

**RELAZIONE
FINANZIARIA
SEMESTRALE**
AL 30 GIUGNO 2020
autostrade // per l'italia



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

INDICE

1. Introduzione	4
1.1 Principali dati economico-finanziari consolidati.....	7
1.2 Organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia	8
1.3 Le concessionarie autostradali del Gruppo.....	9
1.4 Organi sociali.....	10
1.5 Autostrade per Genova.....	11
1.6 Piano Strategico di Trasformazione 2020-2023.....	14
2. Relazione intermedia sulla gestione	16
Premessa	19
2.1 Indicatori Alternativi di Performance	22
2.2 Andamento economico-finanziario del Gruppo.....	23
2.3 Dati operativi delle società del Gruppo	44
2.4 Andamento gestionale del Gruppo	46
2.5 Risorse umane	49
2.6 Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia	51
2.7 Rapporti con parti correlate	53
2.8 Eventi significativi in ambito regolatorio	54
2.9 Altre informazioni.....	62
2.10 Eventi successivi al 30 giugno 2020.....	63
2.11 Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza	65
3. Bilancio consolidato semestrale abbreviato	66
4. Relazioni	150

INTRODUZIONE





(pagina lasciata bianca intenzionalmente)

1.1 Principali dati economico-finanziari consolidati

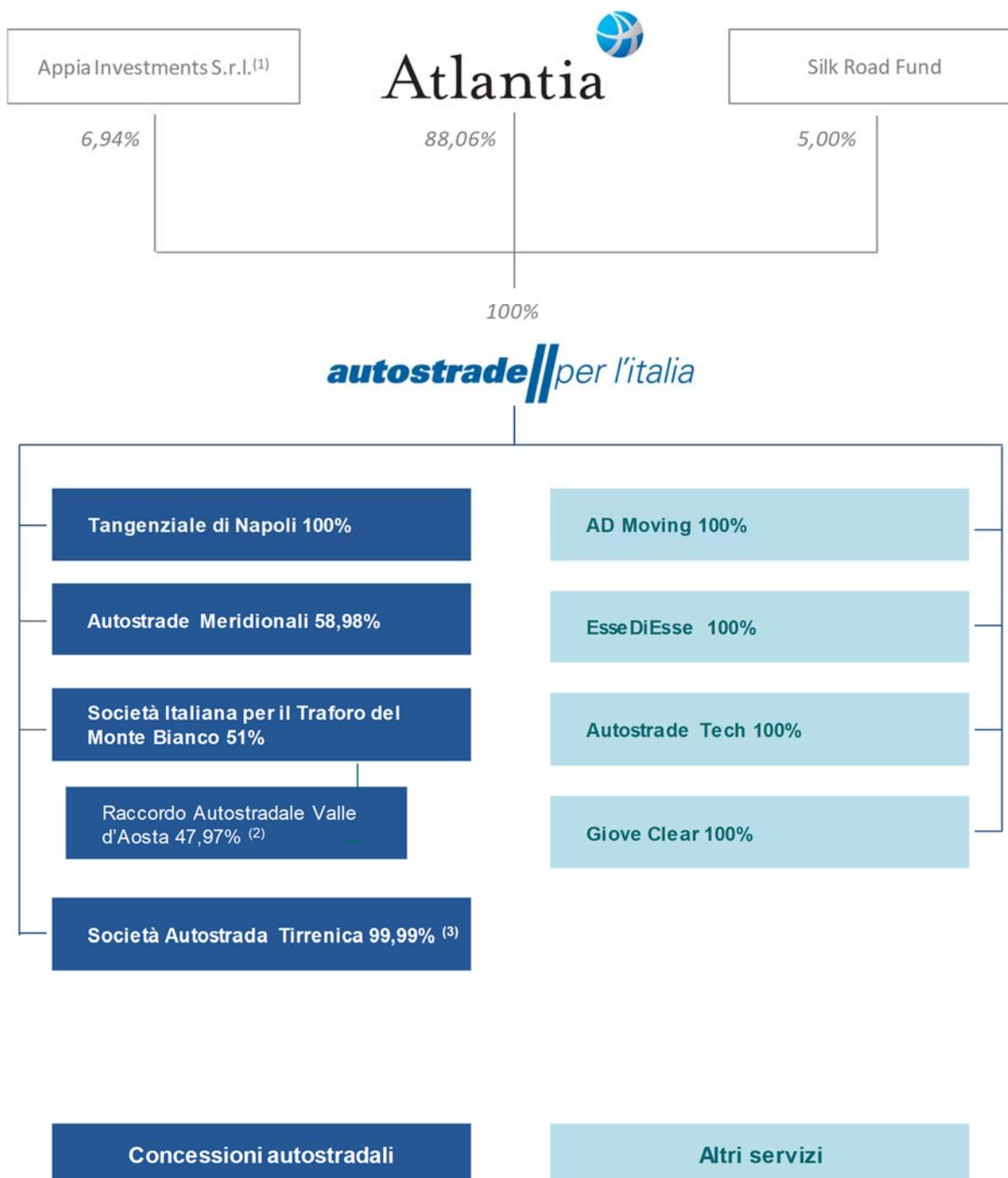
Milioni di euro	1° semestre 2020	1° semestre 2019
Totale ricavi operativi	1.263	1.967
Ricavi da pedaggio	1.167	1.761
Altri ricavi operativi	96	206
Margine operativo lordo (EBITDA) ⁽¹⁾	-62	1.162
Margine operativo (EBIT)	-392	833
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	-654	616
Utile/(perdita) del periodo	-479	430
Utile/(perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo	-476	426
FFO-Cash Flow Operativo	219	687
Investimenti operativi	215	271

Milioni di euro	30.06.2020	31.12.2019
Patrimonio netto	1.753	2.220
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	1.400	1.864
Indebitamento finanziario netto	8.868	8.392

Nota: Si precisa che i valori riportati in tabella sono estratti dai prospetti consolidati riclassificati inclusi nel capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo", dove è presentata anche la riconciliazione degli stessi con i corrispondenti prospetti ufficiali del "Bilancio semestrale abbreviato". Alcuni dei valori esposti in tabella costituiscono Indicatori Alternativi di Performance per la cui definizione si rimanda allo specifico capitolo della Relazione intermedia sulla gestione.

⁽¹⁾ Il Margine Operativo Lordo (EBITDA) L'EBITDA del primo semestre 2020 riflette effetti sui ricavi connessi alle limitazioni agli spostamenti derivati dalla diffusione del Covid-19 e i maggiori accantonamenti a fondo rischi e oneri, come meglio specificato nel seguito.

1.2 Organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia



Nota: L'organigramma presenta i rapporti di partecipazione delle principali società del Gruppo Autostrade per l'Italia al 30 giugno 2020, che sono descritte nell'Allegato 1 al Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

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

(2) La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, riferita alle azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria, è pari al 58,00%.

(3) La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione.

1.3 Le concessionarie autostradali del Gruppo



(1) In conformità a quanto stabilito dalla Convenzione e nelle more dell'esito della gara di affidamento come meglio specificato nel capitolo 2.8 "Eventi significativi in ambito regolatorio" cui si rinvia, Autostrade Meridionali sta proseguendo nella gestione dell'infrastruttura.

1.4 Organi sociali

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

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

COLLEGIO SINDACALE IN CARICA PER IL TRIENNIO 2018 – 2019 – 2020

PRESIDENTE	Giandomenico GENTA
SINDACI EFFETTIVI	Roberto COLUSSI Giulia DE MARTINO Alberto DE NIGRO Antonio PARENTE
SINDACI SUPPLEMENTI	Francesco ORIOLI Mario VENEZIA

SOCIETÀ DI REVISIONE PER IL PERIODO 2012 – 2020

Deloitte & Touche S.p.A.

(1) Si segnala che l'Assemblea ordinaria dei soci della Società del 27 gennaio 2020, a seguito delle dimissioni del Consigliere Tommaso Barracco, ha deliberato la rideterminazione del numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione da undici a dieci.

1.5 Autostrade per Genova

Il crollo del Ponte Morandi e il piano di monitoraggio straordinario delle opere d'arte

Il 14 agosto 2018 è crollata una sezione del ponte Morandi a Genova, sull'autostrada A10. Il crollo, avvenuto alle 11,36 del mattino, ha causato la morte di 43 persone. Le cause e le eventuali responsabilità sono in corso di accertamento da parte degli organi inquirenti. Subito dopo la tragedia, Autostrade per l'Italia ha promosso un'operazione straordinaria di monitoraggio delle infrastrutture della propria rete, realizzata da un pool di società esterne specializzate in attività di controllo e certificazione delle infrastrutture. Tale attività è proseguita lungo tutto l'anno 2019 e ha riguardato tutto il patrimonio infrastrutturale gestito dalla Società, costituito da 1.946 ponti e viadotti. Le attività di sorveglianza trimestrale sono state svolte regolarmente, anche nella prima parte del 2020, da parte di un pool di qualificate imprese esterne.

Il nuovo modello di sorveglianza e l'impegno per la sicurezza

Autostrade per l'Italia ha completamente innovato il proprio modello di sorveglianza della rete, adottando un approccio rigoroso e affidandosi alle migliori competenze ingegneristiche presenti sul mercato. La società ha interrotto il rapporto con Spea per quanto riguarda il servizio di sorveglianza di legge della rete, affidando i monitoraggi - a seguito di una procedura di evidenza pubblica - a un ATI composto da Proger Spa, Bureau Veritas Nexta Srl, Tecno Piemonte Spa, Tecno Lab srl. Si tratta di un raggruppamento composto da alcune delle più importanti società di ingegneria attive nel settore dei monitoraggi e della certificazione dei materiali, che svolgerà il proprio incarico fino all'aggiudicazione di una gara europea per lo svolgimento di tale tipologia di attività, la cui conclusione è prevista entro la fine del 2020.

Sempre sul fronte delle attività di verifica, la Direzione di Tronco di Genova ha attivato un piano di ispezioni specifico per gli spazi "con accessibilità condizionata", realizzato attraverso personale altamente specializzato (tecnici rocciatori) e l'impiego di droni. L'attività è stata inoltre estesa alle altre Direzioni di Tronco della rete.

Nel corso del 2019, si è inoltre particolarmente intensificato il confronto tra la società e gli uffici ispettivi territoriali del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con particolare riguardo alle infrastrutture della rete ligure e adriatica-abruzzese. Il lavoro svolto ha portato ad assumere limitazioni temporanee su alcune tratte autostradali, alcune delle quali anche molto impattanti, successivamente superate attraverso l'individuazione di soluzioni tecniche congiunte che, in diversi casi, hanno consentito di apportare migliorie alle attività di monitoraggio e manutenzione già in corso. Nel caso, ad esempio, dell'autostrada a A14, nei primi giorni di luglio 2020 l'Autorità Giudiziaria di Avellino ha accolto la richiesta della società di poter modificare i restringimenti sui cantieri relativi alle barriere laterali di alcuni viadotti. Le Direzioni di Tronco di Pescara e di Cassino di Autostrade per l'Italia hanno avviato immediatamente i lavori necessari per ampliare le corsie, riducendo sensibilmente i disagi sulla viabilità. Il ripristino delle tratte a due corsie per senso di marcia è stato completato entro il 31 luglio 2020.

Il nuovo approccio sulla sorveglianza delle opere d'arte della rete ha consentito una programmazione più efficiente delle attività di manutenzione. I tempi di intervento sono stati notevolmente accelerati, sostanzialmente dimezzandosi rispetto alle previsioni originarie. Tale anticipo porterà il piano straordinario di manutenzione dei ponti e viadotti per il periodo 2019-2023 ad un valore totale di oltre 370 milioni di euro a fronte di circa 530 interventi a livello nazionale, di cui 139 su ponti e viadotti di competenza della direzione di tronco di Genova.

Le attività di monitoraggio e sorveglianza sono state profondamente innovate anche per quanto riguarda le gallerie. A seguito dell'incidente avvenuto la sera del 30 dicembre 2019 nella galleria Bertè della A26, Autostrade per l'Italia ha concordato con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti un piano di verifica approfondito delle condizioni di tutte le gallerie della rete per un totale di circa 354 km. Sono state messe in campo tecnologie avanzate come il Georadar e il Laser Scanner, per compiere una radiografia approfondita delle condizioni dei fornicci. Parallelamente vengono condotte ispezioni visive accurate, video endoscopie, carotaggi, così da verificare le condizioni del calcestruzzo. Sulla base dei primi riscontri effettuati, qualora necessario, sono stati contestualmente attivati gli interventi di ripristino. La prima fase delle ispezioni è in fase di conclusione. In Liguria, in particolare, a seguito di un provvedimento da parte del MIT del 29 maggio 2020 che ha modificato le modalità di ispezione, è stato necessario riavviare da zero i controlli, mobilitando una notevole quantità di risorse umane e di mezzi per rispettare le prescrizioni e le tempistiche stringenti imposte alla società. L'ingente numero di cantieri di ispezione e manutenzione quotidiani – pari a una media di 100 - ha comportato ragguardevoli disagi alla viabilità. Per questo motivo, la società ha deciso di attivare un'esenzione totale dei pedaggi su oltre 150 km della rete ligure per tutta la durata dei disagi. Le attività di ispezione sulle 285 gallerie della rete ligure si sono concluse tra il 29 e il 30 luglio.

Una seconda fase di assessment approfondita, sarà portata a termine entro del primo trimestre 2021.

Questa tipologia di attività viene svolta da alcune tra le più importanti società di ingegneria specializzate nel monitoraggio di gallerie, tra cui il Gruppo Lombardi, SWS Engineering, Rocksoil, che hanno curato e verificato i più noti tunnel del mondo, come ad esempio la Galleria del San Gottardo e la Galleria Bermont.

Per informare costantemente gli automobilisti e gli autotrasportatori che percorrono le tratte liguri dei diversi lavori di manutenzione che vengono svolti sulla rete, Autostrade per l'Italia ha realizzato un "bollettino settimanale" contenente il dettaglio di tutti gli interventi programmati. Il bollettino viene diffuso regolarmente alle istituzioni territoriali e a tutti i media liguri, viene pubblicato sulla homepage del sito www.autostrade.it, oltre che nel circuito Info Moving delle aree di servizio presenti nella regione. Per comunicare direttamente con l'utenza, è stato avviato in via sperimentale un canale Telegram dedicato al traffico autostradale ligure.

Sempre sul fronte della trasparenza, la società ha pubblicato online sul proprio sito una lista dettagliata degli interventi di manutenzione in corso o programmati delle principali opere d'arte. L'area trasparenza sarà ulteriormente implementata attraverso la pubblicazione di una mappatura dei principali interventi di manutenzione, che verrà aggiornata con regolarità.

Autostrade per l'Italia ha infine siglato una partnership con società di primario livello mondiale per lo sviluppo di una piattaforma digitale di monitoraggio dello stato delle infrastrutture di rete. La piattaforma funzionerà anche attraverso sistemi di Intelligenza Artificiale e contribuirà in modo rilevante ad aumentare la trasparenza dei processi di monitoraggio. Il software sarà in grado di gestire tutti i passaggi delle attività di ogni singola opera, dalla fase di verifica a quella di conclusione delle attività di manutenzione. Tra i primi viadotti oggetto della sperimentazione della piattaforma ci sarà il viadotto ligure del Bisagno. La piattaforma sarà in grado di monitorare tutta la rete gestita da Autostrade per l'Italia entro la fine del 2020.

Apertura Ponte San Giorgio e impegno per la comunità di Genova

Nel corso del 2019, Autostrade per l'Italia ha confermato il proprio approccio di impegno e costante attenzione nei confronti della comunità genovese. In particolare, si è ulteriormente consolidato un modello di collaborazione istituzionale con la Regione Liguria (dove la Direzione di Tronco partecipa pro-attivamente al tavolo per la viabilità), con il Comune di Genova, con la struttura commissariale per la costruzione del nuovo viadotto, con l'Autorità Portuale. Su questo fronte, i pagamenti per le attività di demolizione, ricostruzione e direzione lavori del viadotto procedono con regolarità. Al 30 giugno 2020, è stato disposto alla struttura commissariale il pagamento di complessivi 379 milioni di euro. La Direzione di Tronco di Genova ha inoltre dato pieno supporto alla struttura commissariale per lo smaltimento e la gestione dei detriti del Ponte Morandi. Una quota rilevante di materiale infatti è stato prima stoccato in aree di competenza della Società e, a seguito dei dovuti controlli di legge, è stato trattato e impiegato per riqualificare aree di interesse pubblico o per la predisposizione dei cantieri della Gronda. Questa logica di "circular economy" ha evitato il ricorso a materiale di cava, con effetti positivi sull'impatto ambientale.

Nel primo semestre dell'anno, si è svolto un tavolo tecnico con la struttura commissariale finalizzato a garantire la gestione più efficiente del nuovo Ponte di Genova San Giorgio. Su input del MIT, il Commissario ha restituito, a seguito della firma di un apposito protocollo, la gestione della nuova infrastruttura alla Direzione di Tronco di Genova di Autostrade per l'Italia. L'esercizio del nuovo Ponte è stato programmato dal 5 agosto 2020.

La Direzione di Tronco di Genova ha inoltre fortemente intensificato i rapporti con le categorie produttive del territorio, oltre che con le istituzioni e i comitati locali. Si è infatti instaurato un rapporto costante con i comitati locali e con diversi sindaci del territorio, anche in merito agli effetti generati dal significativo aumento dei lavori di manutenzione. Si è cercato in questo modo di dare una risposta, in termini di rassicurazione e trasparenza, alle diverse sollecitazioni pervenute da cittadini, comitati e associazioni in merito allo stato della rete autostradale e alla sicurezza di ponti, viadotti, gallerie. Nei casi in cui i lavori di manutenzione hanno generato impatti rilevanti sulla viabilità, in accordo con gli enti locali si è decisa la sospensione temporanea del pedaggio. La società intende operare costantemente attraverso un rapporto di dialogo e confronto con la comunità genovese.

Nel corso del 2019, è proseguita anche l'azione di sostegno alle attività imprenditoriali e commerciali situate nella cosiddetta "Zona Arancione". Autostrade per l'Italia ha nuovamente attivato un punto di contatto nell'area sottostante al viadotto, presso la scuola Caffaro, dove il personale del Gruppo ha organizzato incontri con la comunità territoriale interessata dal crollo. Gli imprenditori, i commercianti e gli artigiani coinvolti hanno evidenziato le difficoltà economiche dovute alle modifiche alla viabilità ordinaria come conseguenza della caduta del ponte. Attraverso i colloqui è stato possibile determinare l'entità dei contributi da erogare, allo scopo di coprire interamente non solo le perdite registrate dopo il crollo del ponte, ma anche quelle previste fino al completamento dei lavori della nuova infrastruttura. Al 31 dicembre 2019 sono stati complessivamente erogati 1329 contributi economici da parte di Autostrade per l'Italia a imprese, commercianti ed artigiani.

1.6 Piano Strategico di Trasformazione 2020-2023

Nel corso del primo semestre 2020 sono proseguite le attività relative ai progetti e alle iniziative del Piano Strategico di Trasformazione. Il Piano, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 16 gennaio 2020, contiene le linee guida industriali, di servizio e di valori orientate ad una profonda trasformazione di Autostrade per l'Italia ed è caratterizzato da tutte le attività strategiche che la Società ha avviato ed intende portare avanti nei prossimi quattro anni con un rilevante impegno di risorse umane ed economico-finanziarie.

Dal punto di vista operativo, il Piano è articolato in progetti e iniziative nell'ambito di sette pilastri fondamentali:

- **Affermazione dei valori fondanti:** competenza, integrità, trasparenza, responsabilità;
- **Sicurezza a 360°:** della circolazione, dei cantieri e nei luoghi di lavoro;
- **Operational Excellence:** garantire i massimi standard di qualità lungo tutta la catena del valore, dalla pianificazione all'esecuzione degli interventi;
- **Innovazione Tecnologica e Digitalizzazione:** evoluzione dei sistemi informativi, per garantirne il costante allineamento ai migliori standard tecnologici di riferimento al fine di ottimizzare la gestione, supportare l'evoluzione dei processi interni e misurarne le performance in modo sicuro, continuo e strutturato;
- **Cliente al Centro:** attraverso una serie di iniziative di miglioramento della customer experience prima e durante il viaggio, oltre che durante la sosta;
- **Mobilità Sostenibile del Futuro:** con l'obiettivo di dare vita a una vera e propria "green infrastructure", attraverso lo sviluppo di smart road, iniziative di riduzione impatto ambientale, innovazione e ricerca continua sui materiali;
- **Valorizzazione delle Nostre Persone:** investendo nel talento e nel potenziamento delle risorse, fattore abilitante per la realizzazione del Piano stesso.

Il Piano mira a dare un forte segnale di discontinuità rispetto al passato facendo leva non soltanto sulle nuove tecnologie e sull'assoluta valorizzazione del talento, ma anche sulla riorganizzazione aziendale con particolare riferimento alle aree dell'ingegneria e della realizzazione delle opere. La revisione di tali modelli organizzativi rappresenta infatti un elemento fondamentale per l'attuazione del rilevante piano di ammodernamento complessivo della rete autostradale, parte integrante del Piano di Trasformazione, finalizzato ad elevare gli standard di performance e affidabilità degli asset ai migliori standard di settore, attraverso la realizzazione di un considerevole programma di interventi di manutenzione e investimenti per un valore complessivo al 2038 di oltre 20 miliardi di euro.

In tal senso, rappresenta un'assoluta priorità per Autostrade per l'Italia:

- la realizzazione di un polo unico di ingegneria interno, in modo da garantire la gestione diretta e coordinata delle attività di progettazione e direzione lavori (in precedenza svolte da SPEA);
- il governo diretto, tramite specifica entità industriale, della fase realizzativa delle opere a maggior impatto sul traffico, facendo leva sulle competenze tecniche distintive ed uniche nel panorama del business autostradale nell'ambito della manutenzione delle pavimentazioni, realizzazione protezioni antirumore, sostituzione barriere di sicurezza, realizzazione di ampliamenti autostradali in sede e realizzazione di opere autostradali in sotterraneo con tecniche di scavo tradizionale e meccaniche.

Rispetto alle sette direttrici del Piano, ad oggi risultano identificati circa 80 progetti, di cui oltre 70 già avviati e 6 già completati e riguardanti prevalentemente:

- la sicurezza a 360°, con il completamento del progetto di geolocalizzazione dei mezzi del soccorso meccanico sulla rete di Autostrade per l'Italia e con l'avvenuta certificazione alla nuova norma ISO 45001:2018 del Sistema di Gestione Salute e Sicurezza;
- la digitalizzazione, attraverso una prima serie di iniziative di "robotic process automation" che hanno semplificato e ottimizzato il monitoraggio e la raccolta dati nell'ambito di una serie di verifiche documentali precedentemente svolte con operatore;
- il cliente al centro, con la creazione sulla homepage del sito "www.autostrade.it" di un'area trasparenza per favorire l'accesso immediato a informazioni sulla sicurezza della rete attraverso una mappa interattiva navigabile che consenta di visualizzare le singole opere e le informazioni sui monitoraggi in corso e sul programma lavori;
- l'affermazione dei valori, attraverso l'istituzione di un processo di "Dialogue for Company Value" quale evoluzione del processo di responsabilizzazione delle risorse, condivisione e gestione tempestiva delle informazioni fra le strutture organizzative aziendali e il Management che, da inizio anno 2020, ha registrato oltre 15 incontri strutturati sul monitoraggio delle performance aziendali.

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

Autostrade per l'Italia ha inoltre avviato un ambizioso piano industriale di sviluppo e potenziamento della controllata Autostrade Tech con l'obiettivo, da un lato, di rafforzare il ruolo di centro di ricerca e sviluppo per il Gruppo e, dall'altro, di cogliere le opportunità di espansione del business dapprima in settori adiacenti al proprio core business (sistemi di esazione, on board unit, monitoraggio infrastrutture, sistemi e servizi a valore aggiunto per la viabilità) e via via verso una maggiore diversificazione in mercati meno attigui (smart & green city, connected car, logistica, ...), anche attraverso lo sviluppo di partnership di alto livello con il coinvolgimento strutturato di start-up e altri incubatori di innovazione.



**RELAZIONE
INTERMEDIA
SULLA GESTIONE**



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

Premessa

Pur in presenza di significative incertezze, che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale - principalmente riconducibili ai contenuti, alle modalità e ai tempi di attuazione per addivenire alla conclusione degli accordi, come meglio specificate nel seguito - il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato è stato redatto assumendo la prospettiva della continuità aziendale.

Tali incertezze, già presenti in sede di predisposizione della Relazione finanziaria annuale 2019, sono il risultato del congiunto apprezzamento dei fattori di rischio per la continuità aziendale di Autostrade per l'Italia e degli elementi che consentono di mitigarli.

Di seguito si rappresentano i fattori di rischio identificati, precisandone l'origine e la natura, nonché le iniziative che la società ha già assunto o sta assumendo per fronteggiare tali fattori di rischio.

Vengono quindi esplicitate le ragioni alla base della decisione di poter continuare ad adottare il presupposto della continuità aziendale, pur in presenza delle incertezze che permangono all'esito dei fattori mitiganti che sono allo stato configurabili.

Più nello specifico, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha esaminato tutti i fattori di rischio e di incertezza in essere alla data di predisposizione del presente documento, ed in particolare l'evoluzione dei fattori già analiticamente descritti nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" riportato nella nota n. 2 del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019, incluso nella Relazione Finanziaria Annuale 2019, nonché nei capitoli 2.8 "Eventi significativi in ambito regolatorio", 2.10 "Eventi successivi al 30 giugno 2020" e nella nota 6 "Eventi ed operazioni societarie del periodo" del Bilancio consolidato semestrale abbreviato del presente documento. In particolare, gli elementi che richiedono una puntuale valutazione in merito alla capacità della Società di continuare ad operare in normale funzionamento per un periodo di almeno dodici mesi successivi all'approvazione del presente bilancio semestrale consolidato abbreviato possono raggrupparsi e sintetizzarsi nei seguenti punti:

- a) i rapporti e i contenziosi in essere tra Autostrade per l'Italia e il Concedente, come più ampiamente esposto anche nel capitolo 2.8 "Eventi significativi in ambito regolatorio", cui si rinvia;
- b) l'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto Milleproroghe, e segnatamente dell'art. 35 ivi contenuto (come illustrato nel capitolo 2.8 "Eventi significativi in ambito regolatorio"), che, fra l'altro, modifica la disciplina convenzionale in caso di "revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio";
- c) la revisione al ribasso da parte delle agenzie internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's del rating creditizio di Autostrade per l'Italia, portato al di sotto del livello "investment grade", e del relativo outlook (il "downgrading"), che incide sulla capacità della Società di far ricorso al mercato del credito. Al riguardo si osserva che il declassamento sotto il livello investment grade potrebbe esporre al rischio che Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, Cassa Depositi e Prestiti possano richiedere protezioni aggiuntive, e, ove tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, ritengano di poter richiedere il rimborso anticipato del debito in essere (pari, al 30 giugno 2020, a circa euro 2,1 miliardi di euro di cui circa 1,7 miliardi di euro, inclusivi di penali di rimborso anticipato, garantiti da Atlantia). L'eventuale inottemperanza a una richiesta di rimborso anticipato che fosse formulata da BEI e CDP,

semprechè legittima, potrebbe comportare analoghe richieste di rimborso da parte di altri creditori della Società, ivi inclusi gli obbligazionisti;

- d) le restrizioni agli spostamenti introdotte per l'insorgere dell'emergenza epidemiologica legata alla diffusione del virus Covid-19, che hanno determinato una forte riduzione dei volumi di traffico e hanno inciso, e andranno a incidere, sui risultati del primo semestre 2020 e che si ritiene potranno impattare anche sui risultati 2020 e 2021. Questo fenomeno ha generato evidenti ripercussioni sulla temporanea capacità di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie del Gruppo di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e del debito, nonché, unitamente al quadro regolatorio del primo semestre 2020, sulla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie.

In relazione ai punti a) e b) precedenti (rapporti con il Concedente e Decreto Milleproroghe), come ampiamente descritto nel capitolo 2.8 "Eventi significativi in ambito regolatorio", la Società ha formulato una nuova proposta transattiva trasmessa in data 11 luglio 2020 per la chiusura della procedura di contestazione di grave inadempimento. La proposta, risultato delle numerose interlocuzioni avute con il Governo, il MIT e il MEF, prevede specifici punti qualificanti riguardo alla transazione più dettagliatamente illustrati nella nota n. 6 "Eventi ed operazioni societarie del periodo" del Bilancio consolidato semestrale abbreviato e nel capitolo 2.8 "Eventi significativi in ambito regolatorio".

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

In sintesi, l'evoluzione dei fatti sopra illustrati e la posizione espressa dal Governo nel comunicato sopra citato, considerando anche la complessità delle operazioni da concludersi ai fini del completamento dell'accordo transattivo nonché l'iter di approvazione del Piano Economico Finanziario tuttora in corso, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione a ritenere ragionevolmente non probabile la prossima adozione da parte del Governo di un provvedimento di revoca della concessione, e ragionevolmente probabile il raggiungimento di una soluzione negoziale. Nell'ipotesi in cui un provvedimento di questo genere venisse adottato, il Consiglio di Amministrazione ritiene comunque di avere solide ragioni per resistere.

In relazione ai punti c) e d) precedenti (downgrading ed epidemia da Coronavirus-Covid 19) e più in generale all'incertezza relativa alla capacità di Autostrade per l'Italia di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito, nonché alla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie, si ricorda che in data 10 giugno 2020 è stato sottoscritto il contratto relativo alla prima tranche di 400 milioni di euro, erogati per 350 milioni di euro con scadenza dicembre 2020, del supporto finanziario riconosciuto dalla controllante Atlantia per un ammontare massimo di 900 milioni di euro. La società dispone inoltre di linee a che, assieme al finanziamento della capogruppo, le consentono, unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente, di fare fronte ai fabbisogni operativi e per investimenti.

Sempre con riferimento alla situazione finanziaria, e più in particolare al “downgrading”, si segnala che alla data di predisposizione della presente Relazione Finanziaria Semestrale, né Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l’applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali.

Nel mese di maggio 2020, Autostrade per l’Italia ha avviato l’istruttoria per poter accedere a un prestito fino a 1.250 milioni di euro assistito dalla garanzia SACE, così come previsto dall’art. 1 comma 7 del D.L. 23 dell’8 Aprile 2020 (cosiddetto Decreto Liquidità). La società ha ritenuto di poter accedere a tale garanzia in considerazione del suo ruolo strategico e più in particolare vista la sua “incidenza su infrastrutture critiche e strategiche” e visto l’“impatto sui livelli occupazionali e sul mercato del lavoro”. Alla data di predisposizione della presente Relazione Finanziaria Semestrale l’istruttoria è in corso.

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

L’insieme delle azioni sopra illustrate potrà assicurare, a meno di un ulteriore e non previsto peggioramento dello scenario economico, la copertura dei fabbisogni finanziari allo stato ragionevolmente prevedibili per il secondo semestre 2020 e per il 2021 in conseguenza delle sensibili riduzioni di traffico causate dal Covid-19, degli impegni della Società legati alle scadenze contrattualizzate del debito in essere, nonché della esecuzione del programma di investimenti e manutenzioni.

Gli elementi sopra rappresentati e, in particolare, le azioni intraprese a sostegno del fabbisogno finanziario, nonché la possibilità di raggiungere un accordo con il Governo e il MIT portano a ritenere tutti i fattori di rischio e incertezza ragionevolmente superabili.

Il Consiglio di Amministrazione ha quindi ritenuto che sussistano tutti i presupposti per provvedere alla redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 in continuità, mantenendo i criteri di valutazione propri di un’azienda in funzionamento, richiamati nella nota n. 3 “Principi contabili e criteri di valutazione applicati” del Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Si evidenzia come la valutazione effettuata dal Consiglio di Amministrazione sull’esistenza del presupposto della continuità aziendale comporta un giudizio, in un dato momento, sull’esito futuro di eventi o circostanze che sono per loro natura incerti; pertanto, tale determinazione, pur formulata sulla scorta di una attenta ponderazione di tutte le informazioni allo stato disponibili, è suscettibile di essere contraddetta dall’evoluzione dei fatti ove non si verificano gli eventi ad oggi ragionevolmente previsti ovvero emergano fatti o circostanze con loro incompatibili, oggi non noti o comunque non valutabili nella loro portata.

Il Consiglio di Amministrazione provvederà a svolgere un costante monitoraggio sull’evoluzione dei fattori presi in considerazione, così da poter assumere, laddove se ne verificassero i presupposti, le più opportune determinazioni correttive.

2.1 Indicatori Alternativi di Performance

Gli Indicatori Alternativi di Performance (di seguito anche “IAP”) presentati nella presente Relazione finanziaria semestrale sono ritenuti significativi per la valutazione dei risultati dell’andamento operativo del Gruppo nel suo complesso e delle singole società consolidate. Inoltre, si ritiene che gli IAP assicurino una migliore comparabilità nel tempo degli stessi risultati sebbene non siano sostitutivi o alternativi ai risultati presentati nei prospetti contabili consolidati della sezione “Bilancio consolidato semestrale abbreviato” (di seguito anche “dati ufficiali”) e determinati applicando i principi contabili internazionali IFRS.

Con riferimento agli IAP, si evidenzia che, all’interno del capitolo “Andamento economico-finanziario del Gruppo”, sono presentati prospetti contabili riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili internazionali IAS/IFRS inclusi nel Bilancio consolidato al 30 giugno 2020 (prospetti ufficiali). Tali prospetti riclassificati presentano pertanto, oltre alle grandezze economico-finanziarie e patrimoniali disciplinate dai principi contabili internazionali IAS/IFRS, alcuni indicatori e voci derivanti da questi ultimi, ancorché non previsti dagli stessi principi e identificabili pertanto come IAP. In proposito, si rimanda al paragrafo “Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali” incluso nei capitoli “Andamento economico-finanziario del Gruppo” per la riconduzione delle voci dei prospetti riclassificati con quelle dei corrispondenti prospetti ufficiali.

Gli IAP riportati nella presente relazione finanziaria semestrale non hanno subito variazioni rispetto a quelli presentati nella Relazione Finanziaria Annuale 2019 cui si rimanda per un’informativa maggiormente dettagliata sulla composizione e sulla metodologia di elaborazione adottata dal Gruppo.

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

2.2 Andamento economico-finanziario del Gruppo

Premessa

Nel presente capitolo sono esposti e commentati i prospetti consolidati di conto economico riclassificato, di conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto del primo semestre 2020 del Gruppo Autostrade per l'Italia in confronto con i corrispondenti valori del periodo precedente, nonché il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata consolidata al 30 giugno 2020 raffrontata ai corrispondenti valori al 31 dicembre 2019.

Ai fini della predisposizione dei dati del primo semestre 2020, sono stati applicati i principi contabili internazionali (IFRS) omologati dalla Commissione Europea e in vigore al 30 giugno 2020, che non hanno subito variazioni di rilievo rispetto a quelli utilizzati per la redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019.

Il perimetro di consolidamento al 30 giugno 2020 non presenta variazioni rispetto a quello del 31 dicembre 2019.

Si segnala che nel primo semestre 2020 il diffondersi dell'epidemia da Covid-19, la dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano e le misure di quarantena implementate e di restrizione agli spostamenti hanno avuto effetti significativi sull'andamento del traffico con un impatto complessivo sull'EBITDA stimato in circa 565 milioni di euro (411 milioni di euro al netto dell'effetto fiscale).

Con riferimento al crollo di una sezione del viadotto Polcevera, avvenuto il 14 agosto 2018, si ricorda che, alla data del 30 giugno 2020:

- a) è stato disposto - su richiesta del Commissario Straordinario per Genova - il pagamento di complessivi 379 milioni di euro, in particolare 320 milioni di euro al netto dell'acconto residuo per l'avvio delle attività e dell'IVA, corrispondente all'utilizzo complessivo del fondo ripristino e sostituzione (di cui 95 milioni di euro nel primo semestre 2020);
- b) sono stati erogati 59 milioni di euro di fondi per rischi e oneri correlati ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, alle spese legali nonché ai contributi ad artigiani e imprenditori (di cui 8 milioni di euro nel primo semestre 2020).

Si segnala che i mancati ricavi da pedaggio relativi all'esenzione sull'area genovese nel primo semestre 2020 sono stimati pari a circa 7 milioni di euro (complessivamente pari 26 milioni di euro negli esercizi 2019 e 2018).

Con riferimento alla definizione della procedura di contestazione di grave inadempimento avviata in seguito al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera, come descritto nel paragrafo successivo, a seguito delle numerose interlocuzioni intervenute nel corso del 2020 fino alla data di predisposizione del presente documento, l'11 luglio 2020 la Società ha formulato una nuova proposta che, tra le altre cose, innalza fino a 3.400 milioni di euro l'importo degli impegni da assumere ad integrale proprio carico e senza alcun riconoscimento economico, con un incremento di 500 milioni di euro rispetto a quanto previsto nella precedente proposta del 5

marzo 2020. In merito a tale proposta, con comunicato del 15 luglio 2020 il Consiglio dei Ministri, alla luce delle citate proposte transattive, “ha ritenuto di avviare l’iter previsto dalle legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell’accordo transattivo”.

Riguardo alla rappresentazione contabile della proposta del 5 marzo 2020 adottata nella predisposizione della Relazione finanziaria annuale 2019, si ricorda che risultava iscritto ad “Altri fondi correnti per rischi ed oneri” l’importo di 1.500 milioni di euro. In relazione agli impegni assunti nella nuova proposta per le attività di demolizione e ricostruzione del Viadotto Polcevera, si è iscritto un ulteriore accantonamento di 200 milioni di euro, incrementando il fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2019 fino a 1.700 milioni di euro. Con riferimento all’importo di 500 milioni di euro di oneri di manutenzione aggiuntivi si è proceduto a includere tale incremento nelle consistenze del “Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali”, che tiene conto degli impegni assunti dalla Società a tale scopo.

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

Indicatori economico-finanziari su base omogenea

Nella tabella seguente sono riconciliati i valori consolidati su base omogenea per entrambi i periodi a confronto del Margine Operativo Lordo (EBITDA), dell'Utile/(perdita) del periodo, dell'Utile/(perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo e dell'FFO-Cash Flow Operativo con i corrispondenti valori desunti dai prospetti riclassificati di seguito esposti.

Milioni di euro	Note	Primo semestre 2020				Primo semestre 2019			
		Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile/(Perdita) del periodo	Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo	Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile del periodo	Utile del periodo di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo
Valori reported (A)		-62	-479	-476	219	1.162	430	426	687
Effetti non omogenei									
Effetti connessi al crollo di una sezione del viadotto Polcevera	(1)	-7	-5	-5	-110	23	18	18	-145
Stima oneri aggiuntivi da sostenere connessi alla chiusura delle contestazioni avanzate dal MIT	(2)	-200	-136	-136	-	-	-	-	-
Maggiorazione aliquota IRES del 3,5% per società concessionarie	(3)	-	-	-	-1	-	-	-	-
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(4)	-8	-	-	-	-47	-38	-35	-
Subtotale (B)		-215	-141	-141	-111	-24	-20	-17	-145
Valori su base omogenea (C) = (A)-(B)		153	-338	-335	330	1.186	450	443	832

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 dei periodi a confronto sono determinati escludendo i seguenti effetti:

- dai dati consolidati del primo semestre 2020 e del primo semestre 2019 gli effetti sul conto economico e sull'FFO connessi (i) ai minori ricavi da pedaggio, (ii) ai pagamenti disposti su richiesta del Commissario straordinario per Genova per la ricostruzione del Viadotto Polcevera, nonché (iii) ai risarcimenti agli eredi delle vittime e ai feriti, alle spese legali e ai contributi ad artigiani e imprenditori, al netto dei relativi effetti fiscali;
- dai dati consolidati del primo semestre 2020 gli effetti sul conto economico relativi alla stima degli oneri aggiuntivi da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, rispetto agli accantonamenti già iscritti al 31 dicembre 2019;
- dai dati consolidati del primo semestre 2020 l'impatto complessivo connesso alle maggiori imposte correnti e alla rideterminazione della fiscalità differita delle società concessionarie, rilevati in relazione alla maggiorazione dell'aliquota IRES determinato dalla Legge di Stabilità 2020 a partire da fine 2019;
- dai dati consolidati del primo semestre 2020 e del primo semestre 2019 l'impatto, al netto del relativo effetto fiscale, derivante dalla variazione dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione dei fondi iscritti tra le passività del Gruppo.

Gestione economica consolidata

I **“Ricavi operativi”** del primo semestre 2020 sono pari a 1.263 milioni di euro e si decrementano di 704 milioni di euro rispetto al periodo di confronto (1.967 milioni di euro).

I **“Ricavi da pedaggio”** sono pari a 1.167 milioni di euro, in riduzione di 594 milioni di euro rispetto al primo semestre del 2019 (1.761 milioni di euro), in relazione alla netta diminuzione del traffico sulla rete, osservabile a partire da fine febbraio 2020, pari a -37,7%¹ e riconducibile essenzialmente agli effetti negativi delle limitazioni e restrizioni agli spostamenti a causa della diffusione del Covid-19. Si evidenzia che i ricavi da pedaggio del primo semestre del 2020 includono, per 124 milioni di euro (185 milioni di euro nel periodo di confronto), le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce “oneri concessori”. La riduzione pari 61 milioni di euro è riconducibile ai minori chilometri percorsi nel semestre. Al netto di dette maggiorazioni tariffarie, i ricavi da pedaggio si decrementano di 533 milioni di euro rispetto al primo semestre del 2019.

Gli **“Altri ricavi operativi”** ammontano a 96 milioni di euro (206 milioni di euro nel primo semestre 2019), in riduzione di 110 milioni di euro principalmente per le minori royalty delle aree di servizio, in relazione alla sospensione totale delle royalty ed altri corrispettivi applicata (da marzo a maggio) a supporto degli operatori del business Oil e Ristoro, iniziativa finalizzata a sostenere le attività economiche degli stessi durante l'emergenza Covid-19. Si segnala, inoltre, che il primo semestre 2019 includeva il provento (circa 38 milioni di euro) da rimborso assicurativo correlato alla quantificazione del risarcimento spettante alla Società in relazione alla copertura assicurativa in essere sul Polcevera per la sola responsabilità civile verso terzi.

I **“Costi esterni gestionali”** sono pari a 455 milioni di euro e si incrementano di 19 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (436 milioni di euro). Si segnala che la variazione comprende i costi connessi agli interventi relativi alla ricostruzione del viadotto sul Polcevera (95 milioni di euro nel primo semestre 2020 e 155 milioni di euro nel periodo di confronto), il cui impatto sull'EBITDA è essenzialmente neutralizzato dall'utilizzo della corrispondente quota di fondo ripristino e sostituzione contabilizzato nella voce “Variazione operativa dei fondi”. Escludendo tali oneri, si registra un incremento di 79 milioni di euro riconducibile ai maggiori costi di Autostrade per l'Italia relativi alla prosecuzione dei programmi operativi per la sorveglianza, le ispezioni, la manutenzione e la sicurezza della rete, parzialmente compensati dai minori costi variabili delle operazioni invernali, effetto delle condizioni meteo più favorevoli del primo semestre 2020 rispetto al periodo di confronto.

