	53.622	24.592	78.214		
Febbraio	29.945	13.919	4.490	2.310	966	514	928	448	9.705	4.607	46.034	21.798	67.832		
Marzo	32.502	15.583	5.146	2.728	1.090	603	1.044	507	11.212	5.359	50.994	24.780	75.774		
Aprile	48.875	21.322	5.309	2.619	1.090	563	883	409	9.166	4.297	65.323	29.210	94.533		
Maggio	40.441	18.114	6.044	3.045	1.282	689	1.037	501	11.009	5.158	59.813	27.507	87.320		
Giugno	58.430	24.479	6.726	3.343	1.282	650	1.054	513	10.538	5.018	78.030	34.003	112.033		
Luglio	89.057	34.737	7.364	3.575	1.456	716	1.061	510	11.065	5.227	110.003	44.765	154.768		
Agosto	119.295	44.786	7.269	3.381	1.280	623	815	400	9.097	4.202	137.756	53.392	191.148		
Settembre	61.852	25.423	6.759	3.236	1.310	668	1.040	509	11.203	5.195	82.164	35.031	117.195		
Ottobre	42.874	19.053	6.116	3.030	1.254	664	1.106	543	11.997	5.563	63.347	28.853	92.200		
Novembre	35.278	16.549	5.303	2.753	1.135	617	1.065	544	11.388	5.424	54.169	25.887	80.056		
Dicembre	52.229	22.081	5.266	2.570	1.080	551	915	459	9.945	4.595	69.435	30.256	99.691		
ANNO	648.927	273.033	70.112	34.829	14.110	7.347	11.815	5.775	125.726	59.090	870.690	380.074	1.250.764		

AUTOSTRADA: BOLOGNA - TARANTO
TRATTA: A14 CANOSA-TARANTO

Anno: 2023

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	36.799	-	4.099	-	682	-	559	-	5.228	-	-	47.367	-	47.367	
Febbraio	33.132	-	4.409	-	774	-	610	-	5.443	-	-	44.368	-	44.368	
Marzo	36.705	-	4.949	-	853	-	696	-	6.169	-	-	49.372	-	49.372	
Aprile	46.652	-	4.870	-	837	-	594	-	5.150	-	-	58.103	-	58.103	
Maggio	42.007	-	5.520	-	967	-	688	-	6.327	-	-	55.509	-	55.509	
Giugno	56.517	-	5.814	-	944	-	688	-	6.115	-	-	70.078	-	70.078	
Luglio	80.462	-	6.223	-	1.073	-	709	-	6.682	-	-	95.149	-	95.149	
Agosto	100.764	-	5.877	-	958	-	529	-	5.473	-	-	113.601	-	113.601	
Settembre	58.414	-	5.843	-	977	-	694	-	6.531	-	-	72.459	-	72.459	
Ottobre	45.115	-	5.709	-	961	-	734	-	6.923	-	-	59.442	-	59.442	
Novembre	38.048	-	5.133	-	895	-	708	-	6.528	-	-	51.312	-	51.312	
Dicembre	48.906	-	4.998	-	857	-	618	-	5.751	-	-	61.130	-	61.130	
ANNO	623.521	-	63.444	-	10.778	-	7.827	-	72.320	-	-	777.890	-	777.890	

AUTOSTRADA: NAPOLI - CANOSA
TRATTA: A16 NAPOLI-CANOSA

Anno: 2023

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	36.507	39.369	3.788	5.229	767	1.107	343	479	3.139	6.093	-	44.544	52.277	96.821	
Febbraio	33.983	35.834	3.905	5.409	773	1.132	347	483	3.223	6.254	-	42.231	49.112	91.343	
Marzo	40.598	42.010	4.670	6.455	916	1.343	413	550	3.696	7.078	-	50.293	57.436	107.729	
Aprile	43.493	49.176	4.153	6.003	810	1.189	347	483	3.056	5.845	-	51.859	62.696	114.555	
Maggio	42.053	45.643	4.830	6.953	961	1.422	406	577	3.791	7.340	-	52.041	61.935	113.976	
Giugno	46.197	52.173	4.788	6.823	914	1.340	402	595	3.637	6.976	-	55.938	67.907	123.845	
Luglio	50.995	60.156	4.736	6.752	947	1.369	395	601	3.688	7.271	-	60.761	76.149	136.910	
Agosto	52.269	71.183	3.776	5.771	841	1.274	306	446	3.498	10.113	-	60.690	88.787	149.477	
Settembre	45.408	53.261	4.650	6.837	952	1.444	398	582	3.919	9.409	-	55.327	71.533	126.860	
Ottobre	44.956	49.351	4.986	7.259	989	1.521	437	598	3.956	8.849	-	55.324	67.578	122.902	
Novembre	40.146	43.543	4.707	6.598	929	1.404	415	568	3.651	7.204	-	49.848	59.317	109.165	
Dicembre	44.230	50.307	4.408	6.096	858	1.267	362	500	3.182	6.258	-	53.040	64.428	117.468	
ANNO	520.835	592.006	53.397	76.185	10.657	15.812	4.571	6.462	42.436	88.690	-	631.896	779.155	1.411.051	

AUTOSTRADA: UDINE - TARVISIO
TRATTA: A23 UDINE-TARVISIO

Anno: 2023

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	14.382	9.107	1.728	1.377	195	148	205	245	4.104	5.746	-	20.614	16.623	37.237	
Febbraio	12.378	7.361	1.772	1.419	221	178	216	261	4.406	6.111	-	18.993	15.330	34.323	
Marzo	12.407	7.395	2.077	1.714	278	242	264	318	5.266	7.288	-	20.292	16.957	37.249	
Aprile	15.288	12.332	2.367	2.381	402	452	266	332	4.323	6.067	-	22.646	21.564	44.210	
Maggio	19.345	17.111	3.167	3.170	703	848	313	392	4.811	6.633	-	28.339	28.154	56.493	
Giugno	25.886	24.920	3.625	3.714	999	1.276	347	437	4.686	6.455	-	35.543	36.802	72.345	
Luglio	33.361	33.554	3.888	4.023	1.207	1.557	343	444	4.624	6.446	-	43.423	46.024	89.447	
Agosto	35.377	35.356	3.970	4.176	1.359	1.785	314	407	3.836	5.400	-	44.856	47.124	91.980	
Settembre	26.618	24.877	3.797	3.853	962	1.198	305	383	4.622	6.365	-	36.304	36.676	72.980	
Ottobre	15.069	10.508	2.473	2.229	372	379	302	377	4.889	6.767	-	23.105	20.260	43.365	
Novembre	11.222	6.499	1.848	1.528	246	202	259	312	4.945	6.676	-	18.520	15.217	33.737	
Dicembre	14.901	10.088	1.745	1.458	203	167	210	253	3.779	5.173	-	20.838	17.139	37.977	
ANNO	236.234	199.108	32.457	31.042	7.147	8.432	3.344	4.161	54.291	75.127	-	333.473	317.870	651.343	

