

autostrade
per l'Italia



RELAZIONE ANNUALE INTEGRATA 2024



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

INDICE

1. Introduzione	5
1.1 Lettera agli Stakeholder	6
1.2 Risultati del Piano di Trasformazione 2020-2024 e indirizzi strategici per il futuro.....	8
1.3 Il Gruppo Autostrade per l'Italia, operatore integrato di mobilità sostenibile	11
1.4 Azionariato e organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia.....	12
1.5 Organi sociali.....	13
1.6 Profilo finanziario e rating.....	14
2. Relazione sulla gestione	17
2.1 Business Overview	18
2.2 Andamento Economico-Finanziario del Gruppo	21
2.3 Andamento Economico-Finanziario di Autostrade Per L'Italia S.P.A.....	26
2.4 Dati Per Settore Operativo.....	31
2.5 Eventi Successivi Al 31 Dicembre 2024	36
2.6 Evoluzione Prevedibile Della Gestione.....	36
2.7 Gestione Operativa Della Rete Di Autostrade Per L'italia	37
2.8 Aspetti Regolatori	46
3. Corporate governance e gestione dei rischi	59
3.1 Corporate Governance E Assetti Proprietari.....	60
3.2 Presidio Dei Rischi Di Autostrade Per L'italia	77
4. Rendicontazione di sostenibilità	85
4.1 Informazioni generali – scopo, struttura e materialità	91
4.2 Informazioni ambientali e Regolamento Tassonomia UE (2020/852)	117
4.3 Informazioni sociali.....	161
4.4 Informazioni di governance	191
4.5 Innovazione e digitalizzazione.....	200
5. Note metodologiche e altre informazioni.....	205
5.1 Indicatori Alternativi Di Performance (Iap)	206
5.2 Altre Informazioni	214
5.3 Proposta Di Destinazione Dell'utile Dell'esercizio All'assemblea Degli Azionisti Di Autostrade Per L'italia S.P.A.	215
5.4 Rapporti Con Parti Correlate.....	216
6. Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024	219
7. Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024	297
8. Attestazioni	379
9. Relazioni	385
10. Dati essenziali delle società controllate, collegate e a controllo congiunto ai sensi dell'art.2429, commi 3 e 4 del Codice Civile.....	407

La Relazione sulla Gestione, predisposta ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile, include i capitoli 2, 4 e 5. Con riferimento al capitolo 3, lo stesso include anche le informazioni sul governo societario e gli assetti proprietari richieste dall'art. 123-bis del TUF.



RELAZIONE
ANNUALE
INTEGRATA
2024

1

INTRODUZIONE

1.1 Lettera agli Stakeholder

“Autostrade è quello che facciamo, per l’Italia è perché lo facciamo.”

Il 2024 è stato l’anno in cui Autostrade per l’Italia ha celebrato due importanti ricorrenze: i cento anni della A8 Milano-Laghi, la prima autostrada del mondo, e i sessanta anni dell’A1 Autostrada del Sole, infrastruttura che ha segnato il boom italiano del dopoguerra.

Sin dalla loro origine, le autostrade sono state un volano per lo sviluppo socioeconomico del Paese connettendo luoghi, favorendo lo scambio di merci e il movimento delle persone.

Le autostrade, simbolo della modernità e protagoniste del paesaggio e della cultura italiana, costituiscono il tema centrale della mostra *Italia in movimento. Autostrade e futuro*, inaugurata a dicembre 2024 presso il Museo MAXXI di Roma.

Contestualmente, Autostrade per l’Italia ha avviato una campagna istituzionale con lo slogan “Libertà è movimento”, che sottolinea l’importanza delle autostrade, infrastrutture fondamentali per connettere luoghi e garantire alle persone la libertà di viaggiare, di conoscere, scegliere il proprio percorso in base alle proprie esigenze e tempistiche.

Il nostro compito oggi è di proseguire nel piano di rigenerazione e potenziamento della rete, che non è solo la più datata in Europa ma è anche la più complessa per numero di ponti, viadotti e gallerie, nonché quella soggetta alla maggiore intensità di traffico. Per il futuro puntiamo ad autostrade sempre più “intelligenti” grazie all’applicazione di nuove tecnologie per una mobilità sempre più efficiente, sostenibile e sicura a servizio dei viaggiatori.

Il ruolo strategico e fondamentale della rete autostradale per il Paese è confermato dai volumi di traffico che nel 2024 hanno superato i 50 miliardi di chilometri percorsi, un anno record, con una crescita del 2% rispetto al 2023 a conferma del fatto che il trasporto su gomma di merci e persone è e sarà predominante ancora per molti decenni in Italia e in Europa.

In questo contesto si inserisce l’ingente piano di rigenerazione e potenziamento del Gruppo Autostrade. Nel corso del 2024, è stata ulteriormente accelerata l’attività di investimento e manutenzione della rete, con una spesa record di 2,6 miliardi di euro e l’attivazione di oltre 150.000 mila cantieri. Fra i principali interventi realizzati nell’esercizio, si segnala: l’apertura al traffico dell’ultimo tratto di quarta corsia dinamica in area milanese, per un totale di 9,5 chilometri; l’avvio dei lavori per il potenziamento a quattro corsie tra Firenze Nord e Barberino e il potenziamento tra Firenze sud e Incisa oltre al proseguimento dei cantieri e le attività propedeutiche all’avvio delle grandi opere per potenziare i nodi critici della rete. A questi si aggiungono i lavori per l’ammodernamento e la rigenerazione della rete con l’obiettivo di allungare la vita utile delle infrastrutture, garantendo comunque la continuità del traffico.

Con il significativo incremento dell’impegno cantieristico, la sfida sulla sicurezza diventa più complessa ma il nostro obiettivo rimane quello di “zero incidenti sul lavoro”. Tecnologie, formazione e competenze, sono gli elementi che insieme possono dare un contributo decisivo a tutela delle persone.

Il Cash Flow Operativo (FFO) generato nel 2024 e le riserve di liquidità di circa 5 miliardi di euro, assicurano il pieno supporto agli impegni di investimento in programma, inoltre l’accesso ai mercati dei capitali continuerà ad essere garantito dal mantenimento di una sana ed equilibrata struttura finanziaria, riconosciuta a livello investment grade dalle principali agenzie di rating.

Il 2024 è stato anche l’ultimo anno del quinquennio regolatorio 2020-2024 di Autostrade per l’Italia. Nell’ambito del processo di aggiornamento per il nuovo quinquennio regolatorio 2025-2029 sarà pertanto fondamentale finalizzare l’aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) e trovare i meccanismi finanziari nel rispetto di metriche che supportino un’adeguata struttura finanziaria.

La sostenibilità ambientale rappresenta un elemento centrale della strategia aziendale, come confermato dalla pubblicazione del primo *Climate Transition Plan* di Autostrade per l’Italia, documento che delinea impegni, obiettivi e azioni concrete volte a ridurre le emissioni di gas serra ed adattare le infrastrutture ai fenomeni climatici estremi. Il nostro impegno sta producendo risultati tangibili, confermati dalle certificazioni ricevute e dai costanti miglioramenti nelle valutazioni dei rating ottenuti in ambito ESG.

Con questa prima Relazione Finanziaria in formato “integrato”, Autostrade per l’Italia offre una rappresentazione completa delle performance registrate nel 2024, presentando ai propri Stakeholder le informazioni finanziarie e quelle relative alla sostenibilità, mettendone in luce le reciproche interdipendenze.

I valori della sostenibilità rappresentano per noi il motore per affrontare le sfide attuali verso uno sviluppo equilibrato e inclusivo. Fulcro della nostra visione di sostenibilità è la sicurezza delle infrastrutture, della circolazione e delle condizioni di lavoro, come testimoniano le iniziative dalle campagne di sensibilizzazione alle nuove tecnologie implementate nell’anno e in particolare: la nuova control room, cuore tecnologico di Autostrade per l’Italia, inaugurata prima dell’esodo estivo nell’ottica di garantire una sempre maggiore sicurezza agli utenti e di migliorare l’efficienza del servizio, il digital twin (“gemello digitale”) di tutti i ponti e gallerie della nostra rete per una migliore gestione del patrimonio infrastrutturale, la flotta di droni per il monitoraggio del traffico, i primi 100 km di smart road realizzati, fino al piano di installazione di luci led.

Lo sviluppo e l’integrazione delle competenze fa di Autostrade per l’Italia un player industriale, capace di creare valore per tutti gli Stakeholder. Seguendo tale visione, sono andate crescendo le competenze del gruppo: da Tecne per l’ingegneria, ad Amplia per le costruzioni che ha superato la soglia di duemila dipendenti, Movyon per l’innovazione e le tecnologie avanzate, Elgea per l’energia verde e nel business e-mobility Free To X che ha recentemente siglato un accordo con il Gruppo Renault per accelerare la crescita della società.

Puntiamo sui giovani, negli ultimi anni su una popolazione aziendale di 10.000 persone, ne abbiamo assunte 3.000, di cui circa 1.000 sotto i 30 anni. Collaboriamo intensamente con numerose Università per formare insieme le professionalità e le eccellenze del futuro.

Alle oltre diecimila persone del Gruppo Autostrade va il nostro più sentito ringraziamento per la competenza, la dedizione e la responsabilità dimostrata quotidianamente, che consente di “muovere” il Paese.

Oggi, passato, presente e futuro si fondono e riempiono di significato il nostro viaggio guidato da valori imprescindibili: sicurezza, responsabilità, eccellenza, innovazione e trasparenza.

“Autostrade” è quello che facciamo, “per l’Italia” è perché lo facciamo.

1.2 Risultati del Piano di Trasformazione 2020-2024 e indirizzi strategici per il futuro

Negli ultimi anni di gestione e con il sostegno della nuova compagine azionaria, Autostrade per l'Italia (nel seguito anche ASPI o Società) ha ridisegnato, con un'accelerazione senza precedenti nella propria storia – lunga oltre cinquanta anni e strettamente interconnessa alla storia e alla crescita del nostro Paese. Oggi ASPI è un Gruppo industriale capace di affrontare le sfide legate alla mobilità del futuro proseguendo nei piani di potenziamento e ammodernamento del proprio patrimonio infrastrutturale ponendosi come operatore integrato di mobilità a livello Europeo.

Il Piano 2020-2024 ha rappresentato lo strumento attraverso il quale sono state messe a sistema tutte le attività strategiche e le iniziative volte a dare un'ulteriore spinta al miglioramento della sicurezza delle infrastrutture in gestione e della qualità dei servizi, a partire da un significativo e tangibile incremento della spesa per manutenzioni e investimenti rispetto al precedente ciclo.

In questi anni la società – in costante contatto e collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e con le altre Istituzioni competenti al fine di definire e garantire i più alti standard di settore – ha rivisto i propri sistemi di sorveglianza delle infrastrutture, innovando completamente le attività di monitoraggio, di manutenzione e rigenerazione delle opere esistenti e ha avviato le prime attività di potenziamento della rete per garantire la fluidità e la sicurezza del traffico nelle aree più saturate del Paese.

Tale processo di rinnovamento e trasformazione, con al centro valori quali la sicurezza degli utenti e nei luoghi di lavoro, l'eccellenza operativa, l'innovazione e la sostenibilità, è stata accompagnata da una profonda e completa riorganizzazione del Gruppo e da un forte change management. Tale revisione del modello organizzativo ha visto una reingegnerizzazione di processi di Gruppo e una valorizzazione spinta su risorse e competenze attraverso un piano straordinario di assunzioni e investimenti in programmi di formazione funzionali alla realizzazione degli investimenti programmati.

I processi di trasformazione, ad oggi pienamente consolidati, si sono innestati in quella che è la nuova visione di Autostrade per l'Italia quale gruppo industriale che integra, come leader nazionale, diverse competenze dall'ingegneria al mondo delle costruzioni, dalle tecnologie ai servizi innovativi di mobilità sostenibile, anche al di fuori dell'infrastruttura in concessione, per sostenere l'economia e la competitività dell'Italia.

Tra i principali risultati alla fine del 2024, si fa riferimento a quelli relativi al miglioramento degli indici di sicurezza, sia nei luoghi di lavoro che sulla rete, al crescente impegno in termini di maggiore spesa per manutenzioni e investimenti così da avviare il nuovo ciclo di gestione degli asset, caratterizzato dai fabbisogni di ammodernamento e potenziamento della rete. Forte l'attenzione ai viaggiatori che ogni giorno utilizzano la rete con nuovi e dedicati servizi, ma anche valorizzazione delle persone che quotidianamente lavorano nel Gruppo e interesse verso progetti innovativi volti a portare su strada nuovi modelli tecnologici di viabilità e della sicurezza, confermando l'impegno del Gruppo ASPI sui temi della sostenibilità.

Sicurezza a 360°

- **5 Indice di frequenza infortuni*** nel 2024 (oltre **-65%** vs 2020)
- **+4k Safety Walks** di Gruppo, incontri per rafforzare la cultura della sicurezza
- **0,20 Tasso di incidentalità mortale** - nel 2024 (-17% vs 2019, ultimo anno pre-Covid)
- **90 Furgoni della Viabilità dotati di sistema anticollisione** con supporto **AI**

Clienti al centro

- **100%** piste di esazione con servizio **contactless**
- **1ª sperimentazione videotolling** avviata con il progetto «Conto Targa» su Tangenziale di Napoli
- **Lancio del nuovo numero unico dedicato per i servizi al cliente: 803.111**
- **~99% transiti giornalieri senza turbative** (~0,5% dei transiti registra ritardi da 15 a 30 min. causa cantieri, valore che scende a ~0,3% per ritardi superiori ai 30 minuti)

Persone

- **~10k Risorse di Gruppo**
- **~2,9k Nuove assunzioni** come da Piano straordinario con cambio mix vs profili STEM
- **17 Partnership** con Università e Istituzioni accademiche
- **8 Programmi alta formazione e master** per 20 edizioni e ~400 partecipanti

Operation & Costruzioni

- **~6Mld di investimenti nel periodo 20-24**, +109% vs ciclo precedente
- **~1,8Mld di manutenzioni nel periodo 20-24**, +35% vs ciclo precedente
- **+38% di cantieri installati vs 2020** (di cui circa il 40% in notturna)
- **>1,5k Interventi non ricorrenti** pari a +117% vs 2020

Digitalizzazione e innovazione tecnologica

- **190 Installati Portali ADR** per la rilevazione delle Merci Pericolose
- **9 Traveling Control Center (TCC): furgoni del Servizio di Viabilità attrezzati con AI** per la rilevazione in tempo reale di anomalie su tratta
- **~50 km Smart roads** in funzione nel tratto da FI Nord-FI Sud e BO Casalecchio-BO S.Lazzaro
- **+4k opere d'arte digitalizzate** su ARGO e oltre 600k componenti

Sostenibilità

- **100% Fornitori** iscritti sulla **piattaforma Open-es**, valutati su criteri ESG
- **~22k corpi illuminanti LED** installati su 350 svincoli e 160 fornici
- **-57% ktCO₂** 2024 vs 2019 (Scope 1+2)
- **100 Aree di Servizio con ricarica elettrica e 50 km di interdistanza media**
- **7,7 miliardi di Finanza Sostenibile**

Monitoraggio asset e rigenerazione

- **~9k Ispezioni approfondite opere d'arte maggiore**
- **+87% di ispezioni approfondite opere maggiori** vs 2020 effetto norme
- **~265 Assessment P&V e Gallerie** pari a +165% vs 2020
- **~5k km ispezionati di barriere di sicurezza** pari a +108% vs 2020

Potenziamento rete

- **Barberino – Firenze Nord** – realizzata la **più lunga galleria a 3 corsie realizzata in Europa** scavata con la fresa TBM **più grande mai utilizzata in UE**
- **A4 – 1° tratto in Italia di autostrada dinamica a 4 corsie**, ad alto contenuto tecnologico
- **A8 – 1° tratto di autostrada a 5 corsie in Italia**, e tra i pochi in Europa
- **FI Sud – Incisa** - 6 Km di **nuova III corsia**

* Indice di frequenza infortuni: numero degli infortuni con assenza dal lavoro per milione di ore lavorate

Il contributo di ASPI alla realizzazione di una rete autostradale più moderna, sicura, digitale e sostenibile si inserisce nel contesto della cosiddetta “settima rivoluzione dei trasporti”, una rivoluzione oggi già in corso e incentrata sul concetto di mobilità sostenibile che riguarda innanzitutto la modalità di trasporto prevalente, ossia quello su strada e autostrada, quest’ultima considerata come un laboratorio a cielo aperto in cui sperimentare le innovazioni della rivoluzione stessa.

Le sfide per ASPI, in coerenza con quanto presentato a luglio 2024 nella proposta di Piano Economico-Finanziario (PEF) riguardano gli interventi di rigenerazione (oltre 2.000 opere tra ponti e gallerie, e circa 5.000 km di barriere laterali) volti a migliorare le prestazioni delle strutture esistenti, oltre che estenderne la vita utile almeno per altri 50 anni e importanti interventi di potenziamento di nodi strategici con elevati livelli di saturazione in termini di traffico così da potenziarne la capacità di trasporto con benefici in termini di fluidità e sicurezza della circolazione (interessano ben il 7% della rete in concessione con 165 km tra nuovi tracciati e ampliamenti a terze e quarte corsie).

Si aggiunge poi la sfida relativa alla digitalizzazione e ammodernamento tecnologico della rete per un’infrastruttura connessa, intelligente e green. L’obiettivo sostanziale è garantire alti livelli di servizio abilitando le smart road e la guida autonoma, migliorando ulteriormente la sicurezza su strada con nuovi sistemi di controllo e informazione in grado di monitorare real-time le condizioni di traffico e meteorologiche e, non da ultimo, accompagnando la rivoluzione della mobilità verso i target internazionali di decarbonizzazione.

Tali ambiziosi sfide trovano un riscontro nei seguenti indirizzi strategici definiti dalla società.



Efficienza organizzativa e operativa attraverso il miglioramento continuo dei **processi**, l’evoluzione **organizzativa** e con una chiara strategia di **digitalizzazione e innovazione**



«**Vision zero**» come ambizione del Gruppo nella **prevenzione** di tutti gli **incidenti sul lavoro, stradali** e degli impatti ambientali, parte fondamentale dell’impegno di sostenibilità



Climate transition Plan per il **rafforzamento** la **strategia ESG**, coerente con i target di finanza sostenibile per raggiungimento obiettivi al 2030



Customer Centricity per mantenere alto il livello di **comunicazione e stakeholder engagement**, consolidando il ruolo del Gruppo come **operatore di mobilità strategico per il Paese**



Consolidamento del Gruppo come operatore integrato di mobilità con le società di ingegneria, costruzione e tecnologia



Valorizzazione dei business complementari a supporto del core business e ad integrazione della catena del valore



Strategia finanziaria per assicurare una solida struttura, riconosciuta **Investment Grade**, e garantire fabbisogni di cassa per i piani di investimenti della società

In questa cornice, il Gruppo Autostrade per l'Italia si appresta ad avviare una nuova fase di sviluppo, che si basa su una visione strategica che integra valori imprescindibili, condivisi dall'intera comunità del Gruppo, quali la sicurezza, la responsabilità, l'eccellenza, l'innovazione e la trasparenza, articolandosi attorno a quattro macro-obiettivi fondamentali: Sicurezza, Stakeholder engagement, Smart solutions e Sostenibilità.

<p>Sicurezza</p> <p>La sicurezza degli utenti che ogni giorno percorrono la nostra rete e degli operai che lavorano per migliorarla e renderla più moderna rimane una priorità inderogabile</p>	<p>Stakeholder engagement</p> <p>Il successo dipende dalla capacità di ascoltare, coinvolgere e soddisfare le esigenze di tutti i nostri Stakeholder, investire sulle nostre risorse interne e sulla catena di fornitura collaborando attivamente con Enti e Istituzioni</p>	<p>Smart Solutions</p> <p>Nell'era digitale il successo si declina anche attraverso soluzioni innovative e smart con progetti di digitalizzazione nella progettazione, automazione delle costruzioni e gestione intelligente dei cantieri</p>	<p>Sostenibilità</p> <p>Il nostro impegno è essere un centro di eccellenza ambientale, economica e sociale, dimostrando come la sostenibilità possa essere integrata con successo nelle infrastrutture e nella gestione autostradale</p>
--	---	--	---

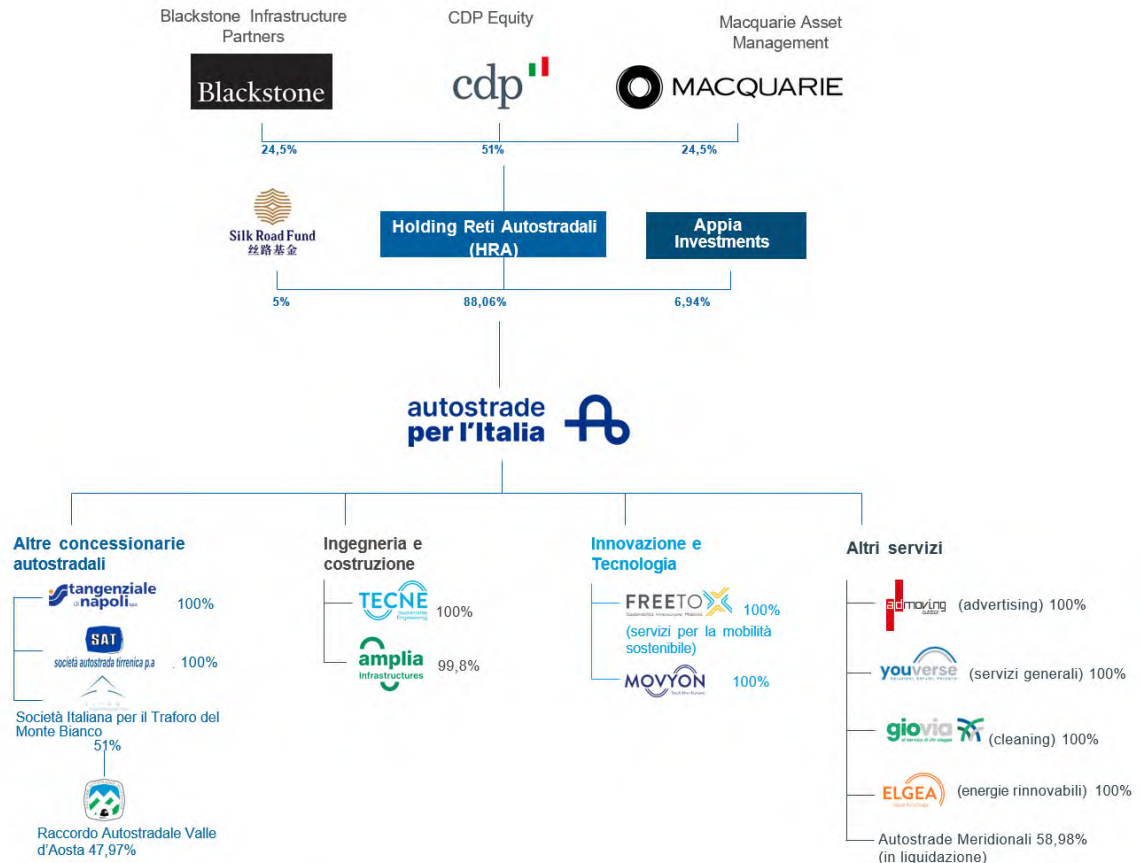
I VALORI FONDANTI

Sicurezza	Responsabilità	Eccellenza	Innovazione	Trasparenza
------------------	-----------------------	-------------------	--------------------	--------------------

1.3 Il Gruppo Autostrade per l'Italia, operatore integrato di mobilità sostenibile

<p>Rigenerazione e potenziamento della rete autostradale</p>	<p>autostrade per l'Italia </p> <p>sat sitmb rav tangenziale di Napoli </p>	<p>Operatore di una rete a pedaggio tra le più estese d'Europa, che ha saputo conquistare una posizione di leader nella progettazione, costruzione e gestione di una rete autostradale sicura, sostenibile e resiliente</p>	<p>DELIVERING THE CORE</p> <p>EXPANDING THE CORE</p>
<p>Ingegneria and Project Management</p>	<p></p>	<p>Il più rilevante centro di competenze per l'ingegneria infrastrutturale su strade e autostrade in Italia. Guida le attività di progettazione e direzione lavori ed ha un ruolo centrale di coordinamento degli interventi di manutenzione, potenziamento e ammodernamento della rete</p>	
<p>Costruzioni</p>	<p></p>	<p>Operatore leader per attività dirette nel mercato italiano delle costruzioni, offrendo soluzioni e competenze per l'ammodernamento e la manutenzione delle infrastrutture, in grado di gestire progetti complessi e di grandi dimensioni relativi al potenziamento della rete autostradale</p>	
<p>Tecnologia (R&S)</p>	<p></p>	<p>Leader in Italia e tra i primi in Europa, per lo sviluppo e nell'integrazione di Intelligent Transport Systems, Electronic Toll Collection, Infrastructure Management e Smart Cities</p>	
<p>Servizi di Mobilità</p>	<p></p>	<p>1° operatore su rete autostradale per i servizi di ricarica elettrica. Sviluppo di servizi avanzati per la mobilità concentrandosi su innovazione, tecnologia e sostenibilità, dentro e fuori dalla rete autostradale</p> <p>Altri Servizi per l'utenza e per il Gruppo: </p>	
<p>Energie Rinnovabili</p>	<p></p>	<p>Società del Gruppo impegnata nello sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative per la produzione di energia da fonti rinnovabili, specialmente da impianti fotovoltaici, valorizzando le aree lungo e intorno alla rete autostradale</p>	

1.4 Azionariato e organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia



Nota: L'organigramma presenta i principali rapporti di partecipazione delle principali società del Gruppo Autostrade per l'Italia.