¹ L'effetto derivante dal positivo mix di traffico è stimato pari a +4,1%.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO (*)

Milioni di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	1.167	1.761	-594	-34
Altri ricavi operativi	96	206	-110	-53
Totale ricavi operativi	1.263	1.967	-704	-36
Costi esterni gestionali	-455	-436	-19	4
Oneri concessori	-150	-227	77	-34
Costo del lavoro netto	-212	-253	41	-16
Variazione operativa dei fondi	-508	111	-619	n.s.
Totale costi operativi netti	-1.325	-805	-520	65
Margine operativo lordo (EBITDA)	-62	1.162	-1.224	n.s.
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi	-330	-329	-1	-
Margine operativo (EBIT)	-392	833	-1.225	n.s.
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	-9	-19	10	-53
Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari	-254	-199	-55	28
Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali	5	2	3	n.s.
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-4	-1	-3	n.s.
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	-654	616	-1.270	n.s.
(Oneri)/proventi fiscali	174	-186	360	n.s.
Risultato delle attività operative in funzionamento	-480	430	-910	n.s.
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	1	-	1	n.s.
Utile/(Perdita) del periodo	-479	430	-909	n.s.
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza di Terzi	-3	4	-7	-
Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo	-476	426	-902	n.s.

	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione
Utile/(perdita) base per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	-0,77	0,68	-1,45
<i>di cui:</i>			
- da attività operative in funzionamento	-0,77	0,68	-1,45
- da attività operative cessate	-	-	-
Utile/(perdita) diluita per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	-0,77	0,68	-1,45
<i>di cui:</i>			
- da attività operative in funzionamento	-0,77	0,68	-1,45
- da attività operative cessate	-	-	-

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

Gli **“Oneri concessori”** ammontano a 150 milioni di euro in riduzione di 77 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (227 milioni di euro) in relazione all’andamento del traffico, ai ricavi da pedaggio e ai contratti di subconcessione.

Il **“Costo del lavoro netto”** è pari a 212 milioni di euro in riduzione di 41 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (253 milioni di euro). Tale variazione è determinata essenzialmente:

- a) dal decremento della forza media (-263 unità medie), riconducibile sostanzialmente al rallentamento del turn over nel comparto esazione, alla contrazione delle attività derivante dall’emergenza Covid-19 ed al mancato ricorso a personale esattoriale stagionale nel mese di giugno 2020 in Autostrade per l’Italia (post attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria “CIGO”), parzialmente compensati da inserimenti nei comparti operativi e tecnici;
- b) dal decremento del costo medio principalmente dovuto a minori costi legati all’attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria “CIGO” ed altri effetti correlati all’emergenza Covid-19, parzialmente compensati dall’incremento degli oneri contrattuali derivanti dal rinnovo del CCNL;
- c) dal minor fair value rilevato per la valutazione dei piani di incentivazione al management.

La **“Variazione operativa dei fondi”** registra un valore negativo di 508 milioni di euro (positivo per 111 milioni di euro nel periodo di confronto), riconducibile essenzialmente a:

- a) la variazione operativa del fondo ripristino e sostituzione dell’infrastruttura autostradale, che, escludendo gli effetti positivi connessi all’utilizzo per gli interventi correlati alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (95 milioni di euro, quale quota già accantonata in esercizi precedenti), registra un accantonamento di 403 milioni di euro in relazione all’aggiornamento della stima degli interventi di ripristino previsti sulla rete, essenzialmente di Autostrade per l’Italia;
- b) lo stanziamento a fondo rischi e oneri di Autostrade per l’Italia, pari a 200 milioni di euro (136 milioni di euro al netto dell’effetto fiscale), connessi all’aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, come già citato in premessa.

Si evidenzia, inoltre, che la **“Variazione operativa dei fondi”** positiva per 111 milioni di euro nel primo semestre 2019 includeva gli effetti connessi all’utilizzo del fondo ripristino e sostituzione dell’infrastruttura autostradale per gli interventi propedeutici alla ricostruzione del viadotto Polcevera (154 milioni di euro, quale quota già accantonata al 31 dicembre 2018) e gli accantonamenti a fondi rischi e oneri pari a 4 milioni di euro correlati ai risarcimenti agli eredi delle vittime dell’evento del 14 agosto 2018.

Il **“Margine operativo lordo” (EBITDA)**, registra un valore negativo pari a 62 milioni di euro, con un decremento di 1.224 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (1.162 milioni di euro), essenzialmente per i già citati effetti sui ricavi connessi alle limitazioni agli spostamenti e per la variazione operativa dei fondi. Su base omogenea, l’EBITDA si decrementa di 1.033 milioni di euro (-87%).

Gli **“Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi”** sono pari a 330 milioni di euro (329 milioni di euro nel primo semestre 2019).

Il **“Margine operativo” (EBIT)** è negativo per 392 milioni di euro, con un decremento di 1.225 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (positivo per 833 milioni di euro).

Gli **“Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione”** sono pari a 9 milioni di euro (19 milioni di euro nel primo semestre 2019).

Gli **“Altri oneri finanziari, al netto degli altri proventi finanziari”** sono pari a 254 milioni di euro e si incrementano di 55 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del 2019 (199 milioni di euro), essenzialmente riconducibili alla variazione nei periodi a confronto del fair value negativo dei derivati classificati come di non hedge accounting nel corso del 2019 (48 milioni di euro).

Gli **“Oneri finanziari capitalizzati su diritti concessori immateriali”** sono pari a 5 milioni di euro (2 milioni di euro nel primo semestre 2019).

La **“Quota dell’utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto”** accoglie una perdita di 4 milioni di euro (1 milione di euro nel primo semestre 2019) tenuto conto dei risultati pro-quota delle società collegate.

Gli **“(Oneri)/proventi fiscali”** registrano un valore positivo pari a 174 milioni di euro nel primo semestre 2020 (oneri pari a 186 milioni di euro nel corrispondente periodo del 2019). Sulla variazione incidono:

- a) il maggior stanziamento di imposte anticipate di Autostrade per l’Italia in relazione al fondo ripristino e sostituzione (124 milioni di euro);
- b) lo stanziamento di imposte anticipate nel primo semestre 2020 di Autostrade per l’Italia (64 milioni di euro) in relazione all’aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, come già citato in premessa;
- c) lo stanziamento di Autostrade per l’Italia di imposte anticipate in relazione alla perdita fiscale IRES del primo semestre 2020 (48 milioni di euro);
- d) le imposte correnti rilevate nel primo semestre 2019 (131 milioni di euro) in relazione al risultato prima delle imposte.

La voce **“Utile/(perdita) del periodo”** è negativa per 479 milioni di euro e si confronta con un utile del periodo di 430 milioni di euro del primo semestre 2019; su base omogenea la voce presenta una perdita pari 338 milioni di euro e si decrementa di 788 milioni di euro rispetto all’utile del primo semestre 2019.

La voce **“Utile/(perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo”** è negativa per 476 milioni di euro e si confronta con un utile di 426 milioni di euro del primo semestre 2019; su base omogenea la voce si decrementa di 778 milioni di euro rispetto all’utile del primo semestre 2019.

La voce **“Utile/(perdita) del periodo di pertinenza di Terzi”** è negativa per 3 milioni di euro (positiva per 4 milioni di euro nel primo semestre 2019).

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Milioni di euro		1° Semestre 2020	1° Semestre 2019
Utile/(Perdita) del periodo	(A)	-479	430
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	-136
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	32
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		1	-
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico del periodo	(B)	1	-104
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico del periodo	(C)	-	-
Effetto fiscale su riclassifica riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-3	-
Riclassifica della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		14	-
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo	(D)	11	-
Effetto fiscale su riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo	(E)	-	-
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo del periodo	(F=B+C+D+E)	12	-104
<i>di cui relative ad attività operative cessate</i>		-	-
Risultato economico complessivo del periodo	(A+F)	-467	326
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		-464	322
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		-3	4

Nel primo semestre 2020 la voce **“Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell’ esercizio”** è positiva per 12 milioni di euro (negativa per 104 milioni di euro nel periodo di confronto) in relazione essenzialmente alla riclassifica a conto economico della riserva di cash flow hedge del fair value negativo dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, classificati come di non hedge accounting nel corso del 2019.

Struttura patrimoniale–finanziaria consolidata

Al 30 giugno 2020 le “**Attività non finanziarie non correnti**” sono pari a 17.856 milioni di euro e si decrementano di 152 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (18.008 milioni di euro).

Le “**Attività materiali**” sono pari a 82 milioni di euro e si incrementano di 6 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (88 milioni di euro).

Le “**Attività immateriali**” sono pari a 17.527 milioni di euro (17.727 milioni di euro al 31 dicembre 2019) e accolgono essenzialmente i diritti concessori immateriali del Gruppo, per complessivi 11.385 milioni di euro (11.587 milioni di euro al 31 dicembre 2019), e l’avviamento (6.111 milioni di euro) rilevato a seguito del conferimento in Autostrade per l’Italia del compendio autostradale da parte della ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (ora Atlantia) nell’ambito del progetto di riorganizzazione societaria che ha interessato il Gruppo nel 2003.

Il decremento delle attività immateriali, pari a 200 milioni di euro, è prevalentemente originato dai seguenti fattori:

- a) gli ammortamenti del periodo (310 milioni di euro);
- b) gli investimenti realizzati in opere con benefici economici aggiuntivi (66 milioni di euro);
- c) l’incremento dei diritti concessori per opere senza benefici economici aggiuntivi, in relazione all’aggiornamento del valore attuale delle stime degli investimenti previsti fino al termine della concessione (33 milioni di euro).

Le “**Partecipazioni**” sono pari a 79 milioni di euro e risultano sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2019 (82 milioni di euro).

Le “**Attività per imposte anticipate**” ammontano a 168 milioni di euro, con un incremento pari a 57 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (111 milioni), in relazione essenzialmente allo stanziamento di imposte anticipate del primo semestre 2020 di Autostrade per l’Italia (64 milioni di euro) connesso alla stima degli oneri aggiuntivi da sostenere connessi all’aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, come già citato in premessa.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA (*)

Milioni di euro	30/06/2020	31/12/2019	Variazione
Attività non finanziarie non correnti			
Attività materiali	82	88	-6
Attività immateriali	17.527	17.727	-200
Partecipazioni	79	82	-3
Attività per imposte anticipate	168	111	57
Totale attività non finanziarie non correnti (A)	17.856	18.008	-152
Capitale d'esercizio			
Attività commerciali	406	559	-153
Attività per imposte sul reddito correnti	58	48	10
Altre attività correnti	207	134	73
Attività non finanziarie destinate alle vendite o connesse ad attività operative cessate	4	4	-
Fondo corrente per impegni da convenzioni	-629	-449	-180
Fondi correnti per accantonamenti	-2.360	-2.259	-101
Passività commerciali	-969	-1.360	391
Passività per imposte sul reddito correnti	-6	-45	39
Altre passività correnti	-244	-324	80
Totale capitale d'esercizio (B)	-3.533	-3.692	159
Capitale investito lordo (C=A+B)	14.323	14.316	7
Passività non finanziarie non correnti			
Fondo non corrente per impegni da convenzioni	-2.032	-2.312	280
Fondi non correnti per accantonamenti	-1.624	-1.222	-402
Passività per imposte differite	-22	-141	119
Altre passività non correnti	-24	-29	5
Totale passività non finanziarie non correnti (D)	-3.702	-3.704	2
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	10.621	10.612	9
Patrimonio netto			
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	1.400	1.864	-464
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	353	356	-3
Totale patrimonio netto (F)	1.753	2.220	-467
Indebitamento finanziario netto			
Indebitamento finanziario netto non corrente			
Passività finanziarie non correnti	7.538	9.682	-2.144
Prestiti obbligazionari	6.389	7.025	-636
Finanziamenti a medio-lungo termine	580	2.166	-1.586
Derivati non correnti con fair value negativo	569	491	78
Attività finanziarie non correnti	-365	-348	-17
Attività finanziarie non correnti per contributi	-174	-165	-9
Depositi vincolati non correnti	-170	-161	-9
Altre attività finanziarie non correnti	-21	-22	1
Totale indebitamento finanziario netto non corrente (G)	7.173	9.334	-2.161
Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente			
Passività finanziarie correnti	3.118	1.168	1.950
Finanziamenti a breve termine	340	245	95
Derivati correnti con fair value negativo	-	1	-1
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	32	28	4
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	2.364	863	1.501
Altre passività finanziarie correnti	382	31	351
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-982	-1.619	637
Disponibilità liquide	-505	-954	449
Mezzi equivalenti	-24	-5	-19
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	-453	-660	207
Attività finanziarie correnti	-441	-491	50
Diritti concessori finanziari correnti	-410	-410	-
Attività finanziarie correnti per contributi	-5	-25	20
Depositi vincolati correnti	-4	-25	21
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	-4	-23	19
Altre attività finanziarie correnti	-18	-8	-10
Totale indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente (H)	1.695	-942	2.637
Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H)⁽¹⁾	8.868	8.392	476
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)	10.621	10.612	9

Il **“Capitale d’esercizio”** presenta un saldo complessivo negativo pari a 3.533 milioni di euro, con un decremento pari a 159 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (3.692 milioni di euro), riconducibile essenzialmente a:

- a) Il decremento (391 milioni di euro) delle passività commerciali essenzialmente riconducibile ai minori debiti di Autostrade per l’Italia verso società interconnesse e dei pedaggi in corso di regolazione, ascrivibili alla riduzione dei volumi di traffico registrati nel periodo per effetto del Covid-19 e ai minori debiti verso fornitori principalmente originati dalle dinamiche relative agli investimenti e alle manutenzioni nel periodo di riferimento;
- b) l’incremento della quota corrente dei fondi per accantonamenti pari a 101 milioni di euro, per il già citato accantonamento, pari a 200 milioni di euro, connesso all’aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate, come già citato in premessa, parzialmente compensato dall’utilizzo per gli interventi correlati alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (95 milioni di euro);
- c) il decremento (153 milioni di euro) delle attività commerciali essenzialmente correlato ai minori crediti commerciali in relazione ai minori volumi dei pedaggi autostradali.

Le **“Passività non finanziarie non correnti”** sono pari a 3.702 milioni di euro e si decrementano di 2 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (3.704 milioni di euro). La variazione è determinata principalmente da:

- a) l’incremento di 402 milioni di euro della quota non corrente dei fondi per accantonamenti, prevalentemente in relazione all’aggiornamento del valore attuale delle stime a finire degli interventi oggetto del fondo ripristino e sostituzione dell’infrastruttura autostradale;
- b) il decremento di 280 milioni di euro della quota non corrente del fondo per impegni da convenzione, essenzialmente attribuibile alla riduzione per la riclassifica della quota corrente (311 milioni di euro), parzialmente compensata dall’aggiornamento degli investimenti previsti a finire correlato alla stima delle opere ancora da realizzare (33 milioni di euro);
- c) il decremento di 119 milioni di euro delle passività per imposte differite

Il **“Capitale investito netto”** è pertanto pari a 10.621 milioni di euro, con un incremento di 9 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2019 (10.612 milioni di euro).

Il **“Patrimonio netto”** ammonta a 1.753 milioni di euro (2.220 milioni di euro al 31 dicembre 2019).

Il **“Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo”** (1.400 milioni di euro) presenta un decremento complessivo di 464 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (1.864 milioni di euro) originato dal risultato economico complessivo di pertinenza del Gruppo.

Il **“Patrimonio netto di pertinenza di Terzi”** è pari a 353 milioni di euro, sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2019 (356 milioni di euro).

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

Millioni di euro	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO					PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
	Capitale emesso	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Altre riserve e utili portati a nuovo	Utile/(Perdita) del periodo al netto dell'acconto sui dividendi	Totale		
Saldo al 31/12/2018	622	-125	1.388	608	2.493	351	2.844
Risultato economico complessivo del periodo	-	-104	-	426	322	4	326
<u>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</u>							
Saldo dividendi di Autostrade per l'Italia S.p.A. (pari a euro 0,50 per azione)	-	-	-	-311	-311	-	-311
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	297	-297	-	-	-
Dividendi di altre società del Gruppo a soci Terzi	-	-	-	-	-	-8	-8
Saldo al 30/06/2019	622	-229	1.685	426	2.504	347	2.851
Saldo 31/12/2019	622	-157	1.681	-282	1.864	356	2.220
Risultato economico complessivo del periodo	-	11	1	-476	-464	-3	-467
<u>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</u>							
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-282	282	-	-	-
Saldo al 30/06/2020	622	-146	1.400	-476	1.400	353	1.753

La situazione finanziaria del Gruppo presenta al 30 giugno 2020 un “Indebitamento finanziario netto” pari a 8.868 milioni di euro e registra un incremento pari 476 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (8.392 milioni di euro).

L’**“Indebitamento finanziario netto non corrente”**, pari a 7.173 milioni di euro, presenta un decremento di 2.161 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (9.334 milioni di euro), in relazione essenzialmente alle riclassifiche del periodo pari complessivamente a 2.194 milioni di euro. Nell’ambito di tali riclassifiche, si segnala che, stante il permanere delle significative incertezze che possano far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale, come più ampiamente riportato nel paragrafo “Elementi di incertezza circa la continuità aziendale” della nota 2 “Forma e contenuto del bilancio consolidato”, esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1 al paragrafo 69, al 30 giugno 2020 una porzione dei finanziamenti a medio lungo-termine verso BEI e CDP, per un ammontare complessivo pari a 1.528 milioni di euro, è stata riclassificata nella quota corrente dei finanziamenti a medio-lungo termine. Resta fermo tuttavia che il declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio 2020, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere dapprima protezioni aggiuntive. Solo qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero quindi la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere. Si evidenzia infine che, alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

L’**“Indebitamento finanziario netto corrente”** presenta un saldo pari a 1.695 milioni di euro in aumento di 2.637 milioni di euro rispetto alla posizione finanziaria netta pari a 942 milioni di euro al 31 dicembre 2019. Sulla variazione incidono principalmente le riclassifiche da quota corrente a quota non corrente (complessivamente pari a 2.194 milioni di euro) e i flussi finanziari netti assorbiti nel corso del primo semestre 2020 (447 milioni di euro), come commentato nel paragrafo “Gestione finanziaria consolidata”.

Si segnala che nel mese di marzo 2020 è stato rimborsato il prestito obbligazionario di importo nominale residuo pari a 502 milioni di euro e cedola del 4,375% garantito da Atlantia. Si evidenzia, inoltre, l’utilizzo per 350 milioni di euro (a tasso fisso dell’1,5% e con scadenza il 15 dicembre 2020) della prima tranche della linea di credito stipulata con Atlantia pari a 400 milioni di euro con scadenza 15 gennaio 2021 (utilizzabile entro il 15 dicembre 2020). L’utilizzo è parte dell’azione di supporto finanziario prestato da Atlantia che si è impegnata a mettere a disposizione della Società un finanziamento fino ad un ammontare massimo di 900 milioni di euro, suddiviso in due tranches erogabili entro il 31 dicembre 2020 con scadenza il 31 dicembre 2021. L’utilizzo delle linee è condizionato al persistere del presupposto della continuità aziendale o all’assenza di fatti e circostanze – non risolvibili con tale supporto finanziario – che possano compromettere la capacità della Società stessa di adempiere alle proprie obbligazioni di pagamento.

La vita media ponderata residua dell’indebitamento finanziario fruttifero al 30 giugno 2020 è pari a circa cinque anni e sei mesi. L’indebitamento finanziario netto fruttifero è espresso per il 96% a tasso fisso, tenuto conto degli strumenti derivati di copertura sottoscritti. Si rileva inoltre che l’indebitamento finanziario netto del Gruppo è espresso per il 9% in valute diverse dall’euro (sterlina e yen).

Il costo medio della provvista complessiva a medio-lungo termine del Gruppo, nel primo semestre 2020, è stato pari a circa il 3,4%.

Al 30 giugno 2020 il Gruppo dispone di linee di finanziamento per un importo pari a 1.405 milioni di euro con una vita media residua ponderata di circa cinque anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa un anno e nove mesi. Nell’ambito di queste linee prosegue il dialogo volto a

verificare la sussistenza delle condizioni sospensive all'erogazione della linea di credito Revolving di Autostrade per l'Italia con Cassa Depositi e Prestiti.

La posizione finanziaria netta del Gruppo, così come definita dalla Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority (ESMA) del 20 marzo 2013 (che non prevede la deduzione dall'indebitamento finanziario delle attività finanziarie non correnti), presenta al 30 giugno 2020 un saldo negativo complessivo pari a 9.233 milioni di euro (8.740 milioni di euro al 31 dicembre 2019).

Gestione finanziaria consolidata

Il **“Flusso finanziario netto da/(per) attività di esercizio”** del primo semestre 2020 è negativo per 232 milioni di euro e si decrementa di 1.072 milioni di euro rispetto al periodo di confronto (positivo per 840 milioni di euro), per:

- a) il decremento dell’FFO-Cash Flow Operativo di 468 milioni di euro, su cui incidono gli effetti negativi connessi alla diffusione del Covid-19 (565 milioni di euro), parzialmente compensati dalle imposte correnti rilevate nel primo semestre 2019 (124 milioni di euro). Su base omogenea l’FFO-Cash Flow Operativo del primo semestre 2020 diminuisce di 502 milioni di euro (-60%) rispetto al periodo precedente;
- b) il maggiore flusso assorbito dal capitale operativo e delle attività e passività non finanziarie (complessivamente pari a 604 milioni di euro). Si evidenzia che i flussi finanziari del primo semestre 2020, negativi per 451 milioni di euro, risentono prevalentemente del già commentato decremento delle passività commerciali.

Il **“Flusso finanziario netto da/(per) investimenti in attività non finanziarie”** è pari a 215 milioni di euro, con un decremento di 57 milioni di euro rispetto al primo semestre 2019 (272 milioni di euro), in relazione essenzialmente ai minori investimenti operativi del periodo (56 milioni di euro).

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

Nel primo semestre 2020, si rilevano, inoltre, altre variazioni che determinano un incremento dell’indebitamento finanziario netto per 29 milioni di euro (142 milioni di euro nel primo semestre 2019), attribuibili essenzialmente all’incremento del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati classificati come di non hedge accounting.

L’impatto complessivo dei flussi sopra commentati comporta un incremento complessivo dell’indebitamento finanziario netto di 476 milioni di euro nel primo semestre 2020, rispetto al 31 dicembre 2019.

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

Milioni di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile/(perdita) del periodo	-479	430
Rettificato da:		
Ammortamenti	321	313
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali	498	-139
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	9	19
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	4	1
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti	1	6
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	-180	59
Altri oneri (proventi) non monetari	45	-2
FFO - Cash Flow Operativo	219	687
Variazione del capitale operativo	-226	55
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	-225	98
Flusso finanziario netto da/(per) attività di esercizio (A)	-232	840
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE		
Investimenti in attività in concessione	-197	-257
Investimenti in attività materiali	-6	-6
Investimenti in altre attività immateriali	-12	-8
Investimenti operativi	-215	-271
Contributi su attività in concessione	-	1
Investimenti in partecipazioni	-	-3
Variazione netta delle altre attività non correnti	-	1
Flusso finanziario netto da/(per) investimenti in attività non finanziarie (B)	-215	-272
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO		
Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e da società del Gruppo a soci terzi	-	-319
Flusso finanziario netto per capitale proprio (C)	-	-319
Flusso finanziario netto generato (assorbito) nel periodo (A+B+C)	-447	249
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura	-	-136
Proventi (Oneri) finanziari portati ad incremento di attività (passività) finanziarie	-1	-1
Altre variazioni	-28	-5
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (D)	-29	-142
Decremento/(Incremento) dell'indebitamento finanziario netto del periodo (A+B+C+D)	-476	107
Indebitamento finanziario netto a inizio periodo	-8.392	-8.813
Indebitamento finanziario netto a fine periodo	-8.868	-8.706

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

Riconduzione dei prospetti contabili riclassificati con quelli ufficiali

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

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

Milioni di euro

Riconduzione delle voci	1° Semestre 2020						1° Semestre 2019					
	Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Ricavi da pedaggio			1.167			1.167			1.761			1.761
Ricavi per servizi di costruzione			66						71			
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	56							65			
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	5							4			
<i>Ricavi per servizi di costruzione: capitalizzazione degli oneri finanziari</i>	(c)	5							2			
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(d)	-							-			
Altri ricavi	(e)		96						206			
Altri ricavi operativi				(e+d)		96			(e+d)			206
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(d)			(d)					(d)			
Totale Ricavi			1.329			1.263			2.038			1.967
TOTALE RICAVI OPERATIVI												
Materie prime e materiali			-31		-31				-179		-179	
Costi per servizi			-570		-570				-451		-451	
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali			-		-				-		-	
Altri oneri			-180						-272			
Oneri concessori	(f)		-150						-227			
Oneri per godimento beni di terzi			-4		-4				-3		-3	
Oneri diversi			-26		-26				-42		-42	
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni e altri fondi</i>				(j)	120				(j)	174		
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>	(a)			(a)	56				(a)	65		
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)			(i)	-				(i)	-		
COSTI ESTERNI GESTIONALI						-455						-436
ONERI CONCESSORI						-150						-227
Costo per il personale	(g)		-228						(g)			-269
COSTO DEL LAVORO NETTO				(g+b+k)		-212			(g+b+k)			-253
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI						-508						111
Variatione operativa dei fondi per accantonamenti			-515						101			
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			-308		-308				123		123	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali			-7						-10			
<i>Accantonamenti fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(h)	-7							-10			
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)	-							-			
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			-200		-200				-12		-12	
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						-1.325						-805
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)						-62						1.162
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni			131						186			
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni</i>	(j)	120							(j)	174		
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere senza benefici economici aggiuntivi</i>	(k)	11							(k)	12		
Ammortamenti	(l)		-321						(l)			-312
Ammortamento attività materiali			-11									-11
Ammortamento diritti concessori immateriali			-300									-292
Ammortamento altre attività immateriali			-10									-9
(Svalutazioni) Ripristini di valore	(m)		-2						(m)			-7
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI				(l+h+m)		-330				(l+h+m)		-329
TOTALE COSTI			-1.716						-1.203			
RISULTATO OPERATIVO			-387						835			
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						-392						833
Proventi finanziari			42						43			
Dividendi da imprese partecipate	(n)		-						-			
Altri proventi finanziari	(o)		42						43			
Oneri finanziari			-305						-261			
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	(p)		-9						-19			
Altri oneri finanziari	(q)		-296						-242			
Utili (Perdite) su cambi	(r)		-						-			
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI			-263						-218			
Oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari				(c+n+o+p+q+r)		-258				(c+n+o+p+q+r)		-216
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto			-4			-4			-1			-1
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			-654			-654			616			616
(Oneri)/proventi fiscali			174		174				-186		-186	
Imposte correnti sul reddito			-7						-131			
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			1						4			
Imposte anticipate e differite			180						-59			
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			-480			-480			430			430
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate			1		1				-			-
UTILE DEL PERIODO			-479			-479			430			430
di cui:												
Utile del periodo di pertinenza del Gruppo			-476		-476				426		426	
Utile del periodo di pertinenza di Terzi			-3		-3				4		4	

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

Milioni di euro	30/06/2020					31/12/2019				
	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		
Riconduzione delle voci	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Attività non finanziarie non correnti										
Attività materiali	(a)	82			82	(a)	88			88
Attività immateriali	(b)	17.527			17.527	(b)	17.727			17.727
Partecipazioni	(c)	79			79	(c)	82			82
Attività per imposte anticipate	(d)	168			168	(d)	111			111
Altre attività non correnti	(e)	-			-	(e)	-			-
Totale attività non finanziarie non correnti (A)					17.856					18.008
Capitale d'esercizio										
Attività commerciali	(f)	406			406	(f)	559			559
Attività per imposte sul reddito correnti	(g)	58			58	(g)	48			48
Altre attività correnti	(h)	207			207	(h)	134			134
Attività non finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate			(w)		4			(w)		4
Fondo corrente per impegni da convenzioni	(i)	-629			-629	(i)	-449			-449
Fondi correnti per accantonamenti	(j)	-2.360			-2.360	(j)	-2.259			-2.259
Passività commerciali	(k)	-969			-969	(k)	-1.360			-1.360
Passività per imposte sul reddito correnti	(l)	-6			-6	(l)	-45			-45
Altre passività correnti	(m)	-244			-244	(m)	-324			-324
Passività non finanziarie connesse ad attività operative cessate			(x)		-			(x)		-
Totale capitale d'esercizio (B)					-3.533					-3.692
Capitale investito lordo (C=A+B)					14.323					14.316
Passività non finanziarie non correnti										
Fondo non corrente per impegni da convenzioni	(n)	-2.032			-2.032	(n)	-2.312			-2.312
Fondi non correnti per accantonamenti	(o)	-1.624			-1.624	(o)	-1.222			-1.222
Passività per imposte differite	(p)	-22			-22	(p)	-141			-141
Altre passività non correnti	(q)	-24			-24	(q)	-29			-29
Totale passività non finanziarie non correnti (D)					-3.702					-3.704
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)					10.621					10.612
Totale patrimonio netto (F)		1.753			1.753		2.220			2.220
Indebitamento finanziario netto										
Indebitamento finanziario netto non corrente										
Passività finanziarie non correnti	(r)	7.538			7.538	(r)	9.682			9.682
Attività finanziarie non correnti	(s)	-365			-365	(s)	-348			-348
Totale indebitamento finanziario netto non corrente (G)					7.173					9.334
Posizione finanziaria netta corrente										
Passività finanziarie correnti	(t)	3.118			3.118	(t)	1.168			1.168
Finanziamenti a breve termine		340		340		245		245		
Derivati correnti con fair value negativo		-		-		1		1		
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		32		32		28		28		
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		2.364		2.364		863		863		
Altre passività finanziarie correnti		382		382		31		31		
Passività finanziarie correnti connesse ad attività operative cessate			(aa)	-			(aa)	-		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(u)	-982			-982	(u)	-1.619			-1.619
Disponibilità liquide		-505		-505		-954		-954		
Mezzi equivalenti		-24		-24		5		5		
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		-453		-453		-660		-660		
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività operative cessate			(y)	-			(y)	-		
Attività finanziarie correnti	(v)	-441			-441	(v)	-491			-491
Diritti concessori finanziari correnti		-410		-410		-410		-410		
Attività finanziarie correnti per contributi		-5		-5		-25		-25		
Depositi vincolati correnti		-4		-4		-25		-25		
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		-4		-4		-23		-23		
Altre attività finanziarie correnti		-18		-18		-8		-8		
Attività finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate			(z)	-			(z)	-		
Totale posizione finanziaria netta corrente (H)					1.695					-942
Totale indebitamento finanziario netto (I=G+H)					8.868					8.392
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)					10.621					10.612
Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	(-y+z+w)	4				(-y+z+w)	4			
Passività connesse ad attività operative cessate	(-x+aa)	-				(-x+aa)	-			
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d+e-s)	18.221				(a+b+c+d+e-s)	18.356			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(f+g+h-u-v-y-z+w)	2.098				(f+g+h-u-v-y-z+w)	2.855			
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-n-o-p-q+r)	11.240				(-n-o-p-q+r)	13.386			
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-i-j-k-l-m+t-x+aa)	7.326				(-i-j-k-l-m+t-x+aa)	5.605			

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

MILIONI DI EURO		1° Semestre 2020		1° Semestre 2019	
Riconduzione delle voci	Note	Rendiconto finanziario consolidato	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato	Rendiconto finanziario consolidato	Variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO					
Utile del periodo		-479	-479	430	430
Rettificato da:					
Ammortamenti		321	321	313	313
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		498	498	-139	-139
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		9	9	19	19
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		4	4	1	1
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti		1	1	6	6
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		-180	-180	59	59
Altri oneri (proventi) non monetari		45	45	-2	-2
FFO - Cash Flow Operativo			219		687
Variazione del capitale operativo	(a)		-226		55
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	(b)		-225		98
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni	(a+b)	-451		153	
Flusso finanziario netto da attività di esercizio (A)		-232	-232	840	840
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE					
Investimenti in attività in concessione		-197	-197	-257	-257
Investimenti in attività materiali		-6	-6	-6	-6
Investimenti in altre attività immateriali		-12	-12	-8	-8
Investimenti operativi			-215		-271
Contributi su attività in concessione		-	-	1	1
Investimenti in partecipazioni		-	-	-3	-3
Variazione netta delle altre attività non correnti		-	-	1	1
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti	(c)	33		16	
Flusso finanziario netto (da)/per investimenti in attività non finanziarie (B)	(d)		-215		-272
Flusso di cassa netto (da)/per attività di investimento (C)	(c+d)	-182		-256	
FLUSSO FINANZIARIO DA/(PER) CAPITALE PROPRIO					
Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e da società del Gruppo a soci terzi	(e)		-		-319
Dividendi corrisposti	(f)		-	-322	
Flusso finanziario netto da/(per) capitale proprio (D)			-		-319
Flusso finanziario netto generato/(assorbito) nel periodo (A+B+D)			-447		249
Accensioni di debiti per leasing		1		2	
Rimborsi di prestiti obbligazionari		-502		-593	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)		-70		-62	
Rimborsi di debiti di leasing		-2		-1	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		345		-78	
Flusso di cassa netto per attività finanziaria (E)		-228		-1.054	
Variazione di fair value di strumenti finanziari derivati di copertura			-		-136
Proventi (Oneri) finanziari portati ad incremento di attività (passività) finanziarie			-1		-1
Altre variazioni			-28		-5
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto (F)			-29		-142
(Decremento)/Incremento dell'indebitamento finanziario nel periodo (A+B+D+F)			-476		107
Indebitamento finanziario netto a inizio periodo			-8.392		-8.813
Indebitamento finanziario netto a fine periodo			-8.868		-8.706
Incremento/(Decremento) delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti del periodo (A+C+E+G)		-642		-470	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO PERIODO		1.592		1.784	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO		950		1.314	

Note:

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

2.3 Dati operativi delle società del Gruppo

Milioni di euro

	RICAVI OPERATIVI ⁽¹⁾		
	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione Assoluta
Autostrade per l'Italia	1.142	1.792	-650
Autostrade Meridionali	30	45	-15
Tangenziale di Napoli	24	38	-14
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	24	31	-7
Società Autostrada Tirrenica	11	17	-6
Essediese	14	14	-
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	11	15	-4
Giove Clear	7	7	-
Ad Moving	1	3	-2
Autostrade Tech	36	41	-5
<i>Elisioni e rettifiche di consolidato</i>	-37	-36	-1
TOTALE GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA	1.263	1.967	-704

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

EBITDA ⁽¹⁾			INVESTIMENTI OPERATIVI ⁽¹⁾		
1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione
Assoluta			Assoluta		
-94	1.093	-1.187	211	261	-50
4	17	-13	-	1	-1
5	17	-12	1	2	-1
11	15	-4	-	1	-1
3	9	-6	1	4	-3
2	1	1	-	-	-
2	7	-5	1	-	1
1	-	1	-	-	-
-	-	-	-	-	-
4	3	1	1	2	-1
-	-	-	-	-	-
-62	1.162	-1.224	215	271	-56

2.4 Andamento gestionale del Gruppo

Traffico

La mobilità del primo semestre ha risentito sensibilmente dei necessari provvedimenti di progressiva limitazione degli spostamenti legati all'emergenza Covid-19 nel Paese, manifestatisi a partire dall'ultima settimana del mese di febbraio.

Nel primo semestre 2020 sulla rete autostradale di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie controllate il traffico è diminuito del 37,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La diminuzione ha riguardato in particolare i chilometri percorsi dai veicoli a "2 assi", in calo del 41,7%, mentre i veicoli a "3 o più assi" hanno fatto registrare una flessione del 13,6%.

Traffico sulla rete in concessione nel primo semestre 2020

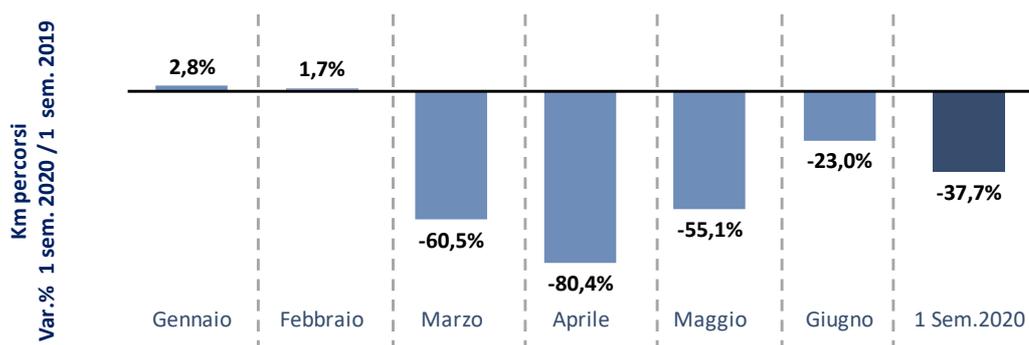
SOCIETÀ CONCESSIONARIA	MILIONI DI KM PERCORSI ⁽¹⁾				VTMG 1° SEMESTRE 2020 ⁽²⁾
	VEICOLI A 2 ASSI	VEICOLI A 3+ ASSI	VEICOLI TOTALI	VAR. % SU 1° SEM. 2019	
Autostrade per l'Italia	11.166	2.970	14.137	-37,9%	27.210
Autostrade Meridionali	532	12	544	-34,9%	57.915
Tangenziale di Napoli	306	5	312	-33,6%	84.782
Società Autostrada Tirrenica	68	10	78	-39,5%	9.409
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	26	9	35	-34,4%	5.976
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	2	2	3	-40,4%	3.066
TOTALE	12.100	3.008	15.108	-37,7%	27.582

(1) Dati provvisori per giugno 2020.

La performance del semestre include l'effetto dell'anno bisestile pari a 0,35%

(2) VTMG = Veicoli teorici medi giornalieri pari a totale km percorsi/lunghezza tratta/n° giorni del periodo

Andamento mensile del traffico sulla rete in concessione nel primo semestre 2020



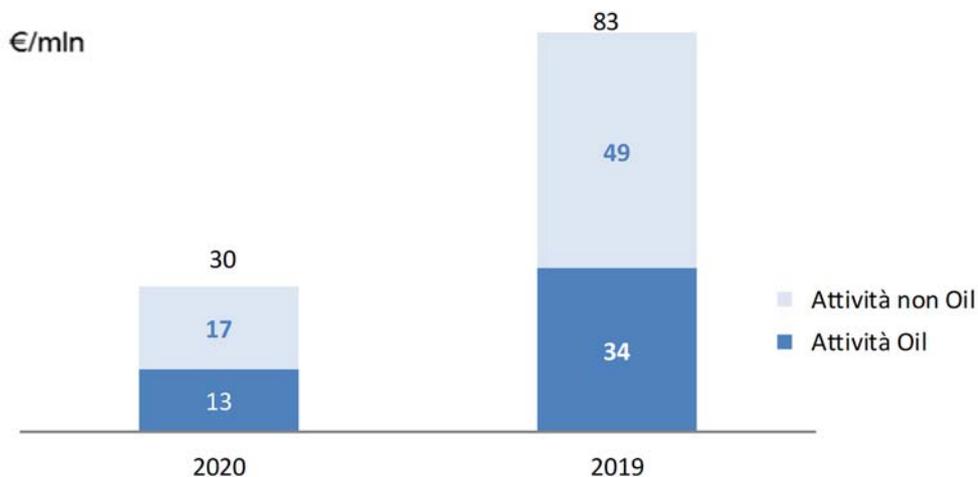
Aree di servizio

Nel primo semestre 2020 le royalty correnti percepite dagli affidatari dei servizi affidati in sub-concessione nelle aree di servizio sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie controllate ammontano complessivamente a 30 milioni di euro, in diminuzione di 53 milioni di euro rispetto ai primi sei mesi 2019.

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

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

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



Investimenti operativi

Nel primo semestre 2020 sono proseguiti gli investimenti operativi sulle autostrade del gruppo che ammontano complessivamente a 215 milioni di euro.

(milioni di euro)	PRIMO SEMESTRE 2020	PRIMO SEMESTRE 2019
Autostrade per l'Italia: Interventi Convenzione 1997	66	101
Autostrade per l'Italia: Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	52	57
Autostrade per l'Italia: altri investimenti (compresi oneri capitalizzati)	77	91
Altre concessionarie (compresi oneri capitalizzati)	2	8
Totale investimenti su infrastrutture in concessione	197	257
Investimenti in altri beni immateriali	12	8
Investimenti in beni materiali	6	6
Totale investimenti operativi	215	271

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

- interventi previsti nella Convenzione 1997, con particolare riferimento al potenziamento alla terza corsia della A1 nel tratto compreso tra Barberino e Firenze Nord e nel tratto compreso tra Firenze Sud ed Incisa. Tra le attività completate, la più significativa è stata lo scavo della galleria Santa Lucia. La galleria fa parte di un intervento di potenziamento dell'autostrada nel tratto Barberino-Firenze Nord che costituisce la naturale prosecuzione

della Variante di Valico. I lavori di scavo sono iniziati il 26 Aprile 2017 e sono terminati l'8 Giugno 2020;

- interventi previsti nel IV Atto Aggiuntivo 2002, con particolare riferimento alla realizzazione delle opere complementari agli interventi di ampliamento alla terza corsia sulla A14, agli interventi del Piano Sicurezza Gallerie (interventi di 2° fase) e alla realizzazione della quinta corsia della A8 tra Milano e l'interconnessione di Lainate;
- altri investimenti, con particolare riferimento alla prosecuzione degli interventi per l'evoluzione tecnologica ed il miglioramento continuo degli standard di qualità e sicurezza della rete e agli interventi in "Grandi Opere" connessi ai lavori di realizzazione della quarta corsia dinamica della A4 in area milanese.

2.5 Risorse umane

Al 30 giugno 2020 il Gruppo Autostrade per l'Italia impiega 6.801 risorse a tempo indeterminato e 123 risorse a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 6.924 risorse (in decremento di -197 unità, pari al -2,8%, rispetto alle 7.121 del 31 dicembre 2019).

La variazione del personale a tempo indeterminato (-18 unità) è riconducibile prevalentemente alle seguenti Società:

- Società Autostrade Meridionali (-10 unità), per il rallentamento del turn over nel comparto esazione;
- Autostrade per l'Italia (-4 unità), per il rallentamento del turn over nel comparto esazione, parzialmente compensato da inserimenti nei comparti operativi e tecnici;

La variazione del personale a tempo determinato (-179 unità) è riconducibile prevalentemente alle seguenti Società:

- Autostrade per l'Italia (-135 unità) per il mancato ricorso a personale esattoriale stagionale nel mese di giugno 2020 a seguito dell'emergenza COVID-19 e dell'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO";
- Giove Clear (-34 unità) per la mancata proroga o stabilizzazione di personale con contratto a tempo determinato a seguito della contrazione delle attività derivante dall'emergenza COVID-19.