AUTOSTRADA: GENOVA VOLTRI-GRAVELLONA TOCE
TRATTA: A26 VOLTRI-ALESSANDRIA

Anno: 2023

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	-	43.632	-	4.903	-	760	-	770	-	12.860	-	-	62.925	62.925	
Febbraio	-	38.697	-	4.915	-	797	-	856	-	14.067	-	-	59.332	59.332	
Marzo	-	44.480	-	6.043	-	948	-	1.031	-	16.212	-	-	68.714	68.714	
Aprile	-	65.210	-	6.703	-	972	-	807	-	13.137	-	-	86.829	86.829	
Maggio	-	53.613	-	6.889	-	1.167	-	991	-	15.633	-	-	78.293	78.293	
Giugno	-	74.514	-	7.251	-	1.196	-	977	-	14.793	-	-	98.731	98.731	
Luglio	-	95.988	-	7.506	-	1.338	-	946	-	14.304	-	-	120.082	120.082	
Agosto	-	97.890	-	6.961	-	1.246	-	744	-	11.753	-	-	118.594	118.594	
Settembre	-	71.624	-	7.194	-	1.172	-	965	-	13.998	-	-	94.953	94.953	
Ottobre	-	52.993	-	6.571	-	1.076	-	1.004	-	14.926	-	-	76.570	76.570	
Novembre	-	40.947	-	5.419	-	910	-	974	-	14.826	-	-	63.076	63.076	
Dicembre	-	47.187	-	4.991	-	780	-	791	-	12.189	-	-	65.938	65.938	
ANNO	-	726.775	-	75.346	-	12.362	-	10.856	-	168.698	-	-	994.037	994.037	

AUTOSTRADA: GENOVA VOLTRI-GRAVELLONA TOCE
TRATTA: A26 ALESSANDRIA-GRAVELLONA

Anno: 2023

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	41.201	14.008	5.110	1.443	836	1.80	537	72	5.883	952	-	53.567	16.655	70.222	
Febbraio	39.202	12.788	5.450	1.624	903	208	613	89	6.258	1.110	-	52.426	15.819	68.245	
Marzo	45.349	15.090	6.554	1.902	1.092	256	748	121	7.413	1.275	-	61.156	18.644	79.800	
Aprile	54.377	19.137	6.533	1.938	981	260	603	96	5.912	1.034	-	68.406	22.465	90.871	
Maggio	49.587	16.719	7.101	2.153	1.155	305	741	117	7.454	1.296	-	66.038	20.590	86.628	
Giugno	56.708	19.353	7.143	2.179	1.136	310	707	114	6.987	1.292	-	72.681	23.248	95.929	
Luglio	67.381	23.938	7.204	2.237	1.193	321	681	112	6.839	1.292	-	83.298	27.900	111.198	
Agosto	61.441	22.458	5.690	1.817	927	247	507	83	5.147	940	-	73.712	25.545	99.257	
Settembre	57.708	20.539	7.161	2.224	1.128	306	716	119	7.019	1.245	-	73.732	24.433	98.165	
Ottobre	51.941	18.839	7.137	2.119	1.100	278	751	133	6.907	1.281	-	67.836	22.650	90.486	
Novembre	43.458	14.516	6.183	1.794	993	237	719	114	6.407	1.243	-	57.760	17.904	75.664	
Dicembre	45.771	16.049	5.465	1.578	851	181	591	87	5.441	922	-	58.119	18.817	76.936	
ANNO	614.124	213.434	76.731	23.008	12.295	3.089	7.914	1.257	77.667	13.882	-	788.731	254.670	1.043.401	

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	37.236	20.925	4.093	1.740	599	145	327	72	3.221	500	45.476	23.382	68.858	
Febbraio	34.636	17.762	4.332	1.755	664	157	340	75	3.584	586	43.556	20.335	63.891	
Marzo	37.689	16.503	5.067	1.938	785	187	403	103	4.200	782	48.144	19.513	67.657	
Aprile	37.433	15.494	4.497	1.655	652	165	331	88	3.406	624	46.319	18.026	64.345	
Maggio	37.855	14.309	5.280	1.969	817	205	416	106	4.131	771	48.499	17.360	65.859	
Giugno	40.990	19.272	5.469	2.286	841	238	397	106	3.976	732	51.673	22.634	74.307	
Luglio	46.076	25.252	5.686	2.572	866	261	395	106	4.017	769	57.040	28.960	86.000	
Agosto	43.269	28.303	4.538	2.309	629	221	301	82	2.915	543	51.652	31.458	83.110	
Settembre	42.606	20.758	5.501	2.280	823	228	404	105	4.055	745	53.389	24.116	77.505	
Ottobre	42.115	17.129	5.456	2.094	820	195	429	112	4.191	766	53.011	20.296	73.307	
Novembre	36.971	14.861	5.009	1.932	751	172	414	110	4.025	751	47.170	17.826	64.996	
Dicembre	41.122	20.946	4.607	1.938	643	148	344	83	3.285	543	50.001	23.658	73.659	
ANNO	477.998	231.514	59.535	24.468	8.890	2.322	4.501	1.148	45.006	8.112	595.930	267.564	863.494	

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	47.752	-	6.281	-	1.324	-	826	-	7.902	-	64.085	-	64.085	
Febbraio	41.492	-	6.397	-	1.317	-	859	-	7.982	-	58.047	-	58.047	
Marzo	48.918	-	7.637	-	1.576	-	1.024	-	9.266	-	68.421	-	68.421	
Aprile	54.182	-	6.668	-	1.364	-	798	-	7.487	-	70.499	-	70.499	
Maggio	51.203	-	7.697	-	1.594	-	966	-	8.844	-	70.304	-	70.304	
Giugno	59.333	-	7.814	-	1.574	-	919	-	8.516	-	78.156	-	78.156	
Luglio	73.770	-	7.996	-	1.646	-	930	-	8.829	-	93.171	-	93.171	
Agosto	82.276	-	6.564	-	1.502	-	760	-	8.352	-	99.454	-	99.454	
Settembre	59.183	-	7.591	-	1.608	-	958	-	8.670	-	78.010	-	78.010	
Ottobre	53.567	-	7.773	-	1.643	-	1.043	-	9.060	-	73.086	-	73.086	
Novembre	48.937	-	7.383	-	1.561	-	1.022	-	8.755	-	67.658	-	67.658	
Dicembre	57.374	-	6.995	-	1.440	-	871	-	7.794	-	74.474	-	74.474	
ANNO	677.987	-	86.796	-	18.149	-	10.976	-	101.457	-	895.365	-	895.365	

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 2023.