1.5 Organi sociali

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Esercizi 2022 – 2023 – 2024

PRESIDENTE

Elisabetta OLIVERI

AMMINISTRATORE DELEGATO

Roberto TOMASI

VICE-PRESIDENTE

Gianluca RICCI

CONSIGLIERI

Fabio BARCHIESI⁽¹⁾

Sergio BUONCRISTIANO

Fulvio CONTI

Christoph HOLZER

Jonathan Grant KELLY

Zhiping CHEN⁽¹⁾

Fabio MASSOLI

Massimo ROMANO

Francesca PACE

Andrea VALERI

Ignacio BOTELLA RODRIGUEZ⁽¹⁾

COLLEGIO SINDACALE⁽²⁾

Esercizi 2021 – 2022 – 2023

PRESIDENTE

Angelo Gervaso COLOMBO

SINDACI EFFETTIVI

Franco CADOPPI

Roberto COLUSSI

Donato LIGUORI

Marino MARRAZZA

SINDACI SUPPLENTI

Francesco ORIOLI

Daniele VEZZANI

SOCIETÀ DI REVISIONE

Esercizi 2021 – 2029

KPMG S.p.A.

COMITATI

COMITATO GRANDI OPERE

Elisabetta OLIVERI (Pres.)

Roberto TOMASI

Gianluca RICCI

Fabio BARCHIESI⁽³⁾

Sergio BUONCRISTIANO

Christoph HOLZER

Jonathan Grant KELLY

Zhiping CHEN⁽³⁾

Ignacio BOTELLA RODRIGUEZ⁽³⁾

COMITATO CONTROLLO RISCHI, AUDIT E PARTI CORRELATE

Francesca PACE (Pres.)

Jonathan Grant KELLY

Zhiping CHEN⁽³⁾

Fabio MASSOLI

Gianluca RICCI

COMITATO ESG & HS

Fabio MASSOLI (Pres.)

Sergio BUONCRISTIANO

Francesca PACE

Ignacio BOTELLA RODRIGUEZ⁽³⁾

COMITATO REMUNERAZIONE E NOMINE

Massimo ROMANO (Pres.)

Gianluca RICCI

Christoph HOLZER

Andrea VALERI

COMITATO PEF^{(4) (5)}

Roberto TOMASI (Pres.)

Elisabetta OLIVERI

Gianluca RICCI

Zhiping CHEN

Christoph HOLZER

Fabio MASSOLI

Andrea VALERI

(1) L'Assemblea dei Soci del 18 aprile 2024 ha confermato la nomina del dott. Fabio Barchiesi (cooptato in data 8 febbraio 2024), del dott. Zhiping Chen (cooptato in data 11 maggio 2023) e del dott. Ignacio Botella Rodriguez (cooptato in data 14 marzo 2024) quali Consiglieri della Società sino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024.

(2) L'Assemblea del 18 aprile 2024 ha deliberato di rinviare la discussione e la deliberazione in ordine alla nomina del Collegio Sindacale per il triennio 2024-2025-2026 a una seduta assembleare di prossima convocazione. Al riguardo si segnala che (i) alla data della citata assemblea il Concedente non aveva provveduto a comunicare il nominativo del funzionario ministeriale designato quale componente effettivo del Collegio Sindacale e (ii) non era stata depositata dai Soci alcuna lista per la nomina del Collegio Sindacale entro il termine di cui all'art. 40.3 dello Statuto. Nelle more della nomina dei nuovi componenti del Collegio Sindacale da parte dell'Assemblea dei Soci e, per quanto di relativa competenza, del Ministero Concedente, l'attuale Collegio Sindacale continua a svolgere le proprie funzioni di organo di controllo della Società in applicazione del regime di prorogatio di cui all'art. 2400, comma primo, cod. civ.

(3) A seguito della riunione assembleare del 18 aprile 2024, il Consiglio di Amministrazione dell'8 maggio 2024 ha: (i) confermato il dott. Fabio Barchiesi quale componente del Comitato Grandi Opere; (ii) confermato il dott. Zhiping Chen quale componente del Comitato Controllo Rischi, Audit e Parti Correlate e preso atto della nomina di diritto del dott. Chen come componente del Comitato Grandi Opere ai sensi del combinato disposto degli artt. 28.2 e 39.1 dello Statuto sociale e (iii) confermato il dott. Ignacio Botella Rodriguez quale componente del Comitato Grandi Opere e del Comitato Environmental, Social and Governance & Health and Safety.

(4) Il Consiglio di Amministrazione della Società del 29 maggio 2024 ha deliberato di costituire un comitato endoconsiliare denominato «Comitato PEF» che opererà a supporto del Consiglio con funzione consultiva e propositiva, con l'obiettivo di facilitare e coordinare le attività propedeutiche e finalizzate alla definizione e approvazione del PEF.

(5) Il Consigliere Massimo Romano ha rassegnato le proprie dimissioni dalla carica di componente del Comitato Grandi Opere e del Comitato PEF con decorrenza 7 ottobre 2024.

1.6 Profilo finanziario e rating

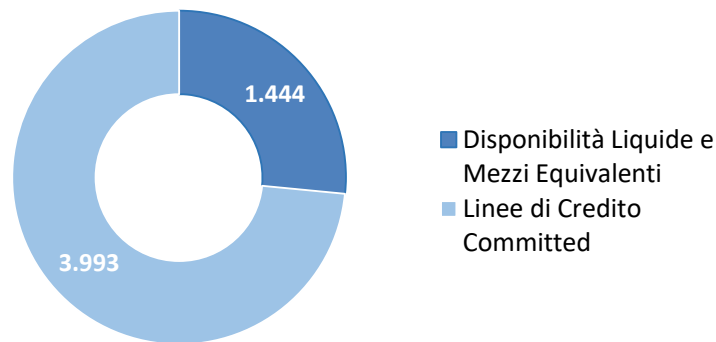
Struttura del debito del Gruppo al 31 dicembre 2024

Il debito lordo¹ del Gruppo (valore nominale) ammonta a 11.460 milioni di euro ed è prevalentemente composto da obbligazioni a tasso fisso.



- Costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine c. 3,1%
- Durata media residua pari a 5 anni e 4 mesi
- Percentuale di indebitamento a tasso fisso post copertura pari al 92%

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo dispone di una riserva di liquidità¹ pari a 5.437 milioni di euro, così composta:



¹ Nella presente relazione sono presentati e commentati, in aggiunta ai dati risultanti dai prospetti contabili ufficiali, Indicatori Alternativi di Performance ("IAP"), tra i quali si segnalano anche il "Debito Lordo" e la "Riserva di liquidità". Una descrizione di dettaglio dei principali IAP è riportata nel capitolo 5.1 "Indicatori alternativi di performance".

Rating finanziari

Il merito di credito di Autostrade per l'Italia assegnato dalle principali agenzie internazionali è esposto nella seguente tabella

Agenzia	Rating
S&P Global	BBB- / Stable Outlook
FitchRatings	BBB / Stable Outlook
MOODY'S	Baa3 / Stable Outlook

Rating ESG

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

Agenzia	ESG Score	Scala di valutazione	Aziende valutate
<p>Leader globale nel rating ESG e Corporate Governance specializzata nella valutazione di quanto efficacemente le aziende gestiscono i rischi ESG Da gennaio 2023 ASPI è stata inclusa nella classifica delle Top-Rated ESG Companies List.</p>	4.3 (Negligible Risk)	0/40+ (Negligible / Low / Medium / High / Severe risk)	~15,489
<p>Organizzazione no-profit indipendente che offre ad aziende e paesi, un sistema per misurare, rilevare, gestire e condividere a livello globale informazioni riguardanti il cambiamento climatico e idrico.</p>	A	A/ D- (A score: Leadership; B-/B score: Management; C-/C score: Awareness / D-/D score: Disclosure)	~21.000
<p>Il GRESB (Global Real Estate Sustainability Benchmark) è un'organizzazione indipendente che fornisce dati di performance ESG convalidati e benchmark di pari livello, trasparenti e fruibili per i mercati finanziari.</p>	98	0-100	
<p>Società leader nel fornire strumenti di supporto per le decisioni di investimento di investitori globali (es. asset managers)</p>	A	CCC-AAA	~14,000
<p>Lo Standard Ethics Rating (SER) è un Solicited Sustainability Rating (SSR), che intende fornire una valutazione del livello di compliance da parte di aziende e Stati sovrani in materia di sostenibilità e corporate governance in conformità alle indicazioni dell'UE, dell'OCSE e delle Nazioni Unite.</p>	EE	EEE-F (EEE: Full; EEE-: Excellent; EE+: Very strong; EE: strong; EE-: Adequate; E+: Non compliant; E: Low; E-: Very low; F: Lowest level)	
<p>SBTi - Science Based Targets initiative, nata dalla collaborazione tra CDP (ex Carbon Disclosure Project), United Nations Global Compact, World Resources Institute (WRI) e World Wildlife Fund for Nature (WWF), sostiene le aziende nella definizione di ambiziosi obiettivi basati su evidenze scientifiche per contenere l'aumento delle temperature del pianeta. Validazione SBTi target Long-Term SBTi ha validato gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra long-term al 2050 di Autostrade per l'Italia:</p> <ul style="list-style-type: none"> riduzione del 90% rispetto al 2019, delle emissioni assolute di gas serra per gli Scope 1 e 2 entro il 2050 riduzione del 90% rispetto al 2019, delle emissioni assolute di gas serra per Scope 3 entro il 2050 			



RELAZIONE
ANNUALE
INTEGRATA
2024

2 RELAZIONE SULLA GESTIONE

2.1 Business Overview

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI E FINANZIARI CONSOLIDATI

€ milioni	2024	2023	Variazione
Totale ricavi operativi	4.387	4.328	59
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.601	2.401	200
Utile dell'esercizio	1.065	875	190
Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	1.056	878	178
EBITDA Cash	2.406	2.357	49
FFO-Cash Flow Operativo	1.740	1.720	20
Investimenti e manutenzioni (*)	2.586	2.129	457

€ milioni	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Patrimonio netto	3.588	2.915	673
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	3.288	2.606	682
Indebitamento finanziario netto	9.918	9.280	638
Organico (**)	10.059	9.787	272

(*) Il valore include (i) investimenti operativi (2.089 €/mln nel 2024 e 1.630 €/mln nel 2023), (ii) costi di manutenzione (450 €/mln nel 2024 e 469 €/mln nel 2023) e (iii) investimenti non remunerati (47 €/mln nel 2024 e 30 €/mln nel 2023). Questi ultimi si riferiscono a determinate tipologie di interventi di Autostrade per l'Italia non remunerati a tariffa come previsto dall'Accordo negoziale stipulato con il Concedente nel 2021.

(**) Organico a tempo indeterminato e a tempo determinato.

Operazioni finanziarie del 2024

- Perfezionata a ottobre la cessione delle partecipazioni non di controllo in Tangenziali Esterne di Milano e in Tangenziale Esterna (nel seguito anche rispettivamente TEM e TE) al Gruppo ASTM a fronte di un corrispettivo pari a 122 milioni di euro, oltre al rimborso dei finanziamenti soci per 18 milioni di euro, con una plusvalenza pari a circa 60 milioni di euro.
- Completata da parte della controllata Amplia a fine dicembre 2024 l'acquisizione della quota di controllo nella società Amplia Engineering & Equipment S.r.l., già New Lead S.r.l.¹ (60% dell'interessenza partecipativa) con un investimento pari a 13 milioni di euro.

¹ In data 14 febbraio 2025 è stata cambiata la denominazione sociale di New lead S.r.l..

Ammodernamento e potenziamento della rete

Nel corso del 2024 il Gruppo ha impiegato complessivamente 2.586 milioni di euro per l'ammodernamento, il potenziamento e la manutenzione della rete (2.129 milioni di euro nel 2023). In particolare, gli investimenti operativi sono pari a 2.089 milioni di euro nell'ambito dei piani che prevedono la realizzazione di opere di potenziamento e ammodernamento della rete coniugando sostenibilità e sviluppo dei territori.

Fra i principali interventi realizzati nell'esercizio, si segnala:

- il proseguimento del piano per l'ammodernamento della rete con investimenti per 1.143 milioni di euro (Piani Nazionali), che comprende: il programma di assessment su ponti viadotti e gallerie, la riqualifica delle barriere di sicurezza, il piano di risanamento acustico e gli interventi per la sicurezza delle gallerie;
- il completamento dei lavori di potenziamento sulla A4 in area milanese, con l'apertura al traffico dell'ultimo tratto di quarta corsia dinamica per un totale di 9,5 km;
- il proseguimento dei cantieri e le attività propedeutiche di altri interventi di primaria importanza per il Paese, come il Passante di Bologna, la gronda di Genova ed il tunnel sub portuale di Genova;
- l'avvio dei lavori di riqualifica del tracciato originario della A1 tra Firenze Nord e Barberino (potenziamento a 4 corsie in direzione Nord).

Nel corso del 2024 sono stati consuntivati inoltre, tra i costi di manutenzione, 22 milioni di euro per far fronte agli interventi di ripristino dell'asse autostradale a seguito degli eventi alluvionali verificatisi in Emilia-Romagna nel corso degli anni 2023 e 2024.

Digitalizzazione e innovazione tecnologica

- Travelling Control Center (TCC) per il rilevamento in tempo reale dello stato dell'infrastruttura.
- Avviata la seconda fase di sperimentazione condotta da Autostrade per l'Italia in coordinamento con ENAC, che prevede l'impiego di droni per il monitoraggio della circolazione da remoto nell'area genovese.
- Il sistema ARGO, già in uso per mappare e gestire gli oltre 4.000 ponti, viadotti e cavalcavia della rete gestita da Aspi è stato esteso -con Argo Gallerie - a tutti gli oltre 600 tunnel presenti sulla rete.
- Presentata la piattaforma tecnologica Navigard, sviluppata per un monitoraggio evoluto dei comportamenti e degli eventi stradali al fine di garantire maggiore sicurezza e disincentivare i comportamenti scorretti, consentendo interventi mirati e sempre più tempestivi. La copertura dell'intera rete arriverà entro il 2027.

Sicurezza

- Proseguono le iniziative per la riduzione del tempo di esposizione al traffico degli operatori su strada durante le fasi di installazione e rimozione della segnaletica.
- Potenziamento delle reti di protezione (oltre 1.700 km di copertura dal 2019).
- Definizione degli indirizzi operativi per la gestione del rischio alluvioni, volti a mitigare i conseguenti rischi sulla sicurezza della circolazione stradale in occasione di fenomeni meteorologici estremi.
- Oltre 1.500 km di rete già coperta da Safety tutor, con obiettivo di arrivare a quasi 2.000 km nel 2025.
- Avvio della fase sperimentale del progetto Travelling Control Center (TCC), che si pone l'obiettivo di identificare alcune tipologie di non conformità lungo la rete autostradale, attraverso l'impiego di furgoni appositamente allestiti e in continuo movimento sulla rete.

Sostenibilità

- SBTi (Science Based Target initiative) ha validato gli obiettivi al 2050 per la riduzione del 90% delle emissioni di CO2 legate ad attività dirette e indirette.
- A settembre 2024 ASPI ha pubblicato il suo primo Climate Transition Plan, documento redatto in linea con i più aggiornati framework internazionali, in particolare la TPT (Transition Plan Task force) e il CDP.
- Free To X ha installato stazioni di ricarica ultraveloci in 100 aree di servizio lungo la rete. Inoltre, ASPI al 31 dicembre 2024 ha concluso l'affidamento del servizio di ricarica elettrica su 8 aree di servizio e avviato procedure competitive per l'assegnazione di ulteriori 60 servizi di ricarica elettrica su altrettante Aree di Servizio.
- L'attuazione della strategia di sostenibilità del Gruppo è confermata anche dal raggiungimento di elevati rating ESG assegnati dalle principali agenzie internazionali.

Finanza sostenibile

- Siglato, il 14 febbraio 2024, un accordo di finanziamento da complessivi 1,2 miliardi di euro tra ASPI e la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) a supporto del piano di ammodernamento della rete ASPI adattandola anche alle sfide legate al cambiamento climatico.
- Il 28 febbraio 2024 Autostrade per l'Italia ha collocato due nuove tranche da 500 milioni di euro di obbligazioni Sustainability-Linked con scadenza 8 e 12 anni, cui si aggiunge il collocamento aggiuntivo di 500 milioni di euro emesso a gennaio 2025. Complessivamente, alla data di pubblicazione di questo documento, le risorse finanziarie sostenibili ammontano a 8,1 miliardi di euro.

Risorse Umane

- Assunte circa 3.700 persone nell'ambito del piano di potenziamento organizzativo per sostenere la realizzazione degli investimenti da inizio 2021 al 31 dicembre 2024 (770 unità nel 2024).
- Amplia Infrastructures tocca il traguardo delle 2.000 risorse, prima società nel settore per numero di dipendenti diretti in Italia.

2.2 Andamento economico-finanziario del Gruppo

All'interno del presente capitolo sono presentati i prospetti contabili riclassificati rispetto a quelli previsti dai principi contabili internazionali IAS/IFRS inclusi nel Bilancio consolidato e nel Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024 (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 disciplinati dagli stessi principi e identificabili come Indicatori Alternativi di Performance (di seguito anche "IAP") ritenuti significativi per la valutazione dei risultati dell'andamento operativo del Gruppo nel suo complesso e delle singole società consolidate. Si evidenzia, infine, che alcuni IAP sono presentati anche al netto di talune rettifiche operate ai fini di un confronto omogeneo nel tempo dei risultati consolidati. In proposito, si rimanda al capitolo n. 5.1 "Indicatori alternativi di performance (IAP)" per la riconduzione delle voci dei prospetti riclassificati con quelle dei corrispondenti prospetti ufficiali e per la riconciliazione tra i valori desunti dai prospetti contabili riclassificati e i corrispondenti indicatori su base omogenea oltre a specifiche note esplicative delle rettifiche apportate. Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2024 non presenta variazioni significative rispetto all'esercizio precedente.

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

Gestione economica consolidata

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO CONSOLIDATO

€ milioni	2024	2023	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	3.944	3.838	106	3
Altri ricavi operativi	443	490	(47)	(10)
Totale ricavi operativi	4.387	4.328	59	1
Costi di manutenzione	(450)	(469)	19	(4)
Altri costi esterni gestionali	(347)	(356)	9	(3)
Oneri concessori	(484)	(474)	(10)	2
Costo del lavoro netto	(515)	(604)	89	(15)
Totale costi operativi	(1.796)	(1.903)	107	(6)
Variazione operativa dei fondi	10	(24)	34	n.s.
Totale costi operativi netti	(1.786)	(1.927)	141	(7)
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.601	2.401	200	8
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi	(810)	(739)	(71)	10
Margine operativo (EBIT)	1.791	1.662	129	8
Oneri finanziari netti	(294)	(399)	105	(26)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	1	(7)	8	n.s.
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.498	1.256	242	19
Oneri fiscali	(433)	(381)	(52)	14
Utile dell'esercizio	1.065	875	190	22
Utile dell'esercizio di pertinenza di Terzi	9	(3)	12	n.s.
Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	1.056	878	178	20

Il **“Totale ricavi operativi”** del 2024 è pari a 4.387 milioni di euro e si incrementa di 59 milioni di euro rispetto al 2023 (4.328 milioni di euro). In particolare:

- a. I **“Ricavi da pedaggio”** sono pari a 3.944 milioni di euro¹ in aumento di 106 milioni di euro rispetto al 2023 (3.838 milioni di euro) in relazione principalmente all’incremento del traffico, pari al 1,9% e all’incremento tariffario riconosciuto dal Concedente ad Autostrade per l’Italia dell’1,51%. La voce comprende, infine, per 390 milioni di euro (382 milioni di euro nel 2023)² le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell’ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce **“oneri concessori”**. Escludendo tale integrazione, i ricavi da pedaggio si incrementano di 98 milioni di euro;
- b. Gli **“Altri ricavi operativi”**, pari a 443 milioni di euro, si decrementano di 47 milioni rispetto al 2023 (490 milioni di euro) per effetto principalmente della rilevazione nel 2023 di proventi per rimborso assicurativo di Autostrade per l’Italia pari a 29 milioni di euro, relativi alla polizza All Risks stipulata da Autostrade per l’Italia per il periodo di copertura in cui è occorso il sinistro sul viadotto Polcevera.