L'organico medio è passato da 6.690 unità medie del primo semestre 2019 a 6.427 unità medie del primo semestre 2020, evidenziando un decremento complessivo di -263 unità medie (-3,9%). Tale variazione è riconducibile prevalentemente alle seguenti Società:

- Autostrade per l'Italia (-184 unità medie), per il rallentamento del turnover nel comparto esazione, per la contrazione delle attività derivante dall'emergenza COVID-19 e per il mancato ricorso a personale esattoriale stagionale nel mese di giugno 2020 (post attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria "CIGO"), parzialmente compensati da inserimenti nei comparti operativi e tecnici;
- Società Autostrade Meridionali (-22 unità medie) e Tangenziale di Napoli (-15 unità medie), principalmente per il rallentamento del turn over nel comparto esazione;
- Giove Clear (-44 unità medie), principalmente per la contrazione delle attività derivante dall'emergenza COVID-19.

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

ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO

	30.06.2020	31.12.2019	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	100	95	5	5,3%
Quadri	339	353	-14	-4,0%
Impiegati	2.770	2.691	79	2,9%
Operai	1.496	1.513	-17	-1,1%
Corpo esattoriale	2.096	2.167	-71	-3,3%
Totale	6.801	6.819	-18	-0,3%

ORGANICO A TEMPO DETERMINATO

	30.06.2020	31.12.2019	Variazione	
			assoluta	%
Quadri	-	-	-	n.a.
Impiegati	16	22	-6	-27,3%
Operai	75	109	-34	-31,2%
Corpo esattoriale	32	171	-139	-81,3%
Totale	123	302	-179	-59,3%

ORGANICO MEDIO

	1.1.2020	1.1.2019	Variazione	
	30.06.2020	30.06.2019	assoluta	%
Dirigenti	97	96	1	1,0%
Quadri	338	360	-22	-6,1%
Impiegati	2.672	2.651	21	0,8%
Operai	1.394	1.443	-49	-3,4%
Corpo esattoriale	1.926	2.140	-214	-10,0%
Totale	6.427	6.690	-263	-3,9%

2.6 Presidio dei rischi di Autostrade per l'Italia

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

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

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

In particolare, si fa riferimento a rischi di natura strategica, operativa, finanziaria e di compliance. Il Risk Officer, di concerto con i Responsabili delle strutture aziendali (Process Owner), svolge specifiche attività di analisi, valutazione e monitoraggio dei rischi in coerenza con la propensione al rischio espressa dell'alta direzione.

Principali rischi di Autostrade per l'Italia

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

Rischi strategici

- REG** 1) **Rapporto Concessorio:** Il business nel quale Autostrade per l'Italia è presente è regolato da un rapporto con il Concedente il cui potenziale cambiamento potrebbe determinare effetti negativi sull'andamento della gestione, sui risultati e sulla continuità aziendale.
- HR** 2) **People:** il mancato allineamento di adeguate competenze per ruoli chiave potrebbe compromettere gli obiettivi della società e del Transformation Plan avviato.
- BCM** 3) **Business Continuity:** Autostrade per l'Italia gestisce una articolata rete infrastrutturale e, l'inadeguata gestione delle emergenze o l'attuazione di strategie intempestive nella gestione delle crisi, possono avere impatti significativi sulla continuità del servizio.
- 4) **Pandemia:** una gestione non reattiva della crisi globale in corso può esporre la Società a rischi di inadeguata gestione dell'infrastruttura e della viabilità con impatti sulla continuità e qualità del servizio.
- 5) **Cambiamento climatico:** eventi meteorologici estremi espongono la Società al rischio di danni ad asset e infrastrutture, con la conseguente possibilità di prolungata interruzione o inefficienza delle attività operative.

Rischi Operativi

- SOP** 1) **Sicurezza Opere:** l'articolazione infrastrutturale dei circa 3.000 km della rete Autostrade per l'Italia espongono la Società a eventi, sia di natura esogena che

endogena (es. ritardata manutenzione) che possono causare la perdita di funzionalità statica o il distacco di parti strutturali e/o non strutturali di opere d'arte e asset.

- SIC** 2) **Sicurezza della circolazione:** la gestione della viabilità espone la Società a rischi per la sicurezza delle persone e mezzi nell'ambito del regolare esercizio autostradale.
- GCOM** 3) **Gestione Commesse:** le carenze nella gestione delle commesse di nuove opere e/o di interventi evolutivi/ammodernamento espongono la Società ai rischi di significativi ritardi rispetto agli obiettivi di piano e di extra costi.
- IT** 4) **Digital e Cyber Attack:** la complessità della Società e la numerosità e distribuzione degli ambienti IT espone Autostrade per l'Italia al rischio di esfiltrazione, alterazione o danneggiamento di informazioni riservate contenute all'interno delle banche dati aziendali (cyber security). L'impatto di una tale situazione si misura in termini di compromissione della operatività e perdita di informazioni critiche.

Rischi di natura finanziaria

Per i rischi di gestione finanziaria si rinvia a quanto illustrato nel capitolo dell'“Andamento Economico -Finanziario del Gruppo” e alla nota n.9.2 “Gestione dei rischi finanziari” inclusa nella sezione 3 “Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019”.

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

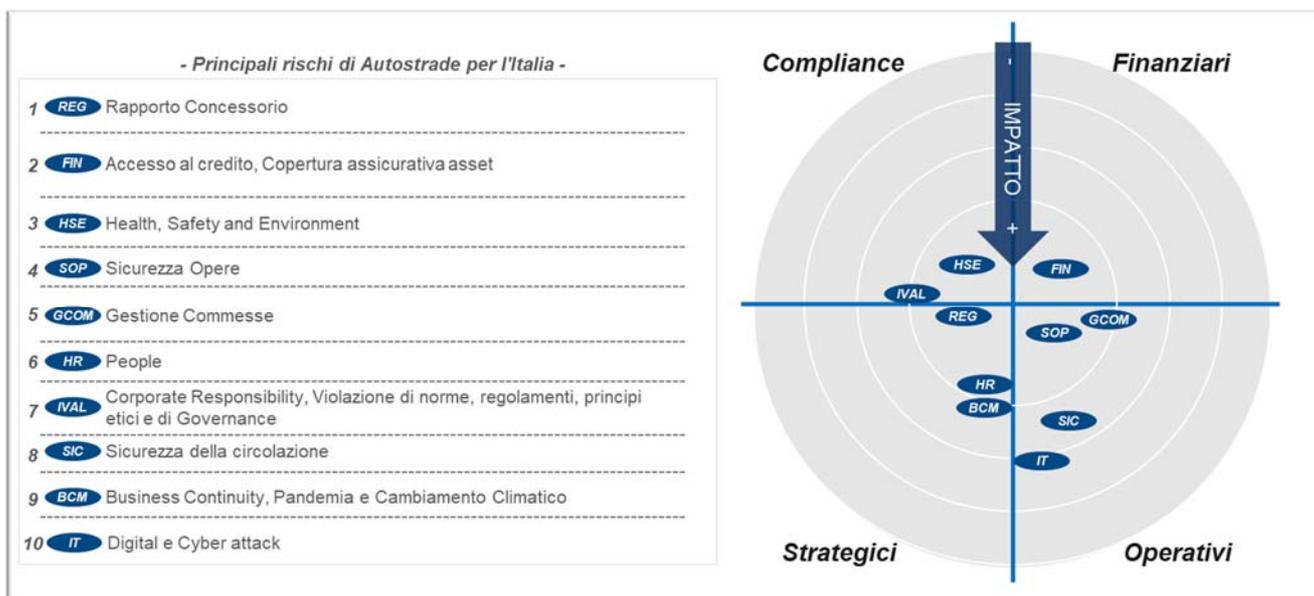
- FIN** 1) **Accesso al credito:** L'attuale situazione regolatoria potrebbe esporre a rischi di accesso al credito nonché, nel caso in cui si verificasse, ad un aumento del costo relativo alle operazioni di finanziamento.
- 2) **Copertura assicurativa asset:** La magnitudine dei sinistri potrebbe esporre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

Rischi di compliance

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

- IVAL** 1) **Violazione di norme, regolamenti, principi etici e di Governance:** dipendenti, fornitori, partner della Società potrebbero compiere azioni in violazione a norme, regolamenti, principi etici e di Governance (es. corruzione, discriminazione, conflitti di interesse, frodi, ecc.)
- 2) **Corporate Responsibility:** il personale potrebbe commettere reati a favore o nell'interesse dell'azienda stessa in violazione del Dlgs 231/01.
- HSE** 3) **Health, Safety and Environment:** la Società, per il business che la caratterizza, è esposta a rischi connessi alla salute, sicurezza del personale e alla tutela ambientale.

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



2.7 Rapporti con parti correlate

Con riferimento ai rapporti con parti correlate, si rinvia alla nota n. 10.5 “Rapporti con parti correlate” del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

2.8 Eventi significativi in ambito regolatorio

Con riferimento ai principali eventi regolatori di rilievo per le società del Gruppo, in aggiunta a quanto già descritto nella Relazione finanziaria annuale 2019 cui si rinvia, si riporta di seguito una descrizione degli sviluppi o di nuovi eventi intercorsi sino alla data di approvazione della presente Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020.

Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova

In data 14 agosto si è verificato, per cause non ancora accertate alla data di approvazione della presente relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020, il tragico crollo di una sezione del viadotto Polcevera che ha comportato la morte di 43 persone.

Interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti circa il procedimento di contestazione di grave inadempimento

Con riferimento alle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzate alla ricerca di una soluzione negoziale nell'ambito del procedimento di contestazione di grave inadempimento instaurato dallo stesso Ministero a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera, Autostrade per l'Italia - già in occasione della Relazione finanziaria annuale 2019 approvata il 29 maggio 2020 e della successiva relazione trimestrale approvata il 10 giugno 2020 - aveva evidenziato che, pur continuando a confidare in una rapida e positiva soluzione della vicenda in funzione degli sviluppi: (i) sia delle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, (ii) sia del quadro normativo e/o regolamentare, anche avuto riguardo all'eventuale esito dei ricorsi promossi che interessano le norme contenute nel Decreto Milleproroghe, la Società stessa ha comunque la facoltà di avvalersi di tutti gli strumenti convenzionali a tutela, come confermato dai pareri resi dai propri consulenti.

Successivamente alla nota inviata il 13 maggio 2020 - con la quale Autostrade per l'Italia nel richiamare la propria proposta del 5 marzo 2020 ha ribadito l'urgenza di pervenire alla definizione concordata del procedimento di contestazione - Autostrade per l'Italia e Atlantia hanno inviato una nuova nota congiunta alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 10 giugno 2020. Con tale ultima nota, le Società, dopo aver ripercorso le richieste avanzate dalla Ministra nell'ambito dell'incontro tenutosi il 5 giugno 2020 al fine di addivenire ad una positiva conclusione concordata del procedimento, hanno integrato la precedente proposta, *“al fine di rendere più significativo ed evidente l'interesse pubblico al suo accoglimento”*.

Con nota del 22 giugno 2020 inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autostrade per l'Italia ha confermato nuovamente tale convincimento *“fermi i diritti maturati e maturandi dalla Scrivente, anche ai sensi dell'art. 9 bis della Convenzione Unica sottoscritta nel 2007”* ed ha affermato che *“ove tale ferma convinzione fosse smentita dagli esiti dei contenziosi, i presupposti per l'applicazione del sopra menzionato art. 9 bis si sarebbero pertanto certamente verificati e non potranno reputarsi rinunziati”*.

Il 29 giugno 2020, il Tar Aosta ha pronunciato sentenza di rigetto del ricorso presentato dalla società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta avverso il provvedimento con cui il MIT aveva riconosciuto un incremento tariffario per l'anno 2020 pari allo 0% e posto l'obbligo a carico della stessa, come delle altre concessionarie interessate dalla modifica normativa di cui all'art. 13 del D.L. Milleproroghe, di presentare entro il 30 marzo 2020 l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) in conformità al nuovo sistema tariffario di cui alle delibere ART, ritenendo –

tra l'altro - non fondati i profili di incompatibilità comunitaria e le questioni di incostituzionalità poste dalla Società verso l'art. 13 del D. L. Milleproroghe.

L'8 luglio 2020, la Corte Costituzionale - all'esito dell'udienza tenutasi nella medesima giornata in ordine alle questioni di legittimità relative al Decreto Genova sollevate da Autostrade per l'Italia e rimesse dal TAR Liguria alla sua cognizione con un comunicato ha reso noto di ritenere *“non fondate le questioni relative all'esclusione legislativa di Aspi dalla procedura negoziata volta alla scelta delle imprese alle quali affidare le opere di demolizione e di ricostruzione. La decisione del Legislatore di non affidare ad Autostrade la ricostruzione del Ponte è stata determinata dalla eccezionale gravità della situazione che lo ha indotto, in via precauzionale, a non affidare i lavori alla società incaricata della manutenzione del Ponte stesso”*.

Sempre l'8 luglio 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato per il giorno successivo Autostrade per l'Italia, stante *“la necessità di consentire una compiuta quanto definitiva valutazione dell'ultima proposta transattiva pervenuta in data 10 giugno”*.

Facendo seguito all'incontro tenutosi il 9 luglio 2020 al quale hanno partecipato rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, che hanno fornito i contenuti per un possibile accordo per la definizione condivisa della procedura di contestazione rispondente all'interesse pubblico, Autostrade per l'Italia, con nota dell'11 luglio 2020, pur ribadendo la propria posizione di rigetto degli addebiti che le vengono mossi in ordine a presunti inadempimenti relativi alla gestione del viadotto Polcevera, ha formulato una nuova proposta. In particolare:

- a) l'impegno ad assumere ad integrale proprio carico e senza alcun riconoscimento economico l'importo indicato dai rappresentati del Governo pari a 3.400 milioni di euro, da destinare a riduzioni tariffarie a favore dell'utenza (1.500 milioni di euro), a interventi aggiuntivi di manutenzione delle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 - 2024 (1.200 milioni di euro), nonché a interventi per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi (700 milioni di euro);
- b) l'impegno ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nn. 16 e 71, con un incremento tariffario annuo pari all'1,75% a partire dal 1° gennaio 2021, come indicato dai rappresentati del Governo, oltre al recupero degli impatti negativi dovuti al COVID 19;
- c) l'impegno a presentare entro 7 giorni dall'accettazione della nuova proposta l'aggiornamento del PEF coerente con quanto indicato;
- d) l'impegno, previa verifica delle condizioni di bancabilità del piano degli investimenti a modificare l'art. 9 della Convenzione in conformità al regime indennitario di cui all'art. 35 del D.L. 163 del 2019 solo per i casi di gravissima e non rimediabile compromissione della funzionalità e sicurezza di una parte essenziale e qualificante della rete autostradale, accertata come esclusivamente imputabile alla Concessionaria;
- e) l'impegno a definire e a condividere nuovamente con il Concedente un piano di verifiche assistito da un adeguato sistema di penalità;
- f) l'impegno a rinunciare ad una serie di contenziosi in essere relativamente alle attività di ricostruzione del viadotto, al sistema tariffario di cui al modello dell'Autorità di regolazione dei Trasporti e alle disposizioni del D.L. c.d. Milleproroghe.

Contemporaneamente a ciò, Autostrade per l'Italia, richiamando la disponibilità di Atlantia di supportare l'apertura del capitale a terzi in sede assembleare, si è dichiarata disponibile a sottoporre all'assemblea degli azionisti di valutare l'apertura del capitale della società a investitori istituzionali pubblici e privati, mediante un aumento di capitale.

A seguito di successive interlocuzioni, Autostrade per l'Italia ha inviato, in data 13 luglio 2020, una lettera ai rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, con la quale ha ulteriormente specificato i contenuti della proposta dell'11 luglio 2020.

Il 14 luglio 2020 Atlantia e Autostrade per l'Italia hanno inviato una lettera ai rappresentanti di cui sopra con la quale hanno formulato la disponibilità a sottoscrivere, all'esito di una valutazione positiva dei rispettivi Consigli di Amministrazione un accordo per un'operazione societaria di mercato finalizzata all'uscita della partecipazione di Autostrade per l'Italia dal perimetro di consolidamento di Atlantia con la possibilità di ingresso di un soggetto a partecipazione statale nel rispetto dei diritti degli azionisti di minoranza della concessionaria.

Il 15 luglio 2020, infine, Atlantia e Autostrade per l'Italia hanno ulteriormente proposto inviando specifica lettera, sulla base delle indicazioni nel frattempo intervenute e subordinatamente all'approvazione degli organi deliberanti, l'inclusione nell'ambito dell'incremento tariffario medio annuo dell'1,75% degli oneri dovuti al Covid-19, oltre alla modifica dell'art. 9 della Convenzione tale per cui a fronte di specifiche ed individuate cause di decadenza, sia previsto un indennizzo determinato in misura pari al costo delle opere non ammortizzate .

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

Sempre il 15 luglio 2020, il Concedente ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare il Piano economico finanziario adeguato. Tale richiesta è stata riscontrata da Autostrade per l'Italia trasmettendo il piano con lettera in data 23 luglio 2020 come meglio specificato nel successivo paragrafo a ciò dedicato.

Successivamente, in data 31 luglio 2020, il ministero delle Infrastrutture ha convocato Autostrade per l'Italia per la definizione del procedimento (atto transattivo e atto aggiuntivo alla convenzione) e per la consegna della puntuazione dei predetti atti. Dall'esito di tale confronto emergono alcune divergenze rispetto alle intese intervenute, e su tali basi la concessionaria stessa riscontrerà predisponendo un testo con gli emendamenti in linea con quanto definito nel corso della trattativa, così sviluppando il confronto con il concedente, ed auspicandone una rapida conclusione.

Nel contempo, in data 3 agosto 2020, sono inoltre pervenuti commenti, in corso di analisi, sulla proposta di PEF avanzata dal concessionario in data 23 luglio. Anche su tali elementi sarà fornito il dovuto riscontro.

Giudizi di rinvio davanti alla Corte Costituzionale delle questioni di legittimità costituzionale sollevate da Autostrade per l'Italia nell'ambito dei ricorsi avverso i provvedimenti del Commissario Straordinario per la Ricostruzione

L'8 luglio 2020 si è svolta davanti alla Corte Costituzionale l'udienza pubblica finalizzata alla pronuncia sulla legittimità costituzionale delle norme del Decreto Genova e dei relativi provvedimenti del Commissario, già oggetto dei 4 ricorsi pendenti davanti al TAR Liguria (oltre a quello presentato da Pavimental) relativi a (i) procedura di affidamento dei lavori di demolizione e ricostruzione del viadotto; (ii) procedura di affidamento della direzione lavori e attività connesse; (iii) richiesta del Commissario Straordinario di consegna dei tronchi autostradali funzionalmente connessi ai lavori di ricostruzione del viadotto; (iv) richiesta del Commissario Straordinario delle somme relative alla ricostruzione e demolizione del viadotto.

Tali provvedimenti erano stati censurati da Autostrade per l'Italia sotto vari profili di contrasto sia con le norme della Costituzione sia con vari principi del diritto comunitario e le relative questioni, essendo state ritenute dal TAR Liguria rilevanti e non manifestamente infondate, erano state rimesse alla Consulta con le ordinanze del 6 dicembre 2019.

All'esito della suddetta udienza, dapprima con comunicato dell'8 luglio 2020 e poi con il deposito della sentenza n. 168/2020 (con le motivazioni) avvenuto il 27 luglio 2020, la Corte Costituzionale ha ritenuto in parte non fondate e in parte inammissibili le questioni di legittimità relative alle norme del decreto Genova, sollevate da Autostrade per l'Italia e rimesse dal TAR Genova alla sua cognizione.

Le ragioni che hanno spinto la Corte Costituzionale a ritenere che il Decreto Genova non sia costituzionalmente illegittimo, consentendo, in particolare, l'estromissione di Autostrade per l'Italia S.p.a. dalle attività di demolizione e ricostruzione del Ponte, possono rinvenirsi nella *"urgenza di avviare i lavori per il ripristino del tratto autostradale e i dubbi sull'opportunità di affidarli al concessionario alla luce della gravità del crollo del viadotto autostradale denominato Ponte Morandi, nonché dei primi risultati delle indagini amministrative in merito"*. La Corte afferma che *"D'altra parte, l'esclusione di Autostrade per l'Italia dalla gara per l'affidamento dei lavori, oltre a essere una naturale conseguenza di ciò, è coerente con la normativa europea in materia di contratti pubblici ed è stata anche funzionale a una maggiore apertura alla concorrenza del settore delle costruzioni autostradali"*. Inoltre *"La sentenza spiega che l'estromissione di Autostrade per l'Italia dalle attività di demolizione e ricostruzione del viadotto si è compiuta attraverso due passaggi. Anzitutto, il legislatore ha previsto che, per tali attività, non fosse attivata la convenzione di cui Autostrade per l'Italia è parte e, dunque, che non fosse fatto valere l'obbligo di quest'ultima di fornire le prestazioni di demolizione e ricostruzione, nonostante Autostrade per l'Italia ne avesse la volontà. In secondo luogo, si è precluso al commissario straordinario, incaricato di provvedere alla realizzazione dei lavori, di avviare una negoziazione con Autostrade per l'Italia per l'affidamento dei lavori stessi"*.

Tra le questioni dichiarate inammissibili, la Corte Costituzionale ha poi individuato quella *"che riguarda l'addebito ad Autostrade per l'Italia dei costi della ricostruzione e degli espropri, poiché il Tar non ha chiarito a che titolo è stato effettuato l'addebito: se a titolo definitivo, oppure di mera anticipazione provvisoria, in attesa di eventuali accertamenti in merito a responsabilità risarcitorie della concessionaria"*.

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

In data 22 luglio 2020, all'esito di un'attività ispettiva straordinaria condotta dal Concedente, relativa all'accertamento della corretta attuazione del programma di verifiche svolte da Autostrade per l'Italia sulle gallerie sulla rete gestita, con particolare riferimento a quelle della Regione Liguria, lo stesso Concedente ha trasmesso una comunicazione di *"avvio di procedura di accertamento ai sensi dell'art. 8 della Convenzione vigente"*, in relazione ad asserite *"criticità operative, ritardi e mancata ottemperanza alle disposizioni impartite"*.

La suddetta contestazione prende avvio da un rapporto informativo dell'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma, nel quale sono dettagliate le presunte criticità evidenziate nel corso dei sopralluoghi effettuati in alcune tratte autostradali, ricadenti nelle province di Genova e Pescara. In particolare, i presunti inadempimenti concernono (i) la mancata adozione, nel corso delle ispezioni eseguite, della metodologia di cui alla circolare n. 6736 del 19.7.1967, la quale prevede di effettuare le indagini su tutta la superficie della galleria con smontaggio delle canaline; (ii) mancata osservanza dei termini e modalità prescritti dalla circolare suddetta che avrebbe determinato *“forti ritardi nell’acquisizione dello stato conoscitivo delle infrastrutture e la necessità di ripetere le ispezioni precedentemente eseguite unilateralmente, al fine di individuare difetti nella struttura che potessero creare pregiudizio alla sicurezza della circolazione”*; (iii) mancata attuazione dei termini di ultimazione previsti nel cronoprogramma dei lavori da eseguire, con particolare riferimento a 4 Gallerie individuate nel citato rapporto informativo; (iv) slittamento dei termini di ultimazione del programma di ispezioni indicati da Autostrade per l'Italia .

Dai suddetti rilievi il Concedente fa discendere un'inadeguata gestione dell'infrastruttura da parte della concessionaria, dovuta alla violazione delle disposizioni della più volte richiamata circolare nonché delle disposizioni del Concedente. Tale inadeguata gestione avrebbe, a detta del Concedente *“determinato non solo rischi per la sicurezza della circolazione e pericolo per la pubblica incolumità, ma anche ritardi nell’esecuzione delle indagini che stanno interferendo in maniera determinante sulla mobilità delle Regione Liguria”*.

Con la richiamata nota di avvio del procedimento del 22 luglio u.s. il Concedente assegna ad Autostrade per l'Italia un termine di 30 giorni per provvedere in ordine agli accertamenti indicati e fornire le proprie giustificazioni sui singoli fatti rilevati.

Successivamente l'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma, con nota del 28 luglio 2020, ha inteso integrare il procedimento di contestazione di cui sopra, chiedendo di fornire per ciascuna galleria dettagliate motivazioni degli slittamenti che si sono registrati nell'esecuzione delle attività di ispezioni e relativi lavori.

Tenuto conto che l'art. 8 della Convenzione Unica prevede che il concessionario debba provvedere, entro il termine fissato dal Concedente in ordine agli accertamenti, adempiendo ovvero fornendo le proprie giustificazioni, Autostrade per l'Italia, al fine di evidenziare il reale stato di attuazione dei lavori sulle gallerie e di chiarire la propria posizione circa l'ottemperanza alle norme, sta elaborando le proprie puntuali controdeduzioni relativamente a ciascuno dei summenzionati asseriti inadempimenti contestati.

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

In relazione alla procedura di aggiornamento del PEF e facendo seguito all'invio del documento di aggiornamento del piano economico finanziario per il periodo regolatorio 2020 - 2024, avvenuto con nota dell' 8 aprile nonché al tavolo tecnico attivato con i rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, Autostrade per l'Italia in data 19 giugno u.s. ha inviato al Concedente un documento tecnico contenente un quadro sinottico degli approfondimenti affrontati negli incontri svoltisi tra maggio e giugno 2020, con indicazione di quanto ancora da approfondire e di quanto da verificare con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Successivamente quest'ultimo con lettera del 15 luglio 2020, facendo seguito al confronto tenutosi il 14 luglio 2020 con i rappresentanti del Governo all'esito del quale sono state individuate in modo concordato le misure ritenute idonee a soddisfare l'interesse pubblico ai fini della definizione del procedimento di presunto grave inadempimento avviato il 16 agosto 2018, ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare entro il 23 luglio 2020 il Piano economico finanziario adeguato. Autostrade per l'Italia, come richiesto, in data 23 luglio u.s. ha inviato il suddetto Piano economico finanziario.

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

Con riferimento ai ricorsi promossi in data 5 gennaio 2020, dalle Amministrazioni resistenti (Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Commissario Straordinario), avverso le ordinanze con cui il TAR Liguria ha rigettato le questioni pregiudiziali sollevate dalle amministrazioni nell'ambito dei relativi giudizi di primo grado l'udienza pubblica di discussione è stata fissata per l'8 ottobre 2020.

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

Con riferimento all'accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna in data 16 giugno 2020 si è tenuta una Conferenza di Servizi nel corso della quale sono state espresse istanze da parte degli enti coinvolti i quali hanno richiesto di tornare alla soluzione progettuale precedentemente individuata sulla quale innestare alcune modifiche progettuali. Si è attualmente in attesa che il Ministero sancisca quali delle modifiche proposte possano essere accolte per proseguire con l'aggiornamento del progetto.

Ricorso avverso le delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sul nuovo sistema tariffario.

Con riferimento al giudizio pendente davanti al Consiglio di Stato avverso l'ordinanza pronunciata dal TAR Piemonte che ha ritenuto legittimo il parziale diniego espresso dall'ART all'istanza di accesso presentata da Autostrade a tutti i dati, le elaborazioni, le stime e i criteri che hanno condotto l'Autorità stessa all'adozione delle delibere impugnate, il Consiglio di Stato in data 22 giugno u.s. ha accolto il ricorso presentato da Autostrade per l'Italia ed ha pertanto ordinato *"l'ostensione dei dati utilizzati dall'Autorità ai fini della determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) mediante la metodologia indicata al paragrafo 16 della delibera n. 71/2019 e, più specificamente, gli elementi che hanno concorso alla definizione dei criteri di cui al paragrafo 16.5 della delibera stessa nonché dei dati ricavati sulla base di detta banca dati che hanno consentito all'Autorità di stimare il gap di efficienza e di individuare i target di recupero di efficienza annuali"*.

Incrementi tariffari 2019 e 2020

Con riferimento all'incremento tariffario del 2019, autorizzato dal MIT/MEF nella misura dello 0,81% e volontariamente sospeso dalla Società per tutto il 2019, Autostrade per l'Italia ha sempre in via volontaria deciso di prorogare la sospensione dell'incremento di cui sopra da ultimo fino al 31 dicembre 2020.

Relativamente all'incremento tariffario 2020, lo stesso è sospeso fino al perfezionamento dell'iter di approvazione, attualmente in corso, del piano economico finanziario aggiornato sulla base del modello dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Entrambi gli incrementi tariffari di cui sopra, troveranno riconoscimento nell'ambito del piano finanziario aggiornato.

Procedimento avviato dall'AGCM

In data 16 giugno 2020 funzionari dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, coadiuvati dalla Guardia di Finanza, hanno effettuato un accertamento ispettivo presso la Direzione Generale di Roma e la Direzione di Tronco 6 di Cassino notificando in tale sede la comunicazione dell'avvio del procedimento ai sensi dell'art.27, comma 3, del Codice del Consumo.

Il procedimento PS n. 11644 – avviato dall’AGCM a seguito di alcune segnalazioni di consumatori e di notizie stampa locali – mira a verificare se Autostrade per l’Italia abbia posto in essere una pratica commerciale scorretta con le azioni adottate in merito ai restringimenti di carreggiata e rallentamenti su tratte dell’autostrada A/16 e A/14, con particolare riferimento alle informazioni fornite all’utenza in relazione ai provvedimenti di riduzione e sospensione dei pedaggi finalizzati a compensare i disagi subiti.

In data 26 giugno 2020, Autostrade per l’Italia ha presentato istanza di proroga dei termini già fissati al 6 luglio 2020 per depositare tutta la documentazione e le memorie illustrative, nonché un’istanza di riservatezza sui documenti acquisiti in sede di ispezione. La proroga è stata accordata con spostamento dei termini al 21 luglio, data in cui è stata depositata la documentazione richiesta e la relativa nota esplicativa. Inoltre, in data 31 luglio 2020, Autostrade per l’Italia ha presentato il formulario di impegni previsto dal Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di tutela del consumatore, manifestando l’impegno ad implementare forme e contenuti di informazione all’utenza sui limiti di velocità, nonché alla disponibilità di un *webform* a favore dell’utenza nei casi in cui venga disposto il rimborso del pedaggio.

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

Nell’ambito del giudizio promosso da Autostrade Meridionali davanti al TAR Campania, per l’annullamento, previa sospensione, del provvedimento di aggiudicazione in favore del Consorzio SIS della procedura di gara per la nuova concessione della A3 Napoli - Pompei – Salerno, in data 13 maggio 2020 il Tribunale ha pronunciato un’ordinanza con cui ha rigettato l’istanza cautelare con la quale Autostrade Meridionali richiedeva la sospensione provvisoria dell’atto di aggiudicazione ed, al contempo, ha fissato l’udienza per la discussione del merito per il 7 ottobre 2020.

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

In merito al ricorso presentato da Autostrade Meridionali avverso il silenzio del Concedente sulla proposta del Piano finanziario presentato per il periodo 2013 – 2022 e la Delibera CIPE 38/2019 (che disciplina il periodo transitorio tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario), Autostrade Meridionali, a seguito della dichiarazione di incompetenza del giudizio dinanzi al TAR Campania stabilita con ordinanza del 29 gennaio 2020, ha riassunto il giudizio dinanzi al TAR Lazio. L’udienza di merito è stata fissata per il 2 dicembre 2020.

Adeguamento tariffario RAV 2020

Raccordo Autostradale Valle d’Aosta ha promosso avanti il TAR Valle d’Aosta ricorso avverso il provvedimento del 31 dicembre 2019 con cui il MIT ha riconosciuto un incremento tariffario per l’anno 2020 pari allo 0%, ed ha posto l’obbligo a carico della stessa, come delle altre concessionarie interessate dalla modifica normativa di cui all’art. 13 del D.L. Milleproroghe, di presentare entro il 30 marzo 2020 l’aggiornamento del PEF in conformità al nuovo sistema tariffario di cui alle delibere ART.

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

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

Sono in corso valutazioni relative ad un'eventuale impugnazione della sentenza davanti al Consiglio di Stato.

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

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

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

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

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

Con riferimento ai mancati/parziali incrementi tariffari relativi agli anni 2014, 2016, 2017 e 2018, SAT ha promosso a suo tempo ricorsi al TAR del Lazio eccependo la illegittimità dei relativi decreti interministeriali MIT/MEF. L'incremento tariffario complessivo non riconosciuto per il periodo 2014 – 2018, comprensivo dell'effetto composto, è pari circa al 35%.

Tutti i ricorsi di cui sopra sono stati accolti con sentenze del TAR del 7 febbraio 2019 che hanno annullato i decreti interministeriali, ponendo a carico del MIT e del MEF di provvedere nuovamente sulle proposte di incremento tariffario.

Successivamente il TAR, su ricorso di SAT, vista l'inerzia delle Amministrazioni, con sentenze del 18 novembre 2019, ha ordinato al MIT ed al MEF di provvedere entro il termine di 60 gg sulle richieste di adeguamento.

Con successive istanze SAT ha rappresentato al TAR che il termine assegnato era scaduto senza che le Amministrazioni avessero adempiuto all'obbligo derivante dalle decisioni del TAR.

Con Ordinanze pubblicate il 30 giugno u.s., il TAR Lazio ha accolto le richieste della SAT, nominando un commissario ad acta, affinché provveda, in luogo delle Amministrazioni sulle istanze di adeguamento tariffario relative agli anni 2014, 2016, 2017 e 2018, conformandosi ai principi espressi nelle sentenze del TAR entro il termine di 90 giorni.

2.9 Altre informazioni

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

Autostrade per l'Italia non ha sedi secondarie.

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

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

2.10 Eventi successivi al 30 giugno 2020

Sviluppi nelle interlocuzioni con le Istituzioni circa il procedimento di contestazione di grave inadempimento e nella ricerca di una soluzione negoziale dello stesso

Con riferimento alle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzate alla ricerca di una soluzione negoziale nell'ambito del procedimento di contestazione di grave inadempimento instaurato dallo stesso Ministero a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera, Autostrade per l'Italia, con nota dell'11 luglio 2020, pur ribadendo la propria posizione di rigetto degli addebiti che le vengono mossi in ordine a presunti inadempimenti relativi alla gestione del viadotto Polcevera, ha formulato una nuova proposta, come descritto anche nel capitolo 2.8 "Eventi significativi in ambito regolatorio" cui si rimanda. In particolare:

- a) l'impegno ad assumere ad integrale proprio carico e senza alcun riconoscimento economico l'importo indicato dai rappresentanti del Governo pari a 3.400 milioni di euro da destinare a riduzioni tariffarie a favore dell'utenza (1.500 milioni di euro), a interventi aggiuntivi di manutenzione delle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 - 2024 (1.200 milioni di euro), nonché a interventi per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi (700 milioni di euro);
- b) l'impegno ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 16 e 71, con un incremento tariffario annuo pari all'1,75% a partire dal 1° gennaio 2021, come indicato dai rappresentanti del Governo, oltre al recupero degli impatti negativi dovuti al Covid-19;
- c) l'impegno a presentare entro 7 giorni dall'accettazione della nuova proposta l'aggiornamento del PEF coerente con quanto indicato;
- d) l'impegno, previa verifica delle condizioni di bancabilità del piano degli investimenti a modificare l'art. 9 della Convenzione in conformità al regime indennitario di cui all'art. 35 del D.L. 163 del 2019 solo per i casi di gravissima e non rimediabile compromissione della funzionalità e sicurezza di una parte essenziale e qualificante della rete autostradale, accertata come esclusivamente imputabile alla Concessionaria;
- e) l'impegno a definire e a condividere nuovamente con il Concedente un piano di verifiche assistito da un adeguato sistema di penalità;
- f) l'impegno a rinunciare ad una serie di contenziosi in essere relativamente alle attività di ricostruzione del viadotto, al sistema tariffario di cui al modello dell'Autorità di regolazione dei Trasporti e alle disposizioni del Decreto legge c.d. Milleproroghe.

Contemporaneamente a ciò, Autostrade per l'Italia, richiamando la disponibilità di Atlantia di supportare l'apertura del capitale a terzi, si è dichiarata disponibile a sottoporre all'assemblea degli azionisti di valutare l'apertura del capitale della società a investitori istituzionali pubblici e privati, mediante un aumento di capitale.

A seguito di successive interlocuzioni, Autostrade per l'Italia ha inviato, in data 13 luglio 2020, una lettera ai rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, con la quale ha ulteriormente specificato i contenuti della proposta dell'11 luglio 2020.

Il 14 luglio 2020 Autostrade per l'Italia e la contollante Atlantia hanno inviato una lettera ai rappresentanti di cui sopra con la quale hanno formulato la disponibilità a sottoscrivere, all'esito di una valutazione positiva dei rispettivi Consigli di Amministrazione un accordo per un'operazione societaria di mercato finalizzata all'uscita della partecipazione di Autostrade per l'Italia dal perimetro di consolidamento di Atlantia con la possibilità di ingresso di un soggetto a partecipazione statale nel rispetto dei diritti degli azionisti di minoranza della concessionaria.

Il 15 luglio 2020, infine Autostrade per l'Italia e Atlantia hanno ulteriormente proposto, sulla base delle indicazioni nel frattempo intervenute, subordinatamente all'approvazione degli organi deliberanti, l'inclusione nell'ambito dell'incremento tariffario medio annuo dell'1,75% degli oneri dovuti al Covid-19, oltre alla modifica dell'art. 9 della Convenzione tale per cui a fronte di specifiche ed individuate cause di decadenza, sia previsto un indennizzo determinato in misura pari al costo delle opere non ammortizzate.

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

Sempre il 15 luglio 2020, il Concedente ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare il Piano economico finanziario adeguato. Tale richiesta è stata riscontrata da Autostrade per l'Italia trasmettendo il piano con lettera in data 23 luglio 2020.

Successivamente, in data 31 luglio 2020, il Ministero delle Infrastrutture ha convocato Autostrade per l'Italia per la definizione del procedimento (atto transattivo e atto aggiuntivo alla convenzione) e per la consegna della puntuazione dei predetti atti. Dall'esito di tale confronto emergono alcune divergenze rispetto alle intese intervenute, e su tali basi la concessionaria stessa riscontrerà predisponendo un testo con gli emendamenti in linea con quanto definito nel corso della trattativa, così sviluppando il confronto con il concedente, ed auspicandone una rapida conclusione.

Nel contempo, in data 3 agosto 2020, sono inoltre pervenuti commenti, in corso di analisi, sulla proposta di PEF avanzata dal concessionario in data 23 luglio. Anche su tali elementi sarà fornito il dovuto riscontro.

Rating di Autostrade per l'Italia

Come descritto nella "Premessa" contenuta nella sezione Relazione intermedia sulla gestione, si segnala che in data 18 luglio Fitch ha posto il rating della società in *Rating Watch Evolving* da *Rating Watch Negative*, mentre in data 23 luglio 2020 Moodys ha modificato l'outlook da "negative" a "developing".

Si riportano di seguito i giudizi di rating alla data di pubblicazione del presente documento:

- S&P Global 'BB-' (CreditWatch negative)
- Moody's 'Ba3' (outlook "developing")
- Fitch Ratings 'BB+' (Rating Watch "evolving").

2.11 Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza

Alla data di predisposizione della Relazione Finanziaria Semestrale 2020, persistono significative incertezze in ordine al quadro concessorio e regolatorio di Autostrade per l'Italia e ai conseguenti rischi finanziari e di liquidità anche per effetto delle restrizioni alla mobilità introdotte, quale misura di contrasto al diffondersi della pandemia da Covid-19.

Le riduzioni di traffico stanno avendo un impatto negativo sulla capacità di generazione di cassa delle società del Gruppo, a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito.

Il Gruppo, per far fronte alle conseguenze del calo del traffico, ha tempestivamente avviato un piano di efficientamento e contenimento dei costi e di parziale revisione delle iniziative di investimento, garantendo comunque gli interventi legati alla sicurezza delle infrastrutture, e sta valutando tutte le misure di mitigazione disponibili messe a disposizione dal Governo e dalle Autorità.

Ad oggi, non è possibile prevedere l'evoluzione della situazione e i tempi di ripristino di condizioni preesistenti sul traffico e sulle attività del Gruppo. Come già riportato nella Relazione Finanziaria Annuale 2019, considerati i dati sino ad ora consuntivati, una preliminare analisi di sensitività, condotta anche con il supporto di primari istituti di ricerca, porterebbe a stimare il calo del traffico complessivo su base annua tra il 20% e il 30% rispetto all'esercizio scorso, con un conseguente impatto sui ricavi da pedaggio di Autostrade per l'Italia stimabile in una riduzione compresa tra 800 e 1.000 milioni di euro. Si osserva, tuttavia, che le ipotesi alla base di detta analisi di sensitività possono variare in funzione degli eventi e sono soggette a fattori di rischio e incertezza tali per cui l'impatto sui ricavi attesi potrà dunque discostarsi, anche significativamente, da quanto ipotizzato.

Le società del Gruppo stanno attentamente monitorando l'evolversi della situazione e le ulteriori azioni di efficientamento, nonché le possibilità di adesione alle misure governative disponibili con l'obiettivo di mitigare gli effetti sulla situazione finanziaria.