Si segnala che, nelle more della definizione dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario del periodo regolatorio 2025-2029, eventuali disallineamenti tra il valore degli investimenti previsti all'interno del PEF vigente e quelli eseguiti alla data del 31 dicembre 2023 derivano dall'applicazione di quanto rappresentato dal Concedente (nota prot 2882 dell'8 agosto 2023) che ha autorizzato la temporanea copertura dei maggiori fabbisogni mediante una corrispondente riduzione degli investimenti assentiti in Convenzione.

Art. 2 AA. 2021	INTERVENTO	Dati Progettuali convenzionali (a)		Eseguito al 31/12/2022				Anno 2023				Eseguito al 31/12/2023				
		Importo lordo approvato (b)	Importo netto da III AA alla Convenzione Unica (c)	TOTALE	BdA (d)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE	BdA (d)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE	BdA (d)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE
POTENZIAMENTO DELL'AUTOSTRADA AI MILANO-NAPOLI																
A.1.1	Casalecchio-Sasso Marconi	68.106	82.964	148.943	65.116	18.483	2.559	86.158	-	0	-	-	18.483	2.559	86.158	
A.1.2.1	Sasso Marconi-La Quercia (1)	628.558	589.781	99.008	463.860	101.015	38.636	603.511	-	61	-	-	101.077	38.636	603.573	
A.1.2.2	La Quercia-Aglio (2)	2.265.938	3.100.878	136.451	2.506.170	535.503	384.319	3.425.992	1.748	4.915	-	-	540.419	384.319	3.432.655	
A.1.3	Nuovo svincolo di Roveggio		34.828	29.642	26.426	4.543	5.534	36.504	-	1.264	-	-	5.807	5.534	37.768	
A.1.2.3	Aglio-Barberino	310.928	390.776	169.158	330.048	77.512	73.725	481.285	93	1.095	-	-	78.607	73.725	482.474	
A.2	Barberino- Firenze Nord	979.087	886.070	44.857	721.663	154.520	85.913	963.096	8.503	8.780	-	-	163.300	85.913	979.379	
A.3	Firenze Nord-Firenze Sud	633.386	862.133	156.442	680.199	176.329	81.974	938.501	4.186	2.226	-	-	178.555	81.974	944.913	
A.4	Firenze Sud-Incisa	632.530	560.041	169.158	159.874	70.478	14.089	244.441	55.874	27.221	-	-	97.699	14.089	327.536	
A.5	Realizzazione degli assi di penetrazione in Firenze	27.272	43.991		-	30.959	8.134	39.093	-	289	-	-	31.249	8.134	39.383	
A.6	Interventi sul territorio	235.954	353.456		56.223	167.111	27.745	251.079	3.208	8.995	-	-	176.106	27.745	263.282	
TOTALE POTENZIAMENTO DELL'AUTOSTRADA AI MILANO-NAPOLI			6.904.918		5.009.580	1.336.454	722.628	7.068.661	73.611	54.848	-	128.459	5.083.191	1.391.302	7.197.121	
INVESTIMENTI RESIDUI IN TERZE E QUARTE CORSIE																
B.1	Modena Brennero - Bologna B. Panigale investimenti residui di quarta corsia (3)	148.943	144.716	148.943	115.156	29.562	2.051	146.769	-	-	-	-	29.562	2.051	146.769	
B.2	Tangenziale di Modena	99.008	49.000	99.008	15	2.185	503	2.703	4.637	6.874	-	-	9.059	503	14.214	
B.4	Orte - Fiano Romano investimenti residui di terza corsia (3)	136.451	191.252	136.451	157.991	33.277	8.582	199.850	-	24	-	-	33.301	8.582	199.874	
B.5, B.6	Residui investimenti terze corsie (3)	29.642	25.133	29.642	9.015	15.457	686	25.158	-	-	-	-	15.457	686	25.158	
B.7	Milano - Gallarate investimenti residui (4)	44.857	64.734	44.857	35.186	29.548	37	64.771	-	-	-	-	29.548	37	64.771	
B	Tangenziale di Bologna (4)	169.158	59.393	169.158	47.754	11.639	1.383	60.776	-	-	-	-	11.639	1.383	60.776	
TOTALE INVESTIMENTI RESIDUI IN TERZE E QUARTE CORSIE			534.228		365.117	121.667	13.242	500.026	4.637	6.898	-	11.535	369.754	128.566	511.561	
TOTALE PIANO 1997			7.439.147		5.374.696	1.458.121	735.870	7.568.688	78.248	61.746	-	139.994	5.452.945	1.519.867	7.708.682	