I **“Costi operativi netti”** ammontano a 1.786 milioni di euro, in diminuzione di 141 milioni di euro rispetto al 2023 (1.927 milioni di euro). In maggiore dettaglio:

- a. I **“Costi di manutenzione”**, pari a 450 milioni di euro, sono in diminuzione di 19 milioni di euro rispetto al 2023 (469 milioni di euro), in relazione principalmente alla capitalizzazione, a partire dal 2024, di taluni interventi che rispetto al passato hanno la caratteristica della capitalizzabilità, essendo tra l’altro effettuati introducendo tecniche e materiali innovativi;
- b. Il **“Costo del lavoro netto”**, pari a 515 milioni di euro, si decrementa di 89 milioni di euro rispetto al 2023 (604 milioni di euro), che includeva lo stanziamento degli oneri connessi al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell’isopensione da Autostrade per l’Italia e dalla controllata Youverse (complessivamente pari a 59 milioni di euro);
- c. La **“Variazione operativa dei fondi”** registra un utilizzo netto pari a 10 milioni di euro in relazione principalmente all’effetto positivo connesso all’incremento dei tassi di interesse³ utilizzati per l’attualizzazione dei fondi rischi e oneri al 31 dicembre 2024 rispetto al 31 dicembre 2023, parzialmente compensato dallo stanziamento nell’ambito del fondo ripristino e sostituzione di ASPI della stima degli oneri da sostenere per gli interventi di ripristino conseguenti agli eventi alluvionali del 2024 (33 milioni di euro).

Il **“Margine operativo lordo (EBITDA)”**, pari a 2.601 milioni di euro, si incrementa di 200 milioni di euro rispetto 2023 (2.401 milioni di euro) come conseguenza dei fenomeni precedentemente descritti. L’EBITDA su base omogenea si incrementa di 61 milioni di euro.

Gli **“Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi”** sono pari a 810 milioni di euro e si incrementano di 71 milioni di euro rispetto al 2023 in relazione essenzialmente al maggiore valore dei diritti concessori legato agli investimenti dell’esercizio 2023.

¹ La voce include una componente non monetaria connessa agli sconti e alle esenzioni all’utenza, pari a 119 milioni di euro nel 2024 (69 milioni di euro nel 2023). L’impatto economico di tali componenti (inclusi tra gli impegni assunti dalla Società nell’Accordo negoziale stipulato a ottobre 2021) è nullo per effetto dell’utilizzo del fondo rischi ed oneri stanziato negli esercizi precedenti.

² A partire dal 1° gennaio 2011, le integrazioni del canone di concessione da corrispondere all’ANAS ai sensi delle Leggi nn. 102/2009 122/2010, calcolate sulla percorrenza chilometrica, sono pari a 6 millesimi di euro a km per le classi A e B e a 18 millesimi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5.

³ Ai fini del calcolo del valore attuale si fa riferimento ad un tasso di sconto reale che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro e del rischio specifico dell’obbligazione, che sono approssimati facendo riferimento al rendimento dei titoli governativi del paese Italia.

Il “**Margine operativo (EBIT)**” è pertanto pari 1.791 milioni di euro e registra un incremento di 129 milioni di euro rispetto al 2023 (1.662 milioni di euro).

Gli “**Oneri finanziari netti**”, pari a 294 milioni di euro, si decrementano di 105 milioni di euro rispetto al 2023, principalmente per il decremento degli oneri finanziari di attualizzazione, l’ottimizzazione della gestione del debito e l’effetto della plusvalenza (59 milioni di euro) sulla cessione della partecipazione in Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. e di Tangenziale Esterna S.p.A.

Gli “**Oneri fiscali**” sono pari a 433 milioni di euro (381 milioni di euro nel 2023). La voce registra un incremento di 52 milioni di euro rispetto al 2023 per effetto del maggior risultato ante imposte.

L’“**Utile dell’esercizio**”, pari a 1.065 milioni di euro, si incrementa di 190 milioni di euro rispetto al 2023 (875 milioni di euro). Su base omogenea l’utile dell’esercizio si incrementa di 83 milioni di euro.

Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA

€ milioni	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Attività materiali	271	225	46
Attività immateriali	17.881	16.659	1.222
Partecipazioni	11	73	(62)
Attività per imposte anticipate non compensabili	136	135	1
Attività immobilizzate (A)	18.299	17.092	1.207
Attività commerciali	879	856	23
Passività commerciali	(1.972)	(1.890)	(82)
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito	(61)	(136)	75
Altre attività/(passività) nette	(351)	(354)	3
Capitale circolante netto (B)	(1.505)	(1.524)	19
Capitale investito lordo (C=A+B)	16.794	15.568	1.226
Fondi per accantonamenti	(2.556)	(2.752)	196
Passività per imposte differite al netto delle attività per imposte anticipate compensabili	(717)	(611)	(106)
Altre passività non finanziarie	(26)	(22)	(4)
Passività non finanziarie (D)	(3.299)	(3.385)	86
Attività (Passività) non finanziarie in dismissione (E)	11	12	(1)
CAPITALE INVESTITO NETTO (F=C+D+E)	13.506	12.195	1.311
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	3.288	2.606	682
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	300	309	(9)
Patrimonio netto (G)	3.588	2.915	673
Indebitamento finanziario netto (H)	9.918	9.280	638
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (I=G+H)	13.506	12.195	1.311

Al 31 dicembre 2024, le “**Attività immobilizzate**” sono pari a 18.299 milioni di euro e si incrementano di 1.207 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023 (17.092 milioni di euro) prevalentemente per effetto degli investimenti operativi pari a 2.089 milioni di euro (di cui 1.889 milioni in infrastrutture autostradali), parzialmente compensati dagli ammortamenti dell’esercizio (787 milioni di euro).

Il “**Capitale circolante netto**” presenta al 31 dicembre 2024 un saldo negativo pari a 1.505 milioni di euro e diminuisce di 19 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2023 (negativo per 1.524 milioni di euro).

Il “**Patrimonio netto**” ammonta a 3.588 milioni di euro con un incremento di 673 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2023 (2.915 milioni di euro). In particolare, il “**Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo**”, pari a 3.288 milioni di euro, presenta un incremento complessivo pari a 682 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2023 (2.606 milioni di euro), per effetto del risultato economico

complessivo dell'esercizio (1.037 milioni di euro), parzialmente compensato della distribuzione di dividendi agli azionisti di Autostrade per l'Italia (351 milioni di euro).

Con riferimento all'"Indebitamento finanziario netto", pari a 9.918 milioni di euro al 31 dicembre 2024, si riporta di seguito il dettaglio delle variazioni:

€ milioni		2024	2023	Variazione
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A INIZIO ESERCIZIO	A	(9.280)	(8.117)	(1.163)
FFO - Cash flow operativo		1.740	1.720	20
Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie		(13)	197	(210)
Investimenti operativi		(2.089)	(1.630)	(459)
Contributi su investimenti		41	41	-
EFCF - Equity free cash flow		(321)	328	(649)
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		124	3	121
Investimenti in società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto apportato		(21)	-	(21)
Altre variazioni		(6)	3	(9)
Flusso finanziario netto dell'esercizio al netto del flusso per investimenti in attività non finanziarie	B	(224)	334	(558)
Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e dal Gruppo		(373)	(1.369)	996
Flusso finanziario netto per capitale proprio	C	(373)	(1.369)	996
Flusso finanziario netto generato (assorbito) nell'esercizio	D=B+C	(597)	(1.035)	438
Variazione fair value strumenti finanziari derivati di copertura e altre variazioni dell'Indebitamento finanziario netto	E	(41)	(128)	87
VARIAZIONE DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO DELL'ESERCIZIO	F=D+E	(638)	(1.163)	525
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A FINE ESERCIZIO	A+F	(9.918)	(9.280)	(638)

Si riporta di seguito un prospetto riepilogativo di calcolo del Cash flow operativo-FFO.

€ milioni		2024	2023	Variazione
Ricavi operativi		4.387	4.328	59
Costi operativi		(1.796)	(1.903)	107
Variazione operativa dei fondi		10	(24)	34
EBITDA (A)		2.601	2.401	200
Rettifica delle poste non monetarie EBITDA (B):		(2)	76	(78)
<i>Variazione operativa dei fondi</i>		(10)	24	(34)
<i>Stanziamiento isopensione nel costo del lavoro netto</i>		6	59	(53)
<i>Altre variazioni non monetarie dell'Ebitda</i>		2	(7)	9
Costi connessi all'utilizzo dei fondi rischi e oneri (C):		(193)	(120)	(73)
<i>Sconti tariffari e disagi lavori</i>		(119)	(75)	(44)
<i>Investimenti non remunerati</i>		(47)	(30)	(17)
<i>Altri fondi</i>		(27)	(15)	(12)
EBITDA Cash D=A+B+C		2.406	2.357	49
Oneri finanziari netti da conto economico (E)		(294)	(399)	105
Rettifiche oneri finanziari non monetari (F):		47	(38)	85
<i>Oneri finanziari da attualizzazione fondi</i>		(10)	(23)	13
<i>Plusvalenze da cessioni partecipazioni</i>		59	-	59
<i>Rilascio riserve</i>		2	(11)	13
<i>Altri oneri finanziari netti non monetari</i>		(4)	(4)	-
Oneri finanziari monetari G= E-F		(341)	(361)	20
Oneri fiscali da conto economico (H)		(433)	(381)	(52)
Oneri da fiscalità differita (I)		(108)	(105)	(3)
Imposte correnti J=H-I		(325)	(276)	(49)
FFO - Cash flow operativo = D+G+J		1.740	1.720	20

La composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2024 è riportata nel seguito:

€ milioni	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Indebitamento finanziario netto			
Passività finanziarie (A)	11.782	12.117	(335)
Prestiti obbligazionari	9.277	9.272	5
<i>di cui quota a breve</i>		<i>999</i>	<i>999</i>
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.257	2.594	(337)
<i>di cui quota a breve</i>		<i>196</i>	<i>152</i>
Derivati con fair value negativo	52	39	13
Scoperti di conto corrente	-	11	(11)
Finanziamenti a breve termine	-	16	(16)
Altre passività finanziarie	193	183	10
Passività finanziarie in dismissione	3	2	1
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (B)	(1.444)	(2.209)	765
Attività finanziarie (C)	(420)	(628)	208
Diritti concessori finanziari	(14)	(14)	-
Attività finanziarie per contributi	(157)	(155)	(2)
Depositi vincolati	(141)	(138)	(3)
Attività finanziarie in dismissione	-	(3)	3
Derivati non correnti con fair value positivo	(1)	(155)	154
Altre attività finanziarie	(107)	(163)	56
Indebitamento finanziario netto (D=A+B+C)	9.918	9.280	638

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

- a. l'emissione di un nuovo prestito obbligazionario Sustainability-Linked per un valore nominale complessivo di 1.000 milioni di euro (suddiviso in due tranches da 500 milioni di euro ciascuna e con scadenza rispettivamente nel 2032 e nel 2036);
- b. il rimborso, come da scadenza contrattuale, del prestito obbligazionario emesso a giugno 2004 con nominale pari a 1.000 milioni di euro.

Sulla diminuzione dei derivati con fair value positivo (154 milioni di euro) incide principalmente la chiusura di taluni derivati a seguito delle due emissioni sopra citate.

Con riferimento ai finanziamenti bancari di Autostrade per l'Italia, invece, oltre ai rimborsi previsti contrattualmente, si segnalano le seguenti operazioni:

- a. il rimborso anticipato, rispetto alla scadenza contrattuale di dicembre 2027, del finanziamento Term Loan con Cassa Depositi e Prestiti per importo pari a 1.100 milioni di euro;
- b. utilizzi di linee di credito per complessivi 800 milioni di euro, di cui per 600 milioni di euro riferiti a quella sottoscritta con la Banca Europea per gli Investimenti (a fronte di un ammontare complessivo messo a disposizione di 800 milioni di euro) e per 50 milioni di euro di una linea di credito Sustainability-linked sottoscritta con Cassa Depositi e Prestiti e assistita da garanzia SACE (a fronte di un ammontare messo a disposizione di 600 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2024 l'indebitamento finanziario del Gruppo è espresso per l'1% in valuta diversa dall'euro (yen), mentre la durata media residua è pari a circa cinque anni e quattro mesi. Considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 92% a tasso fisso. Il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3,1%.

Al 31 dicembre 2024, infine, il Gruppo dispone di una riserva di liquidità pari a 5.437 milioni di euro, come nel seguito dettagliato.

	31/12/2024	31/12/2023
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.444	2.209
Linee di credito Sustainability-Linked non utilizzate	3.325	2.325
Altre linee di credito non utilizzate	668	100
Totale riserva di liquidità	5.437	4.634

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

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato del 2024 con il relativo esercizio di confronto.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

€ milioni	2024	2023	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	3.756	3.638	118	3
Altri ricavi operativi	274	305	(31)	(10)
Totale ricavi operativi	4.030	3.943	87	2
Costi di manutenzione	(422)	(442)	20	(5)
Altri costi esterni gestionali	(311)	(321)	10	(3)
Oneri concessori	(473)	(463)	(10)	2
Costo del lavoro netto	(383)	(424)	41	(10)
Totale costi operativi	(1.589)	(1.650)	61	(4)
Variazione operativa dei fondi	(3)	(19)	16	(84)
Totale costi operativi netti	(1.592)	(1.669)	77	(5)
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.438	2.274	164	7
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi	(731)	(658)	(73)	11
Margine operativo (EBIT)	1.707	1.616	91	6
Oneri finanziari netti	(275)	(370)	95	(26)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.432	1.246	186	15
Oneri fiscali	(405)	(373)	(32)	9
Risultato delle attività operative in funzionamento	1.027	873	154	18
Utile dell'esercizio	1.027	873	154	18

I **“Ricavi operativi”** del 2024 sono pari a 4.030 milioni di euro e si incrementano di 87 milioni di euro rispetto al 2023 (3.943 milioni di euro). In particolare:

- a. i **“Ricavi da pedaggio”** sono pari a 3.756 milioni di euro in aumento di 118 milioni rispetto al 2023 (3.638 milioni di euro) in relazione principalmente all'incremento del traffico, pari al 2% e all'incremento tariffario dell'1,51%¹ riconosciuto dal Concedente. La voce comprende per 381 milioni di euro nel 2024

¹ Si segnala che la voce include anche una componente non monetaria connessa agli sconti e alle esenzioni all'utenza pari a 119 milioni nel 2024 (69 milioni di euro nell'esercizio di confronto). L'impatto economico delle componenti relative agli sconti e alle esenzioni (inclusi tra gli impegni assunti dalla Società nell'Accordo negoziale stipulato a ottobre 2021) è nullo per effetto dell'utilizzo del fondo rischi ed oneri stanziato negli esercizi precedenti.

(375 milioni di euro nel 2023)¹ le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce "oneri concessori". Escludendo tale integrazione, i ricavi da pedaggio si incrementano di 112 milioni di euro;

- b. gli "Altri ricavi operativi" ammontano a 274 milioni di euro in diminuzione di 31 milioni di euro rispetto al 2023 (305 milioni di euro), per effetto essenzialmente della rilevazione nel 2023 di proventi per rimborso assicurativo pari a 29 milioni di euro relativi alla polizza All Risks.

I "Costi operativi" del 2024 sono pari a 1.589 milioni di euro e risultano in diminuzione di 61 milioni di euro rispetto al 2023 (1.650 milioni di euro) per i seguenti effetti:

- a. la riduzione dei "Costi di manutenzione" per 20 milioni di euro su cui incide la capitalizzazione, a partire dal 2024, di taluni interventi che rispetto al passato hanno la caratteristica della capitalizzabilità essendo, tra l'altro effettuati introducendo tecniche e materiali innovativi (es. geocomposito);
- b. la diminuzione pari a 41 milioni di euro del "Costo del lavoro netto", che nel 2023 includeva lo stanziamento degli effetti connessi al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione (35 milioni di euro).

La "Variazione operativa dei fondi" registra un accantonamento netto pari a 3 milioni di euro (19 milioni di euro nel 2023).

Il "Margine operativo lordo (EBITDA)" è pari a 2.438 milioni di euro (2.274 milioni di euro nel 2023), con un incremento di 164 milioni di euro.

Gli "Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi" sono pari a 731 milioni di euro (658 milioni di euro nel 2023) in relazione al maggiore valore dei diritti concessori legato agli investimenti dell'esercizio 2023.

Il "Margine operativo (EBIT)" è pari a 1.707 milioni di euro e registra un incremento di 91 milioni di euro (1.616 milioni di euro nel 2023).

Gli "Oneri finanziari netti", pari a 275 milioni di euro, si decrementano di 95 milioni di euro rispetto al 2023, principalmente per effetto della plusvalenza realizzata dalla cessione delle partecipazioni in Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. e di Tangenziale Esterna S.p.A. (50 milioni di euro), e dell'incremento dei dividendi distribuiti dalla società controllate (essenzialmente riserva straordinaria di Autostrade Meridionali).

Gli "Oneri fiscali" sono pari a 405 milioni di euro (373 milioni di euro nel 2023) e si incrementano di 32 milioni di euro principalmente per effetto dell'incremento del risultato prima delle imposte.

L'"Utile dell'esercizio", pari a 1.027 milioni di euro, si incrementa di 154 milioni di euro rispetto al 2023 (873 milioni di euro).

Si riporta di seguito il conto economico complessivo del 2024 che mostra un risultato economico complessivo pari a 1.016 milioni di euro (807 milioni di euro nel 2023, che scontava una significativa riduzione del fair value positivo degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge per il decremento dei tassi).

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

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

€ milioni	2024	2023
Utile dell'esercizio (A)	1.027	873
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	9	(97)
Effetto fiscale su utili/(perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	(2)	23
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (B)	7	(74)
(Perdite)/Utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	-	11
Effetto fiscale su (perdite)/utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	-	(3)
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (C)	-	8
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(24)	-
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	6	-
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio (D)	(18)	-
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio (E=B+C+D)	(11)	(66)
Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+E)	1.016	807

Situazione patrimoniale-finanziaria

Si riporta di seguito la struttura patrimoniale-finanziaria riclassificata al 31 dicembre 2024 con il confronto con il 31 dicembre 2023.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA

€ milioni	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Attività materiali	107	94	13
Attività immateriali	16.707	15.650	1.057
Partecipazioni	306	375	(69)
Attività immobilizzate (A)	17.120	16.119	1.001
Attività commerciali	940	805	135
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito	(62)	(142)	80
Passività commerciali	(1.888)	(1.760)	(128)
Altre attività/(passività) nette	(164)	(190)	26
Capitale circolante netto (B)	(1.174)	(1.287)	113
Capitale investito lordo (C=A+B)	15.946	14.832	1.114
Fondi per accantonamenti	(2.309)	(2.494)	185
Passività per imposte differite nette	(717)	(611)	(106)
Altre passività non finanziarie	(25)	(21)	(4)
Passività non finanziarie (D)	(3.051)	(3.126)	75
Attività (Passività) non finanziarie in dismissione (E)	-	1	(1)
CAPITALE INVESTITO NETTO (F=C+D+E)	12.895	11.707	1.188
Capitale emesso	622	622	-
Riserve e utili portati a nuovo	1.226	1.149	77
Utile dell'esercizio al netto dell'acconto sui dividendi	1.027	439	588
Patrimonio netto (G)	2.875	2.210	665
Indebitamento finanziario netto (H)	10.020	9.497	523
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (I=G+H)	12.895	11.707	1.188

Al 31 dicembre 2024 le "Attività immobilizzate" sono pari a 17.120 milioni di euro e si incrementano di 1.001 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023 (16.119 milioni di euro) in relazione agli investimenti operativi

dell'esercizio (1.819 milioni di euro, di cui 1.697 milioni di euro, relativi alle opere in infrastrutture autostradali, parzialmente compensati dagli ammortamenti dell'esercizio (719 milioni di euro).

In relazione alla voce **"Partecipazioni"**, si segnala che la diminuzione pari a 69 milioni di euro è correlata essenzialmente alla cessione delle partecipazioni in TEM e TE, che erano iscritte a un valore netto contabile pari a 64 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2024 il **"Capitale circolante netto"** presenta un valore complessivo negativo pari a 1.174 milioni di euro (1.287 milioni di euro al 31 dicembre 2023). La variazione è attribuibile prevalentemente ai seguenti effetti combinati:

- a. l'incremento delle attività commerciali (135 milioni di euro) principalmente riconducibile all'effetto dei maggiori versamenti di anticipi e acconti a fornitori in relazione alle attività di manutenzione e investimento;
- b. il decremento delle passività nette per imposte correnti (80 milioni di euro) in relazione al pagamento del saldo dell'esercizio 2023 e degli acconti per l'esercizio in corso, al netto dello stanziamento delle imposte dell'esercizio;
- c. l'incremento delle passività commerciali (128 milioni di euro) prevalentemente dovuto all'aumento dei debiti verso fornitori, essenzialmente per le maggiori attività di investimenti e manutenzioni effettuate nell'ultimo trimestre del 2024 rispetto a quello di confronto parzialmente compensato dalla diminuzione dei debiti verso società interconnesse.

Le **"Passività non finanziarie"** ammontano a 3.051 milioni di euro e si decrementano di 75 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023 (3.126 milioni di euro), principalmente per effetto degli utilizzi degli altri fondi per rischi e oneri (187 milioni di euro, di cui 177 milioni di euro relativi al fondo connesso all'accordo negoziale con il MIT e con il Governo), parzialmente compensati dai rilasci netti delle imposte anticipate sui fondi per accantonamenti.

Il **"Capitale Investito Netto"** è pertanto pari a 12.895 milioni di euro, con un incremento pari a 1.188 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2023 (11.707 milioni di euro).

Il **"Patrimonio netto"** ammonta a 2.875 milioni di euro e si incrementa di 665 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2023 (2.210 milioni di euro) per l'effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio (1.016 milioni di euro) parzialmente compensato dalla distribuzione del saldo dei dividendi dell'esercizio 2023 e della riserva utili a nuovo (complessivamente 351 milioni di euro).

Con riferimento all'**"Indebitamento finanziario netto"**, pari a 10.020 milioni di euro al 31 dicembre 2024, si riporta di seguito il dettaglio delle variazioni:

€ milioni		2024	2023	Variazione
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A INIZIO ESERCIZIO	A	(9.497)	(8.226)	(1.271)
FFO - Cash flow operativo		1.647	1.620	27
Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie		(119)	13	(132)
Investimenti operativi		(1.819)	(1.426)	(393)
Contributi su investimenti		37	32	5
EFCF - Equity free cash flow		(254)	239	(493)
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		114	2	112
Altre variazioni		-	(38)	38
Flusso finanziario netto dell'esercizio al netto del flusso per investimenti in attività non finanziarie	B	(140)	203	(343)
Dividendi deliberati		(351)	(1.358)	1.007
Flusso finanziario netto per capitale proprio	C	(351)	(1.358)	1.007
Flusso finanziario netto generato (assorbito) nell'esercizio	D=B+C	(491)	(1.155)	664
Variazione fair value strumenti finanziari derivati di copertura e altre variazioni dell'Indebitamento finanziario netto	E	(32)	(116)	84
VARIAZIONE DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO NELL'ESERCIZIO	F=D+E	(523)	(1.271)	748
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A FINE ESERCIZIO	A+F	(10.020)	(9.497)	(523)

Si riporta di seguito un prospetto riepilogativo di calcolo del Cash Flow operativo-FFO.