**BILANCIO
CONSOLIDATO
SEMESTRALE
ABBREVIATO**



Prospetti contabili consolidati

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Migliaia di euro	Note	30/06/2020	di cui verso parti correlate	31/12/2019	di cui verso parti correlate
ATTIVITÀ					
Attività non correnti					
Attività materiali	7.1	82.468		87.730	
Immobili, impianti e macchinari		80.198		85.201	
Investimenti immobiliari		2.270		2.529	
Attività immateriali	7.2	17.527.438		17.727.337	
Diritti concessori immateriali		11.384.627		11.586.985	
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.304		6.111.304	
Altre attività immateriali		31.507		29.048	
Partecipazioni	7.3	78.729		82.439	
Partecipazioni contabilizzate al fair value		1.645		1.645	
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		77.084		80.794	
Attività finanziarie non correnti	7.4	365.830		348.238	
Attività finanziarie non correnti per contributi		174.078		165.463	
Depositi vincolati non correnti		169.935		161.319	
Altre attività finanziarie non correnti		21.817		21.456	
Attività per imposte anticipate	7.5	167.289		110.338	
Altre attività non correnti	7.6	164		164	
Totale attività non correnti		18.221.918		18.356.246	
Attività correnti					
Attività commerciali	7.7	406.387		559.325	
Rimanenze		66.585		60.737	
Attività contrattuali		4.204		4.204	
Crediti commerciali		335.598	56.864	494.384	95.881
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	981.741		1.619.600	
Disponibilità liquide		504.963		954.055	
Mezzi equivalenti		23.994		5.125	
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		452.784	452.784	660.420	660.420
Attività finanziarie correnti	7.4	440.994		490.922	
Diritti concessori finanziari correnti		409.742		409.584	
Attività finanziarie correnti per contributi		4.794		25.495	
Depositi vincolati correnti		3.973		24.674	
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		3.942		22.798	
Altre attività finanziarie correnti		18.543		8.371	
Attività per imposte sul reddito correnti	7.9	58.178	27.628	48.287	28.065
Altre attività correnti	7.10	207.046		134.057	
Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	7.11	4.271		4.271	
Totale attività correnti		2.098.617		2.856.462	
TOTALE ATTIVITÀ		20.320.535		21.212.708	

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

Migliaia di euro	Note	30/06/2020	di cui verso parti correlate	31/12/2019	di cui verso parti correlate
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ					
Patrimonio netto					
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		1.400.108		1.864.165	
Capitale emesso		622.027		622.027	
Riserve e utili portati a nuovo		1.253.854		1.524.032	
Utile/(perdita) dell'esercizio		-475.773		-281.894	
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		352.526		356.259	
Capitale emesso e riserve		356.259		342.798	
Utile/(perdita) dell'esercizio		-3.733		13.461	
Totale patrimonio netto	7.12	1.752.634		2.220.424	
Passività non correnti					
Fondo non corrente per impegni da convenzione	7.13	2.032.143		2.311.749	
Fondi non correnti per accantonamenti	7.14	1.623.837		1.222.454	
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		83.843		89.588	
Fondi non correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		1.440.260		1.040.913	
Fondi non correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		83.897		75.921	
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		15.837		16.032	
Passività finanziarie non correnti	7.15	7.538.288		9.682.179	
Prestiti obbligazionari		6.389.155		7.024.847	
Finanziamenti a medio-lungo termine		579.699		2.166.407	
Derivati non correnti con fair value negativo		569.434		490.925	
Passività per imposte differite	7.5	21.874		141.009	
Altre passività non correnti	7.16	25.013		29.149	
Totale passività non correnti		11.241.155		13.386.540	
Passività correnti					
Passività commerciali	7.17	969.186		1.360.207	
Debiti commerciali		969.186	236.639	1.360.207	288.351
Fondo corrente per impegni da convenzione	7.13	628.649		448.979	
Fondi correnti per accantonamenti	7.14	2.359.641		2.259.287	
Fondi correnti per benefici per dipendenti		16.499		16.588	
Fondi correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		594.743		676.057	
Fondi correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		2.591		2.750	
Altri fondi correnti per rischi e oneri		1.745.808		1.563.892	
Passività finanziarie correnti	7.15	3.118.030		1.167.908	
Scoperti di conto corrente		1		2	
Finanziamenti a breve termine		339.999		244.999	
Derivati correnti con fair value negativo		355		794	
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		32.359	32.359	27.858	27.860
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		2.364.154		863.072	
Altre passività finanziarie correnti		381.162	350.000	31.183	
Passività per imposte sul reddito correnti	7.9	6.459		45.031	26.618
Altre passività correnti	7.18	244.685	16.346	324.236	18.028
Passività connesse ad attività operative cessate	7.11	96		96	
Totale passività correnti		7.326.746		5.605.744	
TOTALE PASSIVITÀ		18.567.901		18.992.284	
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		20.320.535		21.212.708	

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	1° Semestre 2020	di cui verso parti correlate	1° Semestre 2019	di cui verso parti correlate
RICAVI					
Ricavi da pedaggio	8.1	1.167.038		1.761.206	
Ricavi per servizi di costruzione	8.2	65.628		70.741	
Altri ricavi	8.3	95.885	37.380	205.968	68.667
TOTALE RICAVI		1.328.551		2.037.915	
COSTI					
Materie prime e materiali	8.4	-31.446		-179.429	
Costi per servizi	8.5	-570.293	-131.703	-451.352	-135.464
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		212		159	
Costo per il personale	8.6	-228.321	-9.364	-269.020	-12.910
Altri oneri	8.7	-178.944		-271.737	
Oneri concessori		-150.413		-226.708	
Oneri per godimento beni di terzi		-4.020		-3.127	
Oneri diversi		-24.511		-41.902	
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	8.8	-515.739		100.524	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		-308.726		122.722	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		-7.262		-10.239	
(Accantonamenti) dei fondi per rischi e oneri		-199.751		-11.959	
Utilizzo fondo per impegni da convenzione	8.9	131.383		186.031	
Ammortamenti		-321.207		-311.960	
Ammortamento attività materiali		-11.417		-11.418	
Ammortamento diritti concessori immateriali		-300.456		-292.048	
Ammortamento altre attività immateriali		-9.334		-8.494	
(Svalutazioni) Ripristini di valore	8.10	-1.269		-6.446	
TOTALE COSTI		-1.715.624		-1.203.240	
RISULTATO OPERATIVO		-387.073		834.675	
Proventi finanziari		41.869		42.935	
Dividendi da imprese partecipate		-		-	
Altri proventi finanziari		41.869		42.935	
Oneri finanziari		-304.338		-261.750	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		-8.827		-19.384	
Altri oneri finanziari		-295.511	-6.456	-242.366	-7.507
Utili (Perdite) su cambi		-342		410	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	8.11	-262.811		-218.405	
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.3	-4.363		-526	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		-654.247		615.744	
(Oneri)/Proventi fiscali	8.12	173.518		-185.964	
Imposte correnti sul reddito		-6.591		-130.854	
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		555		3.537	
Imposte anticipate e differite		179.554		-58.647	
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		-480.729		429.780	
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate		1.223		-70	
UTILE/(PERDITA) del periodo		-479.506		429.710	
di cui:					
Utile/(perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo		-475.773		425.729	
Utile/(perdita) del periodo di pertinenza di Terzi		-3.733		3.981	
Euro					
		1° Semestre 2020		1° Semestre 2019	
Utile/(perdita) base di pertinenza del Gruppo	8.13	-0,77		0,68	
di cui:					
- da attività operative in funzionamento		-0,77		0,68	
- da attività operative cessate		-		-	
Utile/(perdita) diluita per azione di pertinenza del Gruppo	8.13	-0,77		0,68	
di cui:					
- da attività operative in funzionamento		-0,77		0,68	
- da attività operative cessate		-		-	

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Migliaia di euro		1° Semestre 2020	1° Semestre 2019
Utile/(Perdita) del periodo	(A)	-479.506	429.710
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	-136.143
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-	32.670
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro		80	-64
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di partecipazioni valutate in base metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro		-62	-4
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		715	-
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico del periodo	(B)	733	-103.541
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico del periodo	(C)	-	-
Effetto fiscale su riclassifica riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-3.469	-
Riclassifica della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		14.452	15
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo	(D)	10.983	15
Effetto fiscale su riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo	(E)	-	-
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo del periodo	(F=B+C+D+E)	11.716	-103.526
<i>di cui relative ad attività operative cessate</i>		-	-
Risultato economico complessivo del periodo	(A+F)	-467.790	326.184
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		-464.057	322.203
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		-3.733	3.981

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO							PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
	Capitale emesso	Riserva da valutazione finanziari di cash flow hedge	Riserva per differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro	Riserva per valutazione di partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro	Altre riserve e utili portati a nuovo	Utile/(Perdita) del periodo al netto dell'account sui dividendi	Totale		
Migliaia di euro									
Saldo al 31/12/2018	622.027	-125.499	39	-16	1.388.112	608.109	2.492.772	350.825	2.843.597
Risultato economico complessivo del periodo	-	-103.458	-64	-4	-	425.729	322.203	3.981	326.184
<u>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</u>									
Saldo dividendi di Autostrade per l'Italia S.p.A. (pari a euro 0,50 per azione)	-	-	-	-	-	-311.013	-311.013	-	-311.013
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	297.096	-297.096	-	-	-
Dividendi di altre società del Gruppo a soci Terzi	-	-	-	-	-	-	-	-8.016	-8.016
Piani di compensi basati su azioni e altre variazioni minori	-	-	-	-	81	-	81	19	100
Saldo al 30/06/2019	622.027	-228.957	-25	-20	1.685.289	425.729	2.504.043	346.809	2.850.852
Saldo 31/12/2019	622.027	-157.639	55	-37	1.681.653	-281.894	1.864.165	356.259	2.220.424
Risultato economico complessivo del periodo	-	10.983	80	-62	715	-475.773	-464.057	-3.733	-467.790
<u>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</u>									
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	-281.894	281.894	-	-	-
Saldo al 30/06/2020	622.027	-146.656	135	-99	1.400.474	-475.773	1.400.108	352.526	1.752.634

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	1° Semestre 2020	di cui verso parti correlate	1° Semestre 2019	di cui verso parti correlate
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI PERIODO					
Utile/(perdita) del periodo		-479.506		429.710	
Rettificato da:					
Ammortamenti		321.207		311.960	
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		498.255		-138.880	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	8.11	8.827		19.384	
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	7.3	4.363		526	
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività correnti e non correnti (Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti	8.10	1.269		6.446	
		-212		-149	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	8.12	-179.554		58.647	
Altri oneri (proventi) non monetari		43.744		-2.194	
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		-450.818	-44.138	154.539	34.900
Flusso di cassa netto da/(per) attività di periodo [a]	9.1	-232.425		839.989	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO					
Investimenti in attività in concessione	7.2	-197.170		-256.760	
Investimenti in attività materiali	7.1	-6.466		-6.265	
Investimenti in altre attività immateriali	7.2	-11.793		-7.698	
Contributi su attività in concessione		38		1.368	
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)		158		479	
Investimenti in partecipazioni		-		-2.808	
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		525		495	
Realizzo da disinvestimenti di società consolidate al netto delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti ceduti		-		-	
Variazione netta delle altre attività non correnti		-		-	
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		32.809		16.148	
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	9.1	-181.899		-255.041	
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA					
Dividendi corrisposti		-		-321.621	
Rimborso di capitale a soci terzi		-		-	
Rimborsi di finanziamenti alla controllante		-		-	
Accensioni di debiti per leasing	7.15	1.221		2.476	
Rimborsi di prestiti obbligazionari	7.15	-501.728		-593.334	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)	7.15	-69.717		-62.222	
Rimborsi di debiti di leasing	7.15	-1.654		-1.223	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		343.843	350.019	-77.991	1.463
Flusso di cassa netto per attività finanziaria [c]	9.1	-228.035		-1.053.915	
Decremento disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti del periodo [a+b+c]	9.1	-642.359		-468.967	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO PERIODO		1.591.740		1.784.201	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO		949.381		1.315.234	

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019
Imposte sul reddito corrisposte		53.277	107
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati		39.171	39.476
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti		335.329	334.314
Utili su cambi incassati		278	22
Perdite su cambi corrisposte		3	5

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

Migliaia di euro	Note	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019
<u>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO PERIODO</u>		1.591.740	1.784.201
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	1.619.600	1.791.628
Scoperti di conto corrente	7.15	-2	-2
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	7.15	-27.858	-7.425
<u>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO</u>		949.381	1.315.234
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	981.741	1.324.127
Scoperti di conto corrente	7.15	-1	-4
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	7.15	-32.359	-8.889

Note illustrative

1. Informazioni generali

Il core business del Gruppo Autostrade per l'Italia (nel seguito definito anche il "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". Si evidenzia che i risultati operativi del Gruppo non risentono, nel complesso, di variazioni stagionali significative tra il primo e il secondo semestre dell'esercizio.

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, che è succeduto all'ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente a partire dall' 1 ottobre 2012.

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

Alla data di predisposizione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato l'88,06% del capitale della Società è detenuto da Atlantia S.p.A. (nel seguito anche "Atlantia"), le cui azioni sono quotate al Mercato Telematico Azionario gestito da Borsa Italiana S.p.A. e che esercita l'attività di direzione e coordinamento sulla Società. Sintonia S.p.A. è l'azionista che detiene la maggioranza relativa delle azioni di Atlantia. Né Sintonia S.p.A., né la sua controllante diretta Edizione S.r.l., esercitano attività di direzione e coordinamento nei confronti di Atlantia.

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 3 agosto 2020.

2. Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 è redatto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D. Lgs. n. 38/2005 e dell'art. 154-ter "Relazioni finanziarie" del Testo Unico della Finanza (TUF) e successive modifiche, nel presupposto della continuità aziendale della Capogruppo in quanto il Consiglio di Amministrazione della Società ritiene che vi è la ragionevole aspettativa che quest'ultima, nonché il Gruppo, potrà continuare la propria attività operativa di normale funzionamento in un futuro prevedibile, e comunque con un orizzonte temporale di almeno dodici mesi successivi al 30 giugno 2020. In particolare, ai fini della valutazione del presupposto della continuità aziendale, sono stati esaminati gli elementi di rischio e di incertezza e le valutazioni descritte analiticamente nella successiva sezione "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della presente nota n. 2; ad esito delle valutazioni effettuate, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha ritenuto che, ancorché vi siano elementi di incertezza circa l'evoluzione delle attività della Società e del Gruppo, tali incertezze siano superabili e, pertanto, ha ritenuto appropriato predisporre il presente bilancio consolidato nella prospettiva della continuazione dell'attività.

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato è predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), in particolare allo IAS 34 "Bilanci intermedi" (applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale), emanati dall'International Accounting Standards Board e alle interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) nonché ai precedenti International Accounting Standards (IAS) e le 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 semestrale abbreviato 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, applicando quanto previsto dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio" e 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 del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019, cui si rinvia. Rispetto al bilancio consolidato annuale è prevista una informativa di bilancio sintetica in termini di forma e contenuto, come consentito dallo IAS 34. Pertanto, per una più completa informativa, il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato deve essere letto congiuntamente al bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019. Si evidenzia, inoltre, che nel corso del primo semestre 2020 non sono entrati in vigore nuovi principi contabili o interpretazioni, ovvero modifiche ai principi contabili o interpretazioni già in essere, che abbiano comportato un impatto sulle singole voci del bilancio consolidato.

La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Nel conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

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

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

A tal proposito, si evidenzia che:

- a) nel corso del primo semestre 2020 non sono occorsi eventi non ricorrenti (oltre quanto rappresentato nel seguito circa l'epidemia da Covid-19, che ha comportato una forte riduzione dei ricavi del periodo) e non sono state poste in essere operazioni non ricorrenti, atipiche o inusuali con terzi o con parti correlate che abbiano impatti significativi sui dati economico-finanziari del Gruppo. Pertanto, i prospetti contabili consolidati evidenziano solamente i saldi principali dei rapporti con parti correlate intercorsi nel periodo di riferimento;
- b) il bilancio consolidato semestrale abbreviato del primo semestre 2020, così come quello comparativo del 2019, include gli effetti economici e patrimoniali conseguenti l'evento non ricorrente occorso nell'agosto 2018, relativo al crollo di una sezione del Viadotto Polcevera dell'autostrada A10 Genova-Ventimiglia gestita da Autostrade per l'Italia, i cui effetti sul conto economico consolidato del primo semestre 2020 sono descritti nella nota n. 6.2, cui si rinvia.

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

Per ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio o periodo, che non sono stati oggetti di rettifica o riclassifica.

Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società

Pur in presenza di significative incertezze, che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale - principalmente riconducibili ai contenuti, alle modalità e ai tempi di attuazione per addivenire alla conclusione degli accordi, come meglio specificate nel seguito - il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato è stato redatto assumendo la prospettiva della continuità aziendale.

Tali incertezze, già presenti in sede di predisposizione della Relazione finanziaria annuale 2019, sono il risultato del congiunto apprezzamento dei fattori di rischio per la continuità aziendale di Autostrade per l'Italia e degli elementi che consentono di mitigarli.

Di seguito si rappresentano i fattori di rischio identificati, precisandone l'origine e la natura, nonché le iniziative che la società ha già assunto o sta assumendo per fronteggiare tali fattori di rischio.

Vengono quindi esplicitate le ragioni alla base della decisione di poter continuare ad adottare il presupposto della continuità aziendale, pur in presenza delle incertezze che permangono all'esito dei fattori mitiganti che sono allo stato configurabili.

Più nello specifico, il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha esaminato tutti i fattori di rischio e di incertezza in essere alla data di predisposizione del presente documento, ed in particolare l'evoluzione dei fattori già analiticamente descritti nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" riportato nella nota n. 2 del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019, incluso nella Relazione Finanziaria Annuale 2019, nonché nelle note n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", n. 10.8 "Eventi successivi al 30 giugno 2020" e n. 6 "Eventi e operazioni societarie del periodo" del presente documento. In particolare, gli elementi che richiedono una puntuale valutazione in merito alla capacità della Società di continuare ad operare in normale funzionamento per un periodo di almeno dodici mesi successivi all'approvazione del presente bilancio semestrale consolidato abbreviato possono raggrupparsi e sintetizzarsi nei seguenti punti:

- a) i rapporti e i contenziosi in essere tra Autostrade per l'Italia e il Concedente, come più ampiamente esposto anche nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", cui si rinvia;
- b) l'adozione da parte del Governo italiano del c.d. Decreto Milleproroghe, e segnatamente dell'art. 35 ivi contenuto (come illustrato nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio"), che, fra l'altro, modifica la disciplina convenzionale in caso di "revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio";
- c) la revisione al ribasso da parte delle agenzie internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's del rating creditizio di Autostrade per l'Italia, portato al di sotto del livello "investment grade", e del relativo outlook (il "downgrading"), che incide sulla capacità della Società di far ricorso al mercato del credito. Al riguardo si osserva che il declassamento sotto il livello investment grade potrebbe esporre al rischio che Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, Cassa Depositi e Prestiti possano richiedere protezioni aggiuntive, e, ove tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, ritengano di poter richiedere il rimborso anticipato del debito in essere (pari, al 30 giugno 2020, a circa euro 2,1 miliardi di euro di cui circa 1,7 miliardi di euro, inclusivi di penali di rimborso anticipato, garantiti da Atlantia). L'eventuale inottemperanza a una richiesta di rimborso anticipato che fosse formulata da BEI e CDP, semprechè legittima, potrebbe comportare analoghe richieste di rimborso da parte di altri creditori della Società, ivi inclusi gli obbligazionisti;
- d) le restrizioni agli spostamenti introdotte per l'insorgere dell'emergenza epidemiologica legata alla diffusione del virus Covid-19, che hanno determinato una forte riduzione dei volumi di traffico e hanno inciso, e andranno a incidere, sui risultati del primo semestre 2020 e che si ritiene potranno impattare anche sui risultati 2020 e 2021. Questo fenomeno ha generato evidenti ripercussioni sulla temporanea capacità di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie del Gruppo di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di

investimenti e del debito, nonché, unitamente al quadro regolatorio del primo semestre 2020, sulla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie.

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

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

In sintesi, l'evoluzione dei fatti sopra illustrati e la posizione espressa dal Governo nel comunicato sopra citato, considerando anche la complessità delle operazioni da concludersi ai fini del completamento dell'accordo transattivo nonché l'iter di approvazione del Piano Economico Finanziario tuttora in corso, hanno indotto il Consiglio di Amministrazione a ritenere ragionevolmente non probabile la prossima adozione da parte del Governo di un provvedimento di revoca della concessione, e ragionevolmente probabile il raggiungimento di una soluzione negoziale. Nell'ipotesi in cui un provvedimento di questo genere venisse adottato, il Consiglio di Amministrazione ritiene comunque di avere solide ragioni per resistere.

In relazione ai punti c) e d) precedenti (downgrading ed epidemia da Coronavirus-Covid 19) e più in generale all'incertezza relativa alla capacità di Autostrade per l'Italia di generare adeguati flussi di cassa a sostegno del programma di investimenti e per il servizio del debito, nonché alla più ampia capacità di Autostrade per l'Italia di fare ricorso al mercato del credito per sostenere le sue necessità finanziarie, si ricorda che in data 10 giugno 2020 è stato sottoscritto il contratto relativo alla prima tranche di 400 milioni di euro, erogati per 350 milioni di euro con scadenza dicembre 2020, del **supporto finanziario riconosciuto** dalla controllante Atlantia per un ammontare massimo di 900 milioni di euro. La società dispone inoltre di linee a che, assieme al finanziamento della capogruppo, le consentono, unitamente ai flussi di cassa della gestione corrente, di fare fronte ai fabbisogni operativi e per investimenti.

Sempre con riferimento alla situazione finanziaria, e più in particolare al "downgrading", si segnala che alla data di predisposizione della presente Relazione Finanziaria Semestrale, né Banca Europea per gli Investimenti, né Cassa Depositi e Prestiti hanno invocato l'applicazione di eventuali diritti e/o rimedi contrattuali.

Nel mese di maggio 2020, Autostrade per l'Italia ha avviato l'istruttoria per poter accedere a un prestito fino a 1.250 milioni di euro assistito dalla garanzia SACE, così come previsto dall'art. 1 comma 7 del D.L. 23 dell'8 Aprile 2020 (cosiddetto Decreto Liquidità). La società ha ritenuto di poter accedere a tale garanzia in considerazione del suo ruolo strategico e più in particolare vista la sua "incidenza su infrastrutture critiche e strategiche" e visto l'"impatto sui livelli occupazionali e sul mercato del lavoro". Alla data di predisposizione della presente Relazione Finanziaria Semestrale l'istruttoria è in corso.

Si segnala infine che, in considerazione del mutato contesto e della manifestata volontà anche da parte del Governo di voler giungere ad una definizione transattiva, in data 18 luglio Fitch ha posto

il rating della società in *Rating Watch Evolving*. In data 23 luglio 2020 Moodys ha modificato l'outlook da "negative" a "developing".

L'insieme delle azioni sopra illustrate potrà assicurare, a meno di un ulteriore e non previsto peggioramento dello scenario economico, la copertura dei fabbisogni finanziari allo stato ragionevolmente prevedibili per il secondo semestre 2020 e per il 2021 in conseguenza delle sensibili riduzioni di traffico causate dal Covid-19, degli impegni della Società legati alle scadenze contrattualizzate del debito in essere, nonché della esecuzione del programma di investimenti e manutenzioni.

Gli elementi sopra rappresentati e, in particolare, le azioni intraprese a sostegno del fabbisogno finanziario, nonché la possibilità di raggiungere un accordo con il Governo e il MIT portano a ritenere tutti i fattori di rischio e incertezza ragionevolmente superabili.

Il Consiglio di Amministrazione ha quindi ritenuto che sussistano tutti i presupposti per provvedere alla redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 in continuità, mantenendo i criteri di valutazione propri di un'azienda in funzionamento, richiamati nella nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati".

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

Il Consiglio di Amministrazione provvederà a svolgere un costante monitoraggio sull'evoluzione dei fattori presi in considerazione, così da poter assumere, laddove se ne verificassero i presupposti, le più opportune determinazioni correttive.

3. Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Nella predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione già applicati nella redazione del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019. Ciò in quanto, come indicato, nel corso del primo semestre 2020 non sono entrati in vigore nuovi principi contabili o interpretazioni che abbiano comportato un impatto sulle singole voci del bilancio consolidato.

Nella nota n. 3 del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, cui si rinvia, sono analiticamente descritti i principi contabili e criteri di valutazione applicati.

Si segnala che con decorrenza 1° gennaio 2020, è entrato in vigore l'emendamento all'IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7 in materia di "Interest Rate Benchmark Reform" che modifica alcuni dei requisiti richiesti per l'applicazione dell'hedge accounting, prevedendo deroghe temporanee agli stessi, al fine di mitigare l'impatto derivante dall'incertezza della riforma degli Interbank Offered Rates (IBOR), in attesa del suo completamento, sulla valutazione dell'efficacia delle coperture attraverso strumenti finanziari derivati. Alla luce della rivisitazione del trattamento contabile dell'intero portafoglio derivati intervenuta durante lo scorso esercizio e in virtù della quale i derivati di ASPI sono tutti trattati contabilmente come di non hedge, al 30 giugno 2020 non si segnalano impatti in merito al suddetto emendamento.

Si ricorda che, come previsto dagli IFRS, la redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività,

nonché delle informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e alle passività potenziali in essere alla chiusura del periodo. Tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compresa la stima della svalutazione delle attività finanziarie), dei fondi per impegni da convenzioni e per accantonamenti, dei benefici per i dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, dello stadio di completamento delle attività relative alle prestazioni di servizi che generano ricavi, delle imposte correnti, anticipate e differite.

I risultati effettivi rilevati successivamente potrebbero, quindi, differire da tali stime; peraltro, le stime e le valutazioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio.

4. Concessioni

Il core business del Gruppo è rappresentato dalla gestione delle concessioni amministrative autostradali di cui sono titolari le società del Gruppo, aventi ad oggetto, la costruzione e la gestione di infrastrutture autostradali. Si rimanda alla nota n. 4 “Concessioni” del bilancio consolidato dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 per la descrizione delle caratteristiche salienti degli stessi.

Per ulteriori approfondimenti sugli eventi significativi del primo semestre 2020 connessi alle concessioni detenute dalle società del Gruppo, si rimanda alla nota n. 10.7 “Eventi significativi in ambito legale e concessionario”.

5. Perimetro di consolidamento

I criteri e i metodi di consolidamento utilizzati per il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 sono i medesimi applicati per la redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 ed illustrati nella relativa nota n. 5.

Oltre alla Capogruppo Autostrade per l’Italia, sono incluse nel perimetro di consolidamento le imprese su cui Autostrade per l’Italia, direttamente o indirettamente, esercita il controllo. Il controllo di una impresa si realizza quando il Gruppo è esposto o ha il diritto a rendimenti variabili dall’investimento nell’impresa ed è in grado di influenzare tali rendimenti attraverso l’esercizio del proprio potere decisionale sulla stessa.

Le società controllate sono consolidate con il metodo integrale e sono elencate nell’Allegato 1.

Le imprese sono incluse nel perimetro di consolidamento dalla data in cui il Gruppo ne acquisisce il controllo, mentre sono escluse dalla data in cui il Gruppo ne perde il controllo, come sopra definito.

Si evidenzia che il perimetro di consolidamento al 30 giugno 2020 non è variato rispetto a quello del 31 dicembre 2019.

Come per i bilanci consolidati dei precedenti periodi contabili, al fine di consentire la predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato, tutte le imprese consolidate hanno predisposto uno specifico “reporting package” alla data di chiusura del bilancio, in conformità ai principi IFRS adottati dal Gruppo.

Con riferimento alla controllata Autostrade Meridionali, la cui concessione per la gestione dell’autostrada Napoli – Pompei – Salerno è scaduta in data 31 dicembre 2012 e per la quale, come illustrato nella nota n. 10.7 cui si rinvia, è in corso il processo di gara per l’identificazione del nuovo concessionario, si evidenzia che quest’ultimo sarà tenuto (i) al pagamento, a favore della società, di un diritto di subentro (come indicato nella nota n. 7.4 cui si rimanda) pari al valore contabile non ammortizzato degli investimenti realizzati negli ultimi anni di gestione, nonché (ii) al subentro nei contratti attivi e passivi in essere sottoscritti dal precedente concessionario, ad esclusione di quelli di natura finanziaria, e nelle vertenze e contenziosi in essere. Tuttavia, poiché alla data del 30

giugno 2020 non risultavano soddisfatte tutte le condizioni stabilite dall'IFRS 5 per poter considerare altamente probabile il trasferimento ad un nuovo concessionario dei suddetti rapporti, le attività e le passività di tale concessionaria sono classificate, nel bilancio consolidato di Gruppo, in continuità con le classificazioni già adottate nei precedenti esercizi, non essendosi verificati i presupposti per una classificazione quali "Attività non correnti possedute per la vendita e attività/passività in dismissione".

6. Eventi e operazioni societarie del periodo

6.1 Impatti derivanti dall'epidemia da coronavirus "Covid-19"

Anche in conformità al richiamo n. "ESMA32-63-972" dell'ESMA, nel presente paragrafo si fornisce una sintetica rappresentazione degli effetti dell'emergenza sanitaria causata dal Coronavirus-Covid 19 sull'emittente e delle azioni di rimedio attuate da Autostrade per l'Italia e dalle altre società del Gruppo. Per una descrizione delle incertezze derivanti dall'emergenza sanitaria, si rinvia anche a quanto descritto nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato".

Come già descritto il diffondersi dell'epidemia da Covid-19, la conseguente dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano e le misure di restrizione agli spostamenti implementate hanno avuto impatti significativi sull'andamento del traffico dell'intera rete, con un conseguente impatto sui ricavi da pedaggio e sugli altri ricavi operativi (minori proventi da royalties aree di servizio) di Autostrade per l'Italia e delle società del Gruppo, per i quali si stima complessivamente una riduzione pari a, rispettivamente, circa 612 milioni di euro e 55 milioni di euro (592 milioni di euro complessivi al netto dei relativi oneri concessori).

In tale contesto, le società del Gruppo hanno tempestivamente avviato un piano di efficientamento dei costi, pur non riducendo le manutenzioni e gli investimenti per la sicurezza delle proprie infrastrutture, e hanno adottato le misure di mitigazione previste dalle autorità competenti a tutela dei propri lavoratori. Tra questi si segnala il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria e altri strumenti che hanno generato minori costi del personale a carico della Società e delle altre società concessionarie del Gruppo per un importo pari a complessivi 22 milioni di euro.

Si segnala, inoltre, che Autostrade per l'Italia ha adottato una serie di iniziative economiche a sostegno delle attività degli affidatari delle aree di servizio, con un impatto complessivo pari a 2 milioni di euro di maggiori costi operativi a carico del Gruppo.

Sulla base dei dati e delle simulazioni effettuate, l'impatto complessivo sull'utile del periodo del Gruppo derivante dall'emergenza dell'epidemia da Coronavirus-Covid 19 e delle azioni intraprese è stimabile in circa 565 milioni di euro (411 milioni di euro al netto del relativo effetto fiscale).

6.2 Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova e conseguenti impatti nel bilancio

Con riferimento al tragico crollo, avvenuto il 14 agosto 2018, di una sezione del viadotto Polcevera (nel seguito anche "il Ponte"), si rinvia all'informativa già fornita nella nota n. 6.1 della nota integrativa del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019.

Per quanto concerne le evoluzioni nel primo semestre 2020 degli aspetti in ambito legale e concessorio, si rinvia a quanto descritto nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" del presente documento.

Si ricorda che Autostrade per l'Italia, nel convincimento di aver correttamente adempiuto ai propri obblighi concessori e nelle more degli esiti dell'accertamento delle cause del crollo, ha in ogni caso l'obbligazione di ricostruzione del Ponte, in conformità a quanto stabilito nella Convenzione Unica; tale obbligazione è da inquadrare nell'ambito degli importi che devono essere accantonati al "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali", in applicazione dei principi contabili e criteri di valutazione applicati, richiamati nella nota n. 3. In particolare, gli accantonamenti effettuati già a partire dal bilancio dell'esercizio 2018 rispettano i requisiti generali previsti dallo IAS 37 per i fondi per accantonamenti, ovvero:

- a) la presenza di una obbligazione attuale legale che derivi da un evento passato;
- b) la probabilità di un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione e;
- c) la possibilità di effettuare una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.

Inoltre, non ricorrono le casistiche previste per l'iscrizione di un'attività immateriale, né come un diritto concessorio senza benefici economici aggiuntivi, né come un diritto concessorio per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi.

Infatti, Autostrade per l'Italia ha l'obbligazione di ricostruzione del Ponte, quale porzione dell'infrastruttura già assentita in concessione, e tale attività di ricostruzione:

- a) non fa parte degli specifici obblighi di realizzazione di talune opere assunti in sede di sottoscrizione della Convenzione (opere che non determinano il riconoscimento di un incremento tariffario o altro beneficio);
- b) non genera alcun beneficio economico aggiuntivo, in quanto mera ricostruzione/sostituzione dell'infrastruttura preesistente. Eventuali benefici indiretti, quali ad esempio la circostanza che il nuovo ponte comporterà il sostenimento di minori costi di manutenzione nei prossimi esercizi, non possono dar luogo alla rilevazione di un'attività immateriale in quanto non risultano soddisfatti i requisiti stabiliti dal principio contabile IAS 38.

In relazione a ciò, coerentemente con il trattamento contabile applicabile qualora la Società avesse provveduto in via diretta all'esecuzione delle attività di ricostruzione sulla base di quanto stabilito dalla Convenzione Unica (ancorché, per legge, tali attività siano state invece attribuite ad un Commissario straordinario individuato dal Governo), nel conto economico dell'esercizio 2018 erano stati già rilevati una serie di oneri derivanti dall'evento in oggetto, come analiticamente illustrato nella nota n. 6.1 del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 e di quello chiuso al 31 dicembre 2019, cui si rinvia.

Come illustrato in tale sede, relativamente alle modalità di contabilizzazione dei rischi e oneri connessi ai danni "diretti" e "indiretti", si ricorda che:

- a) i c.d. "danni diretti", intendendo come tali quelli direttamente legati come conseguenza diretta e immediata del crollo del viadotto e a prescindere dalla causa dello stesso astrattamente identificabili in relazione all'evento, si possono suddividere in due tipologie: (i) gli oneri connessi alle attività di demolizione e ricostruzione, compresi gli oneri per il ristoro dei danni subiti dalle attività produttive residenti sotto il viadotto, a fronte dei quali la Società ha contabilizzato un accantonamento al "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali"; e (ii) gli oneri derivanti dal ristoro ai parenti delle vittime e ai feriti di somme a titolo d'indennizzo che sono stati contabilizzati negli "Altri fondi correnti per rischi e oneri";
- b) relativamente ai c.d. "danni indiretti" astrattamente identificabili in relazione all'evento, per quanto attiene alla determinazione delle probabilità di soccombenza e, di conseguenza, all'identificazione delle fattispecie contabili previste dallo IAS 37 (accantonamento o passività potenziale) alle quali appare ragionevole ricondurre i rischi legali in esame, le valutazioni effettuate si basano e risultano coerenti con un insieme di pareri tecnico-legali espressi da professionisti specializzati nelle tematiche oggetto di indagine, nei quali la vicenda relativa al crollo del viadotto e annessi contenziosi sono stati oggetto di una valutazione analitica volta alla stima della probabilità di soccombenza della Società e del relativo valore atteso dell'esborso in tale ipotesi.

Relativamente ai c.d. "danni indiretti", i pareri acquisiti costituiscono utili, se non decisivi, elementi in base ai quali Autostrade per l'Italia ha valutato la qualificazione della natura dell'accantonamento (passività potenziale), ovvero la misurazione del grado di realizzazione e di avveramento dell'evento di soccombenza nell'ambito dei contenziosi e la possibilità di stimare con ragionevole certezza l'entità della perdita connessa all'eventuale avveramento di tale evento.

I suddetti pareri tecnico-legali hanno evidenziato come, risultando allo stato attuale impossibile una valutazione astratta ex ante, occorrerà misurarsi con le fattispecie concrete che di tempo in tempo potranno concretamente emergere e che, quanto all'individuazione del soggetto responsabile dell'occorrenza dell'evento, la Società non è stata individuata come responsabile dell'evento da alcun accertamento giudiziale o stragiudiziale definitivo.

Tenuto conto dunque che:

- a) non appare possibile effettuare valutazioni astratte ex ante in merito ai profili di responsabilità della Società in relazione al verificarsi dell'evento, né, di conseguenza, in merito all'an e al quantum degli indennizzi eventualmente dovuti;
- b) allo stato attuale si ravvisano ulteriori elementi di incertezza relativamente all'an e al quantum degli eventuali esborsi dovuti da Autostrade per l'Italia in relazione ai contenziosi per effetto delle procedure di valutazione relative alle coperture assicurative connesse al crollo del viadotto,

da un punto di vista contabile, non risultano verificate le condizioni di cui al paragrafo 14 dello IAS 37 necessarie per rilevare un accantonamento tra gli "Altri fondi correnti per rischi ed oneri".

Si segnala, inoltre, che l'iniziativa aziendale relativa all'esenzione del pedaggio sull'area genovese ha originato un minor introito di ricavi da pedaggio nel primo semestre 2020 pari a circa 7 milioni di euro (complessivamente pari 26 milioni di euro negli esercizi 2019 e 2018).

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

- a) rilevare oneri, pari a 94.659 migliaia di euro, in relazione a quanto richiesto dal Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte, con lettera del 21 dicembre 2018, in esecuzione degli art. 1 commi 5 e 6, 1-bis, 4-bis del Decreto Legge n. 109 convertito con modificazioni nella Legge n. 130 del 16 novembre 2018; tali oneri risultano interamente coperti dal "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" già stanziato al 31 dicembre 2019 e sono neutralizzati nel conto economico del primo semestre 2020 tramite l'utilizzo indiretto dello stesso Fondo rilevato nella "Variazione operativa dei fondi";
- b) liquidare, tramite utilizzo diretto di quanto già stanziato al 31 dicembre 2019 nell'ambito degli "Altri fondi per rischi ed oneri", 8.172 migliaia di euro complessivi in relazione agli indennizzi a favore di alcuni familiari delle vittime colpiti direttamente dal crollo del Ponte, ai contributi a favore degli artigiani e imprenditori colpiti dal crollo e alle consulenze e spese legali correlate all'avvio delle azioni a tutela dei diritti della Società e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati;
- c) rilevare costi, pari a 644 migliaia di euro, nella voce "Altri oneri".

Inoltre, si segnala che, nel corso del primo semestre del 2019 è intercorso un accordo definitivo con la compagnia di assicurazione relativamente alla quantificazione del risarcimento spettante alla Capogruppo in relazione alla copertura assicurativa in essere sul Ponte per la responsabilità civile verso terzi, pari a 37.500 migliaia di euro. Tale importo è stato rilevato tra gli "Altri ricavi" del conto economico consolidato del primo semestre 2019.

Alla data del 30 giugno 2020 risultano stanziati in bilancio, in relazione alle fattispecie descritte, i seguenti fondi:

- a) "Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" pari a 77.103 migliaia di euro;
- b) "Altri fondi correnti per rischi e oneri" pari a 10.066 migliaia di euro.

A seguito del crollo del Ponte, il MIT ha formalmente avanzato nei riguardi della Società talune contestazioni circa asseriti inadempimenti degli obblighi stabiliti dalla Convenzione Unica, come più ampiamente descritto nella nota n.10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019.

Come descritto nella nota n.10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" del presente documento, cui si rinvia, nel corso del 2020 la Società ha aderito alle indicazioni ricevute dalle Autorità Governative, attraverso la definizione di numerose proposte volte al superamento della procedura di contestazione avanzata dal MIT, che ha portato da ultimo alla formulazione di una nuova proposta trasmessa in data 11 luglio 2020 per la chiusura della procedura di contestazione di grave inadempimento. La proposta, formulata sulla base delle numerose interlocuzioni avute con il Governo, il MIT e il MEF, prevede specifici punti qualificanti riguardo alla transazione. In data 14

luglio 2020 Atlantia e Autostrade per l'Italia hanno inviato una lettera ai rappresentanti del Governo con la quale hanno, tra l'altro, delineato una possibile operazione di apertura al capitale di Autostrade per l'Italia, subordinatamente all'approvazione dei rispettivi Consigli di Amministrazione con il passaggio del controllo di Autostrade per l'Italia da Atlantia ad uno o più soggetti terzi.

Nella predisposizione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 si è, pertanto, tenuto conto dei riflessi che derivano dal contenuto della suddetta proposta formulata in data 11 luglio 2020; ai fini delle appostazioni contabili non si è potuto tenere conto dei potenziali riflessi (al momento non identificabili né quantificabili) che potrebbero derivare dalle punteggiature all'atto transattivo e all'atto aggiuntivo alla Convenzione – segnalate in data 31 luglio u.s. dal MIT – essendo in corso le interlocuzioni e gli incontri di chiarimento sulle stesse, come riportato anche nella nota 10.7 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio”.

Coerentemente con la rappresentazione contabile già adottata nella predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 (descritta nella nota n. 6 “Eventi ed operazioni societarie” di tale documento, cui si rinvia), nella suddetta proposta dell'11 luglio 2020 Autostrade per l'Italia si è impegnata, tra le altre cose, all'assunzione di un importo complessivo di oneri a proprio carico pari a 3.400 milioni di euro, con un incremento di 500 milioni di euro rispetto a quanto previsto nella precedente proposta del 5 marzo 2020, rappresentati da:

- a) un importo pari a 1.500 milioni da destinarsi alle riduzioni tariffarie da applicarsi di intesa con il Concedente, con le modalità che saranno ritenute migliori per favorire l'utenza, con specifico riguardo a tratte interessate, nel prossimo quinquennio da opere con maggiore impatto sulla fluidità della circolazione, ed ai pendolari. Riduzione che potrà determinare anche l'azzeramento del pedaggio in presenza di particolari situazioni di disagio;
- b) un importo di 1.200 milioni di euro - che accoglie l'incremento citato di 500 milioni di euro - (totalmente a carico della Società) dell'ammontare delle manutenzioni sulle infrastrutture della rete da eseguire nel periodo regolatorio 2020-2024;
- c) un importo di 700 milioni di euro per le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto sul Polcevera e di tutti gli ulteriori oneri connessi.

Con riferimento agli impegni di cui al punto a), l'importo di 1.500 milioni di euro è stato già iscritto, nell'ambito degli “Altri fondi correnti per rischi ed oneri”, nel bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, in quanto corrispondenti alla migliore stima dell'impegno assunto da Autostrade per l'Italia, ancorché, come detto, risultino da declinare le modalità di impiego di tale importo; ciò in quanto risultano rispettati tutti i requisiti previsti dallo IAS 37, ed in particolare la presenza di una specifica obbligazione attuale implicita assunta dalla Società e comunicata alla controparte, derivante dall'evento del crollo del Ponte. L'accantonamento effettuato risulta, quindi, confermato in relazione al contenuto della proposta da ultimo formulata.

Con riferimento agli impegni di cui al punto b), si osserva che si tratta di attività di manutenzione di cui la Società ha tenuto conto nel piano programmatico di interventi già in corso o da avviare, incluso nel proprio piano industriale, da svolgersi in relazione agli impegni assunti all'interno della vigente Convenzione Unica nonché del nuovo Piano Economico Finanziario trasmesso al MIT; tali impegni ed attività di manutenzione sono quindi riflessi in bilancio nel rispetto dei criteri già adottati di quantificazione delle consistenze del “Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali”, che tiene conto degli impegni assunti dalla Società includendo l'ulteriore adeguamento di 500 milioni di euro sopra citato, anche per quanto attiene ai riflessi nell'ambito della stima della durata del prossimo ciclo dell'intervento di ripristino o sostituzione dei vari elementi dell'infrastruttura autostradale.

Con riferimento agli oneri connessi alla demolizione e/o ricostruzione del Ponte e di tutti gli ulteriori oneri connessi, di cui al precedente punto c), come precedentemente indicato nella presente nota gli importi che presentano gli elementi di probabilità e attendibile quantificazione sono stati considerati nella determinazione degli accantonamenti al “Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali”, ovvero ad “Altri fondi per rischi ed oneri”. Si segnala, pertanto, che nel primo semestre 2020 è stato stanziato un importo pari a 200 milioni di euro ad “Altri fondi per rischi ed oneri”, adeguando l'importo precedentemente accantonato al 31 dicembre 2019 fino ad un

ammontare pari a 1.700 milioni di euro. Tale adeguamento è a copertura degli ulteriori oneri connessi alla demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera in linea con quanto precedentemente citato.

7. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale–finanziaria consolidata

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale–finanziaria consolidata al 30 giugno 2020. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2019.

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

7.1 Attività materiali - Migliaia di euro 82.468 (87.730)

Le attività materiali al 30 giugno 2020 presentano un valore netto pari a 82.468 migliaia di euro, rispetto al valore netto al 31 dicembre 2019 pari a 87.730 migliaia di euro.

Nella tabella seguente sono esposte le consistenze iniziali e finali delle voci delle attività materiali, con evidenza del costo originario e degli ammortamenti cumulati a fine periodo.