Art. 2 AA. 2021	INTERVENTO	Dati Progettuali convenzionali (a)		Eseguito al 31/12/2022				Anno 2023				Eseguito al 31/12/2023			
		Importo lordo approvato (b)	Importo netto da III AA alla Convenzione Unica (c)	BdA (d)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE	BdA (d)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE	BdA (d)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE
D.1.1	Ampliamento alla terza corsia A1 tratta Fiano Romano – Settebagni e Nuovo Svincolo di Castelnuovo di Porto	125.407	139.938	101.186	27.080	2.015	130.282	-	3	-	3	101.186	27.083	2.015	130.284
D.1.2	Svincolo di Guidonia	11.841	12.818	8.527	4.266	-	12.793	-	-	-	-	8.527	4.266	-	12.793
D.1.3	Svincolo di Ferentino	17.384	16.738	9.158	7.655	-	16.813	-	-	-	-	9.158	7.655	-	16.813
D.2.1	Ampliamento alla quarta corsia A4 tratta Milano Est – Bergamo (L2)	535.885	505.665	384.576	119.448	3.842	507.867	-	3	-	3	384.576	119.451	3.842	507.869
D.2.2	Adeguamento Ponti Adda e Brembo esistenti	11.438	10.625	9.497	1.127	180	10.804	-	-	-	-	9.497	1.127	180	10.804
D.3.1	Ampliamento alla terza corsia A9 tra l'interconnessione A8/A9 (Lainate) e Como Grandate	465.713	312.376	241.073	70.676	6.299	318.048	-	174	-	174	241.073	70.850	6.299	318.222
D.3.2	Ampliamento alla quinta corsia A8 tra la barriera di Milano nord e l'interconnessione di Lainate	218.600	170.800	94.812	32.586	1.738	129.136	22.856	14.161	-	37.017	117.668	46.747	1.738	166.153
D.3.3	Quota parte delle opere di accessibilità al Polo fieristico di Rho – Pero (Milano)	93.334	86.159	78.582	7.702	-	86.284	-	-	-	-	78.582	7.702	-	86.284
D.4.1.1	Ampliamento alla terza corsia A14 - Rimini Nord-Cattolica (5)	570.416	489.860	373.340	93.048	5.975	472.363	6.080	4.775	-	10.855	379.419	97.823	5.975	483.217
D.4.1.2	Ampliamento alla terza corsia A14 - Cattolica-Fano	406.595	436.841	352.442	82.065	7.167	441.674	-	214	-	214	352.442	82.279	7.167	441.888
D.4.1.3	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	362.150	326.549	233.801	93.116	2.871	329.788	-	414	-	414	233.801	93.529	2.871	330.201
D.4.1.4	Ampliamento alla terza corsia A14 - Senigallia-Ancona Nord e Svincolo di Marina di M. Marciano	454.716	403.999	319.565	72.043	39.051	430.659	-	2.258	-	2.258	319.565	74.301	39.051	432.917
D.4.1.5	Ampliamento alla terza corsia A14 - Ancona Nord-Ancona sud	314.299	346.011	289.066	53.960	21.300	364.326	-	113	-	113	289.066	54.074	21.300	364.439
D.4.1.6	Ampliamento alla terza corsia A14 - Ancona Sud-Porto S. Elpidio 1° fase	153.819	147.629	109.133	26.254	8.599	143.986	-	13	-	13	109.133	26.267	8.599	143.999
D.4.1.7	Ampliamento alla terza corsia A14 - Ancona sud-Porto S. Elpidio 2° fase e Sv. di Porto S. Elpidio	173.278	136.679	122.450	32.058	2.435	156.943	361	3.351	-	3.712	122.811	35.409	2.435	160.655
D.4.1.8	Ampliamento alla terza corsia A14 - Lotto 0 interventi propedeutici sulle pavimentazioni	23.716	21.648	19.290	2.358	11.050	32.698	-	-	-	-	19.290	2.358	11.050	32.698
D.4.2	Ampliamento alla terza corsia A14 - Opere complementari nel Comune di Fano	47.471	55.787	37.806	19.369	2.813	59.989	258	1.126	-	1.383	38.064	20.495	2.813	61.372
D.4.3	Ampliamento alla terza corsia A14 - Opere complementari nel Comune di Pesaro	81.038	84.759	679	9.798	280	10.758	4.030	2.362	-	6.392	4.709	12.161	280	17.150
D.4.5	Opere complementari della tratta Ancona Nord – Porto S. Elpidio	19.851	9.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D.4.6	Svincolo di Rubicone	19.851	13.587	10.589	3.349	-	13.937	-	-	-	-	10.589	3.349	-	13.937
D.5.1	Gronda di Ponente e interconnessione A7/A10/A12	4.755.205	4.254.886	12.737	192.199	16.288	221.224	16.520	12.373	-	28.894	29.257	204.572	16.288	250.117
D.5.2.1	Svincolo di Pegli sull'Autostrada A10	(9)	(22)	-	371	-	371	-	524	-	524	-	895	-	895
D.5.2.2	Autoparco mezzi pesanti sull'Autostrada A10	(9)	(22)	-	143	-	143	-	146	-	146	-	289	-	289
D.5.2.3	Allargamento rampa svincolo aeroporto sull'Autostrada A10	(9)	(22)	-	143	-	143	-	146	-	146	-	289	-	289
D.5.2	Nodo di S. Benigno	74.502	64.930	28.512	16.181	2.481	47.174	4.382	5.318	-	9.701	32.894	21.499	2.481	56.875
D.6.1	A13 Svincolo di Padova Zona Industriale	11.270	9.121	5.869	1.889	323	8.080	-	-	-	-	5.869	1.889	323	8.080
D.6.2	Collegamento A13 – A4 al Km. 101+093	21.979	22.645	17.551	6.432	1.048	25.030	-	30	-	30	17.551	6.462	1.048	25.060
D.6.3	Svincolo di Villa Marzana	4.429	4.008	2.147	1.829	-	4.009	-	-	-	-	2.147	1.862	-	4.009
D.7.1	Svincolo di Maddaloni	13.369	10.163	2.418	1.529	-	3.947	2.186	1.469	-	3.655	4.604	2.998	-	7.602
D.8	Piano di adeguamento delle gallerie (Piano sicurezza Gallerie)	357.625	(10) 344.159	228.567	179.362	-	407.929	17.201	36.129	-	53.330	245.768	215.491	-	461.259
D	A14 - Lotto 7 A.P.S. Elpidio-Pedaso 1° fase	(9)	(9)	-	4.304	2.521	6.825	-	-	-	-	-	4.304	2.521	6.825
D	A14 - Lotto 7 B.P.S. Elpidio-Pedaso 2° fase	(9)	(9)	-	1.568	1.049	2.617	-	-	-	-	-	1.568	1.049	2.617
TOTALE IV CONVENZIONE AGGIUNTIVA 2002			8.443.752	3.093.371	1.163.800	139.325	4.396.496	73.874	85.036	-	158.910	3.167.245	1.248.836	139.325	4.555.406