€ milioni	2024	2023	Variazione
Ricavi operativi	4.030	3.943	87
Costi operativi	(1.589)	(1.650)	61
Variazione operativa dei fondi	(3)	(19)	16
EBITDA (A)	2.438	2.274	164
Rettifica delle poste non monetarie EBITDA (B):	3	54	(51)
<i>Variazione operativa dei fondi</i>	3	19	(16)
<i>Stanziamiento isopensione nel costo del lavoro netto</i>	-	35	(35)
Costi connessi all'utilizzo dei fondi rischi e oneri (C):	(190)	(118)	(72)
<i>Sconti tariffari e disagi lavori</i>	(119)	(75)	(44)
<i>Investimenti non remunerati</i>	(47)	(30)	(17)
<i>Altri fondi</i>	(24)	(13)	(11)
EBITDA Cash D=A+B+C	2.251	2.210	41
Oneri finanziari netti da conto economico (E)	(275)	(370)	95
Rettifiche oneri finanziari non monetari (F):	33	(32)	65
<i>Oneri finanziari da attualizzazione fondi</i>	(9)	(20)	11
<i>Plusvalenze da cessioni partecipazioni</i>	50	-	50
<i>Rilascio riserve</i>	(6)	(11)	5
<i>Altri oneri finanziari netti non monetari</i>	(2)	(1)	(1)
Oneri finanziari monetari G= E-F	(308)	(338)	30
Oneri fiscali da conto economico (H)	(405)	(373)	(32)
Oneri da fiscalità differita (I)	(109)	(121)	12
Imposte correnti J=H-I	(296)	(252)	(44)
FFO - Cash flow operativo = D+G+J	1.647	1.620	27

La composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2024 è la seguente:

€ milioni	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Indebitamento finanziario netto			
Passività finanziarie (A)	11.790	12.250	(460)
Prestiti obbligazionari	9.277	9.272	5
<i>di cui quota a breve termine</i>		999	999
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.097	2.510	(413)
<i>di cui quota a breve termine</i>		153	125
Derivati con fair value negativo	52	39	13
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	109	165	(56)
Altre passività finanziarie	255	264	(9)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (B)	(1.231)	(2.045)	814
Attività finanziarie (C)	(539)	(708)	169
Attività finanziarie per contributi	(152)	(151)	(1)
Depositi vincolati	(141)	(137)	(4)
Derivati con fair value positivo	-	(154)	154
Altre attività finanziarie	(246)	(266)	20
Totale indebitamento finanziario netto (D=A+B+C)	10.020	9.497	523

Con riferimento ai prestiti obbligazionari e ai finanziamenti bancari della Società si rinvia a quanto già indicato nel capitolo 2.2 "Andamento economico-finanziario del Gruppo".

Al 31 dicembre 2024 l'indebitamento finanziario della Società è espresso per l'1% in valuta diversa dall'euro (yen). Tenuto conto dell'operazione di Cross Currency Swap connessa al prestito obbligazionario in yen, la percentuale di indebitamento in valuta esposta al rischio di cambio nei confronti dell'euro risulta nulla.

La durata media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero complessivo al 31 dicembre 2024 è pari a circa cinque anni e quattro mesi. Considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 92% a tasso fisso. Il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3,10%.

Al 31 dicembre 2024, infine, la Società dispone di una riserva di liquidità pari a 4.975 milioni di euro, come nel seguito dettagliato:

	31/12/2024	31/12/2023
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.050	1.798
Linee di credito Sustainability-Linked non utilizzate	3.325	2.325
Altre linee di credito non utilizzate	600	-
Totale riserva di liquidità	4.975	4.123

2.4 Dati per settore operativo

€ Milioni	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI			INGEGNERIA E COSTRUZIONE			INNOVAZIONE E TECNOLOGIA			ALTRI SERVIZI			ELISIONI E RETTIFICHE DI CONSOLIDATO		TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA	
	2024	2023	Var.	2024	2023	Var.	2024	2023	Var.	2024	2023	Var.	2024	2023	2024	2023
DATI REPORTED																
Ricavi operativi	4.221	4.148	73	1.128	839	289	220	196	24	58	63	(5)	(1.240)	(918)	4.387	4.328
EBITDA	2.517	2.350	167	62	51	11	20	17	3	5	(17)	22	(3)	-	2.601	2.401
FFO-Flusso di cassa operativo	1.671	1.670	1	49	35	14	18	16	2	5	(1)	6	(3)	-	1.740	1.720
Investimenti operativi	1.955	1.504	451	49	24	25	26	28	(2)	1	-	1	58	74	2.089	1.630
Organico medio	5.369	5.523	(154)	2.996	2.619	377	406	340	66	657	635	22	-	-	9.428	9.117

Nota: Per una migliore rappresentazione dei settori, si segnala che la società Autostrade Meridionali in liquidazione, la cui concessione è stata trasferita al concessionario subentrante ad aprile 2022, è stata riclassificata in "Altri servizi".

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

2.4.1 Attività autostradali

I ricavi operativi del 2024 sono pari a 4.221 milioni di euro e si incrementano di 73 milioni di euro rispetto all'esercizio di confronto (4.148 milioni di euro) essenzialmente per la crescita del traffico come di seguito rappresentato. L'EBITDA, pari a 2.517 milioni di euro, aumenta di 167 milioni di euro rispetto al 2023 (2.350 milioni di euro). Il flusso di cassa operativo del 2024 è pari a 1.671 milioni di euro ed è sostanzialmente in linea con l'ammontare dell'esercizio precedente.

TRAFFICO SULLA RETE DEL GRUPPO

Tratte autostradali	Km rete	Veicoli*Km (milioni) ⁽¹⁾			Variazione %	
		Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+ assi	Veicoli totali	Vs anno 2023	VTMG 2024 ⁽²⁾
A1 Milano-Napoli	803,5	16.211,4	3.306,4	19.517,9	1,3%	66.369
A4 Milano-Brescia	93,5	3.398,0	456,1	3.854,1	1,8%	112.623
A7 Serravalle-Genova	50	506,8	84,5	591,2	1,6%	32.309
A8/A9 Milano-Laghi	77,7	2.401,5	150,3	2.551,8	3,4%	89.731
A8/26 Diramazione	24	480,8	32,3	513,1	-0,1%	58.417
A10 Genova-Savona	45,5	705,8	105,3	811,1	2,4%	48.706
A11 Firenze-Mare	81,7	1.450,4	120,5	1.570,9	2,7%	52.533
A12 Genova-Sestri	48,7	776,4	60,5	837,0	2,2%	46.956
A12 Roma-Civitavecchia	65,4	649,6	42,7	692,2	1,7%	28.919
A13 Bologna-Padova	127,3	1.726,7	352,0	2.078,7	1,7%	44.615
A14 Bologna-Taranto	781,4	9.362,9	1.713,9	11.076,8	3,0%	38.731
A16 Napoli-Canosa	172,3	1.324,8	174,1	1.498,9	3,4%	23.769
A23 Udine-Tarvisio	101,2	506,5	152,4	658,9	0,6%	17.789
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	244,9	1.777,3	307,5	2.084,8	0,4%	23.260
A27 Venezia-Belluno	82,	786,2	67,4	853,6	4,0%	28.373
A30 Caserta-Salerno	55,3	799,6	136,1	935,7	3,0%	46.229
Nodo di Mestre		39,5	6,7	46,2	0,1%	-
TOTALE AUTOSTRADE PER L'ITALIA	2854,6	42.904,2	7.268,7	50.172,9	2,0%	48.022
Tangenziale di Napoli ⁽³⁾	20,2	819,2	14,2	833,4	0,2%	112.725
Società Autostrada Tirrenica	45,4	295,5	26,6	322,1	0,4%	19.387
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32	94,3	12,6	106,9	-2,8%	9.127
Trafo del Monte Bianco	5,8	6,3	2,0	8,3	-15,1%	3.890
TOTALE	2958,0	44.119,5	7.324,0	51.443,5	1,9%	47.517

(1) Per il Traforo del Monte Bianco i dati si riferiscono al traffico pagante.

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

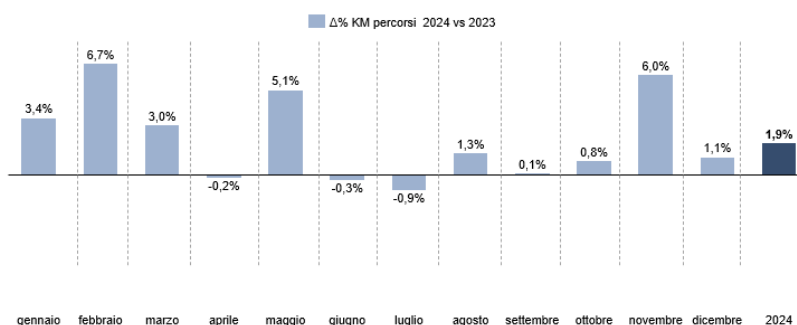
(3) A partire dal 1.1.2021 Tangenziale di Napoli ha modificato la percorrenza convenzionale applicata ai transiti alle stazioni: da 10,88 a 10 km.

Nel 2024 il traffico sulla rete del Gruppo è cresciuto complessivamente del +1,9% rispetto al 2023, confermando la tendenza positiva dopo il recupero dei livelli di mobilità antecedenti la crisi pandemica (+3,5% i chilometri percorsi rispetto al 2019). Escludendo gli effetti legati all'anno bisestile, il traffico si incrementa del +1,7%. In particolare, i chilometri percorsi dai veicoli leggeri ("2 assi") sono aumentati dell'1,9% mentre quelli dai veicoli pesanti ("3 o più assi") del +2,0% rispetto all'anno precedente.

Si segnala che la riduzione del traffico di Traforo del Monte Bianco (TMB) e di Raccordo Autostradale Valle D'Aosta (RAV) è influenzata oltre che dalla chiusura per manutenzione del traforo stesso di un mese in più rispetto all'anno scorso anche del divieto di transito per quasi tutto il 2024 ai mezzi pesanti sulla tratta interconnessa Ivrea-Santhià.

ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO SULLA RETE DEL GRUPPO NEL 2024

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



Variazione% chilometri percorsi 2024 vs 2023

Totale	3,4%	6,7%	3,0%	-0,2%	5,1%	-0,3%	-0,9%	1,3%	0,1%	0,8%	6,0%	1,1%	1,9%
2 assi	2,9%	6,4%	4,8%	-1,9%	5,9%	0,0%	-2,1%	1,8%	0,2%	0,1%	7,6%	1,1%	1,9%
3 assi	6,2%	7,9%	-5,9%	11,2%	0,8%	-2,0%	7,9%	-3,3%	-0,8%	4,5%	-1,9%	0,8%	2,0%

INVESTIMENTI OPERATIVI

L'ammontare complessivo degli investimenti operativi del 2024 è pari a 1.955 milioni di euro nell'ambito di Piani che prevedono un impegno nella realizzazione di opere che coniugano sostenibilità e sviluppo dei territori.

	2024	2023
Investimenti sulla rete in concessione di Autostrade per l'Italia ⁽¹⁾	1.697	1.318
Investimenti sulla rete in concessione Altre Concessionarie	134	77
Investimenti in beni materiali	39	23
Investimenti in beni immateriali	85	86
TOTALE INVESTIMENTI OPERATIVI	1.955	1.504

1) Include anche investimenti del piano straordinario di manutenzione di ASPi, oneri del personale capitalizzati ed esclude gli investimenti non remunerati inclusi nell'accordo negoziale perché ricompresi tra le componenti negative dell'FFO-Cash low operativo (47 milioni di euro nel 2024 e 30 milioni di euro nel 2023).

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

2.4.2 Ingegneria e Costruzione

I ricavi operativi del 2024, pari a 1.128 milioni di euro, si incrementano di 289 milioni di euro rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente (839 milioni di euro) principalmente per effetto dei maggiori ricavi di Amplia e Tecne a fronte di maggiori attività svolte nei confronti della controllante Autostrade per l'Italia. L'EBITDA e l'FFO presentano un aumento rispettivamente di 11 milioni di euro e 14 milioni di euro, in relazione all'incremento dei volumi e della marginalità di Tecne. Gli investimenti operativi del 2024 sono pari a 49 milioni di euro in incremento per 25 milioni di euro rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente (24 milioni di euro), riferibili principalmente a maggiori investimenti in macchinari e automezzi, funzionali allo svolgimento dei lavori.

2.4.3 Innovazione e Tecnologia

I ricavi del 2024, pari a 220 milioni di euro, si incrementano di 24 milioni di euro rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente (196 milioni di euro) principalmente a fronte del contributo di Movyon dovuto alle maggiori attività svolte nei confronti della controllante Autostrade per l'Italia, in parte compensato dai minori ricavi di Free To X. L'EBITDA è in aumento di 3 milioni di euro rispetto al 2023 (17 milioni di euro), in relazione all'aumento della marginalità di Movyon parzialmente compensato dalla riduzione dei volumi di Free to X.

DATI PER SETTORE OPERATIVO

€ milioni	RICAVI OPERATIVI		
	2024	2023	Variazione Assoluta
ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE			
Autostrade per l'Italia	4.030	3.943	87
Tangenziale di Napoli	71	70	1
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	47	60	(13)
Società Autostrada Tirrenica	53	48	5
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	25	29	(4)
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	(5)	(2)	(3)
TOTALE ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE	4.221	4.148	73
INGEGNERIA E COSTRUZIONE			
Amplia Infrastructures	820	619	201
CIEL Costruzioni Impianti Elettromeccanici	37	20	17
Forli3 S.c.ar.l.	28	-	28
Pavimental Polska	50	37	13
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	222	169	53
RAV S.c.ar.l.	11	-	11
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	(40)	(6)	(34)
TOTALE INGEGNERIA E COSTRUZIONE	1.128	839	289
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA			
Movyon	197	166	31
Free to X S.r.l.	7	23	(16)
Free to X S.p.A.(1)	12	-	12
Movyon Electronics (2)	14	9	5
Control Card (2)	-	5	(5)
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	(10)	(7)	(3)
TOTALE INNOVAZIONE E TECNOLOGIA	220	196	24
ALTRI SERVIZI			
Youverse (3)	27	27	-
Giovia	19	18	1
Ad Moving	7	6	1
Elgea	3	4	(1)
Autostrade Meridionali	2	8	(6)
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-	-	-
TOTALE ALTRI SERVIZI	58	63	(5)
<i>Elisioni e rettifiche di consolidato</i>	(1.240)	(918)	(322)
TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA	4.387	4.328	59

(1) In data 21 dicembre 2023 è stata costituita la società Free to X S.p.A., interamente detenuta da Free to X S.r.l., che opera nel settore della mobilità sostenibile.(2) In data 15 gennaio 2024 si è perfezionata la fusione per incorporazione di Control Card S.r.l. in Infomobility S.r.l.. Contestuale all'operazione di fusione è stata variata la ragione sociale di Infomobility S.r.l. in Movyon Electronics S.r.l.

DATI PER SETTORE OPERATIVO

€ milioni	EBITDA			INVESTIMENTI OPERATIVI		
	2024	2023	Variazione Assoluta	2024	2023	Variazione Assoluta
ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE						
Autostrade per l'Italia	2.438	2.274	164	1.819	1.426	393
Tangenziale di Napoli	26	26	-	57	43	14
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	9	10	(1)	13	14	(1)
Società Autostrada Tirrenica	31	27	4	9	4	5
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	13	13	-	57	17	40
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-	-	-	-	-	-
TOTALE ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE	2.517	2.350	167	1.955	1.504	451
INGEGNERIA E COSTRUZIONE						
Amplia Infrastructures	11	20	(9)	45	21	24
CIEL Costruzioni Impianti Elettromeccanici	2	-	2	1	-	1
Forlì3 S.c.ar.l.	-	-	-	-	-	-
Pavimental Polska	12	11	1	-	-	-
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	30	20	10	3	3	-
RAV S.c.ar.l.	-	-	-	-	-	-
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	7	-	7	-	-	-
TOTALE INGEGNERIA E COSTRUZIONE	62	51	11	49	24	25
INNOVAZIONE E TECNOLOGIA						
Movyon	25	13	12	11	10	1
Free to X S.r.l.	(6)	-	(6)	-	18	(18)
Free to X S.p.A.(1)	(2)	-	(2)	15	-	15
Movyon Electronics (2)	2	2	-	-	-	-
Control Card (2)	-	2	(2)	-	-	-
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	1	-	1	-	-	-
TOTALE INNOVAZIONE E TECNOLOGIA	20	17	3	26	28	(2)
ALTRI SERVIZI						
Youverse (3)	3	(22)	25	-	-	-
Giovia	2	2	-	-	-	-
Ad Moving	-	-	-	-	-	-
Elgea	-	-	-	1	-	1
Autostrade Meridionali	-	3	(3)	-	-	-
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-	-	-	-	-	-
TOTALE ALTRI SERVIZI	5	(17)	22	1	-	1
<i>Elisioni e rettifiche di consolidato</i>	(3)	-	(3)	58	74	(16)
TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA	2.601	2.401	200	2.089	1.630	459

(3) L'Ebitda negativo della società nel 2023 risente della rilevazione, nel costo del lavoro, degli effetti connessi al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione (24 milioni di euro).

2.5 Eventi successivi al 31 dicembre 2024

Accordo per la cessione di una quota del capitale di Free to x

Il 14 gennaio 2025 ad esito di un ampio processo competitivo, il Gruppo ha raggiunto tramite la controllata Free to X, un accordo con il Gruppo Renault - attraverso il marchio dedicato alla mobilità Mobilize – per la cessione di una quota del capitale di Free to X, l’obiettivo di sviluppare ulteriormente il business e-mobility al di fuori della rete autostradale. L’accordo prevede che il Gruppo ASPI continui a mantenere il controllo sulle infrastrutture di ricarica situate sull’autostrada, mentre opererà a supporto di Mobilize per la crescita delle attività fuori dalla rete autostradale in gestione. L’esecuzione è subordinata all’ottenimento di tutte le necessarie autorizzazioni.

Emissione prestiti obbligazionari

Autostrade per l’Italia ha concluso con successo la riapertura dei due prestiti obbligazionari Sustainability-Linked emessi a febbraio 2024 con scadenza 8 e 12 anni e cedola fissa annuale rispettivamente del 4,250% e del 4,625%, con un collocamento aggiuntivo (‘Tap Issue’) per un importo complessivo pari a 500 milioni di euro.

2.6 Evoluzione prevedibile della gestione

Il Gruppo Autostrade per l’Italia, continuando nella direzione improntata su tecnologia, innovazione e sostenibilità, prosegue nella trasformazione della rete autostradale in un’infrastruttura sempre più sicura e all’avanguardia.

Nel 2025 è prevista la prosecuzione dei piani di investimenti e manutenzione con circa 2,5 miliardi di euro, a livello di Gruppo, per potenziare i nodi critici e le tratte più congestionate della rete e ammodernare le infrastrutture esistenti con l’obiettivo di prolungarne la vita utile e renderle più sicure e resilienti, anche in caso di eventi climatici avversi.

Per sostenere la mobilità del Paese, sarà fondamentale continuare il dialogo con il Concedente in vista dell’approvazione del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l’Italia per il quinquennio regolatorio 2025-2029, incorporando adeguati meccanismi di riequilibrio della concessione che assicurino metriche idonee a mantenere una struttura finanziaria solida.

In considerazione delle discussioni in atto con il Concedente e il MIT e delle valutazioni attese da parte dell’ART, è ipotizzabile un’approvazione da parte del Concedente del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l’Italia nel secondo semestre dell’anno in corso, al quale seguiranno i conseguenti dovuti iter formali. In tale ottica è stato pertanto redatto il budget.

Nonostante le incertezze che caratterizzano il contesto macroeconomico del 2025, si prevede che il traffico sulla rete di Autostrade per l’Italia possa continuare a crescere leggermente, intorno allo 0,5%¹.

Gli obiettivi aziendali dovranno essere perseguiti mantenendo l’impegno verso una struttura finanziaria sana ed equilibrata, riconosciuta a livello investment grade dalle principali agenzie di rating.

Dovranno essere in ogni caso assicurate tutte le misure necessarie a garantire la suddetta struttura finanziaria anche in ipotesi di una eventuale dilazione dei tempi di approvazione del PEF.

¹ Si ricorda che il 2024 è stato un anno bisestile.

2.7 Gestione operativa della rete di Autostrade per l'Italia

Gli interventi effettuati dal Gruppo Autostrade per l'Italia nel corso del 2024 per attività di investimenti e manutenzioni ammontano a 2.586 milioni di euro, come riportato nel seguito.

€ milioni		2024	2023
Investimenti rete ASPI	a+b	1.662	1.220
	<i>Investimenti beni in concessione</i>	<i>1.615</i>	<i>1.190</i>
	<i>Investimenti non remunerati ricompresi nell'accordo negoziale</i>	<i>47</i>	<i>30</i>
Costi di manutenzione di ASPI	c	422	442
Piano straordinario di manutenzione di ASPI	d	35	83
Costi manutenzione altre società concessionarie e rettifiche di consolidato	e	28	27
Investimenti in beni in concessione altre società concessionarie	f	134	77
Oneri capitalizzati su investimenti di ASPI (personale interno tecnico)	g	47	45
Investimenti in altre attività immateriali e materiali e rettifiche di consolidato	h	258	235
Totale Investimenti e manutenzioni		2.586	2.129
di cui			
	<i>Investimenti operativi</i>	<i>2.089</i>	<i>1.630</i>
	<i>Costi di manutenzione</i>	<i>450</i>	<i>469</i>
	<i>Investimenti non remunerati</i>	<i>47</i>	<i>30</i>

Gli investimenti

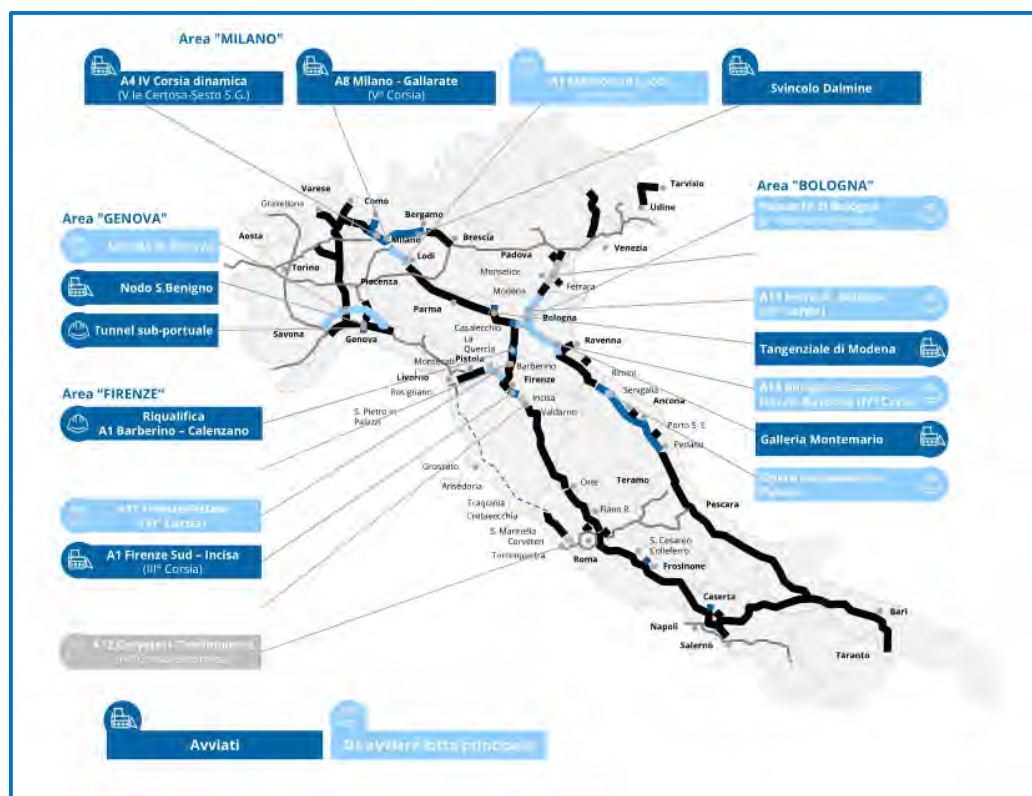
Autostrade per l'Italia

L'ammontare complessivo delle spese sostenute per gli investimenti nel corso del 2024 è risultato pari a complessivi 1.662 milioni di euro, inclusi gli investimenti non remunerati, con una crescita pari a 442 milioni di euro rispetto al 2023 e a 665 milioni di euro rispetto al 2023.