Migliaia di euro	30/06/2020			31/12/2019		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari	349.640	-279.277	70.363	353.080	-277.847	75.233
Dritti d'uso di immobili, impianti e macchinari in locazione	13.763	-3.928	9.835	12.542	-2.574	9.968
Totale Immobili, impianti e macchinari	363.403	-283.205	80.198	365.622	-280.421	85.201
Investimenti immobiliari	8.890	-6.620	2.270	8.889	-6.360	2.529
Attività materiali	372.293	-289.825	82.468	374.511	-286.781	87.730

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine periodo delle diverse categorie di attività materiali, nonché le relative variazioni intercorse nel primo semestre 2020.

Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2019	VARIAZIONI DEL PERIODO				Valore netto al 30/06/2020
		Investimenti	Ammortamenti	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche e altre rettifiche	
Immobili, impianti e macchinari						
Terreni	2.857	-	-	-	-	2.857
Fabbricati	20.615	170	-648	-	-	20.137
Impianti e macchinari	552	93	-40	-207	11	409
Attrezzature industriali e commerciali	23.262	2.532	-5.796	-104	1.691	21.585
Altri beni	16.041	1.860	-3.320	-	-	14.581
Immobili, impianti e macchinari in corso e accenti	11.906	590	-	-	-1.702	10.794
Totale	75.233	5.245	-9.804	-311	-	70.363
Dritti d'uso Immobili, impianti e macchinari in locazione						
Diritti d'uso di fabbricati in locazione	7.579	1.076	-846	-	-	7.809
Diritti d'uso impianti e macchinari in locazione	-	-	-	-	-	-
Diritti d'uso di attrezzature e altri beni in locazione	2.389	145	-508	-	-	2.026
Totale	9.968	1.221	-1.354	-	-	9.835
Totale Immobili, impianti e macchinari	85.201	6.466	-11.158	-311	-	80.198
Investimenti immobiliari						
Terreni	191	-	-	-	-	191
Fabbricati	2.338	-	-259	-	-	2.079
Totale	2.529	-	-259	-	-	2.270
Attività materiali	87.730	6.466	-11.417	-311	-	82.468

Il decremento del valore netto delle attività materiali rispetto al saldo al 31 dicembre 2019, pari a 5.262 migliaia di euro, è essenzialmente dovuto agli ammortamenti di periodo (11.417 migliaia di euro) parzialmente compensati dagli investimenti del periodo (6.466 migliaia di euro).

Si evidenzia che la voce “Investimenti immobiliari”, pari a 2.270 migliaia di euro al 30 giugno 2020, accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e che il fair value di tali attività è stimato complessivamente in 20 milioni di euro, sulla base di perizie redatte da esperti

indipendenti, basate sulle indicazioni provenienti dal mercato immobiliare ed applicabili alla tipologia di investimenti detenuti.

Nel corso del primo semestre 2020 non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni.

Si evidenzia, infine, che al 30 giugno 2020 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali significative che ne limitano la disponibilità.

7.2 Attività immateriali - Migliaia di euro 17.527.438 (17.727.337)

La voce è costituita da:

- a) i diritti concessori immateriali pari a 11.384.627 migliaia di euro (11.586.985 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) riconducibili alle seguenti categorie:
- 1) i diritti rilevati a fronte dell'impegno alla realizzazione di opere infrastrutturali per le quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi (7.250.659 migliaia di euro);
 - 2) i diritti maturati a fronte di servizi di costruzione di opere per le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi (3.942.208 migliaia di euro);
 - 3) i diritti su opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio autostradali (104.362 migliaia di euro), devoluti gratuitamente alle concessionarie del Gruppo al termine dei relativi contratti;
 - 4) i diritti acquisiti da terzi (pari a 87.398 migliaia di euro), essenzialmente riferibili ai fair value dei diritti concessori iscritti a seguito delle acquisizioni di società concessionarie autostradali, perfezionate in esercizi precedenti;
- b) l'avviamento e le altre attività a vita utile indefinita per un valore complessivo pari a 6.111.304 migliaia di euro, invariati rispetto all'esercizio precedente;
- c) le altre attività immateriali pari a 31.507 migliaia di euro.

Migliaia di euro	30/06/2020				31/12/2019			
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto
Diritti concessori immateriali	19.255.847	-7.755.172	-116.048	11.384.627	19.157.749	-7.454.716	-116.048	11.586.985
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.304	-	-	6.111.304	6.111.304	-	-	6.111.304
Altre attività immateriali	321.236	-289.729	-	31.507	309.443	-280.395	-	29.048
Attività immateriali	25.688.387	-8.044.901	-116.048	17.527.438	25.578.496	-7.735.111	-116.048	17.727.337

Nel corso del primo semestre 2020 le attività immateriali evidenziano un decremento netto pari a 199.899 migliaia di euro, principalmente per l'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- a) gli ammortamenti del periodo, pari a 309.790 migliaia di euro;
- b) gli investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi per 65.628 migliaia di euro;
- c) l'incremento del valore attuale della stima a finire degli investimenti previsti in opere senza benefici economici aggiuntivi, pari a 32.666 migliaia di euro in relazione anche alla sensibile riduzione dei tassi di interesse del periodo.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine periodo delle diverse categorie di attività immateriali, nonché le relative variazioni intercorse nel primo semestre 2020.

Migliaia di euro	Valore netto al 31/12/2019	VARIAZIONI DEL PERIODO				Valore netto al 30/06/2020
		Incrementi per opere realizzate, acquisizioni e capitalizzazioni	Ammortamenti	Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Riclassifiche e altre rettifiche	
Diritti concessori immateriali						
Diritti acquisiti	91.294	-	-3.896	-	-	87.398
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi	7.413.112	-	-195.081	32.666	-38	7.250.659
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	3.975.397	65.628	-98.659	-	-158	3.942.208
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	107.182	-	-2.820	-	-	104.362
Totale	11.586.985	65.628	-300.456	32.666	-196	11.384.627
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita						
Avviamento	6.111.234	-	-	-	-	6.111.234
Marchi	70	-	-	-	-	70
Totale	6.111.304	-	-	-	-	6.111.304
Altre attività immateriali						
Costi di sviluppo	13.344	6.627	-5.667	-	-	14.304
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	6.915	3.992	-3.278	-	-	7.629
Concessioni e licenze	1.308	-	-389	-	-	919
Attività immateriali in corso e acconti	7.481	1.174	-	-	-	8.655
Totale	29.048	11.793	-9.334	-	-	31.507
Attività immateriali	17.727.337	77.421	-309.790	32.666	-196	17.527.438

Nel corso del periodo non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata delle attività immateriali.

Nel corso del primo semestre 2020 il Gruppo ha effettuato investimenti in attività in concessione per complessivi 197.170 migliaia di euro (256.760 migliaia di euro nello stesso periodo del 2019) in relazione essenzialmente a:

- a) l'utilizzo del fondo per impegni da convenzioni per opere realizzate senza benefici economici aggiuntivi e altri fondi 131.383 migliaia di euro;
- b) gli investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi per 65.628 migliaia di euro.

Nel primo semestre 2020 sono stati rilevati inoltre nel conto economico consolidato costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 0,1 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 6.111.304 migliaia di euro è costituita dal valore contabile dell'avviamento (non oggetto di ammortamento sistematico, ma soggetto a test di impairment almeno annualmente), relativo al valore rilevato a seguito del conferimento in Autostrade per l'Italia del compendio autostradale, da parte della ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (ora Atlantia), nell'ambito del progetto di riorganizzazione che ha interessato il Gruppo nel 2003. Tale valore è determinato sulla base dei precedenti principi contabili (in accordo con l'esenzione prevista dall'IFRS 1) e coincide con il valore netto contabile in essere al 1° gennaio 2004, data di transizione agli IFRS del Gruppo Atlantia.

Conformemente a quanto richiesto dallo IAS 36, si è proceduto all'identificazione delle CGU per le quali nel corso del primo semestre 2020 si sono manifestati uno o più indicatori di possibili perdite di valore.

A tal fine come previsto dalla Raccomandazione emanata in data 20 maggio 2020 dallo European Securities and Markets Authority (ESMA), nonché al Richiamo di attenzione n. 8/2020 emanato dalla Consob in data 16 luglio 2020, si è anche tenuto conto, nell'ambito dei suddetti fattori, degli effetti derivanti dalla pandemia Covid-19.

Si evidenzia che, coerentemente con quanto effettuato nei precedenti esercizi, ciascuna società concessionaria rappresenta una specifica CGU, in quanto i flussi finanziari generati dalle tratte autostradali assegnate in gestione dalle specifiche concessioni sono tra loro strettamente correlati. Anche le società controllate non titolari di concessioni autostradali sono state identificate come singole CGU.

Ad esito di tale analisi è emersa la presenza di indicatori di impairment per tutte le CGU concessionarie autostradali del Gruppo (che includono anche quella di Autostrade per l'Italia, cui è allocato il valore di avviamento precedentemente indicato).

Non sono state riscontrate, invece, indicazioni di possibili ripristini di valore relativamente alle CGU oggetto di svalutazioni in esercizi precedenti.

Si è proceduto, pertanto, allo sviluppo dei test di impairment dei valori di carico al 30 giugno 2020 del capitale investito netto di tali CGU, mediante i quali si è provveduto alla verifica della recuperabilità sia dell'avviamento, qualora iscritto in bilancio, sia delle altre attività immateriali e materiali.

I test di impairment, esaminati dal Consiglio di Amministrazione, sono stati elaborati conformemente alla metodologia richiesta dallo IAS 36, mediante la stima del valore d'uso delle singole CGU, utilizzando il metodo dell'Unlevered Discounted Cash Flow: sia per la stima dei flussi, sia per la stima dei parametri del tasso di attualizzazione, si è fatto ricorso a fonti esterne pubblicamente disponibili, integrate, ove appropriato, da stime basate anche su dati storici.

In particolare:

a) per quanto attiene alla stima dei flussi, si è fatto riferimento, ove disponibili, ai piani pluriennali aggiornati elaborati dalle singole CGU, che incorporano le proiezioni di traffico, investimenti, ricavi e costi per tutto il periodo di durata delle relative concessioni. Riguardo le CGU per le quali non risultavano disponibili tali piani aggiornati, come consentito anche dal paragrafo 23 dello IAS 36, si è fatto riferimento agli ultimi piani disponibili che sono stati integrati e rettificati al fine di includere la ragionevole stima degli impatti derivanti dall'andamento recente delle attività condotte dalla società, in particolare per tenere conto dei riflessi derivanti dalla pandemia Covid-19. Per quanto riguarda la CGU di Autostrade per l'Italia si è fatto riferimento al Piano Economico Finanziario inviato in data 23 luglio 2020, come descritto nel paragrafo 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio", il cui iter di approvazione è tuttora in corso; lo stesso piano è stato integrato con una stima aggiornata degli effetti derivanti dal possibile accordo transattivo in fase di definizione con le autorità governative, oltre agli effetti Covid-19 come precedentemente commentato. Si evidenzia inoltre che anche i Piani Economici Finanziari delle CGU Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e Società Autostrada Tirrenica, sui quali sono basate le stime dei flussi per i test di impairment, corrispondono a quelli presentati al Concedente lo scorso mese di giugno, predisposti in base alle Delibere ART di riferimento e ad oggi ancora in corso di approvazione.

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

b) con riferimento ai tassi di attualizzazione, si è provveduto alla determinazione degli stessi, al netto delle imposte, nel rispetto di quanto specificamente richiesto dallo IAS 36, tenuto conto delle condizioni dei mercati finanziari in essere alla data del 30 giugno 2020. Si precisa che, in analogia a quanto previsto dallo IAS 37 paragrafo 92, non viene riportato il tasso di

attualizzazione in considerazione delle interlocuzioni in corso ampiamente descritte nella nota 10.7 “Eventi significativi in ambito legale e concessorio”.

I risultati dei test hanno confermato la piena recuperabilità delle attività nette di tutte le CGU. In aggiunta ai test sopra commentati, per la CGU di Autostrade per l'Italia è stata eseguita una analisi di sensitività del valore recuperabile, incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione, che non ha evidenziato una potenziale svalutazione.

7.3 Partecipazioni - Migliaia di euro 78.729 (82.439)

Al 30 giugno 2020 la voce si decrementa di 3.710 migliaia di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2019.

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 primo semestre 2020.

Migliaia di euro	31/12/2019	VARIAZIONI DEL PERIODO			30/06/2020	
		Acquisizioni e apporti di capitale	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto			Cessioni e rimborsi di capitale e altre variazioni
			Conto economico	Altre componenti del conto economico complessivo		
Partecipazioni contabilizzate al fair value:	1.645	-	-	-	1.645	
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:						
- società collegate	79.794	-	-4.363	653	76.084	
- joint venture	1.000	-	-	-	1.000	
Partecipazioni	82.439	-	-4.363	653	78.729	

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 delle situazioni infrannuali al 30 giugno 2020, sono integrati da apposite stime sulla base delle informazioni a disposizione e rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo.

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni, sulla base di quanto già riportato alla nota 7.2, è stato effettuato il test di impairment relativamente alla partecipazione detenuta in Pavimental e Spea Engineering, dal momento che, anche per tali società, gli effetti della pandemia Covid-19 configurano uno o più indicatori di perdite di valore.

Il test di impairment è stato effettuato mediante la stima del valore d'uso di tali CGU, utilizzando il metodo dell'Unlevered Discounted Cash Flow; sia per la stima dei flussi, sia per la stima dei parametri del tasso di attualizzazione, si è fatto ricorso a fonti esterne pubblicamente disponibili, integrate, ove appropriato, da stime basate anche su dati storici.

Dal momento che tali imprese svolgono essenzialmente servizi di supporto alle concessionarie italiane del gruppo Atlantia, si è ritenuto appropriato procedere alla stima del valore d'uso utilizzando il medesimo periodo esplicito dei piani pluriennali delle società per le quali svolgono le proprie attività, fino al 2044, senza stima del valore terminale.

I flussi sono stati attualizzati ad un tasso del 7,5%, al netto delle imposte, determinato nel rispetto di quanto richiesto dallo IAS 36 e delle condizioni dei mercati finanziari in essere alla data del 30 giugno 2020.

I test hanno evidenziato la recuperabilità del valore delle partecipazioni iscritto al 30 giugno 2020.

Di seguito si riporta la tabella di dettaglio delle principali partecipazioni detenute dal Gruppo al 30 giugno 2020, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico. Con riferimento alle partecipazioni detenute dal Gruppo in imprese collegate e joint venture, non si riscontrano partecipazioni in imprese individualmente rilevanti rispetto sia al totale delle attività consolidate, sia alle attività di gestione e alle aree geografiche e, pertanto, non sono presentate le informazioni integrative richieste in tali casi dall'IFRS 12.

Migliaia di euro	30/06/2020		31/12/2019	
	% possesso	Saldo finale	% possesso	Saldo finale
Partecipazioni contabilizzate al fair value:				
Tangenziale Esterna	0,25%	1.162	0,25%	1.162
Uirnet	1,51%	427	1,51%	427
Altre partecipazioni minori	-	56	-	56
Totale Partecipazioni contabilizzate al fair value		1.645		1.645
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:				
- società collegate				
Tangenziali Esterne di Milano	27,45%	59.186	27,45%	58.420
Spea Engineering	20,00%	10.200	20,00%	13.224
Pavimental	20,00%	2.910	20,00%	3.791
Pedemontana Veneta (in liquidazione)	29,77%	1.781	29,77%	1.781
Bologna & Fiera Parking	36,81%	1.943	36,81%	2.514
Altre partecipazioni minori	-	64	-	64
- joint venture				
Geie del Traforo del Monte Bianco	50,00%	1.000	50,00%	1.000
Totale Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		77.084		80.794
Partecipazioni		78.729		82.439

Si rinvia all'Allegato 1 per l'elenco analitico delle partecipazioni detenute dal Gruppo al 30 giugno 2020.

7.4 Attività finanziarie

(quota non corrente) Migliaia di euro 365.830 (348.238)

(quota corrente) Migliaia di euro 440.994 (490.922)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività finanziarie ad inizio e a fine periodo, con evidenza della quota corrente e di quella non corrente.

Migliaia di euro		30/06/2020			31/12/2019		
		Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Diritti di subentro		409.742	409.742	-	409.584	409.584	-
Diritti concessori finanziari	(1)	409.742	409.742	-	409.584	409.584	-
Attività finanziarie per contributi su opere	(1)	178.872	4.794	174.078	190.958	25.495	165.463
Depositi vincolati	(1)	173.908	3.973	169.935	185.993	24.674	161.319
Attività per contratti derivati	(2)	2.222	2.222	-	20.878	20.878	-
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine	(1)	23.537	1.720	21.817	23.376	1.920	21.456
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine		25.759	3.942	21.817	44.254	22.798	21.456
Altre attività finanziarie correnti	(1)	18.543	18.543	-	8.371	8.371	-
Totale		806.824	440.994	365.830	839.160	490.922	348.238

(1) Tali strumenti finanziari rientrano nel Business Model Hold to collect e come tali sono valutati al costo ammortizzato.

(2) Tali attività includono principalmente strumenti derivati di copertura nel livello 2 della gerarchia del fair value.

I diritti concessori finanziari includono il diritto di subentro (409.742 migliaia di euro al 30 giugno 2020) di Autostrade Meridionali, che il concessionario subentrante dovrà riconoscere alla società a fronte degli investimenti realizzati negli ultimi anni di gestione della concessione e non ammortizzati, come previsto dal contratto di concessione. Già nel corso del 2019 erano emerse talune novità legislative che potrebbero comportare effetti significativi circa l'ammontare del diritto, descritte nella nota n. 10.7 del presente documento, cui si rinvia

Il saldo della voce, comprensivo della quota corrente e di quella non corrente, si decrementa di 32.336 migliaia di euro essenzialmente per la rispettiva riduzione di 12.085 migliaia di euro delle attività finanziarie per contributi su opere e dei depositi vincolati, a seguito del rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta in relazione all'effettiva esecuzione dei lavori e all'avanzamento dei progetti sulla A1 Milano-Napoli relativi ad alcuni lotti della Variante di Valico e del potenziamento del Nodo di Firenze.

Si precisa che per le attività finanziarie iscritte in bilancio, commentate nella presente voce, non si è manifestato nel periodo un aumento significativo del rischio di credito.

7.5 Attività per imposte anticipate e Passività per imposte differite

Attività per imposte anticipate - Migliaia di euro 167.289 (110.338)

Passività per imposte differite - Migliaia di euro 21.874 (141.009)

Di seguito è esposta la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, compensabili e non, in relazione alle differenze temporanee tra i valori contabili consolidati ed i corrispondenti valori fiscali in essere a fine periodo.

Migliaia di euro	30/06/2020	31/12/2019
Attività per imposte anticipate	1.848.970	1.636.047
Passività per imposte differite compensabili	-1.681.681	-1.525.709
Attività per imposte anticipate nette	167.289	110.338
Passività per imposte differite	-21.874	-141.009
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite	145.415	-30.671

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

Migliaia di euro	31/12/2019	VARIAZIONI DEL PERIODO					30/06/2020
		Accantonamenti	Rilasci	Accantonamenti (rilasci) su altre componenti del conto economico complessivo	Variazione di stime di esercizi precedenti	Riclassifiche e altre variazioni	
Attività per imposte anticipate su:							
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12 di Autostrade per l'Italia	372.520	-54	-11.185	-	-4	-	361.277
Fondi per accantonamenti	1.118.388	262.990	-86.888	-	-687	-	1.293.803
Svalutazioni ed ammortamenti di attività non correnti	13.501	-	-460	-	-66	-	12.975
Strumenti finanziari derivati con fair value negativo	54.231	-	-	-3.847	-	-	50.384
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	5.538	535	-213	-	-32	-	5.828
Perdite fiscalmente riportabili	513	50.188	-	-	-	-	50.701
Altre differenze temporanee	71.356	6.851	-2.285	-	-1.920	-	74.002
Totale	1.636.047	320.510	-101.031	-3.847	-2.709	-	1.848.970
Passività per imposte differite su:							
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	-1.634.026	-37.703	-	-	-	-	-1.671.729
Altre differenze temporanee	-32.692	-700	1.187	378	-	1	-31.826
Totale	-1.666.718	-38.403	1.187	378	-	1	-1.703.555
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite (compensabili e non)	-30.671	282.107	-99.844	-3.469	-2.709	1	145.415

Il saldo delle imposte anticipate nette pari a 145.415 migliaia di euro al 30 giugno 2020, è composto principalmente da:

- le imposte anticipate sulle quote deducibili nei futuri esercizi dei fondi per accantonamenti, pari a 1.293.803 migliaia di euro, prevalentemente riferibili al fondo spese di ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali e al fondo oneri determinato in base alla stima degli oneri da sostenere correlati alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate;
- il saldo residuo delle imposte anticipate di Autostrade per l'Italia registrate in relazione al riconoscimento fiscale dei relativi valori contabili iscritti in applicazione dell'IFRIC 12, pari a 361.277 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 1.671.729 migliaia di euro.

L'incremento pari a 176.086 migliaia di euro delle imposte anticipate nette rispetto al saldo delle imposte differite nette al 31 dicembre 2019 (30.671 migliaia di euro) è correlato principalmente ai seguenti effetti:

- l'accantonamento netto (176.102 migliaia di euro) di imposte anticipate per la quota non dedotta di fondi per accantonamenti prevalentemente relativi alle spese di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali e all'adeguamento della stima degli oneri da sostenere in relazione alle già citate negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT;
- lo stanziamento di imposte anticipate (50.188 migliaia di euro) essenzialmente di Autostrade per l'Italia in relazione alle perdite fiscali IRES del primo semestre 2020;
- l'accantonamento di imposte differite (37.703 migliaia di euro) in relazione alla citata deduzione dell'ammortamento fiscale dell'avviamento iscritto da Autostrade per l'Italia;
- il rilascio netto (11.239 migliaia di euro) di imposte anticipate per la quota del periodo relativa al saldo globale derivante dall'applicazione dell'IFRIC 12.

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

La voce non presenta variazioni rispetto al saldo al 31 dicembre 2019.

7.7 Attività commerciali - Migliaia di euro 406.387 (559.325)

Al 30 giugno 2020 le attività commerciali comprendono:

- le rimanenze pari a 66.585 migliaia di euro (60.737 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), costituite prevalentemente da scorte e ricambi per la manutenzione e l'assemblaggio di impianti;
- le attività contrattuali per 4.204 migliaia di euro (saldo invariato rispetto al 31 dicembre 2019);
- i crediti commerciali, pari a 335.598 migliaia di euro (494.384 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), la cui composizione è dettagliata nella tabella che segue.

Migliaia di euro	30/06/2020	31/12/2019
Crediti commerciali verso:		
Clienti autostradali	165.516	274.498
Subconcessionari delle aree di servizio autostradali	26.343	74.271
Clienti diversi	115.633	118.387
Crediti commerciali (saldo lordo)	307.492	467.156
Fondo svalutazione crediti commerciali	(51.006)	(48.083)
Altre attività commerciali	79.112	75.311
Crediti commerciali (saldo netto)	335.598	494.384

I crediti commerciali, al netto del relativo fondo svalutazione, diminuiscono di 158.786 migliaia di euro, principalmente in relazione ai seguenti effetti combinati:

- il decremento dei crediti verso clienti autostradali per 108.982 migliaia di euro, in relazione alle dinamiche di fatturazione dei minori volumi dei pedaggi autostradali registrati nel primo semestre 2020 a causa del negativo andamento del traffico generato dal lock-down imposto per far fronte all'emergenza Covid-19;
- la riduzione dei crediti verso i subconcessionari delle aree di servizio autostradali per 47.928 migliaia di euro, essenzialmente dovuta al combinato effetto dato dal parziale incasso del conguaglio relativo ai corrispettivi caratterizzati da fatturazione annua, iscritti al 31 dicembre 2019, e dall'effetto delle misure di supporto adottate dalle società concessionarie del Gruppo a favore dei medesimi subconcessionari delle aree di servizio.

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

Migliaia di euro	Totale saldo crediti al 30/06/2020	Saldo a scadere	Scaduto da 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti commerciali	307.492	204.925	8.442	24.671	69.454

I crediti commerciali scaduti sono riferibili ai pedaggi autostradali non incassati, alle royalty dovute dai concessionari di aree di servizio e alle prestazioni o forniture di diversa natura.

La tabella seguente evidenzia la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nel primo semestre 2020, determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati storici relativi alle perdite su crediti, tenendo conto anche dei depositi cauzionali e delle garanzie prestate dai clienti.

Migliaia di euro	31/12/2019	Incrementi	Utilizzi	30/06/2020
Fondo svalutazione crediti commerciali	48.083	3.134	-211	51.006

Si rileva che il valore di bilancio dei crediti commerciali approssima il relativo fair value.

7.8 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti - Migliaia di euro 981.741 (1.619.600)

La voce include le disponibilità liquide e quelle investite con un orizzonte temporale di breve termine e si decrementa di 637.859 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2019.

Per un'analisi dei flussi finanziari che hanno generato la variazione delle disponibilità liquide nette del Gruppo nel corso del primo semestre 2020 si rinvia alla nota n. 9.1 "Informazioni sul rendiconto finanziario consolidato".

7.9 Attività e passività per imposte sul reddito correnti

Attività per imposte correnti - Migliaia di euro 58.178 (48.287)

Passività per imposte correnti - Migliaia di euro 6.459 (45.031)

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

Migliaia di euro	Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti	
	30/06/2020	31/12/2019	30/06/2020	31/12/2019
IRES	38.161	28.332	5.521	44.738
IRAP	16.065	16.003	938	293
Imposte sul reddito delle società estere	3.952	3.952	-	-
	58.178	48.287	6.459	45.031

Al 30 giugno 2020 il Gruppo presenta attività nette per imposte sul reddito pari a 51.719 migliaia di euro, in aumento di 48.463 migliaia di euro (3.256 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) prevalentemente in relazione al saldo del debito IRES dell'esercizio precedente (comprensivo della maggiorazione del 3,5% dell'aliquota IRES sui redditi derivanti da attività svolte in base a concessioni autostradali, aeroportuali, portuali e ferroviarie in base all'art.1 commi 716-718 della L.160/2019 (Legge di bilancio 2020)).

7.10 Altre attività correnti - Migliaia di euro 207.046 (134.057)

La voce è composta da crediti e da altre attività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria, come esposto in dettaglio nella tabella seguente.

Migliaia di euro	30/06/2020	31/12/2019
Acconti a fornitori e altre attività correnti	87.761	44.613
Crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	83.121	42.072
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	17.595	17.732
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	16.087	29.795
Crediti verso enti previdenziali	1.952	922
Crediti verso dipendenti	1.818	1.729
Risconti attivi non commerciali	1.062	432
Altre attività correnti (saldo lordo)	209.396	137.295
Fondo svalutazione	-2.350	-3.238
Altre attività correnti (saldo netto)	207.046	134.057

Il saldo di bilancio si incrementa di 72.989 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019, in relazione principalmente a:

- l'incremento dei crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito in relazione all'IVA correlata alle fatture ricevute per le attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (17.568 migliaia di euro) e dal credito risultante dal modello dichiarativo IVA di Autostrade per l'Italia presentato nel mese di giugno (24.040 migliaia di euro);
- l'incremento degli acconti a fornitori e altre attività correnti di 43.148 migliaia di euro dovuto principalmente al versamento degli acconti per i canoni di concessione relativi all'anno 2020 da parte di Autostrade per l'Italia;
- al decremento dei crediti verso Amministrazioni Pubbliche, essenzialmente riferibile al recupero degli acconti versati al Commissario straordinario a seguito delle fatture ricevute in relazione alle attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera (13.708 migliaia di euro).

Si evidenzia inoltre che il fondo svalutazione, pari a 2.350 migliaia di euro al 30 giugno 2020 (3.238 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), è essenzialmente correlato alla stima di inesigibilità dei crediti verso gli utenti e verso le assicurazioni per il recupero dei danni subiti all'infrastruttura autostradale gestita da Autostrade per l'Italia.

7.11 Attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate - Migliaia di euro 4.271 (4.271)

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

La tabella seguente presenta la composizione delle attività e delle passività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate, distinte per natura (commerciale, finanziaria o altra).

Migliaia di euro	30/06/2020	31/12/2019	Variazione
Attività non finanziarie non correnti	4.271	4.271	-
Attività non finanziarie correnti	-	-	-
Totale attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	4.271	4.271	-
Passività commerciali e altre passività non finanziarie correnti	76	76	-
Passività finanziarie correnti	20	20	-
Totale passività connesse ad attività operative cessate	96	96	-

Le attività destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate, al netto delle relative passività, risultano pari a 4.175 migliaia di euro al 30 giugno 2020 e comprendono essenzialmente la quota di partecipazione residua del 2% in Strada dei Parchi per 4.271 migliaia di euro, oggetto di un'opzione di acquisto e di vendita con la società Toto Costruzioni Generali, come stabilito nell'ambito degli accordi di cessione della quota di controllo della società perfezionata nel corso del 2011.

7.12 Patrimonio netto - Migliaia di euro 1.752.634 (2.220.424)

Al 30 giugno 2020 il capitale sociale della capogruppo Autostrade per l'Italia, interamente sottoscritto e versato, è costituito da n. 622.027.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 622.027 migliaia di euro e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2019.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 1.400.108 migliaia di euro, si riduce di 464.057 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (1.864.165 migliaia di euro) per effetto del risultato economico complessivo del periodo negativo pari a 464.057 migliaia di euro, composto dalla perdita del periodo (475.773 migliaia di euro) al netto del saldo positivo delle altre componenti del conto economico complessivo (11.716 migliaia di euro), queste ultime ascrivibili essenzialmente alla riclassifica a conto economico di quota parte delle riserve sospese di cash flow hedge, già iscritte al 31 dicembre 2019, in relazione ai flussi di cassa corrisposti per gli strumenti finanziari sottostanti (10.983 migliaia di euro al netto dell'effetto fiscale).

Le principali variazioni intervenute nel periodo sono esposte in dettaglio nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi è pari a 352.526 migliaia di euro, sostanzialmente in linea con il saldo al 31 dicembre 2019 (356.259 migliaia di euro).

Gli obiettivi di Autostrade per l'Italia nella gestione del capitale sono diretti a creare valore per l'azionista, a salvaguardare la continuità aziendale e a garantire gli interessi degli stakeholder, nonché a consentire l'accesso efficiente a fonti esterne di finanziamento tese a supportare in modo adeguato lo sviluppo delle attività del Gruppo e il rispetto degli impegni sottoscritti nelle convenzioni.

7.13 Fondi per impegni da convenzioni

(quota non corrente) Migliaia di euro 2.032.143 (2.311.749)

(quota corrente) Migliaia di euro 628.649 (448.979)

Il fondo per impegni da convenzioni accoglie il valore attuale dei servizi di costruzione, finalizzati all'ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture autostradali di Autostrade per l'Italia, per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, in termini di specifici incrementi tariffari e/o rilevante incremento del traffico atteso.

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine periodo dei fondi per impegni da convenzioni per opere senza benefici economici aggiuntivi, nonché delle movimentazioni del primo semestre 2020, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

Migliaia di euro	31/12/2019			VARIAZIONI DEL PERIODO			30/06/2020		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Accantonamenti finanziari e altre variazioni	Utilizzi per opere realizzate	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Fondi per impegni da convenzioni	2.760.728	2.311.749	448.979	32.666	-1.219	-131.383	2.660.792	2.032.143	628.649

Il decremento del saldo di bilancio, comprensivo sia della quota corrente sia di quella non corrente, è pari a 99.936 migliaia di euro ed è originato prevalentemente dai seguenti effetti combinati:

- a) l'utilizzo a fronte degli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi realizzati nel periodo (131.383 migliaia di euro);
- b) l'incremento, con corrispondente aumento dei diritti concessori iscritti nelle attività immateriali, per l'aggiornamento della stima delle opere ancora da realizzare per 32.666 migliaia di euro in relazione anche alla sensibile riduzione dei tassi di interesse del periodo.

7.14 Fondi per accantonamenti

(quota non corrente) - Migliaia di euro 1.623.837 (1.222.454)

(quota corrente) - Migliaia di euro 2.359.641 (2.259.287)

Al 30 giugno 2020 i fondi per accantonamenti sono pari a 3.983.478 migliaia di euro (3.481.741 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Nella tabella seguente è esposto il dettaglio dei fondi per accantonamenti per natura e la distinzione tra le relative quote correnti e non correnti.

Migliaia di euro	30/06/2020			31/12/2019		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Fondi per benefici per dipendenti	100.342	83.843	16.499	106.176	89.588	16.588
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	2.035.003	1.440.260	594.743	1.716.970	1.040.913	676.057
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	86.488	83.897	2.591	78.671	75.921	2.750
Altri fondi per rischi e oneri	1.761.645	15.837	1.745.808	1.579.924	16.032	1.563.892
Fondi per accantonamenti	3.983.478	1.623.837	2.359.641	3.481.741	1.222.454	2.259.287

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze ad inizio e fine periodo dei fondi per accantonamenti e delle relative movimentazioni del primo semestre 2020.

Migliaia di euro	31/12/2019	VARIAZIONI DEL PERIODO				30/06/2020
	Saldo di bilancio	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	Decrementi per utilizzi	Riclassifiche e altre variazioni	Saldo di bilancio
Fondi per benefici per dipendenti						
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	106.176	387	184	-6.331	-74	100.342
Totale	106.176	387	184	-6.331	-74	100.342
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali						
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.716.970	652.963	9.307	-344.237	-	2.035.003
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali						
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	78.671	7.421	555	-159	-	86.488
Altri fondi per rischi e oneri						
Fondo contenziosi, rischi e oneri diversi	1.579.924	200.219	-	-18.498	-	1.761.645
Totale	1.579.924	200.219	-	-18.498	-	1.761.645
Fondi per accantonamenti	3.481.741	860.990	10.046	-369.225	-74	3.983.478

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 83.843 (89.588)

(quota corrente) - Migliaia di euro 16.499 (16.588)

Al 30 giugno 2020 la voce è composta interamente dal trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro come previsto dalla normativa vigente in Italia. La riduzione di 5.834 migliaia di euro è relativa prevalentemente alle liquidazioni e anticipazioni avvenute nel periodo. Il modello attuariale di riferimento per la valutazione del TFR è basato su ipotesi sia di tipo demografico che economico. Avendo effettuato al 30 giugno 2020 una valutazione attuariale semplificata di tale passività, le assunzioni chiave utilizzate sono le medesime già adottate in sede di valutazione al 31 dicembre 2019, illustrate nella nota n. 7.14 del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019, cui si rinvia.

FONDO PER RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 1.440.260 (1.040.913)

(quota corrente) - Migliaia di euro 594.743 (676.057)

Il fondo accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali in concessione, previste nelle convenzioni sottoscritte dalle società concessionarie autostradali del Gruppo e finalizzate ad assicurarne l'adeguata funzionalità e sicurezza. Il fondo, comprensivo della quota corrente e non corrente, si incrementa di 318.033 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 essenzialmente per l'effetto dei seguenti fattori:

- a) gli accantonamenti operativi del periodo, complessivamente pari a 652.963 migliaia di euro, in relazione all'aggiornamento della stima degli interventi di ripristino previsti sulla rete, come descritto nella nota n. 6.2 "Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova e conseguenti impatti nel bilancio";
- b) gli accantonamenti finanziari del periodo, pari a 9.307 migliaia di euro;
- c) gli utilizzi, pari a 344.237 migliaia di euro (di cui 94.959 migliaia di euro correlati alle attività di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera), per interventi di ripristino e sostituzione effettuati nel periodo.

FONDO PER RINNOVO INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 83.897 (75.921)

(quota corrente) - Migliaia di euro 2.591 (2.750)

Il fondo per rinnovo infrastrutture autostradali, comprensivo della quota corrente e non corrente, è pari complessivamente a 86.488 migliaia di euro (78.671 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere nel tempo a fronte della obbligazione contrattuale, posta in capo alla società SITMB, di esecuzione di specifici interventi di manutenzione straordinaria al fine di assicurare la funzionalità e la sicurezza dell'infrastruttura autostradale. Rispetto al 31 dicembre 2019 il fondo presenta un incremento pari a 7.817 migliaia di euro, essenzialmente per gli accantonamenti operativi del periodo.

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI

(quota non corrente) - Migliaia di euro 15.837 (16.032)

(quota corrente) - Migliaia di euro 1.745.808 (1.563.892)

Gli altri fondi per rischi e oneri includono essenzialmente la stima degli oneri che si ritiene di sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine periodo, incluse le riserve iscritte da appaltatori per attività non di investimento delle infrastrutture in concessione. Il saldo complessivo si incrementa di 181.721 migliaia di euro, prevalentemente in relazione a:

- a) l'accantonamento (200.000 migliaia di euro) in relazione all'aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volto alla chiusura delle contestazioni avanzate;
- b) gli utilizzi diretti in relazione prevalentemente agli indennizzi definiti a favore dei familiari delle vittime colpiti direttamente dal crollo di una sezione del viadotto Polcevera e per le consulenze e spese legali correlate all'avvio delle azioni a tutela dei diritti della Società e dei dipendenti che risultano iscritti nel registro degli indagati (complessivamente pari a 8.172 migliaia di euro);
- c) gli utilizzi diretti in relazione alla liquidazione di alcuni avvisi di accertamento in materia di tributi locali relativi ad Autostrade per l'Italia (7.604 migliaia di euro).

Per maggiori dettagli circa le evoluzioni dei principali contenziosi in essere al 30 giugno 2020 si rinvia alla nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio".

7.15 Passività finanziarie

(quota non corrente) Migliaia di euro 7.538.288 (9.682.179)
(quota corrente) Migliaia di euro 3.118.030 (1.167.908)

PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 7.538.288 (9.682.179)
(quota corrente) Migliaia di euro 2.364.154 (863.072)

Al 30 giugno 2020 le passività finanziarie a medio-lungo termine ammontano complessivamente a 9.902.442 migliaia di euro e sono essenzialmente costituite dai prestiti obbligazionari emessi da Autostrade per l'Italia a partire dal 2015, dai prestiti obbligazionari oggetto dell'operazione di "issuer substitution", perfezionata a fine 2016, e dai finanziamenti bancari.

Si riportano di seguito i prospetti di dettaglio delle passività finanziarie a medio-lungo termine, con evidenza dei seguenti aspetti:

- a) la composizione del saldo di bilancio, del corrispondente valore nominale della passività e della relativa esigibilità (quota corrente e quota non corrente);

(Migliaia di euro)	Note	30/06/2020				Esigibilità		31/12/2019			
		Valore nominale	Valore di bilancio	di cui		in scadenza tra 13 e 60 mesi	in scadenza oltre 60 mesi	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
				Quota corrente	Quota non corrente						
Prestiti obbligazionari	(1) (2) (3)	7.158.216	6.982.931	593.776	6.389.155	2.805.081	3.584.074	7.658.075	7.526.401	501.554	7.024.847
Debiti verso istituti di credito	(3)	2.073.547	2.049.494	1.670.783	378.711	-	378.711	2.143.262	2.114.486	139.807	1.974.679
Debiti verso altri finanziatori		210.158	201.386	7.501	193.885	186.004	7.881	232.401	212.626	28.202	184.424
Debiti per Leasing		9.921	9.921	2.818	7.103	3.692	3.411	10.157	10.157	2.853	7.304
Finanziamenti a medio-lungo termine	(2) (3)	2.293.626	2.260.801	1.681.102	579.699	189.696	390.003	2.385.820	2.337.269	170.862	2.166.407
Derivati con fair value negativo	(4)		569.434	-	569.434	312.944	256.490		490.925	-	490.925
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine (2)			89.276	89.276	-	-	-		190.656	190.656	-
Altre passività finanziarie			-	-	-	-	-		-	-	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine			89.276	89.276	-	-	-		190.656	190.656	-
Totale			9.902.442	2.364.154	7.538.288	3.307.721	4.230.567	10.545.251	863.072	9.682.179	

(1) Il valore nominale dei prestiti obbligazionari in sterlina inglese e yen sono espressi al tasso di cambio dei relativi Cross Currency Swap ad essi collegati.

(2) Tali strumenti finanziari rientrano nel Business Model Hold to collect e come tali sono valutati al costo ammortizzato.

(3) Per maggiori dettagli relativi alle passività finanziarie coperte con strumenti derivati si rimanda alla nota 9.2.

(4) Tali strumenti sono classificati come strumenti finanziari derivati di non hedge accounting in base a quanto previsto dall'IFRS 9 e si inquadrano nel livello 2 della gerarchia del fair value. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella nota 9.2.

- b) le tipologie di tassi di interesse di riferimento applicati, scadenze e fair value;

Migliaia di euro	Scadenza	30/06/2020		31/12/2019	
		Valore di bilancio (1)	Fair value (2)	Valore di bilancio (1)	Fair value (2)
		Prestiti obbligazionari			
- tasso fisso quotato	dal 2021 al 2038	6.982.931	6.844.210	7.526.401	7.593.730
		6.982.931	6.844.210	7.526.401	7.593.730
Debiti verso istituti di credito					
- tasso fisso	dal 2021 al 2036	1.324.709	1.368.860	1.382.797	1.539.488
- tasso variabile	dal 2021 al 2034	724.785	660.487	731.689	741.978
		2.049.494	2.029.347	2.114.486	2.281.466
Debiti verso altri finanziatori					
- infruttiferi	(3) dal 2021 al 2028	201.386	201.386	212.626	212.626
		201.386	201.386	212.626	212.626
Debiti per leasing		9.921	9.921	10.157	10.157
Finanziamenti a medio-lungo termine		2.260.801	2.240.654	2.337.269	2.504.249
Derivati con fair value negativo		569.434	569.434	490.925	490.925
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		89.276	89.276	190.656	190.656
Altre passività finanziarie		-	-	-	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		89.276	89.276	190.656	190.656
Totale		9.902.442	9.743.574	10.545.251	10.779.560

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

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

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

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

Migliaia di euro	30/06/2020				31/12/2019	
	Valore nominale	Valore di bilancio	Tasso medio di interesse applicato fino al 30/06/2020	Tasso di interesse effettivo al 30/06/2020	Valore nominale	Valore di bilancio
Euro (EUR)	8.552.666	8.441.891	3,15%	3,15%	9.134.562	9.011.817
Sterlina (GBP)	750.000	592.775	5,99%	2,20%	750.000	643.684
Jen (JPY)	149.176	209.066	5,30%	3,39%	149.176	208.169
Totale	9.451.842	9.243.732	3,41%		10.033.738	9.863.670

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

Migliaia di euro	Valore di bilancio al 31/12/2019	Nuove accensioni	Rimborsi	Differenze di cambio e altri movimenti	Valore di bilancio al 30/06/2020
Prestiti obbligazionari	7.526.401	-	-501.728	-41.742	6.982.931
Debiti verso istituti di credito	2.114.486	-	-69.717	4.725	2.049.494
Debiti verso altri finanziatori	212.626	-	-	-11.240	201.386
Debiti per Leasing	10.157	1.221	-1.654	197	9.921
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.337.269	1.221	-71.371	-6.318	2.260.801
Totale	9.863.670	1.221	-573.099	-48.060	9.243.732

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 30 giugno 2020 di tali strumenti finanziari è rilevato nelle voci di bilancio "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 6.389.155 (7.024.847)

(quota corrente) Migliaia di euro 593.776 (501.554)

La voce "Prestiti obbligazionari" è composta dalle emissioni obbligazionarie di Autostrade per l'Italia, relative a:

- i prestiti obbligazionari trasferiti da Atlantia ad Autostrade per l'Italia a seguito dell'operazione di "issuer substitution" effettuata a dicembre 2016 (complessivamente pari a 3.261.509 migliaia di euro al 30 giugno 2020);
- i prestiti obbligazionari (2.978.485 migliaia di euro al 30 giugno 2020) collocati a investitori istituzionali nell'ambito dell'Euro Medium Term Note Programme costituito ad ottobre 2014 (autorizzato per un valore complessivo pari a 7 miliardi di euro);
- le emissioni obbligazionarie destinate a investitori privati (complessivamente pari a 742.937 migliaia di euro al 30 giugno 2020).