Art. 2 AA. 2021	INTERVENTO	Dati Progettuali convenzionali (a)		Eseguito al 31/12/2022				Anno 2023				Eseguito al 31/12/2023			
		Importo netto da III AA alla Convenzione Unica (c)	TOTALE	BdA (d)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE	BdA (d)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE	BdA (d)	SaD	Oneri finanziari	TOTALE
NUOVI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLA RETE			2.668.016		2.24.703		864.775		196.606		637.755		421.310		1.502.530
E.4.1	Adeguamento normativo op. d'arte e interventi sul corpo autostradale (13)	(13)	444.984	200.118	112.154	-	312.272	227.199	103.424	-	330.623	427.317	215.578	-	642.895
E.4.2	Riqualifica barriere di sicurezza ante DM 2/23/92 (13)	(13)	1.211.000	38.470	28.656	-	67.107	25.241	15.293	-	40.533	63.711	43.929	-	107.640
E.4.3	Riqualifica barriere di sic. su cavalcavia Enti Terzi e rami svincolo (13)	(13)	40.200	5.034	2.513	-	7.546	7.477	1.865	-	9.342	12.511	4.378	-	16.888
E.4.4	Interventi su gallerie (miglioramento visibilità e interventi strutturali) (13)	(13)	874.133	350.773	74.938	-	425.711	139.445	72.953	-	212.398	490.217	147.891	-	638.109
E.4.5	Adeguamento e ammodernamento rete autostradale in termini arredo tecnologico (incl. "Smart roads", etc.) (13)	(13)	97.700	45.677	6.462	-	52.139	41.788	3.072	-	44.860	87.464	9.534	-	96.998
TOTALE NUOVI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLA RETE			2.668.016	640.072	224.703	-	864.775	441.149	196.606	-	637.755	1.081.220	421.310	-	1.502.530
INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DI GENOVA															
E.5.1	Tunnel subportuale di Genova di collegamento con gli svincoli dell'Autostrada A10	(9)	230.000	-	5.119	-	5.119	2.049	25.650	-	27.699	2.049	30.769	-	32.818
E.5.2	Svincolo e collegamento con viabilità in località Fontanabuona sul tratto dell'Autostrada A12	(9)	700.000	-	425	-	425	-	1.369	-	1.369	-	1.795	-	1.795
TOTALE INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DI GENOVA			930.000	-	5.544	-	5.544	2.049	27.019	-	29.068	2.049	32.564	-	34.613
TOTALE NUOVI INVESTIMENTI CU 2007 e SUCCESSIVI ATTI AGGIUNTIVI			6.901.707	1.196.367	1.98.367	1.688	1.198.055	722.819	27.019	-	537.674	1.918.986	937.110	1.688	1.735.729
TOTALE GENERALE			27.424.987	15.755.726	937.110	16.692.896	16.692.896	1.219.517	1.219.517	-	1.219.517	16.975.243 (e)	937.110	1.688	17.912.353
Devoluzione gratuite Area di Servizio							154.836								154.836
Personale capitalizzato, variazione anticipi a fornitori ed altro residuale							545.902								590.429
TOTALE INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI							17.393.574								18.657.617

Totale investimenti in attività gratuitamente devolvibili (ex Art.2 della Convenzione)	1.264.043
Rettificato da:	
Capitalizzazione Piano Straordinario di Manutenzione	83.370
Investimenti non remunerati	-29.819
-Gronda di Genova	-751
-Interventi area Genova	-29.068
Totale investimenti in attività in concessione (come indicato in nota 6.2)	1.317.594

- (a) Informazioni valorizzate per i soli interventi nominalivi.
- (b) Silvo diversamento indicato: importo lordo a carico di Autostrade per l'Italia come da progetti definitivi/esecutivi (include petture di varimmo) dei soli interventi, o lotti/strali funzionali ad essi, per i quali al 31/12/2023 è intervenuta l'approvazione del Concedente, ovvero importo previsto a carico di ASP nelle convenzioni approvate in via definitiva dal Concedente al 31/12/2023 (per gli interventi la cui realizzazione è a cura di soggetti terzi). Laddove nel dispositivo di approvazione del progetto/perizios/convenzione relativo all'intervento (o a un suo lotto/stralo funzionale) non fosse possibile evincere l'importo al lordo del ribasso d'asta, l'iva lo è riportato e l'importo netto indicato nel dispositivo stesso.
- (c) Importo netto previsto per l'intervento/nel III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritto in data 21 marzo 2022 (ove desumibile dall'Atto Aggiuntivo stesso e/o dai suoi allegati).
- (d) Base d'Asta (BAA) include oneri di anticipata esecuzione lavori, riserve, economie da restituire all'appaltatore ex art.13 D.M. 345/2000 e compensazione per variazioni dei prezzi dei materiali secondo legge.
- (e) Differentemente dal piano finanziario economico vigente, l'importo include gli "Altri investimenti sulla rete in esercizio" realizzati fino al 2001.
- (1) Include la voce A.1.2.1 "Sasso Marconi-La Quercia", B3 "Sasso Marconi-La Quercia investimenti residui" e gli interventi completati/gli previsti nella Convenzione 1997.
- (2) Gli interventi sul territorio afferenti alla tratta sono stati ricompresi nella voce A6 "Interventi sul territorio".
- (3) Inclusi gli interventi completati già previsti nella Convenzione 1997.
- (4) Intervento completato già previsto nella Convenzione 1997.
- (5) Include le "Opere di collegamento sulla viabilità connessa".
- (6) Quota parte dell'intervento che trova copertura negli Altri Investimenti.
- (7) L'importo lordo approvato della "Stazione di Barberino" e del "Progetto di Completamento Galleria di Base, Lotta Miteglio, 1° stralico e ricalifica A1 Aglio-Barberino" è ricompreso nell'importo lordo approvato della tratta "La Quercia - Aglio".
- (8) L'importo lordo approvato degli interventi sul territorio relativi alle tratte Casalechio-Sasso Marconi e Sasso Marconi-La Quercia è ricompreso negli importi lordi approvati dei rispettivi interventi "A.1.1 - Sasso Marconi-La Quercia" e "A.1.2.1, B3 - Sasso Marconi - La Quercia".
- (9) L'importo lordo approvato comprende i progetti dei soli lotti a oggi decretati.
- (10) L'importo lordo approvato comprende i progetti dei soli lotti a oggi decretati.
- (11) I lavori di completamento dell'ampolamento della ADS Brianza Nord sono stati inseriti nella 3° Perizia di Variante dei lavori della 4ª corsia Milano-Bergamo Lotta 1 (importo netto).
- (12) Intervento (non nominativo).
- (13) Include il progetto di ricalifica della A1 esistente tra Barberino e Firenze Nord.
- (14) un importo già approvato nei limiti dei progetti degli interventi "A.2 baricentro interzona e A.4 Firenze sud - nica" sono stati approssimativamente corrisposti nei vocari rimo 2027.
- (15) Importo lordo approvato compreso nella voce "B.1 Tringemiale di Bologna" dei Ricordi investimenti in terre e quartie corsie del Piano 97.
- (16) Opere progettate che alla nuova ADS (rinviato/riaziale e ragnazione idraulica esterna) (compresa nel progetto di ampliamento "A.2 Barberino - Firenze nord".
- (17) I lavori relativi alle ADS Viloresi Est ed Ovest sono stati integrati nella 1ª Perizia di Variante e nel Progetto Esecutivo dei lotti 1 e 2 dell'ampolamento alla 5ª corsia della A8.
- (18) Importi in corso di definizione a seguito approvazione da parte del Concedente del nuovo Piano.
- (19) Opere previste di carattere qualitativo.
- (20) Include investimenti già effettuati per iniziative previste nella tab. Ant.2, comma 2, p.C3 dell'Atto Aggiuntivo del 24/12/2023, per le quali sono venuti meno i presupposti per la realizzazione (es: Nuove stat. Bisceglie/S. Maria Paive/Orvieto N./Arezzo etc., viabilità accesso barriera Lavagna cd.v.le Karman, Collegam. viabilità ordinaria presso Bologna Interporto, etc.)
- (21) Valore di convenzione ricompreso nell'intervento D.5.1
- (22)