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

Nell'esercizio 2024 è proseguito il rilevante programma di investimenti che Autostrade per l'Italia sta realizzando, finalizzato al potenziamento e ammodernamento della rete oltre che al prolungamento della vita utile delle opere, con interventi su gallerie, ponti e viadotti, opere d'arte minori, barriere spartitraffico/laterali e impianti tecnologici.

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



Milioni di euro	2024	Avanzamento al 2024
Grandi Opere	519	12.402
Grandi Opere della Convenzione 1997	167	7.140
Grandi Opere del IV Atto Aggiuntivo 2002 ⁽¹⁾	139	4.094
Altri Investimenti in Grandi Opere (C3) ⁽²⁾	84	858
Terze/quarte corsie individuate dall'art.15	82	229
Interventi di miglioramento alla viabilità di Genova ⁽³⁾	47	81
Piani Nazionali di interventi	1.143	5.909
Piano Sicurezza Gallerie (IV Atto 2002)	54	515
Piano interventi di risanamento acustico ⁽⁴⁾	8	520
Altri investimenti sulla rete in esercizio ⁽⁵⁾	133	2.423
Nuovo piano di adeguamento ed ammodernamento rete ⁽⁶⁾	948	2.451
Totale Interventi⁽¹⁾	1.662	18.311
di cui interventi non remunerati	47	1.191

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

(2) Include le opere del Nodo di Bologna.

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

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

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

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

Grandi opere

Relativamente agli investimenti del Piano Finanziario '97 si segnala che sono stati completati i lavori sulla tratta Firenze sud - Incisa per il Lotto 1 Nord e quelli della galleria Casellina sulla A1.

Per quanto riguarda gli investimenti del IV Atto Aggiuntivo 2002, sono in via di ultimazione i lavori afferenti il Lotto 1A, mentre sono in corso i quelli relativi al Lotto 0A e 0B, riguardanti alcune opere di cantierizzazione e d'imbocco propedeutiche all'avvio dello scavo delle frese TBM. Sulla A8 Milano-Lainate, è stata aperta al traffico la quinta corsia in entrambe le direzioni, il nuovo sottopasso e casello di Lainate.;

Relativamente agli interventi originariamente individuati all'art.15 della Convenzione sono state avviate le attività relative agli ampliamenti della quarta corsia dell'A1 nella tratta Milano Sud – Lodi e della A14 tra il nuovo svincolo di Bologna Ponte Rizzoli e la diramazione per Ravenna, oltre alla terza corsia della A13 Bologna – Ferrara e della A11 Firenze - Pistoia.

Per quanto riguarda gli altri investimenti (Art. 2 comma 2 p.to C3) del IV Atto Aggiuntivo 2002 si segnala che sono stati ultimati gli ultimi 4 km di quarta corsia dinamica tra Viale Certosa e Sesto San Giovanni, il primo in Italia dotato di un sistema ad alta tecnologia (Automatic Incident Detection) che è in grado di rilevare le condizioni dell'autostrada e segnalare opportunatamente all'utenza lo stato di apertura o chiusura della corsia di emergenza. Proseguono, infine, i lavori per la riqualifica del tracciato originario della A1 tra Barberino e Firenze Nord. E' stato, infine, aperto al traffico lo svincolo di Dalmine sulla A4.

Relativamente agli interventi inseriti nel III Atto Aggiuntivo alla Convenzione afferenti al Miglioramento della viabilità di Genova e riguardanti il Tunnel Subportuale, sono stati ultimati i lavori relativi al Lotto A0.

Piani nazionali

Nell'ambito dei cosiddetti piani nazionali e di ammodernamento della rete, i principali sono:

- a. il Piano Ammodernamento Gallerie e Piano Ponti e Viadotti, avviato nel 2020 con l'obiettivo di accrescere e migliorare il patrimonio informativo delle infrastrutture attraverso il raggiungimento del massimo livello di conoscenza utile alla corretta gestione ed alla valutazione degli interventi necessari. Il perimetro dell'assessment riguarda circa 600 gallerie e 4.400 opere d'arte, per le quali, a seconda della definizione della classe di attenzione, si individua la tipologia di intervento di ammodernamento.
- b. il Piano Ammodernamento Barriere di Sicurezza che interessa circa 2.000 Km della rete autostradale di competenza di ASPI e prevede la riqualifica di circa 1.300 Km di spartitraffico, 1.400 Km di bordo laterale e 380 Km di bordo ponte, mediante la sostituzione delle barriere esistenti con dispositivi di ultima generazione;
- c. il Piano di Risanamento Acustico, che coinvolge 14 Regioni e oltre 700 comuni, con la sostituzione di 80 km di barriere antirumore di tipo integrato (barriera di sicurezza – barriera antirumore), al fine di migliorare gli standard di sicurezza e ripristinare le pannellature antirumore alla massima prestazione acustica;
- d. Il Piano Sicurezza Gallerie, che riguarda circa 200 km di gallerie sulla rete con l'obiettivo di migliorarne la sicurezza incrementando significativamente i presidi impiantistici.

Nel corso del 2024 su tutta la rete sono proseguite le attività di assesment su circa 92 Gallerie e 99 Opere d'arte con l'esecuzione di 8 interventi di ammodernamento di Gallerie e 177 di Ponti e Viadotti, di cui 128 evolutivi e 49 conservativi. Inoltre, sono stati conclusi 6 interventi di ammodernamento delle barriere di sicurezza e 31 interventi relativi al piano di risanamento acustico.

Inoltre, in coerenza con gli atti di indirizzo del Concedente, Autostrade per l'Italia ha concordato con lo stesso un piano di ammodernamento delle aree di servizio volto ad offrire un miglior servizio all'utenza, migliorando gli spazi destinati alla sosta, attraverso interventi di realizzazione di nuove viabilità, spazi di manovra e parcheggi, di creazione di aree a verde con opere di rinaturalizzazione, di creazione di percorsi pedonali ed aree attrezzate e di realizzazione di zone ombreggiate. Nel corso del 2024 sono stati realizzati 20 interventi di ammodernamento.

Altre società concessionarie controllate

Si riporta di seguito il dettaglio degli importi consuntivati dalle società controllate nel 2024 con il relativo periodo di confronto.

€ milioni	2024	2023
Investimenti RAV	57	17
Investimenti TANA	56	42
Investimenti SAT	8	4
Investimenti TMB	12	14

Con riferimento a RAV, si segnalano tra gli investimenti del 2024 l'adeguamento impiantistico delle gallerie al D.Lgs. 264/06 pari a circa 38 milioni in più rispetto al 2023.

Per quanto riguarda TANA si segnala nel 2024 l'adeguamento sismico dei viadotti, ai sensi di quanto previsto dalla normativa di riferimento, l'installazione del nuovo impianto di illuminazione del viadotto Capodichino.

Con riferimento a TMB, invece, anche nel 2024 sono proseguiti i lavori relativi al rifacimento della volta, della soletta e alla sostituzione del rivestimento di glasal del Traforo. Per l'effettuazione degli interventi, il traforo è stato chiuso al traffico dal 2 settembre al 16 dicembre.

Le manutenzioni sulla rete

Autostrade per l'Italia

Nel corso del 2024 sono stati consuntivati 396 milioni di euro per le attività di manutenzione ordinaria e ripristino della rete¹, con una riduzione di 31 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente (427 milioni di euro), in relazione principalmente alla capitalizzazione, a partire dal 2024, di taluni interventi in ambito pavimentazioni che rispetto al passato sono effettuati introducendo tecniche e materiali innovativi (geocomposito e grip mastic asphalt).

Di seguito si riportano i principali ambiti di effettuati nel corso del 2024:

- a. attività di ripristino sicurezza per 102 milioni di euro, correlati a interventi su barriere di sicurezza parapetti e guard rail, manutenzione della segnaletica orizzontale (oltre 2.820.000 metri quadrati), interventi di ripristino a seguito di incidenti sulla rete autostradale, e altri interventi su new jersey, oltre alla segnaletica verticale e piedritti in galleria;
- b. attività di pavimentazione per 79 milioni di euro (risanamento superficiale e profondo) su un totale di 10 milioni di metri quadri di strada.
- c. attività sul verde e pulizie (45 milioni di euro) volte a garantire elevati standard qualitativi ed il decoro della rete autostradale;
- d. sorveglianza e attività correlate alle ispezioni coerentemente alle linee guida vigenti per un importo consuntivato pari a 44 milioni di euro;
- e. operazioni invernali (15.434 ore neve per km registrate nel 2024) per garantire la viabilità e la sicurezza dell'utenza in condizioni di ghiaccio e neve (26 milioni di euro);
- f. interventi impiantistici (24 milioni di euro), in particolare nelle gallerie, riferibili principalmente per adeguamento al Decreto Legislativo 264;

¹ Tale valore non tiene conto degli oneri connessi al viadotto San Giorgio (2 milioni di euro nel 2024, 4 milioni di euro nel 2023), dei ripristini conseguenti alle alluvioni (22 milioni di euro nel 2024, 11 milioni di euro nel 2023) e dei costi di sostituzione delle barriere integautos (2 milioni di euro nel 2024).

Nel corso del 2024, oltre a quanto sopra indicato, è stato consuntivato un importo pari a 22 milioni di euro per far fronte agli interventi di ripristino dell'asse autostradale a seguito degli eventi alluvionali verificatisi in Emilia-Romagna nel corso degli anni 2023 e 2024.

Si segnala che, per quanto attiene alle attività di manutenzione delle pavimentazioni autostradali, sono stati eseguiti interventi programmati, come integrati al termine della stagione invernale, per un totale di 10,4 milioni di metri quadrati.

Nel corso dell'esercizio 2024 sono state effettuate oltre 8.000 ispezioni su ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie, indagini strutturali e prove. e sono state ispezionati oltre 5.000 km di barriere di sicurezza.

Altre società controllate

Si riporta di seguito il dettaglio degli importi consuntivati dalle società controllate nel 2024 con il relativo periodo di confronto.

€ milioni	2024	2023
Costi di manutenzione RAV	7	8
Costi di manutenzione TANA	8	8
Costi di manutenzione SAT	7	6
Costi di manutenzione TMB	15	16

I principali interventi realizzati nel 2024 dalle società concessionarie riguardano la sicurezza della rete e in particolare ispezioni, ripristino di segnaletica orizzontale e verticale, manutenzione di barriere di sicurezza e giunti di ponti e viadotti, attività di pulizia e tinteggiatura delle gallerie, manutenzione aree verdi, oltre agli interventi su pavimentazioni e attività invernali di sgombero neve. Per quanto riguarda TMB, si segnalano nel 2024 l'allargamento della rampa di accesso al traforo oltre alla sostituzione dell'impianto antincendio dell'area di regolazione dei mezzi pesanti di Aosta.

Monitoraggio della rete

Per mantenere l'infrastruttura, le opere e gli impianti autostradali in condizioni di piena efficienza e preservare in tal modo i migliori standard di sicurezza e qualità del servizio, sono proseguite, coerentemente alle linee guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, le attività di monitoraggio della rete in concessione, le quali si inseriscono nell'ambito del più ampio sistema di controllo interno (articolato secondo tre livelli) descritto nel dettaglio nel capitolo *Corporate Governance e Assetti proprietari*, cui si rimanda. Per assicurare un ulteriore controllo sulla correttezza ed efficacia del processo monitoraggio e sorveglianza delle opere d'arte, le verifiche di secondo livello sono state affidate a società esterne specializzate.

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

Analogamente, l'attività di sorveglianza delle gallerie sulla rete è effettuata in coerenza a quanto previsto dalle *Linee Guida per la Gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle Gallerie esistenti* (di seguito LG Gallerie), emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e approvate con DM n. 247 del 01/08/2022.

Nello svolgimento delle ispezioni ASPI fa ricorso ad ARGO, una piattaforma modulare di Enterprise Asset Management sviluppata da MOVYON che raccoglie in un unico database tutte le informazioni che consentono di realizzare e gestire un sistema integrato di digitalizzazione dei controlli e delle ispezioni periodiche, del monitoraggio strumentale e della programmazione e gestione degli interventi di manutenzione. ARGO è completamente integrato con la banca dati AINOP che viene utilizzata dal MIT e dall'Agenzia nazionale per la

sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) per consultare tutte le informazioni sulle opere necessarie per l'attività di verifica e controllo.

Nel corso del 2024 è stata completata l'adozione del modulo ARGO Gallerie su tutte le gallerie della rete. La piattaforma raccoglie e gestisce le informazioni relative alle singole gallerie anche grazie al supporto della più recente tecnologia, integrando i rilievi effettuati con il laser scanner, per creare un gemello digitale di ogni opera. Inoltre, è stata completata la mappatura di tutta la rete con il nuovo mezzo ad alto rendimento IRIS (Integrated Road Imaging System) che permette di acquisire in continuo la nuvola di punti e le foto a 360° di tutto il nastro autostradale.

Le linee guida sopra richiamate, hanno introdotto un approccio risk based per la gestione delle opere esistenti, codificando un approccio multilivello che prevede i seguenti step di analisi, con grado di approfondimento e dettaglio crescente:

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

Come nel caso dell'approccio multilivelli per i ponti, il fulcro centrale dell'approccio, sui cui risultati si basano le valutazioni successive, è il Livello 2, ossia la definizione della Classe di Attenzione (CDA) per ogni opera in funzione di fattori di pericolosità, vulnerabilità ed esposizione, e classificata in alta, medio-alta, media, medio bassa e bassa. La classe di attenzione è classificata in Alta, Medio-Alta, Media, Medio Bassa e Bassa e ad ogni valore corrispondono determinate azioni conseguenti, in termini di indagini, monitoraggio e verifiche.

Nello specifico, il Livello 2 di ponti, viadotti e cavalcavia è stato completato nel giugno del 2023, in coerenza con le tempistiche previste dalle LG Ponti stesse, e considerando il perimetro di opere presenti nella rete in gestione ad ASPI (circa 4.400 tra ponti e viadotti e cavalcavia) è emerso che circa 800 opere ricadano in CDA Alta e Medio Alta, richiedendo pertanto la pianificazione di una VAL4. Le VAL4, che rappresentano il massimo livello di approfondimento della conoscenza dell'opera, prevedono l'esecuzione di indagini sulle opere per caratterizzarne i materiali e successive verifiche di sicurezza attraverso modelli di calcolo agli elementi finiti. Al 31 dicembre 2024, le VAL4 sono state completate su circa il 59% delle suddette opere.

Con riferimento alle gallerie, al fine di garantire uniformità di approccio per la gestione di tutte le gallerie della rete, ASPI ha esteso l'applicazione delle linee guida Gallerie all'intero perimetro dei fornic gestiti (n.597), ovvero anche a quelli che presentano una lunghezza inferiore ai 200 m (n.147). Al 31 dicembre 2024 sono state completate anche per i rimanenti 147 fornic le attività afferenti al Livello 1 e Livello 2.

Sulla base degli esiti delle CDA sono state pianificate le attività successive di ispezioni approfondite e verifiche di sicurezza e, nello specifico, al 31 dicembre 2024 è stato eseguito il 14% di VAL3 (fornici compresi nel perimetro LG Gallerie con almeno un concio in CDA Medio-Alta o Alta in uno o più ambiti di rischi) e 8% di VAL4 (fornici compresi nel perimetro linee guida Gallerie con almeno un concio in CDA Alta in uno o più ambiti di rischio).

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

Proseguono gli investimenti relativi alle attività di cui al Progetto Strade Sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale finanziato dal Fondo complementare al PNRR - Missione 3.

Nel corso del 2024 è proseguita l'installazione dei sistemi di monitoraggio su oltre su oltre 500 campate di ponti e viadotti della Rete. È stata inoltre completata in ARGO la piattaforma tecnologica per la gestione dei dati di monitoraggio traguardando un processo integrato con le linee guida Ponti e linee guida Gallerie per la

gestione degli asset lungo tutto il ciclo di vita. Infine, è stata realizzata presso la sede di Roma la Sala Controllo integrata per il monitoraggio dell'infrastruttura, degli impianti e della viabilità.

In considerazione dello sviluppo della rete in gestione, ASPI ha avuto accesso a un contributo complessivo pari a 86 milioni di euro (di cui già erogato per un ammontare pari a 52,7 milioni di euro al 31 dicembre 2024).

Sicurezza

Nel 2024 sulla rete gestita dal gruppo Autostrade per l'Italia sono stati registrati complessivamente 14.933 incidenti. Il tasso di incidentalità globale è 29,03, in diminuzione rispetto al 29,4 del 2022 e in lieve crescita rispetto al 2023. Il tasso di mortalità sulla rete, costante negli ultimi due anni è pari a 0,22 e risulta in diminuzione rispetto al 2022 (0,26).

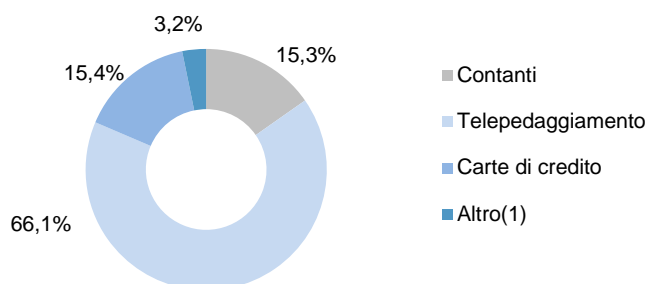
TASSI DI INCIDENTALITÀ SULLA RETE DEL GRUPPO AUTOSTRADE

	2022	2023	2024
Tasso di incidentalità globale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	29,4	28,82	29,03
Tasso di incidentalità in carreggiata	25,4	25,75	25,7
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	7,0	7,18	7,4
Tasso di incidentalità mortale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	0,22	0,20	0,20
Tasso di mortalità (n. decessi/100 mln Km percorsi)	0,26	0,22	0,22

Esazione e sistemi di pagamento

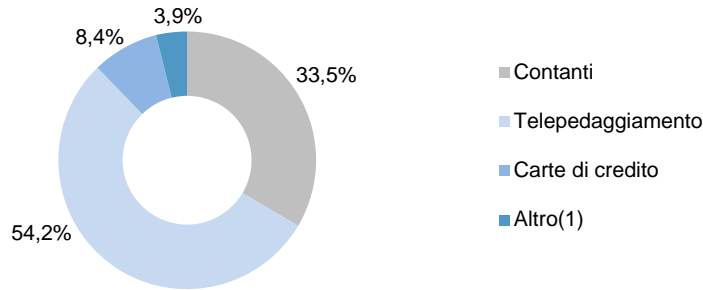
Si riporta di seguito la composizione delle modalità di pagamento consuntivate nel 2024 sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle sue controllate concessionarie (ad eccezione di Traforo del Monte Bianco).

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



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

OPERAZIONI DI PAGAMENTO PER MODALITÀ SULLA RETE DELLE CONCESSIONARIE CONTROLLATE DA AUTOSTRADE PER L'ITALIA(*)



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

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

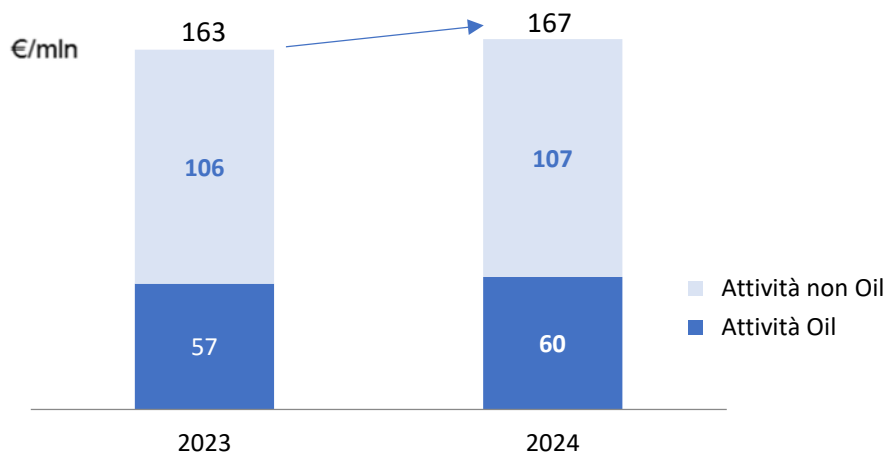
Aree di servizio

Sulla rete gestita dal Gruppo sono presenti 217 aree di servizio, di cui 204 si trovano sulla rete di Autostrade per l'Italia, oltre il parcheggio di Villa Costanza sull'A1 a Firenze Scandicci.

Nelle aree di servizio è attivo un piano di controllo qualità che prevede oltre 16.000 verifiche annue, effettuate da società esterne, su parametri di qualità e di servizio (ad esempio: pulizia servizi igienici ed aree di vendita, qualità dei prodotti, orari di apertura, facilità e rapidità di rifornimento, cortesia e disponibilità del personale etc.). È prevista da convenzione di servizio l'applicazione di penali a carico degli affidatari qualora non siano rispettati gli standard stabiliti. A supporto delle attività di monitoraggio della qualità erogata, sono stati implementati alcuni strumenti per la comunicazione e contestazione in tempo reale per tutti gli attori coinvolti (affidatari oil e ristoro e direzioni di ASPI) per velocizzare le azioni correttive e/o ripristino, producendo miglioramenti tangibili sia negli Indicatori di Qualità Aziendali (modello 5 stelle) sia verso la clientela autostradale.

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

Nel 2024, le royalty correnti percepite dagli affidatari dei servizi assegnati in sub-concessione nelle aree di servizio sulla rete di Gruppo ammontano complessivamente a 167 milioni di euro, in incremento di 4 milioni di euro rispetto a quelle dell'anno precedente.



Si evidenzia che il piano di realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica ad alta potenza per veicoli elettrici, implementato da Free To X, è stato completato con la realizzazione di 100 stazioni di ricarica ad alta potenza in altrettante aree di servizio della rete ASPI. Inoltre, ASPI al 31 dicembre 2024 ha concluso l'affidamento del servizio di ricarica elettrica su 8 aree di servizio e avviato procedure competitive per l'assegnazione di ulteriori 60 servizi di ricarica elettrica su altrettante Aree di Servizio.