Al 30 giugno 2020 il saldo si decrementa di 543.470 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2019 essenzialmente in relazione al rimborso avvenuto a marzo 2020 del prestito obbligazionario di importo nominale pari a 501.728 migliaia di euro, garantito da Atlantia e avente cedola del 4,375%.

Limitatamente al private placement in JPY (di importo pari a 20.000.000 migliaia di JPY, per un controvalore di 165.755 migliaia di euro al 30 giugno 2020), si richiede il rispetto di una soglia minima definita contrattualmente dei seguenti covenant finanziari (da calcolarsi su base annuale

successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e civilistico con riferimento ai 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 precisa che con riferimento al 30 giugno 2020 i suddetti covenant risultano rispettati.

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

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 579.699 (2.166.407)

(quota corrente) Migliaia di euro 1.681.102 (170.862)

La voce, comprensiva sia della quota corrente che di quella non corrente, è composta prevalentemente dai finanziamenti bancari del Gruppo (iscritti in bilancio per 2.049.494 migliaia di euro).

La diminuzione dei finanziamenti a medio-lungo termine pari a 76.468 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 è essenzialmente riconducibile ai rimborsi dei finanziamenti concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e da Cassa Depositi e Prestiti (69.717 migliaia di euro).

Si segnala che, stante il permanere delle significative incertezze che possano far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale, come più ampiamente riportato nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale" della nota 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato", esclusivamente ai fini di quanto previsto dallo IAS 1 al paragrafo 69, al 30 giugno 2020 una porzione dei finanziamenti a medio lungo-termine verso BEI e CDP, per un ammontare complessivo pari a 1.528 milioni di euro, è stata riclassificata nella quota corrente dei finanziamenti a medio-lungo termine. Resta fermo tuttavia che il declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio 2020, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere dapprima protezioni aggiuntive. Solo qualora tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero quindi la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere. Si evidenzia infine che, alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso.

I contratti di finanziamento prevedono il rispetto di una soglia minima del parametro finanziario dato dal rapporto tra "cash flow operativo disponibile per il servizio del debito" e "servizio del debito" (DSCR). Il mancato rispetto del suddetto covenant, alle rispettive date di calcolo, potrebbe configurare un evento di default e comportare l'obbligo di rimborsare anticipatamente gli importi in linea capitale, gli interessi e le ulteriori somme previste nei contratti stessi.

Si precisa che con riferimento al 30 giugno 2020 il suddetto covenant risulta rispettato.

Si segnala che, a dicembre 2019, la Società ha sottoscritto la modifica dell'accordo c.d. di Standstill in essere con la Banca Europea Investimenti in base alla quale è stata estesa la scadenza da marzo

2020 a settembre 2021 e sono stati ridotti i livelli minimi di rating portandoli al livello BBB- (investment grade).

Il declassamento sotto il livello investment grade, avvenuto nel mese di gennaio, darebbe diritto a Banca Europea per gli Investimenti e, per quota parte del suo credito, a Cassa Depositi e Prestiti, a richiedere protezioni aggiuntive. Ove tali protezioni non fossero giudicate ragionevolmente soddisfacenti, gli istituti avrebbero la facoltà di richiedere il rimborso anticipato del debito in essere (pari, al 30 giugno 2020, a circa euro 2,1 miliardi, di cui circa 1,7 miliardi, inclusivi di penale di rimborso anticipato, garantiti da Atlantia). Alla data di predisposizione del presente documento, né Banca Europea per gli Investimenti né Cassa Depositi e Prestiti non hanno avanzato alcuna richiesta di rimborso. Si precisa infine che i finanziamenti BEI risultano garantiti dalla controllante Atlantia.

Per quanto attiene i prestiti non soggetti a rimborso anticipato in conseguenza del downgrading, oltre al rispetto del covenant di cui sopra la società sarà tenuta a dimostrare, finché il rating rimarrà sotto il livello investment grade, il superamento di una soglia minima definita contrattualmente per i seguenti covenant finanziari aggiuntivi (su base consolidata):

- a) indice di copertura degli oneri finanziari
- b) rapporto tra FFO e Indebitamento finanziario netto alla scadenza di ogni anno fiscale.

Qualora non fossero rispettati questi ultimi parametri, la Società dovrebbe produrre idonea garanzia bancaria autonoma. Si precisa che con riferimento al 30 giugno 2020 i suddetti covenant risultano rispettati.

Si evidenzia, infine, con riferimento all'ipotesi di futuro assetto societario di Autostrade per l'Italia, ed in particolare all'ipotesi di passaggio del controllo di questa ad un nuovo soggetto diverso da Atlantia, che il "Cambio di Controllo" costituisce un evento di trigger che potrebbe comportare la richiesta di rimborso anticipato nell'ambito dei contratti di finanziamento in essere. Si renderà, pertanto, necessario, ottenere preventivamente il consenso dei finanziatori per la possibile realizzazione dell'operazione.

DERIVATI NON CORRENTI CON FAIR VALUE NEGATIVO

(quota non corrente) Migliaia di euro 569.434 (490.925)

(quota corrente) Migliaia di euro - (-)

La voce accoglie al 30 giugno 2020 gli strumenti finanziari derivati stipulati con alcuni istituti di credito allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse e di cambio di talune passività finanziarie a medio-lungo termine, anche a fronte di operazioni di finanziamento prospettiche che saranno assunte dalla Società entro il 2021.

L'incremento complessivo della voce rispetto al saldo al 31 dicembre 2019, pari a 78.509 migliaia di euro, è correlato essenzialmente all'effetto combinato di:

- a) l'incremento del fair value negativo, 48.086 migliaia di euro, dei derivati di Interest Rate Swap e di Interest Rate Swap Forward Starting in essere al 30 giugno 2020, essenzialmente a seguito della diminuzione della curva dei tassi di interesse al 30 giugno 2020 rispetto al 31 dicembre 2019;
- b) l'incremento del fair value negativo per 30.423 migliaia di euro dei Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterlina e yen, derivante dalla variazione del fair value (7.532 migliaia di euro in relazione all'effetto combinato della variazione della curva dei tassi in valuta e in euro), a seguito dell'operazione di issuer substitution di fine 2016, rilevato tra i proventi finanziari e dall'effetto cambio negativo (37.955 migliaia di euro) connesso principalmente al deprezzamento della sterlina rispetto all'euro.

Si segnala che, in relazione ai derivati di Interest Rate Swap Forward Starting, al 30 giugno 2020 risulta iscritto un fair value negativo complessivamente pari a 214.915 migliaia di euro per un

importo nozionale complessivamente pari a 2.350 milioni di euro di durata media residua ponderata di 6 anni e cinque mesi a un tasso fisso medio ponderato pari a circa l'1,146%, stipulati originariamente a fronte di passività finanziarie prospettiche a copertura del fabbisogno finanziario della Società.

Per maggiori dettagli, si rinvia alla nota n. 9.2 "Gestione dei rischi finanziari".

ALTRE PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

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

(quota corrente) Migliaia di euro 89.276 (190.656)

Il saldo della voce, comprensivo sia della quota corrente sia di quella non corrente, si decrementa di 101.380 migliaia di euro essenzialmente per la diminuzione dei ratei passivi sui prestiti obbligazionari (72.980 migliaia di euro).

PASSIVITA' FINANZIARIE A BREVE TERMINE - Migliaia di euro 753.876 (304.836)

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

Migliaia di euro	30/06/2020	31/12/2019
Scoperti di conto corrente	1	2
Finanziamenti a breve termine	339.999	244.999
Derivati correnti con fair value negativo ⁽¹⁾	355	794
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	32.359	27.858
Altre passività finanziarie correnti	381.162	31.183
Passività finanziarie a breve termine	753.876	304.836

(1) Tali passività includono strumenti derivati di non hedge accounting che rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

La voce pari 753.876 migliaia di euro si incrementa di 449.040 migliaia di euro essenzialmente a seguito dell'utilizzo per 350.000 migliaia di euro (a tasso fisso dell'1,5% e con scadenza 15 dicembre 2020) della prima tranche della linea di credito stipulata da Autostrade per l'Italia con Atlantia pari a 400.000 migliaia di euro con scadenza 15 gennaio 2021 (utilizzabile entro il 15 dicembre 2020), nell'ambito del supporto finanziario prestato da Atlantia con cui la capogruppo si è impegnata a mettere a disposizione della Società un finanziamento fino ad un ammontare massimo di 900.000 migliaia di euro suddiviso in due tranche erogabili entro 31 dicembre 2020 e con scadenza il 31 dicembre 2021, condizionati al persistere del presupposto della continuità aziendale o all'assenza di fatti e circostanze – non risolvibili con tale supporto finanziario – che possano compromettere la capacità della Società di adempiere alle proprie obbligazioni di pagamento.

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 alla Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority – ESMA del 20 marzo 2013 (che non prevede la deduzione dall'indebitamento finanziario delle attività finanziarie non correnti).

Milioni di euro	30/06/2020	di cui verso parti correlate	31/12/2019	di cui verso parti correlate
Disponibilità liquide	-505		-954	
Mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate	-477	-453	-665	-660
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività operative cessate	-		-	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (A)	-982		-1.619	
Attività finanziarie correnti ⁽¹⁾ (B)	-441		-491	
Scoperti di conto corrente bancari	-		-	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	2.364	-	863	
Altri debiti finanziari	754	382	305	28
Passività finanziarie correnti (C)	3.118		1.168	
Posizione finanziaria netta corrente (D=A+B+C)	1.695		-942	
Finanziamenti a medio-lungo termine	580		2.166	
Prestiti obbligazionari	6.389		7.025	
Altri debiti finanziari non correnti	569		491	
Passività finanziarie non correnti (E)	7.538		9.682	
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto come da raccomandazione ESMA (F=D+E)	9.233		8.740	
Attività finanziarie non correnti (G)	-365		-348	
Indebitamento finanziario netto (H=F+G)	8.868		8.392	

(1) Include le attività finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate.

7.16 Altre passività non correnti - Migliaia di euro 25.013 (29.149)

Al 30 giugno 2020 il saldo della voce è pari a 25.013 migliaia di euro e presenta un decremento pari 4.136 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (29.149 migliaia di euro) sostanzialmente per la riduzione dei debiti verso il personale, connessi alla riduzione del fair value dei piani di incentivazione al management.

Migliaia di euro	30/06/2020	31/12/2019
Risconti passivi non commerciali	23.327	24.615
Debiti verso il personale	1.207	4.055
Debiti per espropri	405	405
Altri debiti	74	74
Altre passività non correnti	25.013	29.149

7.17 Passività commerciali - Migliaia di euro 969.186 (1.360.207)

La composizione delle passività commerciali è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	30/06/2020	31/12/2019
Debiti verso fornitori	554.524	615.841
Debiti per rapporti di interconnessione	402.109	660.178
Pedaggi in corso di regolazione	3.081	83.461
Ratei e risconti passivi e altre passività commerciali	9.472	727
Passività commerciali	969.186	1.360.207

Le passività commerciali, pari a 969.186 migliaia di euro, presentano un decremento pari a 391.021 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (1.360.207 migliaia di euro), principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- il decremento dei debiti verso le società interconnesse (258.069 migliaia di euro) e dei pedaggi in corso di regolazione (80.380 migliaia di euro), riconducibile ai minori debiti di Autostrade per l'Italia ascrivibili alla riduzione dei volumi di traffico registrati nel primo semestre 2020 per effetto del Covid-19;
- il decremento dei debiti verso fornitori (61.317 migliaia di euro), principalmente originato dalla dinamica degli investimenti.

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

7.18 Altre passività correnti - Migliaia di euro 244.685 (324.236)

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

Migliaia di euro	30/06/2020	31/12/2019
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	13.566	18.453
Debiti verso il personale	42.170	49.243
Debiti per canoni	19.153	86.827
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	27.007	25.796
Debiti per espropri	224	1.684
Debiti verso Amministrazioni Pubbliche	25	23
Altri debiti	142.540	142.210
Altre passività correnti	244.685	324.236

Al 30 giugno 2020 il saldo della voce è pari a 244.685 migliaia di euro e presenta un decremento pari a 79.551 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2019 (324.236 migliaia di euro). Sulla variazione incidono essenzialmente i seguenti effetti combinati:

- a) il decremento dei debiti per canoni di concessione per 67.674 migliaia di euro, in relazione ai pagamenti effettuati nel corso del primo semestre 2020 principalmente da parte di Autostrade per l'Italia;
- b) la diminuzione del debito verso il personale, pari a 7.073 migliaia di euro.

8. Informazioni sulle voci del conto economico consolidato

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico consolidato. Le componenti negative di conto economico sono indicate con il segno “-” nei titoli e nelle tabelle delle note, mentre i valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi al primo semestre 2020. Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico consolidato derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.5 “Rapporti con parti correlate”.

8.1 Ricavi da pedaggio - Migliaia di euro 1.167.038 (1.761.206)

I Ricavi da pedaggio sono pari a 1.167.038 migliaia di euro e presentano un decremento di 594.168 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2019 (1.761.206 migliaia di euro) in relazione alla netta diminuzione del traffico sulla rete, osservabile a partire da fine febbraio 2020, pari a -37,7% e riconducibile essenzialmente agli effetti negativi delle limitazioni e restrizioni agli spostamenti a causa della diffusione del Covid-19, come ampiamente descritto anche nella nota n. 6.1 “Impatti derivanti dall'epidemia da coronavirus “Covid-19” cui si rimanda.

8.2 Ricavi per servizi di costruzione - Migliaia di euro 65.628 (70.741)

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

Migliaia di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione - opere con benefici economici aggiuntivi	65.628	70.712	-5.084
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	-	29	-29
Ricavi per servizi di costruzione	65.628	70.741	-5.113

I ricavi per servizi di costruzione sono costituiti essenzialmente dagli interventi relativi a opere con benefici economici aggiuntivi e ad opere classificate tra i diritti concessori finanziari e sono rappresentativi del fair value del corrispettivo spettante per le attività di ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture in concessione effettuate nel periodo.

I ricavi per servizi di costruzione eseguiti nel primo semestre 2020, pari a 65.628 migliaia di euro, si decrementano di 5.113 migliaia di euro rispetto al saldo del periodo precedente (70.741 migliaia di euro) prevalentemente per i minori investimenti realizzati in opere con benefici economici aggiuntivi.

Nel primo semestre 2020, il Gruppo ha eseguito ulteriori servizi di costruzione per opere che non comportano benefici economici aggiuntivi, per complessivi 131.383 migliaia di euro, a fronte dei quali sono stati utilizzati i “Fondi per impegni da convenzione” appositamente stanziati. Tali utilizzi dei fondi sono classificati a riduzione dei costi operativi del periodo e commentati nella nota n. 8.9 “Utilizzo del fondo impegni da convenzioni”. Per un dettaglio completo degli investimenti complessivi in attività in concessione nel periodo, si rinvia alla precedente nota n. 7.2 “Attività immateriali”.

8.3 Altri ricavi - Migliaia di euro 95.885 (205.968)

Il dettaglio degli altri ricavi è riportato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione
Ricavi da subconcessionari	30.214	83.432	-53.218
Ricavi per manutenzioni	5.399	9.262	-3.863
Altri ricavi da gestione autostradale	9.623	11.966	-2.343
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	18.793	27.167	-8.374
Rimborsi	7.700	9.607	-1.907
Risarcimento danni e indennizzi	8.626	43.653	-35.027
Ricavi da pubblicità	513	814	-301
Altri proventi	15.017	20.067	-5.050
Altri ricavi	95.885	205.968	-110.083

Gli altri ricavi ammontano a 95.885 migliaia di euro e presentano un decremento di 110.083 migliaia di euro rispetto al periodo precedente, sostanzialmente in relazione a:

- la marcata riduzione dei ricavi da subconcessionari per 53.218 migliaia di euro dovuta principalmente alle minori royalty delle aree di servizio, in relazione al calo del traffico e alla sospensione delle royalty ed altri corrispettivi applicata al fine di supportare economicamente gli operatori di business Oil e Ristoro nel periodo di *lockdown* connesso all'emergenza sanitaria Covid-19, come ampiamente descritto anche nella nota n. 6.1 "Impatti derivanti dall'epidemia da coronavirus "Covid-19" cui si rimanda;
- il provento rilevato nel corso del primo semestre 2019 tra i ricavi da risarcimento danni e indennizzi, derivante dal già citato rimborso assicurativo correlato all'evento del 14 agosto 2018 (37.500 migliaia di euro).

8.4 Materie prime e materiali - Migliaia di euro -31.446 (-179.429)

La voce include gli acquisti di materiali e le variazioni delle rimanenze di materie prime e materiali di consumo.

Migliaia di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione
Materiale da costruzione	-6.448	-2.862	-3.586
Materiale elettrico ed elettronico	-15.598	-22.935	7.337
Carbolubrificanti e combustibili	-4.562	-5.643	1.081
Altre materie prime e materiali di consumo	-10.713	-150.938	140.225
Acquisti di materiali	-37.321	-182.378	145.057
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	5.848	2.851	2.997
Costi per materie prime capitalizzati	27	98	-71
Materie prime e materiali	-31.446	-179.429	147.983

La voce registra un decremento pari a 147.983 migliaia di euro, essenzialmente riconducibile agli oneri sostenuti nel primo semestre del 2019 per l'acquisizione delle proprietà degli immobili civili e di quelle oggetto di attività di impresa, come richiesto dal Commissario straordinario, coerentemente con quanto previsto negli art. 1-bis, art. 4-bis del decreto Legge n. 109, convertito con modificazioni nella legge n. 130 del 16 novembre 2018 (114.913 migliaia di euro).

8.5 Costi per servizi - Migliaia di euro -570.293 (-451.352)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

Migliaia di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-424.648	-318.080	-106.568
Prestazioni professionali	-71.560	-59.433	-12.127
Trasporti e simili	-12.091	-15.737	3.646
Utenze	-19.383	-19.298	-85
Assicurazioni	-9.489	-8.700	-789
Compensi collegio sindacale	-316	-315	-1
Prestazioni diverse	-32.806	-29.789	-3.017
Costi per servizi	-570.293	-451.352	-118.941

L'incremento dei costi per servizi, pari a 118.941 migliaia di euro, è attribuibile essenzialmente all'aumento delle prestazioni edili correlate sostanzialmente alle maggiori manutenzioni dell'infrastruttura autostradale di Autostrade per l'Italia.

8.6 Costo per il personale - Migliaia di euro -228.321 (-269.020)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

Migliaia di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione
Salari e stipendi	-162.407	-182.276	19.869
Oneri sociali	-49.746	-54.690	4.944
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	-10.132	-10.758	626
Compensi ad amministratori	-1.178	-1.316	138
Altri costi del personale	-5.612	-20.837	15.225
Costo per il personale lordo	-229.075	-269.877	40.802
Costo del lavoro capitalizzato per attività non in concessione	754	857	-103
Costo per il personale	-228.321	-269.020	40.699

Il costo per il personale è pari a 228.321 migliaia di euro con una diminuzione di 40.699 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2019 (269.020 migliaia di euro). Tale variazione è determinata essenzialmente:

- dal minor fair value rilevato per la valutazione dei piani di incentivazione al management;
- dal decremento del costo medio in relazione all'effetto combinato, da un lato, dell'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria, delle minori prestazioni variabili e politiche retributive e, dall'altro, dei maggiori oneri derivanti dal rinnovo contrattuale;
- dal decremento della forza media (-263 unità medie), per il rallentamento del turnover nel comparto esazione, il mancato ricorso a personale stagionale e l'aggiornamento delle previsioni di ingresso di nuove unità in funzione anche delle limitazioni connesse all'emergenza Covid-19.

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

Unità	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione
Dirigenti	97	96	1
Quadri e impiegati	3.010	3.011	-1
Esattori	1.926	2.140	-214
Operai	1.394	1.443	-49
Totale	6.427	6.690	-263

In relazione ai piani di compensi basati su azioni e regolati con azioni o per cassa che coinvolgono alcuni amministratori e dipendenti delle società del Gruppo, si rimanda a quanto descritto nella nota n. 10.6 “Informativa sui piani di compensi basati su azioni”.

8.7 Altri oneri - Migliaia di euro -178.944 (-271.737)

Gli altri oneri del primo semestre 2020, il cui dettaglio è riportato nella tabella seguente, risultano in diminuzione di 92.793 migliaia di euro rispetto al saldo del periodo precedente, essenzialmente in relazione alla riduzione dei canoni concessori (76.295 migliaia di euro), correlati all’andamento del traffico, ai ricavi da pedaggio e ai contratti di subconcessione, e ai minori oneri sostenuti a fronte degli indennizzi erogati alle imprese per il ristoro delle perdite delle attrezzature, dei macchinari e dei materiali ovvero per il trasferimento in altra sede in relazione al crollo di una sezione del viadotto Polcevera (14.445 migliaia di euro nel primo semestre 2019).

Migliaia di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione
Oneri concessori	-150.413	-226.708	76.295
Oneri per godimento beni di terzi	-4.020	-3.127	-893
Contributi e liberalità	-11.661	-14.951	3.290
Imposte indirette e tasse	-4.486	-5.974	1.488
Altri oneri diversi	-8.364	-20.977	12.613
Oneri diversi	-24.511	-41.902	17.391
Altri oneri	-178.944	-271.737	92.793

8.8 Variazione operativa dei fondi per accantonamenti - Migliaia di euro 515.739 (100.524)

La voce è costituita dalle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti, ad esclusione di quelli per benefici per dipendenti (classificate nel costo per il personale), stanziati dalle società del Gruppo per poter adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l’impiego di esborsi finanziari negli esercizi successivi. L’ammontare della voce registra una variazione negativa per 515.739 migliaia di euro nel primo semestre 2020, riconducibile a:

- la variazione operativa negativa del fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali (308.726 migliaia di euro), che escludendo gli effetti connessi all’utilizzo per gli interventi correlati alla ricostruzione del viadotto Polcevera (94.959 migliaia di euro, quale quota già accantonata in esercizi precedenti), registra un accantonamento di 403.685 migliaia di euro in relazione all’aggiornamento della stima degli interventi di ripristino previsti sulla rete;
- la variazione operativa negativa dei fondi per rischi e oneri (199.751 migliaia di euro), attribuibile prevalentemente all’aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere (200.000 migliaia di euro) in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volte alla chiusura delle contestazioni avanzate, come illustrato nella nota n. 6.2 cui si rinvia;
- la variazione operativa negativa del fondo rinnovo infrastrutture autostradali (7.262 migliaia di euro).

8.9 Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni - Migliaia di euro 131.383 (186.031)

La voce accoglie l’utilizzo del fondo per impegni da convenzioni per opere senza benefici economici aggiuntivi realizzate nel periodo, al netto dei contributi maturati (rilevati nei ricavi per servizi di costruzione, come illustrato nella precedente nota n. 8.2 “Ricavi per servizi da costruzioni”). La voce costituisce la rettifica indiretta dei costi operativi per attività di costruzione, classificati per natura e sostenuti nell’esercizio da Autostrade per l’Italia, che presenta tale tipologia di impegno previsto

nella rispettiva concessione. Il decremento di 54.648 migliaia di euro rispetto al valore del primo semestre 2019 è sostanzialmente attribuibile ai minori investimenti effettuati per il potenziamento dell'A1 Milano-Napoli (tratto Bologna-Firenze) sia per gli altri investimenti nominativi previsti dall'art. 2 della Convenzione Unica del 2007.

8.10 (Svalutazioni) Ripristini di valore - Migliaia di euro -1.269 (-6.446)

L'ammontare della voce accoglie gli effetti derivanti dalle variazioni di stime relative alla parziale inesigibilità di crediti sorti in esercizi precedenti.

8.11 Proventi (Oneri) finanziari - Migliaia di euro -262.811 (-218.405)

Proventi finanziari - Migliaia di euro 41.869 (42.935)

Oneri finanziari - Migliaia di euro -304.338 (-261.750)

Utili (perdite) su cambi - Migliaia di euro -342 (410)

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

Migliaia di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione
Dividendi da imprese partecipate	-	-	-
Proventi finanziari rilevati ad incremento delle attività finanziarie	475	472	3
Proventi da operazioni di finanza derivata	28.230	28.225	5
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	321	794	-473
Proventi finanziari diversi	12.843	13.444	-601
Altri proventi finanziari	41.869	42.935	-1.066
Totale proventi finanziari (a)	41.869	42.935	-1.066
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	-8.827	-19.384	10.557
Oneri su finanziamenti a medio-lungo termine	-32.984	-35.658	2.674
Oneri da operazioni di finanza derivata	-131.232	-65.720	-65.512
Oneri su prestiti obbligazionari	-120.950	-130.276	9.326
Oneri per interessi passivi rilevati ad incremento delle passività finanziarie	-1.868	-1.775	-93
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	-451	-307	-144
Oneri finanziari diversi	-8.026	-8.630	604
Altri oneri finanziari	-295.511	-242.366	-53.145
Totale oneri finanziari (b)	-304.338	-261.750	-42.588
Utili su cambi	43.703	5.888	37.815
Perdite su cambi	-44.045	-5.478	-38.567
Utili (perdite) su cambi (c)	-342	410	-752
Proventi (oneri) finanziari (a+b+c)	-262.811	-218.405	-44.406

Gli "Altri oneri finanziari", al netto degli "Altri proventi finanziari", sono pari a 253.642 migliaia di euro e si incrementano di 54.211 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2019 (199.431 migliaia di euro), essenzialmente a seguito dei maggiori oneri da valutazione riconducibili alla variazione del fair value dei derivati riclassificati come non hedge accounting nel corso del 2019 (48.086 migliaia di euro).

La voce "Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione", pari a 8.827 migliaia di euro al 30 giugno 2020, risulta in diminuzione di 10.557 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2019 (19.384 migliaia di euro), essenzialmente per la diminuzione dei tassi di riferimento applicati nei due periodi a confronto.

8.12 (Oneri) Proventi fiscali - Migliaia di euro 173.518 (-185.964)

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

Migliaia di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	Variazione
IRES	-5.622	-108.509	102.887
IRAP	-969	-22.345	21.376
Imposte correnti sul reddito	-6.591	-130.854	124.263
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	887	3.803	-2.916
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	-332	-266	-66
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	555	3.537	-2.982
Accantonamenti	320.510	90.354	230.156
Rilasci	-101.031	-94.911	-6.120
Variazione di stime di esercizi precedenti	-2.709	15.488	-18.197
Imposte anticipate	216.770	10.931	205.839
Accantonamenti	-38.403	-50.596	12.193
Rilasci	1.187	568	619
Variazione di stime di esercizi precedenti	-	-19.550	19.550
Imposte differite	-37.216	-69.578	32.362
Imposte anticipate e differite	179.554	-58.647	238.201
(Oneri) Proventi fiscali	173.518	-185.964	359.482

I proventi fiscali del primo semestre 2020 ammontano a 173.518 migliaia di euro, con un incremento di 359.482 migliaia di euro rispetto agli oneri del primo semestre 2019 (185.964 migliaia di euro).

Sulla variazione incidono:

- il maggior stanziamento di imposte anticipate di Autostrade per l'Italia in relazione al fondo ripristino e sostituzione (123.561 migliaia di euro);
- lo stanziamento di imposte anticipate del primo semestre 2020 di Autostrade per l'Italia (63.938 migliaia di euro) per l'aggiornamento della stima degli ulteriori oneri da sostenere in relazione alle negoziazioni in corso con il Governo e con il MIT volte alla chiusura delle contestazioni avanzate, con conseguente incremento degli accantonamenti, come precedentemente illustrato.
- lo stanziamento di Autostrade per l'Italia di imposte anticipate in relazione alla perdita fiscale IRES del primo semestre 2020 (48.329 migliaia di euro);
- le imposte correnti rilevate nel primo semestre 2019 (130.854 migliaia di euro) in relazione al risultato prima delle imposte.

8.13 Utile per azione

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base e dell'utile diluito per azione per i due periodi oggetto di comparazione. Si evidenzia che in assenza di opzioni e/o strumenti finanziari convertibili in azioni della Capogruppo, l'utile diluito per azione coincide con l'utile base per azione.

	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000
Utile/(perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	-475.773	425.729
Utile/(perdita) per azione (euro)	-0,77	0,68
Utile/(perdita) da attività operative in funzionamento di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	-476.996	425.799
Utile/(perdita) base per azione da attività operative in funzionamento (euro)	-0,77	0,68
Utile/(perdita) da attività operative cessate di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	1.223	-70
Utile/(perdita) base per azione da attività operative cessate (euro)	0,00	-0,00

9. Altre informazioni finanziarie

9.1 Informazioni sul rendiconto finanziario consolidato

Si commenta di seguito la gestione finanziaria consolidata del primo semestre 2020, a confronto con quella del primo semestre 2019, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione "Prospetti contabili consolidati".

La dinamica finanziaria del primo semestre 2020 evidenzia un decremento delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 642.359 migliaia di euro (468.967 migliaia di euro nel primo semestre 2019).

Il flusso di cassa assorbito dalle attività di esercizio nel primo semestre 2020 è pari a 232.425 migliaia di euro, in aumento di 1.072.414 migliaia di euro rispetto al flusso generato nel periodo di confronto (839.989 migliaia di euro) in relazione prevalentemente agli effetti negativi sul traffico connessi alle misure di quarantena e di restrizione agli spostamenti implementate a seguito del diffondersi dell'epidemia da Covid-19; in particolare, si evidenziano i seguenti effetti combinati:

- a) il minor apporto nei due periodi a confronto dell'"FFO" (Funds From Operations o Cash Flow Operativo) pari a 467.059 migliaia di euro, sostanzialmente attribuibile alla rilevante riduzione del traffico correlata alle misure restrittive citate, parzialmente compensata dalle imposte correnti rilevate nel primo semestre 2019;
- b) il maggiore assorbimento nei due periodi a confronto del capitale di esercizio e delle altre variazioni (605.357 migliaia di euro). In particolare, il flusso assorbito nel primo semestre 2020 è pari a 450.818 migliaia di euro in relazione essenzialmente a:
 - 1) la diminuzione delle passività commerciali (391.021 migliaia di euro), principalmente dovuta all'effetto combinato dalla diminuzione dei debiti verso società interconnesse e dei pedaggi in corso di regolazione ascrivibile alla riduzione dei volumi di traffico;
 - 2) il decremento delle altre passività correnti (79.551 migliaia di euro) in relazione essenzialmente al minor debito per canoni verso il Concedente derivante dal saldo dei canoni in scadenza e dalla citata riduzione dei volumi di traffico;
 - 3) l'incremento delle altre attività correnti (72.989 migliaia di euro) in relazione prevalentemente all'aumento dei crediti per IVA e degli acconti sui canoni verso l'ANAS;
 - 4) la diminuzione dei crediti commerciali (158.786 migliaia di euro) correlata sempre alla citata riduzione del traffico in relazione al Covid-19.

Nel primo semestre 2019 il capitale di esercizio e le altre variazioni avevano generato un flusso di cassa di 154.539 migliaia di euro in relazione prevalentemente allo stanziamento delle imposte del periodo e all'aumento delle passività commerciali, parzialmente compensati dall'aumento delle altre attività correnti e delle attività commerciali.

Il flusso finanziario assorbito dalle attività di investimento è pari a 181.899 migliaia di euro in diminuzione di 73.142 migliaia di euro rispetto all'ammontare del primo semestre 2019 (255.041 migliaia di euro), prevalentemente per l'effetto combinato di:

- a) i minori investimenti in attività in concessione al netto dei contributi (58.260 migliaia di euro), relativi principalmente ai lavori svolti per il potenziamento del tratto autostradale dell'A1 tra Bologna e Firenze e per gli altri investimenti nominativi previsti dall'art. 2 della Convenzione Unica del 2007;
- b) l'incasso, pari a 12.085 migliaia di euro, di attività finanziarie per contributi su opere a seguito del rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta in relazione all'effettiva esecuzione dei lavori e all'avanzamento dei progetti sulla A1 Milano-Napoli;
- c) i maggiori investimenti in attività materiali e altre attività immateriali (4.296 migliaia di euro).

Il flusso di cassa assorbito dalle attività finanziaria nel primo semestre 2020 è pari a 228.035 migliaia di euro con una riduzione di 825.880 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2019 (pari 1.053.915 migliaia di euro), principalmente in relazione ai seguenti effetti combinati:

- a) i dividendi corrisposti nel primo semestre 2019 (321.621 migliaia di euro);

- b) l'utilizzo (350.000 migliaia di euro) della prima tranche della linea di credito stipulata con Atlantia, pari a 400.000 migliaia di euro, con scadenza 15 gennaio 2021 (utilizzabile entro il 15 dicembre 2020), nell'ambito del supporto finanziario prestato da Atlantia, con cui si è impegnata a mettere a disposizione della società un finanziamento fino ad un ammontare massimo di 900.000 migliaia di euro suddiviso in due tranche erogabili entro 31 dicembre 2020 e con scadenza il 31 dicembre 2021;
- c) i minori rimborsi di prestiti obbligazionari nei periodi a confronto (91.606 migliaia di euro).

Nella tabella seguente si riportano i flussi finanziari netti complessivi delle attività operative cessate nel primo semestre 2020 che include il contributo della società Tech Solutions Integrators). Tale flusso è inclusi nel rendiconto finanziario consolidato nell'ambito dei flussi attività di esercizio, di investimento e di finanziamento.

FLUSSI DI CASSA CONNESSI DA ATTIVITÀ OPERATIVE CESSATE

Miloni di euro	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019
Flusso di cassa netto da attività di esercizio	1	-
Flusso di cassa netto per attività di investimento	-	-
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria	-1	-

9.2 Gestione dei rischi finanziari

Obiettivi e politica di gestione dei rischi finanziari del Gruppo Autostrade per l'Italia

Il Gruppo, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative, risulta esposto:

- a) al rischio di mercato, principalmente di variazione dei tassi di interesse e di cambio connessi alle attività finanziarie erogate e alle passività finanziarie assunte;
- b) al rischio di liquidità, con riferimento alla disponibilità di risorse finanziarie adeguate a far fronte alla propria attività operativa e al rimborso delle passività assunte;
- c) al rischio di credito, connesso sia ai normali rapporti commerciali, sia alla possibilità di default di una controparte finanziaria.

La strategia del Gruppo per la gestione dei rischi finanziari è conforme e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia nell'ambito delle proiezioni di medio-lungo periodo aggiornate annualmente, tenuto conto dell'attività di direzione e coordinamento esercitata da quest'ultima su Autostrade per l'Italia.

Rischio di mercato

La strategia seguita per tale tipologia di rischio mira alla mitigazione dei rischi di tasso e di cambio e alla ottimizzazione del costo del debito così come definito nella Policy Finanziaria approvata dal Consiglio di Amministrazione della controllante Atlantia.

La gestione di tali rischi è effettuata nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato.

Gli obiettivi principali indicati dalla policy 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 30 giugno 2020 le operazioni del portafoglio derivati del Gruppo, dettagliate nel seguito, sono classificate, in applicazione dell'IFRS 9, di non hedge come meglio descritto nel seguito.

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. I valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine esercizio pubblicato dalla Banca Centrale Europea. Al 30 giugno 2020 è inoltre presente un'ulteriore operazione di non-hedge accounting connessa ad un derivato incorporato in un finanziamento a breve termine in capo ad Autostrade Meridionali di importo nozionale complessivamente pari a 245.000 migliaia di euro e fair value negativo pari a 355 migliaia di euro.

La vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 30 giugno 2020 è pari a circa 5 anni e 6 mesi. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel primo semestre 2020 è stato pari al 3,4%. Le attività di monitoraggio sono rivolte a valutare, su base continuativa, il merito di credito delle controparti e il livello di concentrazione dei rischi.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio connesso all'incertezza derivante dall'andamento dei tassi di interesse può presentare una duplice manifestazione:

- a) rischio di cash flow: è collegato ad attività o passività finanziarie con flussi finanziari indicizzati ad un tasso di interesse di mercato. Con l'obiettivo di ridurre l'ammontare di indebitamento finanziario a tasso variabile, la Società ha posto in essere contratti derivati di Interest Rate Swap (IRS), classificati di non-hedge al 30 giugno 2020;
- b) rischio di fair value: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a tasso fisso a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di mercato. Al 30 giugno 2020 non risultano in essere contratti derivati classificati come di fair value hedge.

Con riferimento agli strumenti derivati posti in essere in relazione del rischio di cash flow, si precisa che le scadenze dei derivati e delle relative passività finanziarie sottostanti esistenti sono le medesime, con lo stesso nozionale di riferimento. Al 30 giugno 2020 tali strumenti sono classificati come di non hedge, con una riserva di cash flow hedge sospesa nel corso dell'esercizio 2019 che viene rilasciata al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura. Per maggiori dettagli si rimanda alla nota n. 9.2 "Gestione dei rischi finanziari" della Relazione Finanziaria Annuale 2019.

Con riferimento agli Interest Rate Swap Forward Starting si evidenzia, che al 30 giugno 2020 tali derivati sono contabilizzati come di non hedge.

In particolare si segnala che alcuni strumenti sono stati completamente riclassificati a conto economico durante l'esercizio precedente, mentre per altri, ritenendo possibile l'emissione del debito prospettico connesso a tali strumenti, è stato sospeso un ammontare nella riserva di cash flow hedge; il conto economico è o sarà accreditato (addebitato) al verificarsi dei flussi di interesse delle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura. Per maggiori dettagli si rimanda alla nota n. 9.2 "Gestione dei rischi finanziari" della Relazione Finanziaria Annuale 2019.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, l'indebitamento finanziario fruttifero è espresso per il 96% a tasso fisso.

Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di cambio è suddivisa in:

- a) esposizione al rischio di cambio economico, rappresentata dai flussi di incasso e pagamento in divise diverse da quella funzionale della singola società;
- b) esposizione al rischio di cambio traslativo, riconducibile all'investimento netto di capitale effettuato in società partecipate in valute diverse da quella funzionale del Gruppo;
- c) esposizione al rischio di cambio transattivo, derivante da operazioni di deposito e/o finanziamento in divise diverse da quella funzionale della singola società.

Il rischio di tasso di cambio deriva principalmente dalla presenza di attività e passività finanziarie denominate in valuta diversa da quella di conto della Società. I derivati di tipo Cross Currency Swap connessi ai prestiti obbligazionari in sterline e yen oggetto di "issuer substitution" a fine 2016, pur essendo da un punto di vista gestionale a copertura dei rischi connessi alle oscillazioni di cambio, non rispettano tutti i requisiti formali per la qualificazione di copertura ex IFRS 9 e sono stati classificati come di non hedge.

L'indebitamento finanziario a medio-lungo termine del Gruppo è espresso per il 9% in valute diverse dall'euro (sterlina e yen). Tenuto conto dei derivati di Cross Currency Swap connessi ai bond in valuta l'indebitamento finanziario netto del Gruppo non risulta di fatto esposto al rischio di oscillazione dei tassi di cambio.

Nella tabella seguente sono riepilogati tutti i contratti derivati in essere al 30 giugno 2020 (in confronto con la situazione al 31 dicembre 2019) con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

Migliaia di euro		30/06/2020		31/12/2019	
Tipologia	Rischio coperto	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento
<i>Derivati di non hedge accounting</i>					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	-258.442	899.176	-228.018	899.176
Derivati incorporati nei finanziamenti	Tassi di interesse	-354	245.000	-794	245.000
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	-96.078	748.837	-89.349	760.465
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	-214.915	2.350.000	-173.558	2.350.000
		-569.789	4.243.013	-491.719	4.254.641
	Totale	-569.789	4.243.013	-491.719	4.254.641
	di cui:				
	con fair value positivo				
	con fair value negativo	-569.789		-491.719	

(1) Il fair value dei derivati è espresso escludendo i relativi ratei maturati alla data di bilancio.

Analisi di sensitività

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul conto economico nel 2020 e sul patrimonio netto al 30 giugno 2020 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui il Gruppo è esposto. In particolare l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi per gli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dell'1% (100 bps) all'inizio dell'anno, mentre per ciò che concerne gli impatti nelle altre componenti del conto economico complessivo derivanti dalla variazione del fair value, lo spostamento di 100 bps della curva è stato ipotizzato alla data di valutazione. In base all'analisi sopra descritta, risulta che:

- in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa e sfavorevole variazione dell' 1% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 227.366 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale, essenzialmente attribuibile ai derivati riclassificati come di non hedge al 31 dicembre 2019;
- per quanto concerne il rischio di variazione dei tassi di cambio, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 15.232 migliaia di euro, riconducibile alla variazione del fair value negativo dei derivati di tipo Cross Currency Swap in sterline e in yen, che, come detto, sono rilevati quali strumenti di non hedge.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta l'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza.

I principali fattori che contribuiscono al rischio di liquidità 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.

Al 30 giugno 2020 il Gruppo dispone di linee di finanziamento pari a 1.405 migliaia di euro con una vita media residua ponderata di circa cinque anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa un anno e nove mesi.

A questo proposito, si evidenzia che in data 3 aprile 2020, Autostrade per l'Italia ha presentato a Cassa Depositi e Prestiti S.p.A una richiesta di erogazione per un importo totale di 200 milioni di euro a valere sul contratto di finanziamento stipulato il 15 dicembre 2017. La richiesta si riferisce all'utilizzo della tranche denominata "Revolving Credit Facility" destinata a coprire i fabbisogni di capitale circolante della Società. Cassa Depositi e Prestiti con lettera del 24 aprile 2020 ha comunicato che non risultano al momento soddisfatte tutte le condizioni sospensive dell'erogazione della linea revolving. Peraltro, Cassa Depositi e Prestiti ha comunicato che - in considerazione del perdurare dell'emergenza e della corrispondente necessità di supportare la ripresa, nonché della necessità, rappresentata da Autostrade per l'Italia, di utilizzare l'importo

richiesto anche a sostegno del Piano Industriale- la richiesta di erogazione potrà essere valutata a valle del confronto attualmente in corso con la Società.