Allegato 4

Prospetto delle valutazioni al 31 dicembre 2023 in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate e collegate (ex art. 3, punto 1 della Convenzione Unica del 2007)

€ Migliaia

DENOMINAZIONE	Quota partecipazione (%)	PATRIMONIO NETTO 31/12/2023 ⁽¹⁾	
		TOTALE	PRO QUOTA valutazione ex art.2426 c.c., comma 4
Partecipazioni in imprese controllate			
Società Autostrada Tirrenica p.A.	100,00%	83.947	83.947
Tangenziale di Napoli S.p.A.	100,00%	284.781	284.781
Amplia Infrastructures S.p.A.	99,80%	54.236	54.126
Free To X S.r.l.	100,00%	118.256	118.256
Autostrade Meridionali S.p.A.	58,98%	49.377	29.124
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	100,00%	21.119	21.119
Movyon S.p.A.	100,00%	80.175	80.175
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	51,00%	234.948	119.823
Elgea S.p.A.	100,00%	1.758	1.758
AD Moving S.p.A.	100,00%	3.021	3.021
EssediEsse Società di Servizi S.p.A.	100,00%	5.037	5.037
Giovia S.r.l.	100,00%	3.458	3.458
		940.113	804.625
Partecipazioni in imprese collegate			
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	⁽²⁾ 27,45%	(229.976)	(63.128)
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	⁽²⁾ 36,81%	8.551	3.148
Consorzio Autostrade Italiane Energia	⁽²⁾ 30,95%	114	35
Spea Engineering	⁽²⁾ 20%	28.211	5.642
		(193.100)	(54.303)

(1) I dati sono riferiti al bilancio al 31 dicembre 2023 approvato dal Consiglio di Amministrazione di ciascuna società.

(2) I dati sono riferiti al bilancio al 31 dicembre 2022.



5

RELAZIONI



Attestazione del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Roberto Tomasi e Piergiorgio Peluso, 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 2023.
2. Al riguardo:
 - 2.1 le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 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.

14 marzo 2024

Ing. Roberto Tomasi

Amministratore Delegato

Dott. Piergiorgio Peluso

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 Piergiorgio Peluso 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 2023.

2. Al riguardo:
 - 2.1. le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 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.

14 marzo 2024

Ing. Roberto Tomasi

Amministratore Delegato

Dott. Piergiorgio Peluso

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 composto dal Presidente dott. Angelo Gervaso Colombo e dai Sindaci effettivi dott. Franco Cadoppi, dott. Roberto Colussi, dott. Donato Liguori e dott. Marino Marrazza, nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2023 ha tenuto n. 13 riunioni ed ha assistito a tutte le adunanze del Consiglio di amministrazione e dell'Assemblea degli Azionisti, svolgendo 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 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 attraverso le ulteriori attività di controllo svolte.

Di tale attività e dei risultati conseguiti il Collegio riferisce quanto segue:

- abbiamo vigilato sui procedimenti deliberativi del Consiglio di amministrazione e verificato che le scelte di gestione fossero conformi alla legge e all'atto costitutivo, adottate nell'interesse della Società, compatibili con le risorse e il patrimonio aziendale e adeguatamente supportate da processi di informazione, di analisi e di verifica.

Nell'ambito delle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società, si segnala che nei mesi di gennaio e giugno 2023 sono stati collocati prestiti obbligazionari "Sustainability-Linked" per un totale pari a 1.500 milioni di euro a valere sul Programma Euro Medium Term Notes.

Il Collegio sindacale, inoltre, evidenzia che nel corso dell'esercizio 2023:

- non ha effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione 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, 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

infragrupo 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 2023 è proseguito il piano di trasformazione HR attraverso l'evoluzione del modello organizzativo, in grado di fronteggiare l'operatività e le principali iniziative strategiche della Società;

- 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, 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 la qualifica di Ente di Interesse Pubblico in quanto *"emittente quotato avente l'Italia come Stato Membro d'Origine"*, 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 all'art. 2427, comma 1, numero 16 bis, del Codice Civile, in allegato al bilancio sono riportate le tipologie di servizi resi nell'anno 2023 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, 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 esaminato i processi relativi all'attività di formazione del bilancio di esercizio e consolidato della Società e con l'assistenza del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, nominato in quanto la Società si qualifica come "emittente quotato avente l'Italia come Stato Membro d'Origine", ha analizzato il resoconto delle verifiche eseguite nel sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria, dal quale non emergono carenze significative o aspetti di rilievo.

In data 14 marzo 2024, quindi, 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 2023; sotto tale aspetto, il Collegio ha raccomandato l'aggiornamento del Business Plan 2021.