Inoltre, a fine 2024 ASPI ha avviato le attività prodromiche verso enti e autorità al fine di avviare le procedure competitive per l'affidamento dei servizi oil e ristoro di prossima scadenza che recepiscano le nuove indicazioni definite nella delibera ART nr. 1/2023 e nel Decreto interministeriale MIT/MASE 5.7.2024 n. 181.

Innovazione ricerca e sviluppo

Nel 2024 il totale delle risorse impiegate nelle attività di innovazione, ricerca e sviluppo ammonta a 33 milioni di euro (37 milioni di euro nel 2023). Tale importo rappresenta la somma delle risorse complessivamente dedicate alle attività di ricerca e sviluppo inclusi i costi operativi, i costi del personale e gli investimenti.

L'attività di innovazione e ricerca del Gruppo mira a ricercare soluzioni per la digitalizzazione e l'ammodernamento tecnologico della rete al fine di avere un'infrastruttura connessa, intelligente e sostenibile, grazie anche alla collaborazione con i principali centri di ricerca, università e incubatori a livello italiano ed europeo. Come evidenziato nel capitolo 1.2 "Risultati del Piano di Trasformazione 2020-2024 e indirizzi strategici per il futuro" l'obiettivo è garantire elevati standard di servizio attraverso le smart road e l'abilitazione dei servizi per la guida autonoma, migliorando la sicurezza su strada con avanzati sistemi di monitoraggio e controllo che permettono di conoscere in real-time lo stato del traffico e del meteo e di informare l'utente in modo preciso e puntuale, e non da ultimo sostenendo la rivoluzione della mobilità verso i target internazionali di decarbonizzazione.

Nel corso del 2024 si segnalano i seguenti progetti:

- a.** Quelli afferenti al programma del Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile – MOST, cofinanziato dai fondi PNRR, con l'obiettivo di rendere il sistema di mobilità maggiormente green e più sicuro, favorendo la transizione a sistemi di propulsione, combustibili alternativi e raggiungere il target indicato dalla Commissione Europea di dimezzare l'incidentalità entro il 2030 nel rispetto delle specifiche del DM 70/2018 (Decreto Smart Road). ASPI è presente con le Società del Gruppo in diversi stream di progetto volti a: abilitare servizi per la guida connessa ed autonoma, introdurre di modelli dinamici per la previsione del traffico tra gli applicativi in uso delle centrali di controllo del traffico, sviluppare un prototipo per la caratterizzazione statica/dinamica delle strutture ed un nuovo modello di gestione degli asset, certificare una "Smart Road", sviluppare soluzioni a supporto dell'elettrificazione della mobilità in ambito autostradale.
- b.** Sistema Integrato di Mobility Management in grado di migliorare le previsioni di traffico, anche grazie all'utilizzo di algoritmi di intelligenza artificiale, simulare in automatico l'impatto sulla viabilità delle turbative causate dai cantieri programmati e minimizzare la frequenza e la lunghezza delle code e le congestioni, al fine di informare i viaggiatori in tempo reale
- c.** Monitoraggio operativo del traffico sulla rete stradale ed il rilievo e l'ispezione delle opere d'arte mediante droni in modalità BVLOS con riduzione degli impatti sulla circolazione e dei tempi di intervento grazie al più rapido raggiungimento della zona critica.
- d.** Traveling Control Center (TCC), una piattaforma di sensori e reti neurali, applicata a bordo dei veicoli adibiti al pattugliamento della rete, per rilevare le non conformità ed elaborarle direttamente sul mezzo in movimento.
- e.** Riduzione dell'incidentalità in prossimità dei cantieri, grazie ad un sistema in grado di riconoscere preventivamente la collisione tra un mezzo nel cantiere, il cantiere ed il mezzo in transito.
- f.** Sistema di supporto alla guida autonoma, costituito da antenne a bordo strada in grado di offrire un servizio di posizionamento I2V (Infrastructure-to-Vehicle) che integra le informazioni collezionate dai

sensori a bordo veicolo al fine di garantire a quest'ultimi un alto livello di automazione anche in quando il segnale satellitare è debole o assente (es: tunnel).

ASPI è risultata aggiudicataria di due progetti di ricerca e sviluppo finanziati dalla Commissione Europea, tra cui si segnala Omicon che ha l'obiettivo di sviluppare tecnologie robotizzate e strumenti decisionali intelligenti per la automazione ed ottimizzazione dei processi di ispezione, manutenzione delle strade. ASPI ha messo a disposizione la sua infrastruttura (viadotto Settefonti sulla A1), dove sono state testate diverse soluzioni innovative, tra cui droni a guida autonoma, sistemi robotici per la valutazione dello stato della pavimentazione ed un veicolo per la rimozione automatizzata dei coni stradali.

2.8 Aspetti Regolatori

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

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

Conformemente a quanto stabilito sia dalla normativa europea (Direttiva Europea n. 23/2014) sia da quella nazionale (D.lgs. n. 36/2023), le concessioni sono affidate mediante procedura ad evidenza pubblica ed hanno

una durata determinata in funzione dei lavori o dei servizi che il concessionario è tenuto a realizzare o ad erogare in base al contratto di concessione. In particolare, la durata massima della concessione non supera il periodo di tempo in cui si può ragionevolmente prevedere che il concessionario recuperi gli investimenti effettuati nell'esecuzione dei lavori o dei servizi, insieme con un ritorno sul capitale investito tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specifici

Il rapporto concessorio è regolato da una Convenzione Unica stipulata tra il concedente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e ogni singolo concessionario.

In particolare, il concessionario da una parte ha l'obbligo di provvedere alla gestione tecnica delle infrastrutture in concessione, assicurare il mantenimento della funzionalità delle infrastrutture attraverso la manutenzione e la riparazione delle stesse, provvedere all'esecuzione di interventi di adeguamento della rete, procedendo all'affidamento dei lavori, sottoporre all'approvazione del Concedente i progetti degli interventi di potenziamento, di adeguamento e di manutenzione straordinaria e corrispondere allo Stato i canoni di concessione e subconcessione; dall'altra parte è titolare del diritto di percepire i pedaggi derivanti dalla gestione della concessione applicando e aggiornando le relative tariffe secondo i meccanismi previsti. Alla scadenza del rapporto concessorio, il concessionario ha l'obbligo di trasferire a titolo gratuito al Concedente tutte le opere autostradali realizzate (cosiddetti "beni devolvibili") in buono stato di manutenzione, a meno che non sia previsto il pagamento di un cosiddetto valore di subentro, calcolato in base a quanto disposto dalla Convenzione stessa.

Alla Convenzione sono allegati vari documenti, che costituiscono parti integranti dell'atto stesso; tra questi vi è il Piano Economico Finanziario (PEF), nel quale sono indicate le previsioni economiche, patrimoniali e finanziarie della concessionaria fino alla scadenza della Convenzione, unitamente a quelle degli investimenti da sostenere e della conseguente evoluzione delle tariffe da pedaggio a carico dell'utenza dell'infrastruttura. Il PEF assolve, pertanto, la funzione di dimostrare, sulla base di quanto definito tra concessionaria e concedente e tenuto conto delle previste dinamiche di evoluzione sopra elencate, l'equilibrio economico, patrimoniale e finanziario della gestione della concessione, le modalità di recupero da parte del concessionario dei costi di gestione e di investimento sostenuti nonché la remunerazione spettante (in termini di tariffe in essere a carico degli utenti e di evoluzione delle stesse nel tempo, in relazione alle dinamiche dei costi di gestione e degli investimenti). I periodi regolatori hanno durata quinquennale.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) è l'autorità competente nella definizione del sistema tariffario di pedaggio anche delle convenzioni in essere, nonché di esprimere un parere nell'ambito della procedura di aggiornamento/revisione periodica delle medesime convenzioni. L'ART, inoltre, definisce il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dell'infrastruttura.

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

- a.** il sistema, basato sulle Delibere CIPESS n° 39 del 15 giugno 2007 e 68 del 7 agosto 2017, applicato nelle convenzioni relative alle concessioni per le quali non è ancora intervenuta la sottoscrizione/efficacia dell'atto aggiuntivo e del relativo PEF sviluppato coerentemente al nuovo sistema regolatorio definito dall'ART con apposite Delibere nel 2019 (Società Autostrada Tirrenica-SAT e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta – RAV). È opportuno, tuttavia, considerare che l'aggiornamento dei Piani economici finanziari e le annuali proposte di incremento tariffario inviati dalle società, mai approvati/considerati, sono in linea con le regole ART, come meglio specificato nei paragrafi successivi;
- b.** il nuovo sistema regolatorio basato sul metodo del "price cap" con determinazione quinquennale dell'indicatore di produttività "X", applicato da ASPI e da Tangenziale di Napoli – TANA – (in base rispettivamente alle Delibere ART n. 71 e 79/2019), a seguito dell'efficacia dei relativi Atti Aggiuntivi intervenuta, come meglio specificato di seguito, il 29 marzo 2022 per ASPI e il 4 maggio 2023 per TANA.

Entrambi gli schemi sono basati sui principi di orientamento ai costi, consentendo il recupero, tramite incrementi tariffari, dei costi di costruzione, manutenzione e gestione, insieme a un'adeguata remunerazione del capitale investito.

La Società per il Traforo del Monte Bianco ha un diverso sistema convenzionale basato su un accordo bilaterale Italia-Francia che prevede incrementi tariffari basati sulla media dei tassi di inflazione registrati nei due Paesi, da applicarsi in egual misura dalla società stessa e dalla Società Traforo del Frejus.

Con riferimento all'evoluzione normativa, si segnala che a fine dicembre 2024 è entrata in vigore la Legge Annuale per il Mercato e la Concorrenza 2023, che contiene riferimenti specifici per le concessioni autostradali. In particolare, la normativa è per gran parte destinata alle future concessioni e non impatta pertanto significativamente le società concessionarie del Gruppo, se non per le procedure di aggiornamento dei Piani Economico Finanziari e le quote di esternalizzazione per i lavori sull'infrastruttura, come meglio specificato nei paragrafi successivi del presente capitolo, cui si rimanda.

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

L'Accordo negoziale, sottoscritto il 14 ottobre 2021, stabilisce nell'importo di complessivi 3,4 miliardi di euro l'impegno di onere assunto da Autostrade per l'Italia esclusivamente a suo carico per la chiusura del procedimento di presunto grave inadempimento avviato dal Concedente a seguito del crollo di una sezione del viadotto Polcevera. Tale impegno, che quindi definisce l'onerosità complessiva dell'accordo, è declinato nelle singole voci che ne compongono le modalità operative di esecuzione, ovvero

- a. un ammontare pari a 1.108 milioni di euro per specifici interventi sull'area ligure e genovese;
- b. un importo di 1.200 milioni di euro per investimenti sulle infrastrutture in concessione nel periodo regolatorio 2020 – 2024;
- c. un ammontare pari a 509 milioni di euro da destinarsi a riduzioni tariffarie a favore dell'utenza;
- d. un importo di 583 milioni di euro di oneri a carico di Autostrade per l'Italia per la ricostruzione del viadotto e per tutti gli oneri connessi.

Al 31 dicembre 2024 il saldo residuo del fondo rischi e oneri stanziato da ASPI negli esercizi precedenti, a copertura dell'impegno complessivo è pari 1.213 milioni di euro, senza considerare gli effetti dell'attualizzazione. Tale saldo comprende anche il fondo ripristino e sostituzione residuo (8 milioni di euro) per la ricostruzione del Viadotto San Giorgio.

2.8.1 Sistemi tariffari e Capitale investito netto regolatorio di ASPI

Come precedentemente anticipato, il sistema tariffario di Autostrade per l'Italia è basato sul metodo del price-cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, nella logica di remunerazione del capitale investito, basato sul modello tariffario dell'ART i cui elementi sono dettagliati nella Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n°71/2019 e nel Contratto di Convenzione.

La tariffa unitaria media è costituita dalla somma di distinte componenti:

- a. **componente tariffaria di gestione** (T_G): finalizzata, inclusiva dell'incremento della produttività da efficientamento, a permettere il recupero: (i) dei costi operativi, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, stimati con riferimento all'anno base per ciascun periodo regolatorio, nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze legislative e regolamentari; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;
- b. **componente tariffaria di costruzione** (T_K): finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi il valore di subentro da corrispondere al concessionario uscente, il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi inclusi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria;

- c. componente tariffaria per oneri integrativi (TOI)**, finalizzata al recupero di tali oneri, attraverso l'individuazione di una quota annua non soggetta alla dinamica del price cap.

L'ammissibilità ai fini tariffari dei costi operativi e di capitale, come disciplinati dal Sistema tariffario ART, è subordinata al rispetto (tra gli altri) dei seguenti criteri generali:

- a. pertinenza:** i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, si riferiscono alle attività autostradali e accessorie;
- b. congruità:** i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, ne sia verificata l'adeguatezza rispetto ai fini stabiliti;
- c. competenza:** i costi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se riferibili all'esercizio di competenza economica;

Per quanto sopra indicato e con specifico riferimento alla determinazione della componente di costruzione e più specificatamente al Capitale Investito Netto (CIN) regolatorio soggetto a remunerazione, si riportano di seguito alcuni elementi di dettaglio:

- a.** il CIN regolatorio è suddiviso tra (i) "opere realizzate o in corso di realizzazione" - a cui si applica il cosiddetto "meccanismo di salvaguardia" dando rilievo al sistema tariffario previsto dalla convenzione vigente alla data di pubblicazione della citata delibera, che garantisce la remunerazione degli stessi al tasso interno di rendimento (TIR) calcolato in base al sistema tariffario previgente - e (ii) "opere da realizzare", remunerate al WACC indicato, per ogni quinquennio regolatorio, dall'ART;
- b.** è riconosciuta l'ammissibilità alla remunerazione, nel CIN regolatorio, dell'avviamento al netto degli ammortamenti calcolati in base alla scadenza della Concessione, iscritto da ASPI in relazione all'operazione straordinaria di "Business Combination" avvenuta nel 2003;
- c.** il CIN regolatorio iniziale include tra gli asset reversibili ammessi alla remunerazione i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione (diritti concessori contabilizzati in bilancio in base all'IFRIC 12), di ampliamento, di adeguamento e di miglioria dell'infrastruttura autostradale, al netto dell'eventuale valore attuale dei servizi di costruzione da rendere in futuro, rettificati per coincidere con il CIN determinato secondo i principi ITA GAAP;
- d.** il CIN regolatorio comprende le poste figurative derivanti dal sistema tariffario previgente ed è rettificato di tutti gli investimenti sostenuti negli anni passati che il Concedente non ha riconosciuto, operando tagli su importi di progetto su perizie di variante;
- e.** gli asset reversibili che concorrono alla determinazione del CIN regolatorio, si riferiscono a investimenti/realizzazioni nettati degli ammortamenti, purché riconosciuti dal Concedente; sono compresi in tale categoria anche gli interventi relativi al Piano Straordinario delle Manutenzioni; non sono invece inclusi gli investimenti a intero carico della concessionaria concordati con il Governo e le Autorità Liguri, riepilogati nell'Accordo negoziale sottoscritto il 14 ottobre 2021.

Il CIN regolatorio di Autostrade per l'Italia alla data del 31 dicembre 2024, desunto dal Piano Finanziario Regolatorio (PFR) inviato in data 13 novembre 2024 al Concedente unitamente alla proposta di incremento tariffario per l'anno 2025, è pari a 14,97 miliardi di euro.

Il capitale investito netto regolatorio non include la componente connessa alla valorizzazione delle c.d. "poste figurative". In particolare, l'attuale sistema tariffario prevede un meccanismo di "poste figurative" che consente di modulare gli incrementi tariffari anticipando o posticipando il riconoscimento dei costi ammissibili rispetto all'anno effettivo di competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio. Sotto il profilo creditizio, le poste figurative si configurano come un supporto finanziario che il concessionario autostradale riconosce all'utenza che beneficia di minori tariffe da corrispondere e che trova la propria rappresentazione all'interno del piano finanziario regolatorio. L'utilizzo di tale meccanismo genera un valore di poste figurative e si sostanzia quindi nell'individuazione di un incremento percentuale annuo considerato sostenibile per l'utenza. La differenza tra la dinamica tariffaria come sopra determinata e quella ipotetica, connessa al livello di costi annualmente considerati ammissibili genera nel caso di Autostrade per l'Italia, un credito per poste figurative remunerate ad un tasso specificatamente determinato sulla base della media ponderata delle remunerazioni dei CIN

regolatori per “opere realizzate o in corso di realizzazione” e “opere da realizzare”; il credito si azzerava nell’ultimo anno di concessione. Tale componente, essendo un’attività potenziale e non rispettando i criteri per l’iscrizione in bilancio, non è rilevata nell’attivo della situazione finanziaria patrimoniale.

Infine, con riferimento al meccanismo di revenue sharing¹, previsto dal sistema tariffario, si evidenzia che alla data del 31 dicembre 2024 non si rilevano i presupposti per l’iscrizione di un debito per poste figurative connesse al meccanismo del revenue sharing.

2.8.2 Risultato dell’esercizio 2024 della separazione contabile

Ai sensi di quanto previsto dalla Delibera ART 71/2019, Autostrade per l’Italia si è dotata di un sistema di contabilità regolatoria che permette, tra le altre cose, di applicare la cosiddetta separazione contabile tra attività regolate e non pertinenti. In maggior dettaglio e in coerenza con il bilancio di esercizio, la Società alloca le componenti economiche:

- a. in base alle attività definite nell’art. 3 della Delibera ART 71/2019:
 1. Attività autostradali: inerenti la progettazione, costruzione, gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte in concessione;
 2. Attività accessorie: collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e pertinenze autostradali non correlate alla circolazione dei veicoli (servizi di distribuzione di carbolubrificanti, attività commerciali e ristorative; cavidotti; segnaletica e pannelli informativi; servizi tecnologici ed informativi);
 3. Attività non pertinenti: diverse da a. e b.
- b. Alle singole tratte autostradali identificate nell’oggetto della concessione.

Si riporta nel seguito il risultato operativo (EBIT), desumibile dal conto economico riclassificato, suddiviso tra attività autostradali, accessorie e non pertinenti dell’esercizio 2024. Tale conto economico è una mera riclassifica dei valori dello schema ufficiale IAS/IFRS e non va confuso con il conto economico regolatorio, il quale è predisposto sulla base di principi contabili regolatori diversi da quelli IAS/IFRS.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO - SEPARAZIONE CONTABILE 1° LIVELLO

€ milioni	2024	Attività autostradali	Attività accessorie	Attività non pertinenti
Ricavi da pedaggio	3.756	3.756		
Altri ricavi operativi	274	18	179	77
Totale ricavi operativi	4.030	3.774	179	77
Costi di manutenzione	(422)	(422)		
Altri costi esterni gestionali	(311)	(248)		(63)
Oneri concessori	(473)	(463)	(10)	
Costo del lavoro netto	(383)	(380)		(3)
Totale costi operativi	(1.589)	(1.514)	(10)	(65)
Variazione operativa dei fondi	(3)	(3)		
Totale costi operativi netti	(1.592)	(1.517)	(10)	(65)
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.438	2.257	169	11
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e altri stanziamenti rettificativi	(731)	(730)		(1)
Margine operativo (EBIT)	1.707	1.527	169	11

¹ Come definito nella Delibera ART 71/2019, il revenue sharing è il meccanismo di salvaguardia, basato sugli scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del concessionario di maggiori ricavi derivanti da una eventuale sottostima dei volumi di traffico previsti nel PFR. Nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, l’ammontare dovrà essere registrato quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi all’anno base per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l’ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell’eventuale valore di subentro

Con riferimento alle attività accessorie, si segnala che i ricavi fanno riferimento alle royalties riscosse dai subconcessionari per lo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali dell'infrastruttura in concessione, mentre tra gli oneri concessori è riportata la quota retrocessa al Concedente a titolo di canone di subconcessione. Ai fini tariffari, si evidenzia, che il margine derivante dall'attività accessoria è assorbito all'interno del calcolo della componente tariffaria di gestione.

Per quanto riguarda le attività non pertinenti, le quali non sono rilevanti ai fini tariffari, i ricavi e i costi fanno riferimento principalmente alla gestione dei rimborsi assicurativi, procedimenti penali e attività di service infragruppo.

2.8.3 Principali eventi dell'esercizio in ambito regolatorio e concessorio

Aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia

Il 31 dicembre 2024 si è concluso il quinquennio regolatorio 2020-2024 regolato dal previgente Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia. Al riguardo, la Società in data 25 luglio 2024, dopo una prima fase di interlocuzioni con il Concedente, ha presentato una proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) coerente con il sistema tariffario vigente; l'approvazione da parte del Concedente del nuovo PEF era prevista, in base al quadro normativo, entro il 31 dicembre 2024¹.

La proposta di PEF di ASPI include la stima preliminare aggiornata del piano di investimenti in concessione pari a circa 36 miliardi di euro nel periodo dal 2020 al 2038. Tale piano, che dovrà essere valutato dagli organi competenti, riflette le significative modifiche del quadro macroeconomico e di quello normativo, oltre a comprendere alcuni investimenti addizionali. La stima degli investimenti tiene conto della nuova visione strategica nell'ambito del piano di rigenerazione della rete. In particolare, le variazioni rispetto al valore stimato nel precedente PEF sono state determinate dagli incrementi dei prezzi materiali occorsi tra il 2021 e il 2024, dalle prescrizioni emerse da parte degli enti territoriali in sede di iter autorizzativo e più in generale dalle nuove norme tecniche e standard di manutenzione e sicurezza che hanno modificato profondamente le strategie di ammodernamento e di estensione di vita utile dell'intero patrimonio infrastrutturale.

Alla data di predisposizione del presente bilancio l'istruttoria per l'approvazione del PEF da parte del Concedente non si è conclusa. In particolare, risultano tutt'ora in corso:

- a. le analisi e gli approfondimenti da parte di un'apposita commissione tecnica istituita dal Ministero Concedente (MIT) con l'obiettivo di valutare i piani di investimento inseriti nelle proposte di aggiornamento dei PEF presentati dalle società del comparto, tra cui ASPI;
- b. le interlocuzioni per l'individuazione di adeguati meccanismi di riequilibrio concessorio garantendo da un lato la sostenibilità all'utenza degli incrementi tariffari e dall'altro il rispetto di metriche che supportino un'adeguata struttura finanziaria.

Aggiornamento del Piano Economico Finanziario delle altre società concessionarie

Anche le società concessionarie RAV, SAT e TANA, i cui periodi regolatori erano già scaduti il 31 dicembre 2023, hanno avviato le interlocuzioni con il Concedente per la negoziazione dei nuovi PEF. Si ricorda che il decreto-legge 215 del 30 dicembre 2023 (milleproroghe 2023) aveva stabilito, per le concessionarie per le

¹ in data 29 giugno 2024 è stato pubblicato il Decreto Legge n. 89 recante "disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport", che ha introdotto il comma 3bis all'art. 13 del DL n. 162/2019, prevedendo che "entro il 31 luglio 2024 le società concessionarie per le quali interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale nell'anno 2024 presentano le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari". Inoltre, sempre all'interno dello stesso Decreto-legge, era previsto che tale aggiornamento "è perfezionato entro il 31 dicembre 2024".

quali è già intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale, la presentazione entro il 30 marzo 2024 delle proposte di aggiornamento dei PEF prevedendo, inoltre, che il relativo aggiornamento avrebbe dovuto perfezionarsi entro il 31 dicembre 2024.