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

Migliaia di euro				30/06/2020		
Società Beneficiaria	Linee di credito	Scadenza del periodo di utilizzo	Scadenza finale	Disponibili	di cui utilizzate	di cui non utilizzate
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine Cassa Depositi e Prestiti	31/12/2021	13/12/2027	1.100	400	700
Autostrade per l'Italia	Linea Revolving Cassa Depositi e Prestiti	02/10/2022	31/12/2022	600		600
Autostrade per l'Italia	Linea di Credito Revolving a breve termine Atlantia	15/12/2020	15/01/2021	400	350	50
Autostrade Meridionali	Finanziamento a breve termine Banco di Napoli	31/12/2020	31/12/2020	300	245	55
Linee di credito				2.400	995	1.405

Con riferimento alla situazione finanziaria di Autostrade per l'Italia, si fa presente che, come descritto in altre sezioni della presente nota integrativa, risultano in essere talune criticità ed incertezze, fra le quali:

- a) il diffondersi a livello internazionale dell'epidemia da Coronavirus-Covid 19 e della dichiarazione di emergenza sanitaria proclamata dal Governo italiano, come descritto nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato", le cui misure di contenimento hanno avuto ripercussioni sul comparto autostradale, con impatti significativi in termini di minori ricavi da pedaggio e minori ricavi da royalties aree di servizio, nonché un grave pregiudizio alla possibilità di generare sufficienti flussi di cassa dalla riscossione delle tariffe;
- b) la revisione al ribasso da parte delle agenzie internazionali Moody's, Fitch e Standard & Poor's del rating creditizio di Autostrade per l'Italia e del relativo outlook ("downgrading"), come descritto nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" della nota n. 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato", che trova la sua motivazione nell'art. 35 del Decreto Milleproroghe, e rischia di precludere o rendere più difficoltoso il ricorso al mercato del credito (anche bancario).

In tale contesto, il Consiglio di Amministrazione ha predisposto misure aggiuntive per preservare la disponibilità di cassa. In particolare:

- In data 24 aprile 2020 Atlantia ha inviato ad Autostrade per l'Italia una Lettera di Supporto con la quale si impegna a mettere a disposizione della Società, ove necessario e in via residuale rispetto ad altre fonti di finanziamento ottenibili un finanziamento sino ad un ammontare massimo di 900 milioni di euro suddiviso in due tranches erogabili entro il 31 dicembre 2020 e con scadenza 31 dicembre 2021, condizionati al persistere del presupposto della continuità aziendale o all'assenza di fatti e circostanze – non risolvibili con tale supporto finanziario – che possano compromettere la capacità della società di adempiere alle proprie obbligazioni di pagamento.
In data 10 giugno 2020, è stato sottoscritto il contratto relativo alla prima tranche, per un importo massimo pari a 400 milioni di euro con scadenza 15 gennaio 2021 (utilizzabile entro il 15 dicembre 2020).
In data 15 giugno 2020 è stata effettuata, nell'ambito del sopracitato contratto, l'erogazione di un importo pari a 350 milioni di euro con scadenza 15 dicembre 2020.
- Nel mese di Maggio 2020, Autostrade per l'Italia ha avviato l'istruttoria con primari istituti finanziari nazionali ed internazionali per poter accedere a un prestito, così come previsto dall'art. 1 comma 7 del DL Liquidità, per supportare le imprese in difficoltà finanziaria a causa dell'emergenza Coronavirus, tenendo in conto il ruolo svolto anche in termini di "incidenza su infrastrutture critiche e strategiche" e visto l'"impatto sui livelli occupazionali e mercato del lavoro". Unicredit ha avviato, nel ruolo di banca agente, l'istruttoria

finanziaria con SACE volta all'ottenimento di una garanzia per una percentuale pari al 70% dell'importo nominale della linea, con scadenza prevista pari a 3 anni.

L'insieme delle azioni sopra illustrate ha la finalità di assicurare la copertura dei fabbisogni finanziari allo stato ragionevolmente prevedibili nel 2020 e nel 2021 per effetto delle sensibili riduzioni di traffico causate dal Covid-19, degli impegni della Società legati alle scadenze contrattualizzate del debito in essere, nonché della esecuzione del programma di investimenti e manutenzioni.

Rischio di credito

Il Gruppo gestisce il rischio di credito utilizzando essenzialmente controparti con elevato standing creditizio e non presenta concentrazioni rilevanti di rischio di credito così come definito dalla Policy Finanziaria.

Anche il rischio di credito originato da posizioni aperte su operazioni in strumenti finanziari derivati può essere considerato di entità marginale in quanto le controparti utilizzate sono primari istituti di credito. Non sono previsti accordi di marginazione che prevedano lo scambio di cash collateral in caso di superamento di una soglia predefinita di fair value.

Sono oggetto di svalutazione individuale invece le posizioni creditorie, se singolarmente significative, per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie e delle cauzioni ricevute dai clienti. A fronte di crediti che non sono oggetto di svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione. Per un dettaglio del fondo svalutazione relativo ai crediti commerciali, si rinvia alla nota n. 7.7 "Attività commerciali".

10. Altre informazioni

10.1 Informazioni per area geografica e settori operativi

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei ricavi e delle attività non correnti del Gruppo Autostrade per l'Italia ripartiti per area geografica.

Milioni di euro	Ricavi (*)		Attività non correnti (**)	
	1° Semestre 2020	1° Semestre 2019	30/06/2020	31/12/2019
Italia	1.328	2.035	17.688	17.897
Polonia	1	1	-	-
Francia	-	2	-	-
Altri paesi europei	-	-	-	-
Totale	1.329	2.038	17.688	17.897

(*) I ricavi non includono i proventi derivanti da attività operative cessate.

(**) In accordo all'IFRS 8, le attività non correnti non includono le attività finanziarie non correnti e le attività per imposte anticipate.

Con riferimento ai ricavi, si riporta di seguito la disaggregazione circa la rilevazione puntuale (at a point in time), ovvero progressiva o in un arco temporale (over time), come richiesto dall'IFRS 15.

Dati in €/mln	1° Semestre 2020				1° Semestre 2019			
	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi
	At a point in time	Over the time			At a point in time	Over the time		
Ricavi netti da pedaggio	1.167	-	-	1.167	1.761	-	-	1.761
Ricavi per servizi di costruzione	-	66	-	66	-	71	-	71
Altri ricavi	40	6	50	96	54	6	145	206
Totale Ricavi	1.207	72	50	1.329	1.815	77	145	2.038

Si evidenzia, infine, che nell'ambito del Gruppo Autostrade per l'Italia, oltre al settore "attività autostradali italiane" (che include la gestione delle concessioni autostradali detenute dalle società italiane), non risultano in essere ulteriori settori operativi che superano le soglie di significatività stabilite dall'IFRS 8, pertanto, l'informativa specifica prevista dallo stesso principio non è presentata.

10.2 Informativa sulle interessenze di soci Terzi in imprese consolidate

Nel seguito, coerentemente con quanto previsto dall'IFRS 12, è esposto l'elenco delle principali partecipazioni consolidate con interessenze di soci Terzi al 30 giugno 2020 (con il rispettivo dato di confronto al 31 dicembre 2019). Per l'elenco completo delle partecipazioni del Gruppo al 30 giugno 2020 si rimanda all'Allegato 1 "Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia".

Partecipazioni consolidate con interessenze di Terzi	Paese	30/06/2020		31/12/2019	
		Interessenza del Gruppo	Interessenze di Terzi	Interessenza del Gruppo	Interessenze di Terzi
Autostrade Meridionali S.p.A.	Italia	58,98%	41,02%	58,98%	41,02%
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	Italia	51,00%	49,00%	51,00%	49,00%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	Italia	24,46%	75,54%	24,46%	75,54%
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	Italia	99,99%	0,01%	99,99%	0,01%

Ai fini della rappresentazione dei dati economico-finanziari richiesti dall'IFRS 12 non si rilevano imprese consolidate ritenute rilevanti per il Gruppo Autostrade per l'Italia con una percentuale di possesso detenuta da soci Terzi.

10.3 Garanzie

Al 30 giugno 2020 il Gruppo ha in essere alcune garanzie personali rilasciate a terzi. Tra queste si segnala per rilevanza:

- la garanzia bancaria di Tangenziale di Napoli (23.591 migliaia di euro) a beneficio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come previsto dagli impegni assunti dalla società nella convenzione;
- le fidejussioni rilasciate a beneficio di alcune società, a seguito delle conseguenze indirette del crollo di una sezione del viadotto Polcevera avvenuto in data 14 agosto 2018, a garanzia delle pretese che hanno dato causa al ricorso per sequestro conservativo ante causam, promosso dalle società Spinelli S.r.l, Terminal Rinfuse Genova S.r.l. e Centro Servizi Derna S.r.l. e quantificabili complessivamente in 9.600 migliaia di euro;
- le fidejussioni rilasciate a beneficio di alcuni fornitori (per complessivi 7.039 migliaia di euro), in relazione all'esecuzione di attività di ripristino e consolidamento connesse con l'assessment gallerie nelle competenze di Autostrade per l'Italia.

Risultano inoltre costituite in pegno, a beneficio dei rispettivi finanziatori, le azioni delle società partecipate Tangenziale Esterna e Bologna & Fiera Parking.

10.4 Riserve

Al 30 giugno 2020 risultano riserve iscritte dagli appaltatori nei confronti di società del Gruppo in relazione a:

- a) attività di investimento, per circa 822 milioni di euro (908 milioni di euro al 31 dicembre 2019). Sulla base delle evidenze pregresse, solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori e, in tal caso, la stessa è rilevata patrimonialmente ad incremento dei diritti concessori immateriali;
- b) attività non di investimento per circa 32 milioni di euro, il cui presunto onere futuro è coperto dal fondo per rischi e oneri già iscritto in bilancio.

10.5 Rapporti con parti correlate

Sono di seguito descritti i principali rapporti intrattenuti dal Gruppo Autostrade per l'Italia con le proprie parti correlate, identificate secondo i criteri definiti dalla procedura emanata dalla controllante Atlantia per le operazioni con parti correlate, in attuazione di quanto previsto dall'art. 2391 bis c.c. e dal Regolamento adottato dalla Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (Consob) con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche. Tale procedura, disponibile sul sito www.atlantia.it, stabilisce i criteri per l'individuazione delle parti correlate, per la distinzione fra le operazioni di maggiore e di minore rilevanza per la disciplina procedurale applicabile alle dette operazioni di maggiore e di minore rilevanza, nonché per le eventuali comunicazioni obbligatorie agli organi competenti.

Nella tabella seguente sono riportati i saldi economici e patrimoniali rilevanti, di natura commerciale e finanziaria, derivanti dai rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con parti correlate, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e ai dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia.

Miliardi di euro	Principali rapporti commerciali con parti correlate																
	Attività				Passività				Proventi			Oneri					
	Attività commerciali e di altra natura		Altre attività commerciali e di altra natura		Passività commerciali e di altra natura		Altre passività commerciali e di altra natura		Proventi commerciali e di altra natura	Altri ricavi	Totale	Materie prime, materiali di consumo e servizi utilizzati	Oneri commerciali e di altra natura	Costi per i servizi personali e	Altri oneri	Totale	
	30/06/2020																
Sintona	-	6,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alania	2,3	21,3	-	-	23,6	1,7	-	-	-	-	-	1,7	1,8	1,8	-	-	0,2
Totale	2,3	27,6	-	-	29,9	1,7	-	-	-	-	-	1,7	1,8	1,8	-	-	0,2
Pavimental	12,0	0,4	-	-	126,0	-	-	5,5	-	-	-	121,5	0,1	0,1	106,3	-	0,1
Spea Engineering	14,7	1,8	-	-	165	59,6	-	-	-	-	-	59,6	0,3	0,3	19,2	-	19,2
Totale imprese collegate	26,7	2,2	-	-	289	179,6	-	5,5	-	-	-	181,1	0,4	0,4	125,5	-	0,1
Gruppo Abertis	0,9	-	-	-	0,9	39,2	-	-	-	-	-	39,2	1,5	1,5	0,1	-	0,1
Autogrill	4,4	-	-	-	4,6	3,8	-	-	-	-	-	3,8	13,7	13,7	1,2	-	1,2
Infidolu	0,4	-	-	-	0,4	0,3	-	-	-	-	-	0,3	0,3	0,3	0,1	-	0,1
ABC Concessions	2,6	-	-	-	2,6	-	-	1,6	-	-	-	1,6	-	-	-	-	-
Autostade Brasil	0,2	-	-	-	0,2	-	-	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-
Autostade dell'Atlantico	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-
Autostade Holding do Sur	3,5	-	-	-	3,5	0,9	-	-	-	-	-	0,9	-	-	-	-	-
Electronic Transaction Consultants	1,2	-	-	-	1,2	0,6	-	-	-	-	-	0,6	-	-	-	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	0,6	-	-	-	0,6	-	-	-	-	-	-	1,2	1,2	-	-	-	-
Gruppo Aeroporti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Azurra Aeroporti	0,9	-	-	-	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Società Gestioni Val	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aeroporto Bologna	12,1	-	-	-	12,1	9,9	-	-	-	-	-	9,9	17,9	17,9	4,2	-	0,1
Telepass	0,5	-	-	-	0,5	1,0	-	-	-	-	-	1,0	0,1	0,1	0,6	-	0,6
Altre imprese associate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SAT Lavori (in liquidazione)	0,6	-	-	-	0,6	3,6	-	-	-	-	-	3,6	35,2	35,2	6,2	-	0,1
SAI Lavori (in liquidazione)	0,9	-	-	-	0,9	3,6	-	-	-	-	-	3,6	-	-	-	-	-
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	-	-	5,9	-	-	-	5,9	-	-	-	-	7,9
Fondo pensione CAIPDI	-	-	-	-	-	-	-	1,3	-	-	-	1,3	-	-	-	-	1,2
Totale Fondi pensione	-	-	-	-	-	-	-	7,2	-	-	-	7,2	-	-	-	-	9,1
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	-	-	-	1,7	0,2	-	-	1,9	-	-	-	-	0,3
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	-	-	-	-	-	-	1,7	0,2	-	-	1,9	-	-	-	-	0,3
TOTALE	56,9	27,6	2,4	-	86,90	236,6	-	16,3	0,2	-	-	235,1	37,4	37,4	131,7	-	9,4
	31/12/2019																
Sintona	-	6,3	-	-	6,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alania	5,2	21,8	-	-	27,0	2,3	26,6	-	-	-	-	28,9	1,7	1,7	0,1	-	0,1
Totale imprese controllati	5,2	28,1	-	-	33,3	2,3	26,6	-	-	-	-	28,9	1,7	1,7	0,1	-	0,1
Bologna and Fiera Parking	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pavimental	0,8	-	-	-	0,8	131,2	-	5,5	-	-	-	136,7	0,1	0,1	104,2	-	0,1
Socetà Infrastrutture Toscane (in liquidazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spea Engineering	16,3	-	-	-	16,3	70,5	-	-	-	-	-	70,5	0,3	0,3	25,3	-	25,3
Totale imprese collegate	17,1	-	-	-	17,1	201,7	-	5,5	-	-	-	207,2	0,4	0,4	129,5	-	129,5
Gruppo Abertis	3,1	-	-	-	3,1	63,7	-	-	-	-	-	63,7	3,4	3,4	0,1	-	0,1
Autogrill	31,3	-	-	-	31,3	2,7	-	-	-	-	-	2,7	37,1	37,1	0,5	-	0,5
Infidolu	0,8	-	-	-	0,8	0,8	-	-	-	-	-	0,8	0,3	0,3	0,1	-	0,1
ABC Concessions	2,5	-	-	-	2,5	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autostade Brasil	0,2	-	-	-	0,2	-	-	0,2	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-
Autostade dell'Atlantico	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-
Autostade Holding do Sur	3,4	-	-	-	3,4	-	-	0,2	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-
Electronic Transaction Consultants	1,5	-	-	-	1,5	0,9	-	-	-	-	-	0,9	0,3	0,3	-	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	1,7	-	-	-	1,7	0,8	-	-	-	-	-	0,8	1,1	1,1	-	-	-
Gruppo Aeroporti	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Azurra Aeroporti	1,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Società Gestioni Val	26,6	-	-	-	26,6	11,5	-	-	-	-	-	11,5	23,7	23,7	5,1	-	0,1
Telepass	0,6	-	-	-	0,6	0,4	-	-	-	-	-	0,4	0,3	0,3	-	-	-
Altre imprese associate	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SAT Lavori (in liquidazione)	73,0	-	-	-	73,0	80,8	-	1,9	-	-	-	82,7	66,5	66,5	5,8	-	0,1
Altre imprese associate	0,6	-	-	-	0,6	3,6	-	-	-	-	-	3,6	-	-	-	-	0,1
Totale altre imprese	0,6	-	-	-	0,6	3,6	-	-	-	-	-	3,6	-	-	-	-	0,2
Fondo pensione ASTRI	-	-	-	-	-	5,9	-	-	-	-	-	5,9	-	-	-	-	8,1
Fondo pensione CAIPDI	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	-	0,9
Totale Fondi pensione	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	9,0
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	-	-	-	-	3,6	1,3	-	-	-	-	4,9	-	-	-	-	3,9
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	-	-	-	-	3,6	1,3	-	-	-	-	4,9	-	-	-	-	3,9
TOTALE	95,9	28,1	-	-	124,0	288,4	26,6	18,0	1,3	-	-	334,3	68,7	68,7	135,5	-	148,7

(1) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia" si intende l'insieme di amministratori, sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche della Società. Si evidenzia che i costi indicati per ciascun periodo includono l'ammontare per competenza per emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici, non monetari, bonus ed altri incentivi (incluso il fair value dei piani di compensi basati su azioni) per i ricorrenza degli stessi in Autostrade per l'Italia e nelle relative società controllate.

Il presente bilancio include anche i costi di gestione del primo semestre 2020 a favore di amministratori, sindaci e altri dirigenti con responsabilità strategiche pari a 0,1 milioni di euro nel primo semestre 2019 e passività verso gli stessi al 30 giugno 2020 pari a 0,5 milioni di euro al 31 dicembre 2019.

Principali rapporti finanziari con parti correlate																													
Attività						Passività																							
Attività finanziarie						Passività finanziarie																							
Attività finanziarie correnti per contributi su opere			Rapporti di conto corrente con saldo positivo			Altre attività finanziarie correnti			Finanziamenti a medio-lungo termine			Rapporti di conto corrente con saldo negativo			Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine			Altri debiti finanziari correnti			Altri proventi finanziari			Altri oneri finanziari					
Totale			Totale			Totale			Totale			Totale			Totale			Totale			Totale								
30/06/2020																													
Atlantia												1° semestre 2020																	
Totale imprese controllanti	-	-	-	-	-	2,2	32,2	0,8	350,0	352,2	0,8	350,0	352,2	0,8	385,2	385,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	3,3	3,3
Pavimental	-	-	-	-	-	2,2	32,2	0,8	350,0	352,2	0,8	350,0	352,2	0,8	385,2	385,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	3,3	3,3
Piedmontana Veneta (in liquidazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spea Engineering	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese collegate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autogrill	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese consociate	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	0,5	-	-	-	-	2,2	32,2	0,8	350,0	352,2	0,8	350,0	352,2	0,8	385,2	385,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,5	6,5	6,5
31/12/2019												1° semestre 2019																	
Atlantia												1° semestre 2019																	
Totale imprese controllanti	-	-	-	-	-	2,3	24,5	0,8	-	-	-	-	-	-	27,6	27,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	2,9	2,9
Pavimental	-	-	-	-	-	2,3	24,5	0,8	-	-	-	-	-	-	27,6	27,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	2,9	2,9
Piedmontana Veneta (in liquidazione)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spea Engineering	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese collegate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autogrill	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Telepass	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese consociate	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	0,5	-	-	-	-	2,3	24,5	0,8	-	-	-	-	-	-	31,0	31,0	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,5	7,5	7,5

Si evidenzia che le transazioni con parti correlate non includono operazioni atipiche o inusuali e sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti.

Di seguito si descrivono i principali rapporti intrattenuti dal Gruppo con le proprie parti correlate.

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con le imprese controllanti

Con riferimento alla partecipazione al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da Atlantia, cui aderiscono Autostrade per l'Italia e alcune sue controllate italiane, si evidenzia che al 30 giugno 2020 il Gruppo registra posizioni di credito di natura tributaria verso Atlantia per 21,3 milioni di euro.

Al 30 giugno 2020 il saldo attivo del Gruppo verso Sintonia, che nel corso del 2012 ha incorporato Schemaventotto, è pari a 6,3 milioni di euro, per crediti relativi a rimborsi fiscali richiesti da Schemaventotto in relazione alle imposte sul reddito corrisposte nel periodo in cui la stessa predisponessa il Consolidato Fiscale Nazionale.

Il conto corrente di corrispondenza del Gruppo verso la controllante Atlantia presenta un saldo a debito al 30 giugno 2020 pari a 32,2 milioni di euro. Infine, si segnala che il saldo degli oneri finanziari al 30 giugno 2020 nei confronti della controllante Atlantia ammonta a 3,3 milioni di euro, e risulta sostanzialmente in linea rispetto al primo semestre 2019 (2,9 milioni di euro).

Infine, come già precedentemente commentato nella nota n. 7.15 "Passività finanziarie", il saldo degli altri debiti finanziari correnti verso Atlantia al 30 giugno 2020, si incrementa di 350 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019 a seguito dell'utilizzo di pari importo della prima tranche della linea di credito stipulata con Atlantia pari a 400.000 migliaia di euro con scadenza 15 gennaio 2021 con tasso fisso dell'1,5%. Tale operazione di finanziamento si contestualizza nell'ambito della messa a disposizione da parte della capogruppo di un ammontare massimo di 900 milioni di euro, suddiviso in due tranche erogabili entro il 31 dicembre 2020 e con scadenza al rimborso 31 dicembre 2021.

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con le altre parti correlate

Nei confronti delle collegate Pavimental e Spea Engineering, si segnalano al 30 giugno 2020 posizioni di debito di natura commerciale complessive rispettivamente pari a 116 milioni di euro e 59,6 milioni di euro. Le posizioni debitorie sono essenzialmente riconducibili alle attività di manutenzione e agli investimenti su infrastrutture autostradali svolte dalle stesse società verso le concessionarie del Gruppo. Inoltre, si evidenziano oneri del Gruppo nei confronti di Pavimental e Spea Engineering rispettivamente per complessivi 106,3 milioni di euro e 19,2 milioni di euro, riferibili alle suddette attività espletate.

Nei confronti della consociata Telepass si segnalano al 30 giugno 2020 posizioni di credito di natura commerciale pari a 12,1 milioni di euro, prevalentemente in relazione alla surroga dei crediti del Gruppo, afferenti i pedaggi derivanti dai sistemi di pagamento Viacard e Telepass.

Per quanto attiene i rapporti intercorsi tra le società concessionarie del Gruppo Autostrade per l'Italia e il gruppo Autogrill (inclusa come il gruppo Atlantia nel perimetro di consolidamento del gruppo Edizione), si segnala che al 30 giugno 2020 sono in essere n. 97 affidamenti di servizi di ristoro e n. 9 affidamenti di servizi oil sulle aree di servizio situate lungo la rete autostradale del Gruppo. Nel corso del primo semestre 2020 i proventi del Gruppo, a fronte dei rapporti economici con Autogrill, ammontano complessivamente a 13,7 milioni di euro, di cui 10,7 milioni di euro per royalty relative alla gestione delle aree di servizio (i proventi correnti derivano da contratti di subconcessione stipulati nel corso di vari anni ad esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie). A riguardo, come precedentemente indicato, si segnala che, nell'ambito delle iniziative promosse a favore dei subconcessionari in sostegno delle attività economiche Oil e Ristoro durante l'emergenza Covid-19, Autostrade per l'Italia ha applicato ad Autogrill la sospensione delle royalty e degli altri corrispettivi a partire dal mese di marzo fino a maggio. Al 30 giugno 2020 il saldo delle attività commerciali verso Autogrill ammonta a 4,4 milioni di euro.

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenzia, nell'ambito delle attività di tesoreria centralizzata svolte da Autostrade per l'Italia per il Gruppo Atlantia, che al 30 giugno 2020 il saldo attivo di conto corrente infragruppo nei confronti di Pavimental è pari a 89,6 milioni di euro, mentre nei confronti di Telepass è pari a 363,2 milioni di euro.

10.6 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Nel corso del primo semestre 2020 non sono intervenute variazioni ai piani di incentivazione già in essere nel gruppo Atlantia al 31 dicembre 2019, le cui caratteristiche sono analiticamente illustrate nella nota 10.6 del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, cui si rinvia.

Tutti i piani sono illustrati nei documenti informativi redatti ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento Consob n. 11971/1999 e successive modifiche e integrazioni e nella Relazione sulla Remunerazione di Atlantia redatta ai sensi dell'art. 123 ter del D.lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (Testo Unico della Finanza), pubblicati nella sezione "Remunerazione" del sito www.atlantia.it.

Si segnala che in data 29 maggio 2020 l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha deliberato l'approvazione di un Piano di assegnazione gratuita di azioni ("Piano") ai dipendenti di talune società del Gruppo Atlantia. Tale Piano prevede l'attribuzione a ciascuno dei beneficiari del diritto di ricevere a titolo gratuito n.75 azioni di Atlantia, entro un periodo di adesione previsto nel 2020, tramite la sottoscrizione di una lettera di attribuzione. Tali azioni saranno attribuite in un'unica soluzione in una data da fissarsi, da parte del Consiglio di Amministrazione, nel corso dell'esercizio. Le azioni attribuite, non soggette a parametri di performance, sono sottoposte ad un vincolo di indisponibilità di tre anni dalla data di assegnazione.

Pertanto, nel corso del primo semestre 2020, non si è proceduto ad alcuna rilevazione derivante da tale nuovo piano, in quanto non risulta ancora completato l'iter di identificazione dei beneficiari e di accettazione, da parte di questi, delle condizioni previste dal piano.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione regolati per cassa del Gruppo Autostrade, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti di Autostrade per l'Italia e delle sue controllate a tale data e delle relative variazioni (in termini di nuove assegnazioni e di esercizi, conversioni o decadenza dei diritti e trasferimenti/distacchi da/in altre società del Gruppo Atlantia) intercorse nel 2020. Inoltre, sono indicati in tabella i fair value unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo.

	Numero diritti assegnati	Scadenza vesting	Scadenza esercizio/ assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2014									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2020									
- assegnazione del 09/05/2014	1.566.736	09/05/17	09/05/20	N/A (*)	2,88	3,0 - 6,0	1,10%	28,9%	5,47%
- deconsolidamento società	-125.222								
- assegnazione dell'08/05/15	1.436.941	08/05/18	08/05/21	N/A (*)	2,59	3,0 - 6,0	1,01%	25,8%	5,32%
- assegnazione del 10/06/16	1.617.292	10/06/19	10/06/22	N/A (*)	1,89	3,0 - 6,0	0,61%	25,3%	4,94%
- trasferimenti/distacchi	-530.512								
- esercizi	-1.964.959								
- diritti decaduti	-706.305								
Totale	1.293.971								
Variazioni dei diritti nel 2020									
- esercizi	-47.578								
Diritti in essere al 30 giugno 2020	1.246.393								
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2017									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2020									
- assegnazione del 12/05/2017	882.917	15/06/20	01/07/23	N/A (*)	2,37	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
- assegnazione del 03/08/2018	732.785	15/06/21	01/07/24	N/A (***)	2,91	5,91	2,35%	21,9%	4,12%
- assegnazione del 07/06/2019	561.821	15/06/22	01/07/25	N/A (*)	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
- trasferimenti/distacchi	-139.812								
- diritti decaduti	-249.737								
Totale	1.787.974								
Variazioni dei diritti nel 2020									
- trasferimenti/distacchi	28.859								
- diritti decaduti	-865.264								
Diritti in essere al 30 giugno 2020	951.570								
PIANO DI PHANTOM STOCK GRANT 2017									
Diritti esistenti al 1° gennaio 2020									
- assegnazione del 12/05/2017	79.305	15/06/20	01/07/23	N/A	23,18	3,13 - 6,13	1,31%	25,6%	4,40%
- assegnazione del 03/08/2018	73.007	15/06/21	01/07/24	N/A	24,5	5,91	2,35%	21,9%	4,12%
- assegnazione del 07/06/2019	57.540	15/06/22	01/07/25	N/A (*)	2,98	6,06	1,72%	24,3%	4,10%
- trasferimenti/distacchi	-14.665								
- diritti decaduti	-19.144								
Totale	176.043								
Variazioni dei diritti nel primo semestre 2018									
- trasferimenti/distacchi	2.995								
- diritti decaduti	-78.064								
Diritti in essere al 30 giugno 2020	100.974								

(*) Trattandosi di piani regolati per cassa, tramite corresponsione di un importo lordo in denaro, il Piano di Phantom Stock Option 2014 e il Piano di Phantom Stock Option 2017 non comportano un prezzo di esercizio. Tuttavia, il Regolamento di tali piani indica un "prezzo di esercizio" (pari alla media aritmetica del valore delle azioni Atlantia in un periodo determinato) quale parametro di calcolo dell'importo lordo che sarà corrisposto ai beneficiari.

Piano di phantom stock option 2014

Nel periodo sono stati esercitati n. 47.578 diritti. I fair value unitari alla data del 30 giugno 2020 relativi ai diritti residui in essere del secondo e del terzo ciclo sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 1,14 ed euro 1,16 in luogo dei fair value unitari alla data di assegnazione.

Piano di phantom stock option 2017

In data 11 giugno 2020 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha preso atto del mancato raggiungimento degli obiettivi gate previsti dal regolamento con riferimento al primo ciclo del piano in oggetto; ciò ha comportato la decadenza dei relativi diritti. I fair value unitari alla data del 30 giugno 2020 relativi ai diritti residui del secondo ciclo e terzo ciclo sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 1,43 ed euro 1,41 in luogo dei fair value unitari alla data di assegnazione.

Piano di Phantom Stock Grant 2017

In data 11 giugno 2020 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha preso atto del mancato raggiungimento degli obiettivi gate previsti dal regolamento con riferimento al primo ciclo del piano in oggetto; ciò ha comportato la decadenza dei relativi diritti. I fair value unitari alla data del 30 giugno 2020 relativi ai diritti residui del secondo e del terzo ciclo, sono stati rideterminati, rispettivamente, in euro 15,26 ed euro 14,59 in luogo dei fair value unitari alla data di assegnazione.

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

- prezzo al 30 giugno 2020: euro 14,36;
- prezzo medio ponderato del primo semestre 2020: euro 15,84.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nel primo semestre 2020 è stata rilevata una riduzione del costo del lavoro pari a 6.152 migliaia di euro, corrispondente alla rettifica di valore dei debiti per opzioni "phantom" decadute e all'adeguamento del valore maturato nel periodo del fair value dei diritti attribuiti; i debiti relativi al fair value delle opzioni "phantom" in essere al 30 giugno 2020 sono iscritti nelle altre passività correnti e non correnti, in relazione alla presumibile data di esercizio.

10.7 Eventi significativi in ambito legale e concessorio

Con riferimento ai principali eventi regolatori di rilievo per le società del Gruppo, in aggiunta a quanto già descritto nella Relazione finanziaria annuale 2019 cui si rinvia, si riporta di seguito una descrizione degli sviluppi o di nuovi eventi intercorsi sino alla data di approvazione della presente Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020.

Evento del 14 agosto 2018 relativo al crollo di una sezione del viadotto Polcevera a Genova

In data 14 agosto si è verificato, per cause non ancora accertate alla data di approvazione della presente relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2020, il tragico crollo di una sezione del viadotto Polcevera che ha comportato la morte di 43 persone.

Interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti circa il procedimento di contestazione di grave inadempimento

Con riferimento alle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzate alla ricerca di una soluzione negoziale nell'ambito del procedimento di contestazione di grave inadempimento instaurato dallo stesso Ministero a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera, Autostrade per l'Italia - già in occasione della Relazione finanziaria annuale 2019 approvata il 29 maggio 2020 e della successiva relazione trimestrale approvata il 10 giugno 2020 - aveva evidenziato che, pur continuando a confidare in una rapida e positiva soluzione della vicenda in funzione degli sviluppi: (i) sia delle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con la Presidenza del Consiglio dei Ministri (MEF), (ii) sia del quadro normativo e/o regolamentare, anche avuto riguardo all'eventuale esito dei ricorsi promossi che interessano le norme contenute nel Decreto Milleproroghe, la Società stessa ha comunque la facoltà di avvalersi di tutti gli strumenti convenzionali a tutela, come confermato dai pareri resi dai propri consulenti.

Successivamente alla nota inviata il 13 maggio 2020 - con la quale Autostrade per l'Italia nel richiamare la propria proposta del 5 marzo 2020 ha ribadito l'urgenza di pervenire alla definizione concordata del procedimento di contestazione - Autostrade per l'Italia e Atlantia hanno inviato una nuova nota congiunta alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 10 giugno 2020. Con tale ultima nota, le Società, dopo aver ripercorso le richieste avanzate dalla Ministra nell'ambito dell'incontro tenutosi il 5 giugno 2020 al fine di addivenire ad una positiva conclusione concordata del procedimento, hanno integrato la precedente proposta, *"al fine di rendere più significativo ed evidente l'interesse pubblico al suo accoglimento"*.

Con nota del 22 giugno 2020 inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autostrade per l'Italia ha confermato nuovamente tale convincimento *"fermi i diritti maturati e maturandi dalla Scrivente, anche ai sensi dell'art. 9 bis della Convenzione Unica sottoscritta nel 2007"* ed ha affermato che *"ove tale ferma convinzione fosse smentita dagli esiti dei contenziosi, i presupposti per l'applicazione del sopra menzionato art. 9 bis si sarebbero pertanto certamente verificati e non potranno reputarsi rinunziati"*.

Il 29 giugno 2020, il Tar Aosta ha pronunciato sentenza di rigetto del ricorso presentato dalla società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta avverso il provvedimento con cui il MIT aveva riconosciuto un incremento tariffario per l'anno 2020 pari allo 0% e posto l'obbligo a carico della stessa, come delle altre concessionarie interessate dalla modifica normativa di cui all'art. 13 del D.L. Milleproroghe, di presentare entro il 30 marzo 2020 l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) in conformità al nuovo sistema tariffario di cui alle delibere ART, ritenendo – tra l'altro - non fondati i profili di incompatibilità comunitaria e le questioni di incostituzionalità poste dalla Società verso l'art. 13 del D. L. Milleproroghe.

L'8 luglio 2020, la Corte Costituzionale - all'esito dell'udienza tenutasi nella medesima giornata in ordine alle questioni di legittimità relative al Decreto Genova sollevate da Autostrade per l'Italia e rimesse dal TAR Liguria alla sua cognizione con un comunicato ha reso noto di ritenere *“non fondate le questioni relative all'esclusione legislativa di Aspi dalla procedura negoziata volta alla scelta delle imprese alle quali affidare le opere di demolizione e di ricostruzione. La decisione del Legislatore di non affidare ad Autostrade la ricostruzione del Ponte è stata determinata dalla eccezionale gravità della situazione che lo ha indotto, in via precauzionale, a non affidare i lavori alla società incaricata della manutenzione del Ponte stesso”*.

Sempre l'8 luglio 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato per il giorno successivo Autostrade per l'Italia, stante *“la necessità di consentire una compiuta quanto definitiva valutazione dell'ultima proposta transattiva pervenuta in data 10 giugno”*.

Facendo seguito all'incontro tenutosi il 9 luglio 2020 al quale hanno partecipato rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, che hanno fornito i contenuti per un possibile accordo per la definizione condivisa della procedura di contestazione rispondente all'interesse pubblico, Autostrade per l'Italia, con nota dell'11 luglio 2020, pur ribadendo la propria posizione di rigetto degli addebiti che le vengono mossi in ordine a presunti inadempimenti relativi alla gestione del viadotto Polcevera, ha formulato una nuova proposta. In particolare:

- a) l'impegno ad assumere ad integrale proprio carico e senza alcun riconoscimento economico l'importo indicato dai rappresentati del Governo pari a 3.400 milioni di euro, da destinare a riduzioni tariffarie a favore dell'utenza (1.500 milioni di euro), a interventi aggiuntivi di manutenzione delle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 - 2024 (1.200 milioni di euro), nonché a interventi per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi (700 milioni di euro);
- b) l'impegno ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nn. 16 e 71, con un incremento tariffario annuo pari all'1,75% a partire dal 1° gennaio 2021, come indicato dai rappresentati del Governo, oltre al recupero degli impatti negativi dovuti al COVID 19;
- c) l'impegno a presentare entro 7 giorni dall'accettazione della nuova proposta l'aggiornamento del PEF coerente con quanto indicato;
- d) l'impegno, previa verifica delle condizioni di bancabilità del piano degli investimenti a modificare l'art. 9 della Convenzione in conformità al regime indennitario di cui all'art. 35 del D.L. 163 del 2019 solo per i casi di gravissima e non rimediabile compromissione della funzionalità e sicurezza di una parte essenziale e qualificante della rete autostradale, accertata come esclusivamente imputabile alla Concessionaria;
- e) l'impegno a definire e a condividere nuovamente con il Concedente un piano di verifiche assistito da un adeguato sistema di penalità;

- f) l'impegno a rinunciare ad una serie di contenziosi in essere relativamente alle attività di ricostruzione del viadotto, al sistema tariffario di cui al modello dell'Autorità di regolazione dei Trasporti e alle disposizioni del D.L. c.d. Milleproroghe.

Contemporaneamente a ciò, Autostrade per l'Italia, richiamando la disponibilità di Atlantia di supportare l'apertura del capitale a terzi in sede assembleare, si è dichiarata disponibile a sottoporre all'assemblea degli azionisti di valutare l'apertura del capitale della società a investitori istituzionali pubblici e privati, mediante un aumento di capitale.

A seguito di successive interlocuzioni, Autostrade per l'Italia ha inviato, in data 13 luglio 2020, una lettera ai rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, con la quale ha ulteriormente specificato i contenuti della proposta dell'11 luglio 2020.

Il 14 luglio 2020 Atlantia e Autostrade per l'Italia hanno inviato una lettera ai rappresentanti di cui sopra con la quale hanno formulato la disponibilità a sottoscrivere, all'esito di una valutazione positiva dei rispettivi Consigli di Amministrazione, un accordo per un'operazione societaria di mercato finalizzata all'uscita della partecipazione di Autostrade per l'Italia dal perimetro di consolidamento di Atlantia con la possibilità di ingresso di un soggetto a partecipazione statale nel rispetto dei diritti degli azionisti di minoranza della concessionaria.

Il 15 luglio 2020, infine, Atlantia e Autostrade per l'Italia hanno ulteriormente proposto inviando specifica lettera, sulla base delle indicazioni nel frattempo intervenute e subordinatamente all'approvazione degli organi deliberanti, l'inclusione nell'ambito dell'incremento tariffario medio annuo dell'1,75% degli oneri dovuti al Covid-19, oltre alla modifica dell'art. 9 della Convenzione tale per cui a fronte di specifiche ed individuate cause di decadenza, sia previsto un indennizzo determinato in misura pari al costo delle opere non ammortizzate.

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

Sempre il 15 luglio 2020, il Concedente ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare il Piano economico finanziario adeguato. Tale richiesta è stata riscontrata da Autostrade per l'Italia trasmettendo il piano con lettera in data 23 luglio 2020 come meglio specificato nel successivo paragrafo a ciò dedicato.

Successivamente, in data 31 luglio 2020, il Ministero delle Infrastrutture ha convocato Autostrade per l'Italia per la definizione del procedimento (atto transattivo e atto aggiuntivo alla convenzione) e per la consegna della puntuazione dei predetti atti. Dall'esito di tale confronto emergono alcune divergenze rispetto alle intese intervenute, e su tali basi la concessionaria stessa riscontrerà predisponendo un testo con gli emendamenti in linea con quanto definito nel corso della trattativa, così sviluppando il confronto con il concedente, ed auspicandone una rapida conclusione.

Nel contempo, in data 3 agosto 2020, sono inoltre pervenuti commenti, in corso di analisi, sulla proposta di PEF avanzata dal concessionario in data 23 luglio. Anche su tali elementi sarà fornito il dovuto riscontro.

Giudizi di rinvio davanti alla Corte Costituzionale delle questioni di legittimità costituzionale sollevate da Autostrade per l'Italia nell'ambito dei ricorsi avverso i provvedimenti del Commissario Straordinario per la Ricostruzione

L'8 luglio 2020 si è svolta davanti alla Corte Costituzionale l'udienza pubblica finalizzata alla pronuncia sulla legittimità costituzionale delle norme del Decreto Genova e dei relativi provvedimenti del Commissario, già oggetto dei 4 ricorsi pendenti davanti al TAR Liguria (oltre a quello presentato da Pavimental) relativi a (i) procedura di affidamento dei lavori di demolizione e ricostruzione del viadotto; (ii) procedura di affidamento della direzione lavori e attività connesse; (iii) richiesta del Commissario Straordinario di consegna dei tronchi autostradali funzionalmente connessi ai lavori di ricostruzione del viadotto; (iv) richiesta del Commissario Straordinario delle somme relative alla ricostruzione e demolizione del viadotto.

Tali provvedimenti erano stati censurati da Autostrade per l'Italia sotto vari profili di contrasto sia con le norme della Costituzione sia con vari principi del diritto comunitario e le relative questioni, essendo state ritenute dal TAR Liguria rilevanti e non manifestamente infondate, erano state rimesse alla Consulta con le ordinanze del 6 dicembre 2019.

All'esito della suddetta udienza, dapprima con comunicato dell'8 luglio 2020 e poi con il deposito della sentenza n. 168/2020 (con le motivazioni) avvenuto il 27 luglio 2020, la Corte Costituzionale ha ritenuto in parte non fondate e in parte inammissibili le questioni di legittimità relative alle norme del decreto Genova, sollevate da Autostrade per l'Italia e rimesse dal TAR Genova alla sua cognizione.

Le ragioni che hanno spinto la Corte Costituzionale a ritenere che il Decreto Genova non sia costituzionalmente illegittimo, consentendo, in particolare, l'estromissione di Autostrade per l'Italia S.p.a. dalle attività di demolizione e ricostruzione del Ponte, possono rinvenirsi nella *"urgenza di avviare i lavori per il ripristino del tratto autostradale e i dubbi sull'opportunità di affidarli al concessionario alla luce della gravità del crollo del viadotto autostradale denominato Ponte Morandi, nonché dei primi risultati delle indagini amministrative in merito"*. La Corte afferma che *"D'altra parte, l'esclusione di ASPI dalla gara per l'affidamento dei lavori, oltre a essere una naturale conseguenza di ciò, è coerente con la normativa europea in materia di contratti pubblici ed è stata anche funzionale a una maggiore apertura alla concorrenza del settore delle costruzioni autostradali"*. Inoltre *"La sentenza spiega che l'estromissione di ASPI dalle attività di demolizione e ricostruzione del viadotto si è compiuta attraverso due passaggi. Anzitutto, il legislatore ha previsto che, per tali attività, non fosse attivata la convenzione di cui ASPI è parte e, dunque, che non fosse fatto valere l'obbligo di quest'ultima di fornire le prestazioni di demolizione e ricostruzione, nonostante ASPI ne avesse la volontà. In secondo luogo, si è precluso al commissario straordinario, incaricato di provvedere alla realizzazione dei lavori, di avviare una negoziazione con ASPI per l'affidamento dei lavori stessi"*.