Il Collegio sindacale esprime, pertanto, una valutazione di adeguatezza del processo di formazione dell'informativa patrimoniale, economica e finanziaria risultante dal bilancio;

- abbiamo vigilato sull'adeguatezza e sull'efficacia dei sistemi di controllo interno e di gestione del rischio, attraverso (i) l'informativa fornita dal Consiglio di amministrazione sull'effettivo funzionamento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, (ii) i rapporti dell'*Internal Audit* 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, Business, Integrity, Resilience & Quality*, 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 Office di 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 2022, approvata dal Consiglio di amministrazione, previo parere favorevole del Comitato Controllo Rischi Audit e Parti Correlate;
 - 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, 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 Legal, Corporate Affairs and Procurement* 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.

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;

- abbiamo verificato che non sono state presentate denunce ex art. 2408 del Codice Civile, così come non sono stati presentati esposti di alcun genere;
- abbiamo espresso il nostro parere in tutti i casi previsti dalla legge;
- abbiamo esaminato sia il bilancio d'esercizio che il bilancio consolidato chiusi al 31 dicembre 2023, in merito ai quali riferiamo quanto segue:
 - il bilancio è stato messo a nostra disposizione nei 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 2022 a seguito della costituzione nel mese di dicembre 2023 di Free To X S.p.A., attraverso il conferimento del ramo di azienda e-mobility da parte di Free To X S.r.l., deputata alla realizzazione e gestione di impianti per la ricarica elettrica destinati a veicoli elettrici o ibridi;
 - il bilancio consolidato e il bilancio di esercizio chiusi al 31 dicembre 2023 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.;
- 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 2023 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 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Evidenziamo che la società di revisione ha indicato nella sua relazione come aspetti chiave della revisione contabile la valutazione del Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali nel bilancio separato, e nel bilancio consolidato la valutazione del Fondo per 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.

Il Collegio Sindacale che terminerà il proprio mandato con l’Assemblea di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2023, ringrazia gli Azionisti per la fiducia accordata ed invita alle deliberazioni inerenti e conseguenti, ai sensi di legge e dello statuto.

Alla luce di quanto sopra, a parere del Collegio nulla osta alla approvazione del bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2023, così come redatto dagli Amministratori.

Roma, 22 marzo 2024

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-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 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 2023, 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 le informazioni rilevanti sui 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 2023, 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 una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Limited, società di diritto inglese.

Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Catania Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.475.000 (30 i.v.)
Registrazione Imprese Milano Monza Bianco Lodi
e Codice Fiscale N. 00709930159
R.E.A. Milano N. 512967
Partita IVA 00709930159
VAT number IT00709930159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2023

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 2023 include “Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali” pari a €1.072 milioni (di cui quota non corrente pari a €948 milioni e quota corrente pari a €124 milioni) e “Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali” pari a €91 milioni (di cui quota non corrente pari a €76 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 2023

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 2023

- 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 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 2023, 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 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2023

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 2023 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, 22 marzo 2024

KPMG S.p.A.

Marcella Balistreri
Socio



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

*Agli Azionisti della
Autostrade per l'Italia S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, 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 le informazioni rilevanti sui 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 2023, 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 una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG International Limited, società di diritto inglese.

Ancora Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Caltanissetta Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Venezia Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.000,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 03701900159
R.E.A. Milano N. 512987
Partita IVA 0370900159
VAT number IT0370900159
Sede legale: Via Vitor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2023

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 2023 include un "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" pari a €968 milioni (di cui quota non corrente pari a €858 milioni e quota corrente pari a €110 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 2023

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 2023

- 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 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 2023, 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 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2023

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 2023 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, 22 marzo 2024

KPMG S.p.A.

Marcella Balistreri
Socio



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



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 predispose il bilancio in base ai principi contabili internazionali, mentre le altre società predispongono il bilancio in base ai principi contabili locali, vigenti nel Paese di riferimento.

Società controllate

AD Moving S.p.A.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		478	485
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		6.351	4.811
Altre attività		14	19
Totale attivo		6.843	5.315
Patrimonio netto		3.021	2.558
<i>di cui capitale sociale</i>		1.000	1.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		184	200
Debiti		3.623	2.528
Altre passività		15	29
Totale patrimonio netto e passivo		6.843	5.315
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		6.564	5.233
Costi della produzione		(5.343)	(4.168)
Risultato operativo		1.221	1.065
Risultato d'esercizio		942	764

Amplia Infrastructures S.p.A

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		84.722	71.133
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		8.654	7.260
Attivo circolante		528.352	487.638
Altre attività		5.535	3.644
Totale attivo		618.609	562.416
Patrimonio netto		54.236	54.288
<i>di cui capitale sociale</i>		30.116	30.116
Fondi per rischi ed oneri e TFR		9.722	8.829
Debiti		553.055	498.244
Altre passività		1.596	1.054
Totale patrimonio netto e passivo		618.609	562.416
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		623.641	488.742
Costi della produzione		(613.314)	(485.800)
Risultato operativo		10.327	2.943
Risultato d'esercizio		88	138

Autostrade Meridionali S.p.A.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Attività non correnti		1.956	1.896
Attività correnti		57.594	91.045
Totale attivo		59.550	92.941
Patrimonio netto		49.377	63.238
<i>di cui capitale sociale</i>		9.056	9.056
Passività non correnti		6.067	4.721
Passività correnti		4.106	24.982
Totale patrimonio netto e passivo		59.550	92.941
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		7.891	33.978
Costi della produzione		(5.039)	(11.115)
Risultato operativo		2.852	22.863
Risultato d'esercizio		1.451	15.839

Elgea S.p.A.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		462	609
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		4.179	2.429
Altre attività		2	-
Totale attivo		4.643	3.038
Patrimonio netto		1.759	1.652
<i>di cui capitale sociale</i>		2.000	1.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		-	-
Debiti		2.884	1.386
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		4.643	3.038
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		3.610	1.189
Costi della produzione		(3.534)	(1.652)
Risultato operativo		76	(463)
Risultato d'esercizio		107	(348)

EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		165	222
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		43.935	15.512
Altre attività		148	155
Totale attivo		44.248	15.889
Patrimonio netto		5.037	3.749
<i>di cui capitale sociale</i>		500	500
Fondi per rischi ed oneri e TFR		25.447	2.927
Debiti		13.313	8.770
Altre passività		451	443
Totale patrimonio netto e passivo		44.248	15.889
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		29.324	28.187
Costi della produzione		(52.335)	(27.820)
Risultato operativo		(23.011)	367
Risultato d'esercizio		(17.638)	302