Alla data di predisposizione del presente documento le istruttorie per l'approvazione dei PEF da parte del Concedente sono in corso, tenuto anche conto della attività avviata dalla già citata Commissione Tecnica per la valutazione dei piani di investimento.

Le Società hanno evidenziato al Concedente come la mancata approvazione, per cause non imputabili alle stesse, di un PEF aggiornato con la previsione e la copertura finanziaria degli interventi urgenti da realizzare, ha determinato e sta determinando oggettive difficoltà per le Concessionarie.

Nel seguito si riporta un dettaglio dei contesti regolatori di riferimento per le tre concessionarie sopra menzionate.

Società Autostrada Tirrenica (SAT)

La Convenzione Unica tra SAT e il Concedente è stata stipulata l'11 marzo 2009, mentre a fine giugno 2011, la società ha presentato un PEF che, pur non essendo stato formalmente approvato, è stato utilizzato per la regolazione tariffaria negli anni successivi. In data 18 giugno 2014, SAT ha quindi presentato una nuova proposta di PEF, che includeva la previsione di durata fino al 2046, in conformità con la Delibera CIPE n. 78/2010.

Negli anni successivi la Società ha trasmesso diverse ulteriori proposte di PEF, anche tenuto conto delle modifiche significative intervenute relativamente al quadro normativo di riferimento tra cui, in particolare:

- a. il Decreto-legge 162/2019, convertito con modificazioni dalla Legge n. 8/2022, come successivamente modificato, ha stabilito che SAT prosegua fino al 31 ottobre 2028 nella gestione delle tratte dell'A12 Civitavecchia-Livorno-Grosseto già aperte al traffico. Le tratte non ancora realizzate sono state invece assegnate ad ANAS, che si occuperà della realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, anche mediante l'adeguamento della Strada Statale n. 1 – Aurelia;
- b. il 19 giugno 2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato la Delibera n. 65, contenente la revisione del sistema tariffario;
- c. il DL "Infrastrutture" n. 121/2021 ha disposto l'acquisto da parte di ANAS dei progetti sviluppati da SAT per la riqualifica dell'intervento Tarquinia-San Pietro in Palazzi. A tal riguardo, è stato previsto un contributo a carico dello Stato di euro 36,5 milioni di euro con definizione del corrispettivo subordinata ad accertamento da parte del Consiglio dei Lavori Pubblici e soggetto alla verifica dei progetti da parte della stessa ANAS. Il preventivo parere da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici è stato emesso in data 8 novembre 2023, ma in esso il Consiglio non ha definito l'entità del corrispettivo. In data 29 giugno 2024 è stato pubblicato il Decreto Legge 89/2024, che, al comma 2, lettera a), modifica l'articolo 2, comma 2-ter del decreto-legge n. 121 del 2021, escludendo l'obbligo preesistente, in capo al Consiglio superiore dei lavori pubblici, di procedere alla quantificazione del corrispettivo riconoscibile alla SAT e stabilisce che l'acquisto da parte di ANAS dei progetti sia quantificato sulla base della valutazione documentale e contabile affidata ad una primaria società di revisione abilitata al rilascio della certificazione di bilancio, con oneri a carico di ANAS;
- d. la Legge di Bilancio 2022 (n. 234 del 30 dicembre 2021) ha stabilito che SAT predisponga un nuovo PEF entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge, autorizzando una spesa pubblica fino a 200 milioni di euro, in ragione di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per garantire l'equilibrio finanziario della concessione. L'erogazione di tale contributo è stata subordinata all'approvazione degli atti convenzionali e alla rinuncia dei contenziosi. A seguito della richiesta di informazioni di SAT al Concedente circa lo stato dell'iter istruttorio della proposta di PEF presentata e il mantenimento nel bilancio dello Stato del citato contributo pubblico di 200 milioni di euro, con nota del 27 febbraio 2025, il MIT ha confermato il mantenimento nel bilancio dello Stato delle somme relative alle annualità 2022, 2023 e 2024 per un importo complessivo di 120 milioni di euro, comunicando che, per le annualità 2025 e 2026, per le quali era previsto uno stanziamento complessivo di 80 milioni di euro, è stato effettuato un defianziamento per un importo totale di 40 milioni di euro,

ai sensi dell'art. 1, commi da 870 a 873, della Legge 207/2024 ed ha altresì comunicato che ha proceduto a richiedere il "reintegro totale dello stanziamento per le annualità interessate"; con la medesima nota il Concedente ha confermato di star procedendo alle valutazioni di competenza in merito alla proposta di aggiornamento di PEF;

- e. l'8 febbraio 2024, l'ART ha emesso la Delibera n. 15/2024, recante indicazioni operative sull'applicazione dei principi e dei criteri della regolazione economica delle concessioni autostradali con specifico riferimento agli effetti correlati al meccanismo delle cosiddette "poste figurative" e agli adeguamenti tariffari correlati all'attuazione degli investimenti.

Nel corso degli ultimi anni, la società ha presentato diverse proposte di aggiornamento del PEF, che recepiscono, tra l'altro: (i) la riduzione della scadenza della concessione al 31 ottobre 2028, in linea con la sentenza della Corte di Giustizia UE C-526/17, (ii) il contributo pubblico di 200 milioni di euro e (iii) la cessione, a titolo oneroso, dei progetti elaborati da SAT per diversi lotti d'opera ad ANAS, per l'importo di 36,5 milioni di euro previsto dalla legge.

L'ultima proposta di aggiornamento del piano economico finanziario è stata inviata il 17 maggio 2024 ed è coerente con il contesto normativo di riferimento della società sopra riportato nonché con un fabbisogno degli investimenti aggiornato.

A causa della mancata approvazione dell'aggiornamento del PEF per i periodi 2009-2013, 2014-2018, 2019-2023 e 2024-2028, e della conseguente difficoltà di copertura finanziaria (più volte rappresentata al Concedente) in cui versa SAT, la società, quest'ultima con l'auspicio che venga approvato a breve l'aggiornamento del PEF, sta attualmente applicando una parte degli incrementi tariffari riconosciuti in sede giudiziale da un Commissario ad acta e mai applicati sino ad oggi, fermo restando che assumerà le conseguenti valutazioni qualora la suddetta approvazione non dovesse intervenire in tempi congrui e compatibili con la sostenibilità finanziaria della società. Per il 2025, a fronte di un riconoscimento pari allo 0% da parte del MIT, SAT ha presentato ricorso. Per maggiori dettagli sugli incrementi tariffari di SAT si rimanda allo specifico paragrafo nel seguito.

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (RAV)

Con riferimento a RAV, si evidenzia che l'ultimo piano economico finanziario approvato è quello relativo al quinquennio regolatorio 2009-2013. Nel frattempo, a fronte della presentazione di diverse proposte di aggiornamento del PEF, si sono succedute numerose interlocuzioni tra la Società e il Concedente, volte ad arrivare ad una definizione dell'iter di approvazione, a cui si è aggiunta la modifica del quadro normativo di riferimento con specifico riferimento, tra l'altro, al nuovo sistema tariffario definito dall'ART, in data 19 giugno 2019, con la Delibera n. 64 e alle successive indicazioni operative di carattere regolatorio, riportate nella citata Delibera 15/2024. Il concessionario ha dovuto, inoltre, prevedere la realizzazione di ulteriori interventi rispetto a quelli previsti dal PEF vigente, per dare attuazione agli obblighi convenzionali, alle nuove linee guida e normative, tra cui si segnalano quelle sulla sicurezza e sulla nuova normativa tecnica internazionale relativa ai sistemi di ventilazione antincendio. La società, pertanto, si trova ad operare (i) sulla base di una concessione il cui PEF da tempo non è più rispondente al contenuto delle obbligazioni che il Concessionario è tenuto ad adempiere, avendo a riferimento solo gli investimenti previsti in origine e relativi al periodo 2009 – 2013 e (ii) con tariffe ferme dal 2019 al 2023, incrementate del 2,3% soltanto nel 2024 (iii) nessun incremento è stato disposto per il 2025). Tale contesto è stato riflesso anche nell'ultima proposta di aggiornamento del PEF presentata da ultimo in data 17 maggio 2024, che ha individuato, in linea con le precedenti versioni inviate al Concedente, misure necessarie al ripristino del riequilibrio economico-finanziario della concessione, in coerenza con il nuovo sistema tariffario definito dall'ART; tra queste si segnala la sospensione dell'ammortamento del CIN regolatorio per esigenze di parziale riequilibrio del rapporto concessorio, in relazione all'introduzione di un diritto di subentro pari al valore netto dei "beni devolvibili". In data 12 marzo 2025 il Concedente ha rigettato la proposta di aggiornamento PEF, in relazione essenzialmente alla presenza di incrementi tariffari non sostenibili per l'utenza, evidenziato tuttavia «l'opportunità dell'immediato avvio di un confronto efficiente e collaborativo, finalizzato alla presentazione di una nuova proposta», «al fine di addivenire in tempi certi al perfezionamento della procedura di aggiornamento del PEF per il periodo regolatorio interessato.

Tangenziale di Napoli (TANA)

Il 31 dicembre 2023 si è concluso il quinquennio 2019-2023 regolato dal previgente PEF predisposto anche secondo quanto previsto dalla Delibera 79/2019 dell'ART ed efficace dal 12 maggio 2022. Conseguentemente, in ottemperanza alle previsioni normative la società ha avviato con il Concedente l'iter approvativo di aggiornamento del PEF relativo al quinquennio 2024-2028, presentando diverse proposte (l'ultima il 16 maggio 2024). Come già evidenziato per ASPI e per alcune concessionarie del Gruppo, la proposta di aggiornamento del PEF include un fabbisogno di investimenti significativamente maggiore rispetto al piano vigente e scaduto a fine 2023, su cui incide, tra l'altro, la nuova normativa di riferimento per gli adeguamenti sismici. In data 12 marzo 2025 il Concedente ha rigettato la proposta di aggiornamento PEF, in relazione essenzialmente alla presenza di incrementi tariffari non sostenibili per l'utenza, evidenziato tuttavia «l'opportunità dell'immediato avvio di un confronto efficiente e collaborativo, finalizzato alla presentazione di una nuova proposta», «al fine di addivenire in tempi certi al perfezionamento della procedura di aggiornamento del PEF per il periodo regolatorio interessato».

Incrementi tariffari riconosciuti per l'esercizio 2024

Società concessionaria	Incremento tariffario 2024
Autostrade per l'Italia	1,51%
Tangenziale di Napoli	0,76%
Società Autostrade Tirrenica ¹	2,30%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta ¹	2,30%
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco ²	5,10%

Con riferimento ad ASPI, si segnala che anche per il 2024 sono proseguiti gli sconti generalizzati all'utenza già applicati nel 2023.

Incrementi tariffari riconosciuti per l'esercizio 2025

Società concessionaria	Incremento tariffario 2025
Autostrade per l'Italia	1,80%
Tangenziale di Napoli	0,00%
Società Autostrade Tirrenica	0,00%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	0,00%
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	1,35%

¹ A fronte delle richieste di adeguamento presentate dalle società (pari a 17,96% per RAV e 4,06% per SAT), il Concedente ha riconosciuto ad entrambe le società un incremento pari al 2,3%, corrispondente all'indice di inflazione (NADEF) per l'anno 2024, in attuazione dell'art. 8, comma 10 del decreto-legge Milleproroghe per l'anno 2024, approvato in data 28 dicembre 2023. Con riferimento a Tangenziale di Napoli, il MIT ha riconosciuto per l'esercizio 2024 un incremento tariffario pari allo 0,76%, coerentemente alla proposta fatta dalla società.

² Per SITMB è stato riconosciuto un incremento tariffario pari al 5,1%, che non tiene conto, in linea con quanto effettuato per il 2023, dell'aumento supplementare per la costruzione della seconda canna del Frejus, ma solo della media delle inflazioni italiana e francese tra settembre 2022 e agosto 2023.

ASPI, coerentemente a quanto previsto dal III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica 2007 e dalla Delibera ART 71 del 2019, ha proposto un incremento tariffario per il 2025 pari al 2,79% all'utente, inclusivo del venir meno delle misure tariffarie rivolte alla generalità degli utenti in forza dell'Accordo Negoziato del 14 ottobre 2021 perché completamente esaurite. Con Decreto interministeriale MIT/MEF del 31 dicembre 2024, l'incremento tariffario riconosciuto alla Società è stato pari all'1,80%, corrispondente al tasso di inflazione programmato per l'anno 2025, in conformità a quanto disposto dalla Legge n. 193/2024, contenente *"Disposizioni in materia di riordino delle concessioni autostradali"* meglio descritta nel successivo paragrafo.

Con riferimento agli sconti da applicare alla generalità degli utenti, così come indicato dal Concedente, continueranno ad essere riconosciuti fino al 30 giugno 2025 al fine di assicurare variazioni tariffarie maggiormente sostenibili, attingendo da altre voci di oneri a carico della Società, previste dal predetto Accordo Negoziato di ottobre 2021.

Per quanto riguarda le altre società concessionarie si segnala che per il 2025 non sono stati riconosciuti incrementi tariffari, a fronte di proposte di adeguamento tariffario pari a +0,72% per Tangenziale di Napoli, +22,41% per RAV e +3,18% per SAT, determinati coerentemente ai PEF inviati al Concedente, questi ultimi predisposti in base al modello tariffario ART. In particolare, il Concedente ha precisato che *"l'ART ha confermato l'orientamento già precedentemente rappresentato attestante l'assenza dei presupposti per il riconoscimento di variazioni tariffarie nei confronti delle Società concessionarie con periodo regolatorio scaduto, dovendosi preventivamente perfezionare l'iter di aggiornamento del rispettivo Piano Economico – Finanziario"*. A seguito del mancato riconoscimento tariffario per l'anno 2025, TANA, SAT e RAV hanno presentato ricorso avverso la nota del MIT in data 3 marzo 2025.

Evoluzione del quadro normativo e regolatorio

Si riportano di seguito i principali provvedimenti del 2024 che hanno impattato il quadro normativo regolatorio di riferimento:

- a. Delibera ART n. 124/2024, che ha determinato la misura del WACC del settore autostradale per i concessionari con PEF in scadenza nel 2024, tra i quali, anche ASPI. In particolare, il WACC nominale pre-tax, utilizzabile dal 2025 per la remunerazione delle opere "da realizzarsi", è pari a 7,67%. Si evidenzia che la delibera 124/2024 ha sancito espressamente che tale valore potrebbe essere suscettibile di modifiche, *"nell'ipotesi di una revisione della metodologia per il calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito netto e la conseguente rideterminazione del suo valore"*, in relazione alla revisione più generale del sistema tariffario, meglio descritta nel seguito.
- b. Legge annuale per il Mercato e la Concorrenza 2023, n. 193/2024, contenente *"Disposizioni in materia di riordino delle concessioni autostradali"*. La riforma prevede delle norme prevalentemente destinate alle future concessioni da aggiudicare tramite gara o società in house (artt. da 1 a 13) mentre per le concessioni in essere, come ASPI e le controllate (TANA, RAV e SAT) sono state previste soltanto due disposizioni (artt. 14 e 15) rispettivamente afferenti alla procedura di aggiornamento dei PEF e alle quote di esternalizzazione per i lavori sull'infrastruttura. In particolare, a decorrere dall'entrata in vigore della legge e con riferimento al primo aspetto (aggiornamento PEF), per le società concessionarie per le quali interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale (in particolare per ASPI), l'incremento tariffario coincide con l'indice di inflazione rilevato nei documenti di programmazione di finanza pubblica per il relativo anno", nelle more dell'aggiornamento del PEF.
- c. Delibera ART n. 132/2024¹ che introduce "misure concernenti il contenuto minimi degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali" (Diritti minimi agli utenti). La delibera contiene delle prescrizioni relative al diritto alla trasparenza, all'informazione e all'assistenza lungo l'asse autostradale che le concessionarie autostradali sono obbligate a recepire

¹ Delibera emanata a conclusione di una specifica indagine conoscitiva (avviata il 14 aprile 2022, con delibera 59/2022) e di due specifiche consultazioni (svolttesi tra il 2022 e il 2024).

secondo tempistiche ben definite dall'ART sulla base della complessità di attuazione delle stesse. Con riguardo alla disciplina concernente il meccanismo del rimborso in presenza di cantieri (c.d. "Cashback di comparto"), l'Autorità, come indicato alla misura 8 dell'Allegato A alla succitata Delibera, adotterà un successivo provvedimento (termine fissato al 31 marzo 2025, cfr. Delibera ART n. 91/2024), a conclusione della fase di consultazione ad oggi in corso. In particolare, si segnala che AISCAT, a nome delle concessionarie associate, aveva inviato all'Autorità un'istanza di riesame (in data 25 ottobre 2024) chiedendo l'espunzione e/o la modifica di alcune misure. Contestualmente, AISCAT ha inviato all'Autorità una richiesta di chiarimenti su alcune misure la cui interpretazione risulta poco chiara e uno specifico incontro. Le suddette richieste di AISCAT sono state riscontrate dall'ART, e, all'esito degli approfondimenti svolti, è stato deciso, a livello di comparto, di procedere all'impugnazione della Delibera con ricorso presentato da ASPI e le società controllate in data 24 gennaio 2025.

Con riferimento alla delibera n. 124 relativa al WACC sopra descritta, si evidenzia che in data 12 novembre 2024, ASPI ha presentato ricorso per il suo annullamento. Le contestazioni riguardano in particolare: (i) il criterio di determinazione del premio al debito adottato dall'ART nella delibera impugnata; (ii) la modifica dei comparables presi in considerazione dall'ART nella determinazione del costo del capitale proprio e, segnatamente, nella determinazione della componente dell'*equity beta*.

Infine, con riferimento alla Delibera ART n. 139 del 2023, che ha determinato il WACC del settore autostradale per i concessionari con PEF in scadenza nel 2023 e pertanto applicabile alle società concessionarie controllate da ASPI, si segnala che sono tutt'ora pendenti i ricorsi presentati al TAR da RAV, SAT e TANA. Al loro interno, come già descritto nella Relazione finanziaria annuale 2023, cui si rimanda, si contestava: (i) il criterio di determinazione del premio al debito adottato dall'ART nella delibera impugnata; (ii) la modifica – rispetto a quanto stabilito rispettivamente nelle Delibere n. 64 e 65 e 79 del 2019 – dei *comparables* presi in considerazione dall'ART nella determinazione del costo del capitale proprio e, segnatamente, nella determinazione della componente dell'*equity beta*.

Evoluzione della disciplina ART in merito ai sistemi tariffari di pedaggio

L'ART, a seguito della verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali, avviata con Delibera n. 181/2023 e conclusasi in data 24 gennaio 2024, ha evidenziato l'opportunità di intervenire sulla predetta metodologia sia attraverso l'adozione di indicazioni operative, sia considerando eventuali ipotesi di revisione, da sottoporre a consultazione pubblica, in ragione dei cambiamenti nel frattempo intervenuti nel settore. Nel corso del 2024, l'Autorità ha pubblicato una serie di delibere¹ in cui sono state avviate una serie di analisi e indagini conoscitive che hanno come obiettivo l'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio. La conclusione dell'iniziativa da parte dell'ART è prevista il 31 maggio 2025, come stabilito dalla Delibera ART 186/2024.

Sempre con riferimento a quanto sopra riportato, si segnala che l'Autorità ha emesso in data 8 febbraio 2024 la Delibera n. 15/2024 recante indicazioni operative sull'applicazione dei principi e dei criteri della regolazione economica delle concessioni autostradali. Nella delibera, oltre a essere fornite indicazioni sul trattamento conseguente alla mancata realizzazione degli investimenti programmati da parte del concessionario, l'Autorità ha rilevato che l'applicazione di un incremento tariffario linearizzato (incremento percentuale costante per tutta la durata residua della concessione), pur assicurando la neutralità finanziaria in termini di rendimento atteso del progetto, determina una rilevante posticipazione del recupero dei costi, causando incrementi delle cosiddette poste figurative (remunerate) a credito della concessionaria, con livelli tariffari fortemente crescenti nel tempo e, quindi, potenzialmente non sostenibili per gli utenti. Per ovviare a tale rilievo, ha ritenuto necessaria la presentazione da parte dei concessionari, nell'ambito della proposta di PEF, di uno scenario in cui, nel caso di tariffe unitarie crescenti, la dinamica tariffaria sia realizzata con una successione di incrementi annui decrescenti nel tempo calcolati con un determinato rapporto, identificato e ritenuto accettabile dall'Autorità (cosiddetto incremento geometrico).

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

¹ Delibera n. 29/2024, Delibera n. 62/2024 e Delibera 186/2024.

Con riferimento al nuovo Codice dei contratti pubblici, entrato in vigore nel 2023 e in particolare all'art. 186 che disciplina le modalità di affidamento dei concessionari, si segnala che è prevista l'esternalizzazione di una quota tra il 50% ed il 60% dei contratti di lavori, servizi e forniture, che dovrà essere concretamente fissata dal Concedente in contraddittorio col concessionario, sulla base di alcuni criteri normativi, tra cui *i)* dimensioni economiche e caratteri dell'impresa; *ii)* epoca di assegnazione della concessione; *iii)* durata residua; *iv)* oggetto; *v)* valore economico; *vi)* investimenti effettuati.

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

In data 6 novembre 2023, ASPI ha presentato ricorso, tuttora pendente, dinanzi al TAR Lazio avverso le note del MIT e la Delibera ANAC n. 265, quale atto presupposto in virtù della quale il Concedente ha richiesto una serie di dati ed informazioni rilevanti ai fini del calcolo della quota di esternalizzazione di cui all'art. 186 co. 2. Il 26 gennaio 2024, anche l'associazione di categoria AISCAT ha depositato il proprio ricorso a supporto del menzionato ricorso di ASPI.

Istituzione dell'Organismo di conciliazione "Alternative Dispute Resolution" (ADR) di Gruppo

A seguito delle Delibere n. 21/2023 e n. 60/2023 con cui ART ha definito le modalità di risoluzione non giurisdizionale delle controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e utenti, ASPI, a partire dalla metà del 2023, ha avviato un progetto che ha portato alla creazione di un Organismo di conciliazione ADR di Gruppo, a cui viene concessa la possibilità di risolvere in via stragiudiziale talune controversie tra le quali si segnalano a titolo esemplificativo quelle afferenti alla viabilità e sicurezza, assistenza all'utenza, accessibilità ai servizi, errato calcolo del pedaggio e mancato pagamento. L'organismo, tuttavia, non può trattare controversie aventi ad oggetto le lesioni, a qualsiasi titolo, del diritto alla salute dell'utente.

Le succitate Delibere precisano che la disciplina sugli Organismi ADR troverà compiuta applicazione per il settore autostradale da quando saranno pienamente efficaci le prescrizioni previste dalla Delibera ART sui *"Diritti minimi degli utenti"* – Delibera ART n. 132/2024. ASPI, tuttavia, si è mossa in anticipo per creare un proprio Organismo Paritetico di Gruppo, dando la possibilità all'utente di risolvere in via stragiudiziale talune controversie di cui esso è parte attiva.