Tra le questioni dichiarate inammissibili, la Corte Costituzionale ha poi individuato quella *"che riguarda l'addebito ad ASPI dei costi della ricostruzione e degli espropri, poiché il Tar non ha chiarito a che titolo è stato effettuato l'addebito: se a titolo definitivo, oppure di mera anticipazione provvisoria, in attesa di eventuali accertamenti in merito a responsabilità risarcitorie della concessionaria"*.

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

In data 22 luglio 2020, all'esito di un'attività ispettiva straordinaria condotta dal Concedente, relativa all'accertamento della corretta attuazione del programma di verifiche svolte da Autostrade per l'Italia sulle gallerie sulla rete gestita, con particolare riferimento a quelle della Regione Liguria, lo stesso Concedente ha trasmesso una comunicazione di *"avvio di procedura di accertamento ai sensi dell'art. 8 della Convenzione vigente"*, in relazione ad asserite *"criticità operative, ritardi e mancata ottemperanza alle disposizioni impartite"*.

La suddetta contestazione prende avvio da un rapporto informativo dell'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma, nel quale sono dettagliate le presunte criticità evidenziate nel corso dei sopralluoghi effettuati in alcune tratte autostradali, ricadenti nelle province di Genova e Pescara. In particolare, i presunti inadempimenti concernono (i) la mancata adozione, nel corso delle ispezioni eseguite, della metodologia di cui alla circolare n. 6736 del 19.7.1967, la quale prevede di effettuare le indagini su tutta la superficie della galleria con smontaggio delle canaline; (ii) mancata osservanza dei termini e modalità prescritti dalla circolare suddetta che avrebbe determinato *“forti ritardi nell'acquisizione dello stato conoscitivo delle infrastrutture e la necessità di ripetere le ispezioni precedentemente eseguite unilateralmente, al fine di individuare difetti nella struttura che potessero creare pregiudizio alla sicurezza della circolazione”*; (iii) mancata attuazione dei termini di ultimazione previsti nel cronoprogramma dei lavori da eseguire, con particolare riferimento a 4 Gallerie individuate nel citato rapporto informativo; (iv) slittamento dei termini di ultimazione del programma di ispezioni indicati da Autostrade per l'Italia .

Dai suddetti rilievi il Concedente fa discendere un'inadeguata gestione dell'infrastruttura da parte della concessionaria, dovuta alla violazione delle disposizioni della più volte richiamata circolare nonché delle disposizioni del Concedente. Tale inadeguata gestione avrebbe, a detta del Concedente *“determinato non solo rischi per la sicurezza della circolazione e pericolo per la pubblica incolumità, ma anche ritardi nell'esecuzione delle indagini che stanno interferendo in maniera determinante sulla mobilità delle Regione Liguria”*.

Con la richiamata nota di avvio del procedimento del 22 luglio u.s. il Concedente assegna ad Autostrade per l'Italia un termine di 30 giorni per provvedere in ordine agli accertamenti indicati e fornire le proprie giustificazioni sui singoli fatti rilevati.

Successivamente l'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma, con nota del 28 luglio 2020, ha inteso integrare il procedimento di contestazione di cui sopra, chiedendo di fornire per ciascuna galleria dettagliate motivazioni degli slittamenti che si sono registrati nell'esecuzione delle attività di ispezioni e relativi lavori.

Tenuto conto che l'art. 8 della Convenzione Unica prevede che il concessionario debba provvedere, entro il termine fissato dal Concedente in ordine agli accertamenti, adempiendo ovvero fornendo le proprie giustificazioni, Autostrade per l'Italia, al fine di evidenziare il reale stato di attuazione dei lavori sulle gallerie e di chiarire la propria posizione circa l'ottemperanza alle norme, sta elaborando le proprie puntuali controdeduzioni relativamente a ciascuno dei summenzionati asseriti inadempimenti contestati.

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

In relazione alla procedura di aggiornamento del PEF e facendo seguito all'invio del documento di aggiornamento del piano economico finanziario per il periodo regolatorio 2020 - 2024, avvenuto con nota dell' 8 aprile nonché al tavolo tecnico attivato con i rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, Autostrade per l'Italia in data 19 giugno u.s. ha inviato al Concedente un documento tecnico contenente un quadro sinottico degli approfondimenti affrontati negli incontri svoltisi tra maggio e giugno 2020, con indicazione di quanto ancora da approfondire e di quanto da verificare con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Successivamente quest'ultimo con lettera del 15 luglio 2020, facendo seguito al confronto tenutosi il 14 luglio 2020 con i rappresentanti del Governo all'esito del quale sono state individuate in modo concordato le misure ritenute idonee a soddisfare l'interesse pubblico ai fini della definizione del procedimento di presunto grave inadempimento avviato il 16 agosto 2018, ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare entro il 23 luglio 2020 il Piano economico finanziario adeguato. Autostrade per l'Italia, come richiesto, in data 23 luglio u.s. ha inviato il suddetto Piano economico finanziario.

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

Con riferimento ai ricorsi promossi in data 5 gennaio 2020, dalle Amministrazioni resistenti (Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Commissario Straordinario), avverso le ordinanze con cui il TAR Liguria ha rigettato le questioni pregiudiziali sollevate dalle amministrazioni nell’ambito dei relativi giudizi di primo grado l’udienza pubblica di discussione è stata fissata per l’8 ottobre 2020.

Indagine della Procura di Genova

A seguito del già riferito crollo di una sezione del Viadotto Polcevera, è stato incardinato un procedimento penale innanzi al Tribunale di Genova con l’iscrizione nel registro di 39, tra dirigenti e funzionari della Direzione Generale di Roma e della Direzione di Tronco competente di Genova, per i reati previsti e puniti dagli artt.: 449-434 c.p. (*“crollo colposo di costruzioni”*); 449-432 c.p. (*“attentato alla sicurezza dei trasporti aggravato dal disastro”*); 589-bis, co. 1, c.p. (*“omicidio stradale colposo”*); 590-bis, co. 1, c.p. (*“lesioni personali stradali gravi o gravissime”*); 589, co. 1, 2 e 3 c.p. (*“omicidio colposo plurimo con violazione della normativa in materia antinfortunistica”*); 590, co. 1, 3 e 4 c.p. (*“lesioni colpose plurime con violazione della normativa in materia antinfortunistica”*). Inoltre, a tre Dirigenti di Autostrade per l’Italia è stata successivamente contestata l’ipotesi di reato di cui agli artt. 110 e 479 del codice penale (*“falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici”*). Nello stesso procedimento, risulta, altresì, indagata Autostrade per l’Italia ai sensi dell’art. 25-septies del D.Lgs. n. 231/2001, rubricato *“Omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro”*.

Sono stati disposti dal Giudice per le Indagini Preliminari (GIP) due incidenti probatori. Il primo, volto ad accertare lo stato dei luoghi e delle cose al momento del crollo, si è concluso con il deposito da parte dei periti del primo elaborato lo scorso 31 luglio, cui è seguita l’udienza del 20 settembre 2019 per l’esame dello stesso. Avuto, invece, riguardo al secondo incidente probatorio, il cui scopo è quello di accertare le cause che hanno provocato il crollo, in occasione dell’udienza del 14 luglio 2020, dopo il giuramento di un nuovo membro del collegio peritale, il GIP ha prorogato ulteriormente sia il termine per la conclusione delle operazioni peritali sino al 15 ottobre 2020 sia, conseguentemente, quello per il deposito dell’elaborato peritale al 31 ottobre 2020, con fissazione del calendario delle udienze per la discussione a partire dal 1° dicembre 2020.

Indagine della Procura di Genova su altri ponti e viadotti gestiti da Autostrade per l’Italia e iniziative adottate

Nell’ambito di un secondo procedimento istruito dalla Procura di Genova in cui si ipotizza per una serie di ipotesi di falso in relazione alla materiale predisposizione dei report di sorveglianza aventi ad oggetto alcuni ponti e viadotti della rete di Autostrade per l’Italia, risultano, tra gli altri, indagati quattro dirigenti e un dipendente della stessa Società.

Secondo l’accusa, alcuni report predisposti dai tecnici responsabili dei collaudi, dei controlli e delle progettazioni sarebbero stati edulcorati al fine di far apparire le condizioni manutentive dei viadotti migliori di quelle reali.

I reati contestati sono quelli previsti dagli artt. 81, 110 e 479 c.p. (concorso continuato in *“falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici”*).

Nel mese di settembre 2019, il GIP ha emesso un’ordinanza applicativa di una misura cautelare personale (arresti domiciliari) e di una misura interdittiva (sospensione dall’esercizio dell’attività lavorativa per un periodo di 12 mesi) nei confronti, tra gli altri, di due dei predetti dirigenti di Autostrade per l’Italia.

Avverso le suddette misure, i legali degli indagati hanno proposto riesame, all’esito del quale la misura degli arresti domiciliari è stata sostituita con quella della sospensione dall’esercizio di un pubblico servizio per la durata di un anno ed il divieto di esercitare attività professionale analoga a

quella svolta sempre per la durata di un anno, mentre è stata confermata quella interdittiva che, a seguito, del successivo rigetto del ricorso per Cassazione è divenuta esecutiva.

La Società, una volta avuta contezza dei provvedimenti interdittivi, ha tempestivamente avviato nei confronti dei quattro dirigenti indagati un procedimento disciplinare, che ha poi portato al licenziamento di tre di questi ed alla sospensione dell'esercizio dell'attività lavorativa per uno.

Indagine della Procura di Vasto relativa al presunto inserimento di dati non veritieri all'interno di documentazione tecnica relativa al Viadotto Giustina (A14)

Il procedimento penale in oggetto nasce come uno stralcio di quello precedente a seguito della trasmissione degli atti per competenza dalla Procura di Genova alla Procura di Vasto.

In data 26 giugno u.s., il PM procedente presso il Tribunale di Vasto ha trasmesso al GIP la richiesta di proroga delle indagini preliminari sino al 3 febbraio 2021 per il procedimento in epigrafe, instaurato nei confronti dell'allora Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio, dell'ex Direttore VIII Tronco e dell'allora RUP di Autostrade per l'Italia, per i reati di cui agli artt. 110 e 479 c.p. (*"falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici"*)

Indagine della Procura di Genova relativa all'installazione di barriere integrate sicurezza e antirumore su A12

Nella giornata del 10 dicembre 2019, la Guardia di Finanza di Genova ha effettuato plurimi accessi presso le sedi di Genova e di Roma di Autostrade per l'Italia, SPEA e Pavimental al fine di sequestrare documentazione tecnica (i.e., progetti, relazione di calcolo, certificazioni di collaudo) e organizzativa (i.e. ordini di servizio e articolazioni organizzative succedutesi dal 2013 ad oggi) in merito all'installazione e manutenzione di barriere antirumore modello Integautos.

Il nuovo filone di inchiesta vede coinvolti in qualità di indagati, per le rispettive cariche ricoperte all'epoca dei fatti, il Direttore Maintenance e Investimenti Esercizio, il Direttore Centrale Operations, il Condirettore Generale Nuove Opere di Autostrade per l'Italia e l'Amministratore Delegato di SPEA Engineering S.p.A., poi distaccato in Autostrade per l'Italia, per i reati di cui agli artt. 110 (*"concorso di persone nel reato"*), 81 (*"reato continuato"*), 356 (*"frode nelle pubbliche forniture"*) e 432 (*"attentato alla sicurezza dei trasporti"*) del codice penale.

Nei primi mesi del 2020 l'allora Condirettore Generale Nuove Opere di Autostrade per l'Italia ha reso dichiarazioni nel corso dell'interrogatorio di garanzia.

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

Con riferimento all'accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna in data 16 giugno 2020 si è tenuta una Conferenza di Servizi nel corso della quale sono state espresse istanze da parte degli enti coinvolti i quali hanno richiesto di tornare alla soluzione progettuale precedentemente individuata sulla quale innestare alcune modifiche progettuali. Si è attualmente in attesa che il Ministero sancisca quali delle modifiche proposte possano essere accolte per proseguire con l'aggiornamento del progetto.

Ricorso avverso le delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sul nuovo sistema tariffario.

Con riferimento al giudizio pendente davanti al Consiglio di Stato avverso l'ordinanza pronunciata dal TAR Piemonte che ha ritenuto legittimo il parziale diniego espresso dall'ART all'istanza di accesso presentata da Autostrade a tutti i dati, le elaborazioni, le stime e i criteri che hanno condotto l'Autorità stessa all'adozione delle delibere impugnate, il Consiglio di Stato in data 22 giugno u.s. ha accolto il ricorso presentato da Autostrade per l'Italia ed ha pertanto ordinato *"l'ostensione dei dati utilizzati dall'Autorità ai fini della determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) mediante la metodologia indicata al paragrafo 16 della delibera n.*

71/2019 e, più specificamente, gli elementi che hanno concorso alla definizione dei criteri di cui al paragrafo 16.5 della delibera stessa nonché dei dati ricavati sulla base di detta banca dati che hanno consentito all’Autorità di stimare il gap di efficienza e di individuare i target di recupero di efficienza annuali”.

Incrementi tariffari 2019 e 2020

Con riferimento all’incremento tariffario del 2019, autorizzato dal MIT/MEF nella misura dello 0,81% e volontariamente sospeso dalla Società per tutto il 2019, Autostrade per l’Italia ha sempre in via volontaria deciso di prorogare la sospensione dell’incremento di cui sopra da ultimo fino al 31 dicembre 2020.

Relativamente all’incremento tariffario 2020, lo stesso è sospeso fino al perfezionamento dell’iter di approvazione, attualmente in corso, del piano economico finanziario aggiornato sulla base del modello dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Entrambi gli incrementi tariffari di cui sopra, troveranno riconoscimento nell’ambito del piano finanziario aggiornato.

Procedimento avviato dall’AGCM

In data 16 giugno 2020 funzionari dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, coadiuvati dalla Guardia di Finanza, hanno effettuato un accertamento ispettivo presso la Direzione Generale di Roma e la Direzione di Tronco 6 di Cassino notificando in tale sede la comunicazione dell’avvio del procedimento ai sensi dell’art.27, comma 3, del Codice del Consumo.

Il procedimento PS n. 11644 – avviato dall’AGCM a seguito di alcune segnalazioni di consumatori e di notizie stampa locali – mira a verificare se Autostrade per l’Italia abbia posto in essere una pratica commerciale scorretta con le azioni adottate in merito ai restringimenti di carreggiata e rallentamenti su tratte dell’autostrada A/16 e A/14, con particolare riferimento alle informazioni fornite all’utenza in relazione ai provvedimenti di riduzione e sospensione dei pedaggi finalizzati a compensare i disagi subiti.

In data 26 giugno 2020, Autostrade per l’Italia ha presentato istanza di proroga dei termini già fissati al 6 luglio 2020 per depositare tutta la documentazione e le memorie illustrative, nonché un’istanza di riservatezza sui documenti acquisiti in sede di ispezione. La proroga è stata accordata con spostamento dei termini al 21 luglio, data in cui è stata depositata la documentazione richiesta e la relativa nota esplicativa. Inoltre, in data 31 luglio 2020, Autostrade per l’Italia ha presentato il formulario di impegni previsto dal Regolamento sulle procedure istruttorie in materia di tutela del consumatore, manifestando l’impegno ad implementare forme e contenuti di informazione all’utenza sui limiti di velocità, nonché alla disponibilità di un *webform* a favore dell’utenza nei casi in cui venga disposto il rimborso del pedaggio.

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

Nell’ambito del giudizio promosso da Autostrade Meridionali davanti al TAR Campania, per l’annullamento, previa sospensione, del provvedimento di aggiudicazione in favore del Consorzio SIS della procedura di gara per la nuova concessione della A3 Napoli - Pompei – Salerno, in data 13 maggio 2020 il Tribunale ha pronunciato un’ordinanza con cui ha rigettato l’istanza cautelare con la quale Autostrade Meridionali richiedeva la sospensione provvisoria dell’atto di aggiudicazione ed, al contempo, ha fissato l’udienza per la discussione del merito per il 7 ottobre 2020.

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

In merito al ricorso presentato da Autostrade Meridionali avverso il silenzio del Concedente sulla proposta del Piano finanziario presentato per il periodo 2013 – 2022 e la Delibera CIPE 38/2019 (che disciplina il periodo transitorio tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo

subentro del nuovo concessionario), Autostrade Meridionali, a seguito della dichiarazione di incompetenza del giudizio dinanzi al TAR Campania stabilita con ordinanza del 29 gennaio 2020, ha riassunto il giudizio dinanzi al TAR Lazio. L'udienza di merito è stata fissata per il 2 dicembre 2020.

Adeguamento tariffario RAV 2020

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta ha promosso avanti il TAR Valle d'Aosta ricorso avverso il provvedimento del 31 dicembre 2019 con cui il MIT ha riconosciuto un incremento tariffario per l'anno 2020 pari allo 0%, ed ha posto l'obbligo a carico della stessa, come delle altre concessionarie interessate dalla modifica normativa di cui all'art. 13 del D.L. Milleproroghe, di presentare entro il 30 marzo 2020 l'aggiornamento del PEF in conformità al nuovo sistema tariffario di cui alle delibere ART.

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

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

Sono in corso valutazioni relative ad un'eventuale impugnazione della sentenza davanti al Consiglio di Stato.

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

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

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

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

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

Con riferimento ai mancati/parziali incrementi tariffari relativi agli anni 2014, 2016, 2017 e 2018, SAT ha promosso a suo tempo ricorsi al TAR del Lazio eccependo la illegittimità dei relativi decreti interministeriali MIT/MEF. L'incremento tariffario complessivo non riconosciuto per il periodo 2014 – 2018, comprensivo dell'effetto composto, è pari circa al 35%.

Tutti i ricorsi di cui sopra sono stati accolti con sentenze del TAR del 7 febbraio 2019 che hanno annullato i decreti interministeriali, ponendo a carico del MIT e del MEF di provvedere nuovamente sulle proposte di incremento tariffario.

Successivamente il TAR, su ricorso di SAT, vista l'inerzia delle Amministrazioni, con sentenze del 18 novembre 2019, ha ordinato al MIT ed al MEF di provvedere entro il termine di 60 gg sulle richieste di adeguamento.

Con successive istanze SAT ha rappresentato al TAR che il termine assegnato era scaduto senza che le Amministrazioni avessero adempiuto all'obbligo derivante dalle decisioni del TAR.

Con Ordinanze pubblicate il 30 giugno u.s., il TAR Lazio ha accolto le richieste della SAT, nominando un commissario ad acta, affinché provveda, in luogo delle Amministrazioni sulle istanze di adeguamento tariffario relative agli anni 2014, 2016, 2017 e 2018, conformandosi ai principi espressi nelle sentenze del TAR entro il termine di 90 giorni.

Contenzioso relativo alla procedura competitiva servizio *oil* presso l'area di servizio Novate Nord

Con riferimento al giudizio di appello pendente dinanzi al Consiglio di Stato promosso da EG Italia S.p.A. avverso la decisione del TAR Lombardia – che ha annullato il provvedimento di assegnazione in favore dell'appellante del servizio *oil* presso l'area di servizio Novate Nord (a seguito del ricorso di Tamoil Italia S.p.A., risultata seconda in graduatoria) –, a seguito dell'udienza di discussione del 25 giugno 2020, il Collegio ha trattenuto la causa in decisione. Nel frattempo, il servizio è esercitato in regime di proroga dalla stessa EG Italia, precedente affidatario.

Indagine della Procura di Genova relativa all'evento occorso il 30 dicembre 2019 nella galleria Bertè sull'A26

A seguito del crollo avvenuto in data 30 dicembre 2019 di una parte della volta della galleria Bertè situata in A26, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova ha aperto, fra gli altri, un fascicolo di indagine per la presunta omissione delle ispezioni trimestrali previste dalla Circolare 9 luglio 1967 n.6736 del Ministro dei Lavori Pubblici e ha acquisito presso gli uffici sia della Direzione Generale di Roma di Autostrade per l'Italia sia della Direzione del Primo Tronco competente, tramite delega alla Guardia di Finanza, documentazione relativa ai ruoli e alle responsabilità delle funzioni aziendali di Autostrade per l'Italia in materia di manutenzione delle gallerie e all'interlocuzione tra la menzionata società e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul tema qui di interesse.

È stato infine notificato un avviso di garanzia a carico del Direttore del Primo Tronco di Genova per il reato previsto e punito dall'art. 328 c.p. ("*Rifiuto di atti d'ufficio. Omissione*"), che ha reso dichiarazioni nel corso dell'interrogatorio tenutosi alla fine del mese di giugno 2020.

Procedimento penale incardinato presso il Tribunale di Roma relativo ad alcuni affidamenti di lavori

In tale procedimento sono coinvolti per i reati di "*corruzione per atti contrari ai doveri d'ufficio*" ex art. 319 c.p. e "*abuso d'ufficio*" ex art. 323 c.p., il R.U.P. e il Project Manager Investimenti Esercizio, entrambi dipendenti di Autostrade per l'Italia e destinatari di provvedimenti disciplinari, dei lavori di realizzazione dei caselli autostradali di Firenze Nord, S. Giovanni Valdarno, Rosignano e cavalcavia di Capannori.

All'esito della udienza preliminare, in cui Autostrade per l'Italia, già individuata come persona offesa, si è costituita parte civile nei loro confronti, gli imputati sono stati tutti rinviati a giudizio avanti il Tribunale di Roma con udienza, inizialmente fissata al 1 aprile 2020, che è stata poi rinviata al 9 settembre 2020 per la definizione da parte del Tribunale delle questioni preliminari sollevate dalle parti processuali.

Indagine della Procura di Prato sull'incidento mortale di un operaio di Pavimental

A seguito dell'incidento mortale occorso, in data 27 agosto 2014, ad un operaio di Pavimental – società cui erano stati affidati in appalto da Autostrade per l'Italia i lavori per l'ampliamento di una tratta di corsia dell'A1 – durante lo svolgimento di alcuni lavori all'interno del cantiere, è stato

incardinato presso la Procura di Prato un procedimento penale a carico, tra gli altri, del R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) di Autostrade per l'Italia, per l'ipotesi di omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme in materia di salute e sicurezza del lavoro.

La fase dibattimentale è in pieno corso; l'udienza già calendarizzata il 26 maggio 2020 per l'esame dei testi citati dal Pubblico Ministero, è stata rinviata ad altra data, non ancora comunicata al legale dell'imputato, per l'entrata in vigore dell'art. 36 del D.L. 8 aprile n. 23 recante *“Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali”*.

Richiesta di risarcimento dal Ministero dell'Ambiente

Con riferimento al procedimento penale pendente dinanzi alla Corte di Cassazione – a seguito della presentazione di ricorso c.d. *“per saltum”* da parte della Procura di Firenze avverso la sentenza con cui il Tribunale di Firenze ha assolto il Condirettore Generale Sviluppo Rete e il Project Manager di Autostrade per l'Italia *«perché il fatto non sussiste»* – relativo a 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 n. 152/06; 256 comma 1, lett. a) e b) *«gestione non autorizzata di rifiuti»* e terzo comma *«discarica abusiva»* del Testo Unico Ambientale), l'udienza originariamente calendarizzata il 9 giugno 2020 è stata rinviata ad altra data, non ancora comunicata ai legali.

Indagine della Procura di Ancona sulla caduta del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 Bologna-Taranto

A seguito della caduta, avvenuta in data 9 marzo 2017, del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 al km 235+794, che ha causato la morte del conducente e di un passeggero di un autoveicolo e il ferimento di tre operai di una ditta subappaltatrice della Pavimental S.p.A., cui Autostrade per l'Italia aveva in precedenza affidato l'esecuzione dei lavori di ampliamento della terza corsia lungo l'A14 Bologna-Bari-Taranto nel tratto Rimini Nord-Porto Sant'Elpidio, è stato incardinato un procedimento penale per i reati previsti e puniti dagli artt. 113, 434, co. 2 e 449 c.p. (*“cooperazione in crollo colposo”*), 113 e 589, ultimo comma c.p. (*“cooperazione in omicidio colposo plurimo”*), 113 e 589-bis, co. 1 e ultimo, c.p. (*“cooperazione in omicidio stradale”*), a carico del Committente, dei 3 RUP succedutisi nel tempo, del Direttore e del Responsabile Esercizio del VII Tronco di Pescara e del Responsabile della Struttura *“Gestione Gare e Appalti”* di Autostrade per l'Italia S.p.A., nonché a carico della Società ai sensi all'art. 25-septies del D. Lgs. n. 231/2001 (*“omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro”*).

Nel corso della prima udienza preliminare tenutasi il 9 dicembre 2019, il Giudice dell'Udienza Preliminare ha calendarizzato la successiva udienza il 23 aprile 2020, anche al fine di definire le questioni preliminari sulla costituzione delle parti civili ed iniziare le rispettive discussioni.

Con l'entrata in vigore del D.L. 8 marzo 2020 n. 11, recante *“Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da Covid-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria”*, la suddetta udienza è stata rinviata al prossimo 15 ottobre 2020.

Indagine della Procura di Avellino sugli ancoranti delle barriere New Jersey installate su 12 viadotti dell'A16

In data 2 maggio 2019, è stato notificato un avviso di garanzia a carico di 3 dirigenti di Autostrade per l'Italia, per il reato previsto dagli artt. 110 e 434 c.p. (*«crollo di costruzioni o altri disastri dolosi»*) con contestuale decreto di sequestro preventivo disposto dal Gip di Avellino delle barriere New Jersey bordo ponte installate su 12 viadotti dell'A16, le cui modifiche al sistema di ancoraggio,

intervenute successivamente all'incidente del luglio 2013 avvenuto sul viadotto Acqualonga, inficerebbero, secondo i consulenti tecnici della locale Procura della Repubblica, la capacità di contenimento complessiva dei dispositivi di ritenuta.

Dal mese di luglio 2019 le Direzioni di Tronco hanno ritenuto di avviare, su base volontaria, una campagna di verifiche integrative su tutta la rete, ad eccezione dei viadotti della A16 già in sequestro, finalizzata a sottoporre a specifici approfondimenti tecnici il sistema di ancoraggio delle barriere di sicurezza ivi installate, i cui esiti hanno, poi, evidenziato un quadro rassicurante sul complessivo funzionamento delle stesse barriere.

Successivamente, nel periodo intercorrente tra settembre e novembre 2019, il GIP di Avellino ha disposto ulteriori sequestri preventivi delle barriere NJ bordo ponte installate su alcuni viadotti dell'A14, dell'A16 e dell'A1, mentre la locale Procura ha iscritto nel registro degli indagati anche l'attuale Direttore del VII Tronco di Pescara, il suo predecessore ed i tre Direttori del V Tronco succedutisi dal 2014 ad oggi.

Autostrade per l'Italia ha così ritenuto di anticipare gli interventi del già previsto piano di riqualifica delle barriere NJ bordo ponte dell'intera rete a quei dispositivi dell'A14, A16 e A1 in sequestro, sottoponendo all'esame del competente Ufficio Ispettivo del MIT la relativa progettazione e il cronoprogramma dei lavori per una opportuna validazione.

Conseguentemente, sono state presentate alla Procura di Avellino una serie di istanze di dissequestro provvisorio delle barriere, successivamente accolte dall'Autorità Giudiziaria, finalizzate all'attuazione del cronoprogramma degli interventi di riqualifica delle barriere secondo le modalità e le tempistiche già condivise con l'Ufficio Ispettivo del MIT.

Da ultimo, in data 17 luglio u.s. la Procura, sempre in accoglimento di una specifica istanza presentata dal legale della società, ha autorizzato una diversa configurazione della cantierizzazione in corrispondenza dei viadotti dell'A14 e dell'A16 mediante l'allestimento di due corsie di marcia per ciascuna carreggiata, al fine di ovviare ai gravi disagi e alle code registratesi lungo le tratte in questione, che si sarebbero prevedibilmente acuiti in concomitanza con le imminenti vacanze estive e con l'altrettanto prevedibile rilevante incremento del traffico

10.8 Eventi successivi al 30 giugno 2020

Sviluppi nelle interlocuzioni con le Istituzioni circa il procedimento di contestazione di grave inadempimento e nella ricerca di una soluzione negoziale dello stesso

Con riferimento alle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzate alla ricerca di una soluzione negoziale nell'ambito del procedimento di contestazione di grave inadempimento instaurato dallo stesso Ministero a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera, Autostrade per l'Italia, con nota dell'11 luglio 2020, pur ribadendo la propria posizione di rigetto degli addebiti che le vengono mossi in ordine a presunti inadempimenti relativi alla gestione del viadotto Polcevera, ha formulato una nuova proposta, come descritto anche nella nota n. 10.7 "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" cui si rimanda. In particolare:

- a) l'impegno ad assumere ad integrale proprio carico e senza alcun riconoscimento economico l'importo indicato dai rappresentanti del Governo pari a 3.400 milioni di euro da destinare a riduzioni tariffarie a favore dell'utenza (1.500 milioni di euro), a interventi aggiuntivi di manutenzione delle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 - 2024 (1.200 milioni di euro), nonché a interventi per la ricostruzione del viadotto Polcevera e per tutti gli oneri connessi (700 milioni di euro);
- b) l'impegno ad applicare il regime tariffario di cui alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 16 e 71, con un incremento tariffario annuo pari all'1,75% a partire dal 1° gennaio 2021, come indicato dai rappresentanti del Governo, oltre al recupero degli impatti negativi dovuti al Covid-19;

- c) l'impegno a presentare entro 7 giorni dall'accettazione della nuova proposta l'aggiornamento del PEF coerente con quanto indicato;
- d) l'impegno, previa verifica delle condizioni di bancabilità del piano degli investimenti a modificare l'art. 9 della Convenzione in conformità al regime indennitario di cui all'art. 35 del D.L. 163 del 2019 solo per i casi di gravissima e non rimediabile compromissione della funzionalità e sicurezza di una parte essenziale e qualificante della rete autostradale, accertata come esclusivamente imputabile alla Concessionaria;
- e) l'impegno a definire e a condividere nuovamente con il Concedente un piano di verifiche assistito da un adeguato sistema di penalità;
- f) l'impegno a rinunciare ad una serie di contenziosi in essere relativamente alle attività di ricostruzione del viadotto, al sistema tariffario di cui al modello dell'Autorità di regolazione dei Trasporti e alle disposizioni del Decreto legge c.d. Milleproroghe.

Contemporaneamente a ciò, Autostrade per l'Italia, richiamando la disponibilità di Atlantia di supportare l'apertura del capitale a terzi, si è dichiarata disponibile a sottoporre all'assemblea degli azionisti di valutare l'apertura del capitale della società a investitori istituzionali pubblici e privati, mediante un aumento di capitale.

A seguito di successive interlocuzioni, Autostrade per l'Italia ha inviato, in data 13 luglio 2020, una lettera ai rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, con la quale ha ulteriormente specificato i contenuti della proposta dell'11 luglio 2020.

Il 14 luglio 2020 Autostrade per l'Italia e la controllante Atlantia hanno inviato una lettera ai rappresentanti di cui sopra con la quale hanno formulato la disponibilità a sottoscrivere, all'esito di una valutazione positiva dei rispettivi Consigli di Amministrazione un accordo per un'operazione societaria di mercato finalizzata all'uscita della partecipazione di Autostrade per l'Italia dal perimetro di consolidamento di Atlantia con la possibilità di ingresso di un soggetto a partecipazione statale nel rispetto dei diritti degli azionisti di minoranza della concessionaria.

Il 15 luglio 2020, infine Autostrade per l'Italia e Atlantia hanno ulteriormente proposto, sulla base delle indicazioni nel frattempo intervenute, subordinatamente all'approvazione degli organi deliberanti, l'inclusione nell'ambito dell'incremento tariffario medio annuo dell'1,75% degli oneri dovuti al Covid-19, oltre alla modifica dell'art. 9 della Convenzione tale per cui a fronte di specifiche ed individuate cause di decadenza, sia previsto un indennizzo determinato in misura pari al costo delle opere non ammortizzate.

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

Sempre il 15 luglio 2020, il Concedente ha richiesto ad Autostrade per l'Italia di presentare il Piano economico finanziario adeguato. Tale richiesta è stata riscontrata da Autostrade per l'Italia trasmettendo il piano con lettera in data 23 luglio 2020.

Successivamente, in data 31 luglio 2020, il Ministero delle Infrastrutture ha convocato Autostrade per l'Italia per la definizione del procedimento (atto transattivo e atto aggiuntivo alla convenzione) e per la consegna della puntuazione dei predetti atti. Dall'esito di tale confronto emergono alcune divergenze rispetto alle intese intervenute, e su tali basi la concessionaria stessa riscontrerà predisponendo un testo con gli emendamenti in linea con quanto definito nel corso della trattativa, così sviluppando il confronto con il concedente, ed auspicandone una rapida conclusione.

Nel contempo, in data 3 agosto 2020, sono inoltre pervenuti commenti, in corso di analisi, sulla proposta di PEF avanzata dal concessionario in data 23 luglio. Anche su tali elementi sarà fornito il dovuto riscontro.

Rating di Autostrade per l'Italia

Come descritto nella “Premessa” contenuta nella sezione Relazione intermedia sulla gestione , si segnala che in data 18 luglio Fitch ha posto il rating della società in *Rating Watch Evolving* da *Rating Watch Negative*, mentre in data 23 luglio 2020 Moodys ha modificato l’outlook da “negative” a “developing”.

Si riportano di seguito i giudizi di rating alla data di pubblicazione del presente documento:

- S&P Global ‘BB-’ (CreditWatch negative)
- Moody’s ‘Ba3’ (outlook “developing”)
- Fitch Ratings ‘BB+’ (Rating Watch “evolving”).

Allegati al bilancio consolidato

Allegato 1

Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia al 30 giugno 2020

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 30/06/2020 (MIL. €)	PARTICIPAZIONE DEL GRUPPO I/O	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 30/06/2020	% DI INTERESSANZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO	NOTE
CONTROLLANTE								
AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.	ROMA	Concessioni autostradali	EURO	622.027.000				
IMPRESE CONTROLLATE CONSOLIDATE CON IL METODO INTEGRALE								
AD MOVING S.p.A.	ROMA	Altre attività	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
AUTOSTRADE MERIDIONALI S.p.A.	NAPOLI	Concessioni autostradali	EURO	9.915.230	Autostrade per l'Italia S.p.A.	58,98%	58,98%	(1)
AUTOSTRADE TECH S.p.A.	ROMA	Servizi autostradali	EURO	1.120.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
ESSEDESSE SOCIETÀ DI SERVIZI S.p.A.	ROMA	Servizi amministrativi	EURO	500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
GIÖVE CLEAR S.r.l.	ROMA	Servizi autostradali	EURO	10.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
RIACCORDO AUTOSTRADALE VALLE D'AVOSTA S.p.A.	AOSTA	Concessioni autostradali	EURO	343.805.000	Società Italiana per Azioni per il Tronco del Monte Bianco	47,97%	24,46%	(2)
SOCIETÀ AUTOSTRADALE TIRRENICA S.p.A.	ROMA	Concessioni autostradali	EURO	24.460.800	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,99%	99,99%	(3)
SOCIETÀ ITALIANA PER AZIONI PER IL TRONCO DEL MONTE BIANCO	PIRELLA GÖTTSCHE LOWE PER (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%	
TECH SOLUTIONS INTEGRATORS S.p.A.	NAPOLI (FRANCA)	Gestione di servizi di pedaggio/telepedaggio	EURO	2.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	(4)

(1) La società è quotata presso il mercato regolamentato della Borsa Italiana S.p.A.
 (2) Il capitale sociale è composto per 284.300.000 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.
 (3) In data 29 dicembre 2015 Società Autostrada Tirrenica ha acquistato, in base all'autorizzazione dell'assemblea dei soci della stessa data, n. 109.600 proprie azioni da soci di minoranza. La quota di interessenza di Autostrade per l'Italia è, pertanto, pari al 99,99% al 31 dicembre 2019 (la percentuale di possesso calcolata sulla base del rapporto tra le azioni possedute da Autostrade per l'Italia e le azioni totali della controllata è pari al 99,93%).
 (4) In data 1 luglio 2020 la società è stata cancellata dal registro delle imprese francesi.

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 30/06/2020 (UNITÀ)	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 30/06/2020	NOTE
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE AL FAIR VALUE							
Altre partecipazioni							
CENTRO INTERMODALE 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.	0,25%	
UIRNET S.p.A.	ROMA	Altre Attività	EURO	1.142.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	1,401%	
AUTOSTRADA HOLDING DO SUR S.A.	SANTIAGO (CILE)	Concessioni Autostradali	PESO CILENO	51.496.805.692	Autostrade per l'Italia S.p.A.	0,00%	(1)

(1) Le azioni della società sono detenute rispettivamente da: Autostrade dell'Atlantico S.r.l., per 1.000.000 di azioni, e Autostrade per l'Italia S.p.A., per 1 azione.

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 30/06/2020 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 30/06/2020	NOTE
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO							
<i>Imprese collegate</i>							
PAVIMENTAL S.p.A.	ROMA	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	10.116.452	Autostrade per l'Italia S.p.A.	20,00%	
SPEA ENGINEERING S.p.A.	ROMA	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	6.956.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	20,00%	
BOLOGNA & FERRA PARKING S.p.A.	BOLOGNA	Altre Concessioni	EURO	2.715.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	36,81%	
REDMONTANA VENETA S.p.A.	VERONA	Concessioni Autostradali	EURO	6.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	29,77%	
IN LIQUIDAZIONE TANBERZANI ESTERNE DI MILANO S.p.A. <i>Joint venture</i>	MILANO	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	220.344.608	Autostrade per l'Italia S.p.A.	27,45%	
GEIE DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	COIRMAVEUR (ASFA)	Servizi Autostradali	EURO	2.000.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	50,00%	

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 30/06/2020 (UNITÀ)	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 30/06/2020
CONSORZI						
CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA	ROMA	APPROVVIGIONAMENTO SUL MERCATO ELETTRICO	EURO	114.853	Autostrade per l'Italia S.p.A. Tangenziale di Napoli S.p.A. Società Italiana per Adioni per il Traloro del Monte Bianco Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. Società Autostrada Tirrenica p.A. Autostrade Meridionali S.p.A.	27,05% 1,93% 1,81% 1,08% 0,48% 0,97%
CONSORZIO MIDRA	FIRENZE	RICERCA SCIENTIFICA PER LA TECNOLOGIA DI BASE DEI DISPOSITIVI	EURO	73.589	Autostrade Tech S.p.A.	33,33%
COSTRUZIONI IMPIANTI AUTOSTRADALI S.C.A.R.L. (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	REALIZZAZIONE DI OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE	EURO	10.000	Autostrade Tech S.p.A.	20,00%
SAFE ROADS S.C.A.R.L.	TORTONA	SERVIZI TECNICI INGEGNERIA INTEGRATI	EURO	10.000	Autostrade Tech S.p.A.	17,22%
SAT LAVORI S.C.A.R.L. (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	CONSORZIO DI COSTRUZIONE	EURO	100.000	Società Autostrada Tirrenica p.A.	1,00%
SMART MOBILITY SYSTEMS S.C.A.R.L.	TORTONA	SERVIZI TECNICI INGEGNERIA INTEGRATI	EURO	10.000	Autostrade Tech S.p.A.	24,50%
PARTECIPAZIONI ISCRITTE NELLE ATTIVITÀ CORRENTI STRADA DEI PARCHI S.p.A.	ROMA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	EURO	48.114.240	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2,00%

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

RELAZIONI

4



Attestazione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Roberto Tomasi e Alberto Marco Milvio, in qualità di Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Autostrade per l'Italia S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato, nel corso del primo semestre 2020.
2. Le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 sono state definite e la valutazione della loro adeguatezza è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da Autostrade per l'Italia S.p.A. in coerenza con il modello Internal Control - Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission che rappresenta un corpo di principi generali di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale.
3. Si attesta, inoltre, che
 - 3.1 il bilancio consolidato semestrale abbreviato:
 - 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 intermedia sulla gestione comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La relazione intermedia sulla gestione comprende, altresì, un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

3 agosto 2020

Ing. Roberto Tomasi
Amministratore Delegato

Dott. Alberto Marco Milvio
Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

**Agli Azionisti della
Autostrade per l'Italia S.p.A.**

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative della Autostrade per l'Italia S.p.A. e controllate (Gruppo Autostrade per l'Italia) al 30 giugno 2020. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Autostrade per l'Italia al 30 giugno 2020 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Incertezze significative relative alla continuità aziendale

Richiamiamo l'attenzione su quanto descritto dagli Amministratori nella "Premessa" della relazione intermedia sulla gestione e nel paragrafo "Elementi di incertezza circa la continuità aziendale e valutazioni effettuate dalla Società" incluso nella nota 2 "Forma e contenuto del bilancio consolidato" del bilancio consolidato semestrale abbreviato, che include anche dei rimandi al paragrafo della relazione intermedia sulla gestione e alla nota 10.7 intitolati "Eventi significativi in ambito legale e concessorio" e alla nota 10.8 "Eventi successivi al 30 giugno 2020".

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.

Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560156 - R.E.A. Milano n. 172029 | Partita IVA IT 03049560156

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.

Nella predetta informativa gli Amministratori evidenziano gli eventi e le circostanze che a loro giudizio indicano l'esistenza di incertezze significative che possono far sorgere dubbi significativi sulla continuità aziendale di Autostrade per l'Italia S.p.A. In particolare, gli Amministratori riferiscono tali incertezze alla conclusione degli accordi con il Governo italiano in termini di contenuti, oltre che di modalità e tempi di attuazione, evidenziando tra l'altro che il 15 luglio 2020 il Consiglio dei Ministri, in relazione alla definizione della procedura di grave inadempimento nei confronti di Autostrade per l'Italia S.p.A., ha comunicato che *"ha ritenuto di avviare l'iter previsto dalla legge per la formale definizione della transazione, fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo transattivo"*. Gli Amministratori di Autostrade per l'Italia S.p.A. indicano inoltre le valutazioni dagli stessi effettuate e le azioni poste in essere in relazione ai suddetti eventi e circostanze, sulla cui base hanno ritenuto di predisporre il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020 adottando il presupposto della continuità aziendale.

Le nostre conclusioni non sono espresse con rilievi in relazione agli aspetti sopra richiamati.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Francesco Legrottaglie
Socio

Roma, 7 agosto 2020

Informazioni legali e contatti

Sede Legale e Direzione Generale

Via Alberto Bergamini, 50
00159 Roma
Tel. +39 06 4363 1
e-mail: info@autostrade.it
www.autostrade.it

Informazioni legali

Autostrade per l'Italia S.p.A.
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.
Capitale sociale: 622.027.000 euro (interamente versato)
Codice fiscale, partita IVA e iscrizione al registro delle imprese di Roma n. 07516911000
Iscrizione al REA n. 1037417

Rapporti con i Media

e-mail: ufficiostampa@autostrade.it

Investor Relations

e-mail: investor.relations@autostrade.it

autostrade // *per l'italia*