Free To X S.r.l.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		104.541	26.764
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		104.238	-
Attivo circolante		44.809	42.872
Altre attività		70	12
Totale attivo		149.420	69.648
Patrimonio netto		118.256	49.603
<i>di cui capitale sociale</i>		49.603	24.343
Fondi per rischi ed oneri e TFR		40	29
Debiti		31.086	19.973
Altre passività		38	43
Totale patrimonio netto e passivo		149.420	69.648
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		73.406	15.846
Costi della produzione		(25.840)	(22.199)
Risultato operativo		47.566	(6.353)
Risultato d'esercizio		48.653	(4.740)

Giovia S.r.l.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		252	283
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		10.350	8.136
Altre attività		13	20
Totale attivo		10.615	8.439
Patrimonio netto		3.458	2.724
<i>di cui capitale sociale</i>		10	10
Fondi per rischi ed oneri e TFR		2.007	2.046
Debiti		4.857	3.400
Altre passività		293	269
Totale patrimonio netto e passivo		10.615	8.439
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		18.424	15.555
Costi della produzione		(16.642)	(14.731)
Risultato operativo		1.782	824
Risultato d'esercizio		1.260	525

Movyon S.p.A.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		34.091	32.147
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		4.808	5.046
Attivo circolante		185.999	149.214
Altre attività		635	426
Totale attivo		220.725	181.787
Patrimonio netto		80.175	75.464
<i>di cui capitale sociale</i>		1.120	1.120
Fondi per rischi ed oneri e TFR		5.015	1.511
Debiti		134.300	104.111
Altre passività		1.235	701
Totale patrimonio netto e passivo		220.725	181.787
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		170.022	131.976
Costi della produzione		(162.180)	(126.154)
Risultato operativo		7.842	5.822
Risultato d'esercizio		5.314	3.827

Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		329.012	333.961
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		52	52
Attivo circolante		25.380	23.296
Altre attività		204	158
Totale attivo		354.596	357.415
Patrimonio netto		83.947	79.823
<i>di cui capitale sociale</i>		24.461	24.461
Fondi per rischi ed oneri e TFR		5.621	6.217
Debiti		261.673	266.869
Altre passività		3.355	4.506
Totale patrimonio netto e passivo		354.596	357.415
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		48.759	46.659
Costi della produzione		(31.077)	(28.037)
Risultato operativo		17.682	18.622
Risultato d'esercizio		4.124	4.129

Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco S.p.A.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		272.319	268.022
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		165.752	165.752
Attivo circolante		257.605	287.304
Altre attività		1.879	901
Totale attivo		531.803	556.227
Patrimonio netto		234.948	232.839
<i>di cui capitale sociale</i>		198.749	198.749
Fondi per rischi ed oneri e TFR		133.769	137.924
Debiti		162.844	185.237
Altre passività		242	227
Totale patrimonio netto e passivo		531.803	556.227
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		68.110	66.938
Costi della produzione		(58.004)	(53.352)
Risultato operativo		10.106	13.586
Risultato d'esercizio		11.512	9.897

Tangenziale di Napoli S.p.A.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		330.059	309.161
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		2	2
Attivo circolante		36.722	39.077
Altre attività		586	387
Totale attivo		367.367	348.625
Patrimonio netto		284.781	277.517
<i>di cui capitale sociale</i>		108.077	108.077
Fondi per rischi ed oneri e TFR		26.137	27.929
Debiti		56.434	43.179
Altre passività		15	-
Totale patrimonio netto e passivo		367.367	348.625
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		75.142	72.384
Costi della produzione		(68.112)	(66.926)
Risultato operativo		7.030	5.458
Risultato d'esercizio		12.501	5.531

Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		5.201	5.205
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		1.476	1.476
Attivo circolante		165.944	108.273
Altre attività		1.250	1.806
Totale attivo		172.395	115.284
Patrimonio netto		21.119	10.638
<i>di cui capitale sociale</i>		5.694	5.694
Fondi per rischi ed oneri e TFR		6.159	5.181
Debiti		143.033	97.743
Altre passività		2.084	1.722
Totale patrimonio netto e passivo		172.395	115.284
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		172.904	125.597
Costi della produzione		(159.000)	(121.815)
Risultato operativo		13.904	3.782
Risultato d'esercizio		10.156	3.022

Società collegate

Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		225.361	225.361
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		225.361	225.361
Attivo circolante		4.335	4.890
Altre attività		12	3
Totale attivo		229.708	230.254
Patrimonio netto		229.473	229.976
<i>di cui capitale sociale</i>		220.344	220.344
Fondi per rischi ed oneri e TFR		52	46
Debiti		183	232
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		229.708	230.254
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		110	129
Costi della produzione		(648)	(649)
Risultato operativo		(538)	(520)
Risultato d'esercizio		(503)	(520)

Spea Engineering S.p.A.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Immobilizzazioni		9.642	2.794
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	38
Attivo circolante		49.672	96.684
Altre attività		6.281	6.903
Totale attivo		65.595	106.381
Patrimonio netto		28.211	33.809
<i>di cui capitale sociale</i>		6.966	6.966
Fondi per rischi ed oneri e TFR		7.678	26.661
Debiti		29.705	45.911
Altre passività		1	-
Totale patrimonio netto e passivo		65.595	106.381
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2022	2021
Valore della produzione		8.165	9.295
Costi della produzione		(14.122)	(18.629)
Risultato operativo		(5.957)	(9.339)
Risultato d'esercizio		(5.474)	(6.820)

Bologna & Fiera Parking S.p.A.

€ Migliaia	DATI PATRIMONIALI	31/12/2022	31/12/2021
Immobilizzazioni		36.965	38.313
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		6.898	6.602
Altre attività		9	19
Totale attivo		43.872	44.934
Patrimonio netto		8.551	5.987
<i>di cui capitale sociale</i>		2.715	2.715
Fondi per rischi ed oneri e TFR		250	450
Debiti		31.943	35.386
Altre passività		3.128	3.111
Totale patrimonio netto e passivo		43.872	44.934
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2022	2021
Valore della produzione		6.623	2.441
Costi della produzione		(2.805)	(2.292)
Risultato operativo		3.818	149
Risultato d'esercizio		2.565	3

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

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

autostrade // *per l'italia*