A tal fine, ASPI ha avviato una proficua interlocuzione con 19 Associazioni dei Consumatori, pervenendo, nel mese di giugno 2024, alla sottoscrizione, unitamente alle altre società del Gruppo, con le associazioni dei Consumatori, del Protocollo d'Intesa e il Regolamento sul funzionamento di tale Organismo.

Il nuovo Organismo è strutturato sul modello di "commissione paritetica", composto da un conciliatore di parte aziendale ed uno di parte consumerista, e consente una gestione diretta delle controversie sulle materie indicate dal predetto Regolamento, integrate con i diritti minimi degli utenti previsti dalla delibera dell'ART n. 132/2024, la cui efficacia è articolata secondo tempistiche progressive. L'Organismo è stato iscritto nell'elenco detenuto presso ART in data 7 ottobre 2024.



RELAZIONE
ANNUALE
INTEGRATA
2024

3

CORPORATE
GOVERNANCE
E GESTIONE DEI RISCHI

3.1 Corporate Governance e assetti proprietari

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

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

3.1.1 Assetti proprietari di Autostrade per l'Italia S.p.A.

3.1.1.1 Struttura del capitale sociale

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

Alla data del 31 dicembre 2024, il capitale della Società ammonta a Euro 622.027.000 diviso in numero 622.027.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 1,00 ciascuna.

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

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

(*) Veicolo societario partecipato da CDP Equity S.p.A. e società facenti capo a The Blackstone Group International Partners LLP e Macquarie European Infrastructure Fund 6 SCSp

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

Alla data di redazione del presente documento, Autostrade per l'Italia è soggetta al controllo di diritto di Holding Reti Autostradali S.p.A. (nel seguito anche HRA), entità le cui azioni non sono quotate, che esercita sulla Società attività di direzione e coordinamento ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile.

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

Tale policy, che contiene la descrizione delle regole e degli ambiti rispetto ai quali HRA intende esercitare direzione e coordinamento su ASPI, fa in ogni caso salvo il pieno rispetto dei principi di corretta gestione

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

societaria e imprenditoriale, dell'indipendenza e autonomia di giudizio del Consiglio di Amministrazione di ASPI, oltre che l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento da parte di ASPI sulle società dalla stessa controllate.

3.1.1.2 Restrizioni al trasferimento delle azioni Autostrade per l'Italia

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

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

Le limitazioni sopra descritte non si applicano ai trasferimenti fatti dagli azionisti in favore di propri affiliati, ad eccezione dei trasferimenti in favore dei cessionari vietati individuati dallo Statuto sociale.

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

3.1.1.3 Patti parasociali aventi a oggetto Autostrade per l'Italia

Patto parasociale sottoscritto dagli azionisti di Holding Reti Autostradali

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

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

Per ulteriori informazioni in merito ai contenuti del patto parasociale, così come emendato, rispettivamente, in data 2 maggio 2024 e 7 gennaio 2025, si rinvia a quanto contenuto nelle Informazioni Essenziali del patto medesimo pubblicate ai sensi dell'Articolo 122 del TUF e dell'Articolo 130 del Regolamento CONSOB 14 maggio 1999, n. 11971, e disponibili sul sito di Autostrade Meridionali S.p.A. in liquidazione (www.autostrademeredionali.it) alla sezione "Azienda", sottosezione "Azionisti / Patti Parasociali" e sul sito istituzionale della CONSOB.

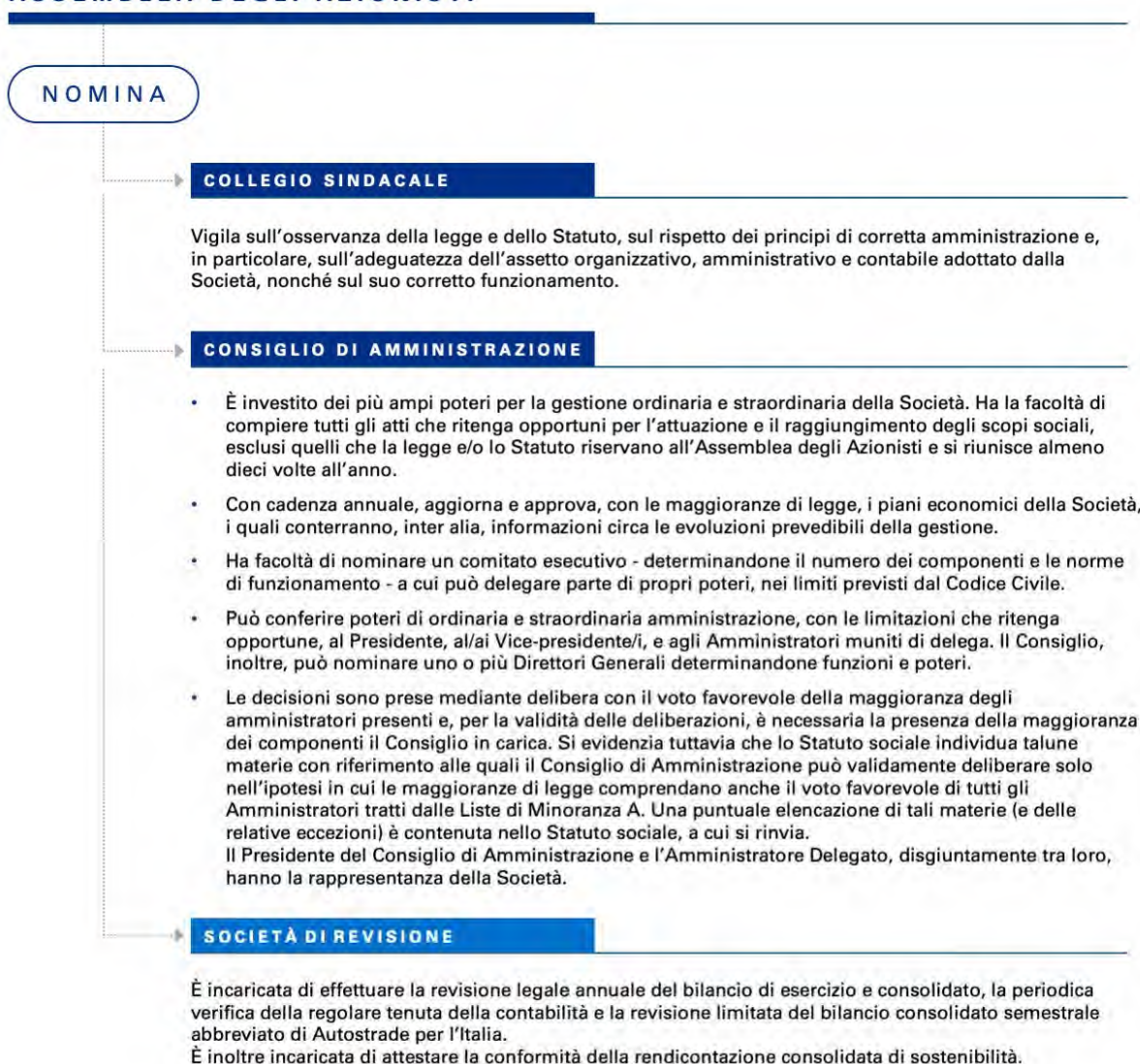
3.1.2 Il sistema di corporate governance di Autostrade per l'Italia S.p.A.

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

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

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

ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI



3.1.2.1 L'Assemblea degli Azionisti

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

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

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

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

3.1.2.2 Il Consiglio di Amministrazione

Composizione e durata in carica

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

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

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

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

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

Nominativo	Ruolo	Esecutivo	Indipendente	Prima nomina
Oliveri Elisabetta	Presidente	No	Si	2022
Tomasi Roberto	Amministratore Delegato	Si	No	2016
Ricci Gianluca	Vice-Presidente	No	No	2022
Barchiesi Fabio ¹	Consigliere	No	No	2024
Buoncristiano Sergio	Consigliere	No	Si	2022
Conti Fulvio	Consigliere	No	Si	2022
Holzer Christoph	Consigliere	No	Si	2022
Grant Kelly Jonathan	Consigliere	No	No	2022
Chen Zhiping ¹	Consigliere	No	Si	2023
Massoli Fabio	Consigliere	No	No	2022
Pace Francesca	Consigliere	No	Si	2022
Romano Massimo	Consigliere	No	Si	2022
Valeri Andrea	Consigliere	No	No	2022
Ignacio Botella Rodriguez ¹	Consigliere	No	No	2024

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

Nomina e sostituzione dei componenti del Consiglio di Amministrazione

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

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

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

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

¹ L’Assemblea dei Soci del 18 aprile 2024 ha confermato la nomina del dott. Fabio Barchiesi (cooptato in data 8 febbraio 2024), del dott. Zhiping Chen (cooptato in data 11 maggio 2023) e del dott. Ignacio Botella Rodriguez (cooptato in data 14 marzo 2024) quali Consiglieri della Società sino all’approvazione del bilancio relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2024.

(ii) i restanti amministratori saranno tratti dalle Liste di Minoranza come segue: (A) da ciascuna Lista di Minoranza A¹ sarà tratto un amministratore, e (B) dalla Lista di Minoranza B² che otterrà in Assemblea il maggior numero di voti sarà tratto un amministratore, in ciascun caso, secondo l'ordine progressivo con il quale i candidati sono elencati nella lista stessa. Rispetto a quanto previsto al precedente punto (i), il numero degli amministratori tratti dalle Liste di Minoranza non potrà essere superiore, su base aggregata, al 40% (arrotondato per difetto) degli amministratori da eleggere;

(iii) ove non sia stata presentata alcuna lista, gli amministratori saranno eletti con delibera assunta dall'Assemblea con le maggioranze di legge, previa presentazione di candidature di soggetti aventi i requisiti richiesti. In caso di parità di voti tra due o più Liste di Minoranza B, si procederà al ballottaggio tra le medesime mediante ulteriore votazione assembleare.

In linea con quanto precede, qualora nel corso dell'esercizio vengano meno uno o più Amministratori, il Consiglio di Amministrazione procederà alla sostituzione – mediante cooptazione ai sensi dell'Articolo 2386 del codice civile – dell'Amministratore cessato con un candidato incluso nella medesima lista cui appartiene l'Amministratore cessato secondo le (eventuali) indicazioni contenute nella lista in questione e, dunque, non necessariamente seguendo l'ordine progressivo ivi contenuto, ovvero, qualora la lista d'appartenenza dell'Amministratore cessato non contenga ulteriori candidati in sostituzione dell'Amministratore cessato o il suddetto candidato non accetti di o non abbia i requisiti per assumere la carica di Amministratore, sulla base di designazione comunicata per iscritto al Consiglio di Amministrazione della Società da parte del/i medesimo/i Azionista/i che abbia/no presentato la lista cui appartiene l'Amministratore cessato (ovvero dei soggetti a cui la relativa partecipazione sia stata medio tempore trasferita).

L'Assemblea, chiamata a confermare l'Amministratore cooptato, delibererà – con le maggioranze di legge – rispettando lo stesso criterio. Qualora, per qualsiasi ragione, non fosse possibile procedere alla sostituzione con le modalità ora descritte ovvero l'Amministratore cooptato dal Consiglio di Amministrazione non sia confermato dall'Assemblea, ovvero ancora venga a mancare la maggioranza dei componenti del Consiglio di Amministrazione nominati dall'Assemblea, dovrà ritenersi cessato l'intero Consiglio di Amministrazione e dovrà essere convocata una nuova Assemblea per la nomina di un nuovo Consiglio di Amministrazione secondo il meccanismo del voto per liste sopra illustrato.

Regole di Funzionamento

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

Riunioni del Consiglio di Amministrazione

La tabella di seguito riportata indica il calendario delle riunioni del Consiglio di Amministrazione svoltesi nel corso del 2024.

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

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

Mesi

G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•
	•			•		•				•	•
Totale											16
Durata media											3h
Riunioni programmate per il 2025											13

Le riunioni hanno visto la regolare partecipazione dei Consiglieri e dei componenti del Collegio Sindacale con una media di partecipazione del 96% degli Amministratori.

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

Nel corso del 2024 sono stati inoltre regolarmente invitati a intervenire alle riunioni consiliari, con riferimento a singoli punti all'ordine del giorno, dirigenti della Società e delle società del gruppo che ad essa fanno capo e responsabili delle funzioni aziendali competenti secondo la materia, per fornire approfondimenti sugli argomenti posti all'ordine del giorno. In particolare, hanno regolarmente partecipato alle riunioni il Chief Financial Officer e il Vice-Direttore Generale Corporate.

La Società ha organizzato un articolato programma di induction finalizzato a fornire agli amministratori un corredo informativo a renderli edotti del funzionamento dell'organizzazione del Gruppo e delle principali sfide che esso è chiamato ad affrontare; a tale programma hanno partecipato anche i sindaci. In particolare, nel corso del 2024 si sono tenute n. 4 riunioni di induction.

Presidente

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

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

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

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

HA ISTITUITO

COMITATO GRANDI OPERE

È incaricato di monitorare, inter alia, la realizzazione e il completamento degli appalti. È composto da almeno cinque membri incluso il Presidente del Consiglio di Amministrazione, l'Amministratore Delegato e un Amministratore tratto da ciascuna Lista di Minoranza A. Il Segretario del Comitato Grandi Opere è il Segretario del Consiglio di Amministrazione.

COMITATO CONTROLLO, RISCHI, AUDIT E PARTI CORRELATE

Ha il compito di supportare, con un'adeguata attività istruttoria, le pertinenti valutazioni e decisioni del Consiglio di Amministrazione in merito al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, alle relazioni periodiche di carattere finanziario e non, oltre che in materia di operazioni con parti correlate. È composto prevalentemente da Amministratori non esecutivi e con un'adeguata rappresentanza di indipendenti nonché, ove possibile, da almeno un componente con un'adeguata conoscenza ed esperienza in materia contabile e finanziaria o di gestione dei rischi. Il Comitato emette semestralmente una relazione per il CdA sulle attività svolte. Il Segretario del Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate è il Segretario del Consiglio di Amministrazione.

COMITATO REMUNERAZIONE E NOMINE

Ha funzioni consultive e propositive nei confronti del Consiglio di Amministrazione con riguardo alle politiche di remunerazione, ai piani di incentivazione, in materia di nomine – valutando, tra l'altro, l'idoneità dei candidati proposti a ricoprire cariche negli organi sociali delle società controllate – nonché alla diffusione di una cultura di valore a lungo termine e di allineamento con l'interesse degli azionisti. È composto da Amministratori prevalentemente non esecutivi e indipendenti di cui almeno uno in possesso di un'adeguata conoscenza ed esperienza in materia finanziaria o di politiche retributive. Il Comitato, per il tramite del Presidente, riferisce al Consiglio di Amministrazione sull'attività svolta. Il Segretario del Comitato Remunerazione e Nomine è il Direttore Human Capital and Organization.

COMITATO ESG & HS

Ha funzioni consultive e propositive in materia di Sostenibilità al fine di promuovere la progressiva integrazione dei fattori ambientali, sociali e di *governance* nelle attività aziendali volte alla creazione di valore sostenibile per gli azionisti e per gli altri stakeholder in un orizzonte di medio-lungo termine. Assiste, inoltre, il Consiglio di Amministrazione nella discussione sulle materie della salute e della sicurezza (HS). È composto da Amministratori prevalentemente non esecutivi e con un'adeguata rappresentanza di indipendenti. Il Comitato, per il tramite del Presidente, riferisce al Consiglio di Amministrazione sull'attività svolta. Il Segretario del Comitato ESG & HS è il Responsabile Sustainability.

COMITATO PEF

Assiste e supporta il Consiglio di Amministrazione nell'identificazione della strategia di definizione del nuovo PEF, nonché degli approfondimenti e analisi utili e necessari per giungere alla sua completa elaborazione e approvazione nei tempi stabiliti dal Concedente. Svolge attività esclusivamente consultiva e ha facoltà di formulare al Consiglio, per iscritto, orientamenti, pareri, proposte e raccomandazioni, non vincolanti per il Consiglio medesimo. Il Consiglio di Amministrazione nomina e revoca i componenti del Comitato, stabilendone, di volta in volta, il numero, in ogni caso non inferiore a quattro, e il suo presidente. Il Comitato, per il tramite del Presidente, riferisce al Consiglio di Amministrazione sull'attività svolta. Il Segretario del Comitato PEF è il Direttore Studi e Strategie e Ceo Office.

Per quanto riguarda la composizione dei singoli comitati endoconsiliari, si rimanda al capitolo 1.5 "Organi sociali" della presente relazione.

3.1.2.3 Il Collegio Sindacale

Composizione e funzionamento

Il Collegio Sindacale è costituito da tre ovvero cinque sindaci effettivi e due supplenti, nominati dall'Assemblea, anche nel rispetto delle prescrizioni della Convenzione Unica. L'Assemblea degli Azionisti, all'atto della nomina, determina il numero dei componenti il Collegio Sindacale. I Sindaci restano in carica per tre esercizi e scadono alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio della loro carica.

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

Nomina e sostituzione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Riunioni del Collegio Sindacale

La tabella di seguito riportata indica il calendario delle riunioni del collegio sindacale svoltesi nel corso del 2024.

Mesi

G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
•	•	•••		••	•	•		•	••	•	
Totale											13
Durata media											2h
Riunioni programmate per il 2025											12

3.1.3 Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi

3.1.3.1 Premessa

Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (ICSRM) è rappresentato dall'insieme degli strumenti, delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative aziendali finalizzate ad una effettiva ed efficace identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, al fine di contribuire al successo sostenibile della Società.

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

- a. conformità con le leggi e coerenza con il quadro di riferimento generale: l'ICSRM è definito nel rispetto delle normative applicabili ed in coerenza con il quadro di riferimento generale composto a titolo esemplificativo da: lo Statuto, il Codice Etico, Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D. Lgs.231/01, il sistema organizzativo, il sistema normativo, il sistema di poteri e deleghe e le best practice nazionali e internazionali, tra cui il "CoSO Framework " emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission.
- b. cultura del rischio: Il Gruppo ASPI si impegna a promuovere la diffusione di una cultura di gestione del rischio con l'obiettivo di garantire l'adozione di un approccio risk-based nel processo decisionale del management e durante lo svolgimento delle attività da parte del personale aziendale a supporto delle decisioni strategiche del Gruppo.
- c. approccio al rischio basato sui processi aziendali: l'ICSRM si basa su un approccio al rischio volto a identificare, valutare, gestire e monitorare i rischi al fine di garantire la copertura di analisi delle attività, dell'organizzazione e dei processi aziendali di ASPI e di ciascuna società del Gruppo.
- d. autonomia: è garantita l'autonomia societaria delle controllate per quanto attiene l'istituzione e il mantenimento di un adeguato e funzionante ICSRМ, nel rispetto degli indirizzi di direzione e coordinamento definiti da ASPI.
- e. tracciabilità dei flussi informativi: i flussi informativi sono fondamentali per consentire l'adempimento delle responsabilità in materia di ICSRМ e quindi per il perseguimento dei relativi obiettivi. Per tale motivo, le diverse figure aziendali coinvolte nell'ICSRМ devono garantire, ciascuna per la parte di propria competenza, la tracciabilità delle attività e dei documenti inerenti al processo, assicurandone l'individuazione e la ricostruzione delle fonti, degli elementi informativi e dei controlli effettuati che supportano le attività. Inoltre, devono assicurare la conservazione della documentazione inerente, nel rispetto dei termini di legge, utilizzando, laddove disponibili, i sistemi informativi dedicati.
- f. monitoraggio e miglioramento continuo: l'efficienza e l'efficacia dell'ICSRМ devono essere costantemente monitorati al fine di identificare opportunità di miglioramento e rafforzamento anche a seguito dell'evoluzione del business, dei processi e dell'organizzazione e conseguentemente, dei rischi aziendali.

3.1.3.2 Governance del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi

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

- a. il Consiglio di Amministrazione esercita un ruolo di indirizzo complessivo, approva il Risk Appetite e il Piano di Audit risk-based;
- b. il Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate, tra gli altri, ha il compito di assistere il Consiglio di Amministrazione (i) nella definizione delle linee di indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi; (ii) nella valutazione, con cadenza almeno annuale, dell'adeguatezza del medesimo rispetto alle caratteristiche dell'impresa ed al profilo di rischio assunto e della sua efficacia; (iii) nella valutazione dei risultati esposti dal Revisore Legale dei conti nell'eventuale lettera di suggerimenti e nella relazione sulle questioni fondamentali emerse in sede di revisione legale dei conti; (iv) nell'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche. Il Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate ha funzioni istruttorie, propositive e consultive in materia di sistema dei controlli interni;
- c. la Direzione Internal Audit è responsabile dell'attività di controllo di terzo livello e ha il compito di fornire assurance indipendente sul Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione, supportando il Consiglio di Amministrazione, il Comitato Controllo Rischi, Audit e Parti Correlate e il Collegio Sindacale di Autostrade per l'Italia S.p.A. nella valutazione circa l'adeguatezza e l'effettivo funzionamento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi della Società;
- d. la Direzione Risk, Business Integrity & Resilience ha l'obiettivo di potenziare il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, nonché di promuovere e sviluppare la cultura dei rischi, dell'integrità aziendale, il monitoraggio delle terze parti, la gestione della Business Continuity e l'Anti-Fraud Management.

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

- a. Risk Manager di Commessa per i rischi delle commesse di realizzazione infrastruttura;
- b. Tax Risk Officer per i rischi fiscali;
- c. Data Protection Officer per i rischi privacy (GDPR);
- d. CISO per i rischi di sicurezza informatica;
- e. Responsabile Anticorruzione per i rischi di corruzione;
- f. Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

3.1.3.3 Framework del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi

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



Sistema di poteri

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

Risk Management

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

Regole

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

Valori

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

Il sistema è monitorato a livello di Management (I livello), di funzioni Risk, Business Integrity, Resilience e Compliance (II livello), di Direzione Internal Audit (III livello) e attraverso attività di *continuous monitoring* sviluppate attraverso strumenti di intelligenza artificiale.

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

3.1.3.4.1 Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria

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

La progettazione, l'implementazione e il mantenimento di tale sistema, nonché la sua periodica valutazione, si ispirano alle *best practices* internazionali in materia, conformandosi all'"*Internal Control Integrated Framework*" emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, che rappresenta un modello di riferimento, internazionalmente riconosciuto, per la realizzazione, l'analisi e la valutazione del sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria del Gruppo Autostrade per l'Italia prevede norme, procedure e linee guida che assicurano l'applicazione dei principi contabili di riferimento per tutte le proprie

controllate, in modo da garantire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria.

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

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

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

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

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

1. IDENTIFICAZIONE DEI RISCHI SULL'INFORMATIVA FINANZIARIA

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

2. VALUTAZIONE DEI RISCHI SULL'INFORMATIVA FINANZIARIA

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

3. IDENTIFICAZIONE DEI CONTROLLI A FRONTE DEI RISCHI INDIVIDUATI

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

4. VALUTAZIONE DEI CONTROLLI A FRONTE DEI RISCHI INDIVIDUATI

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

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

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

(B) Ruoli e funzioni coinvolte

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

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

3.1.3.5 Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

DIRIGENTE PREPOSTO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

RESPONSABILITÀ

Il Dirigente Preposto è responsabile del Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria e sulla rendicontazione di sostenibilità. Assicura la predisposizione delle procedure amministrativo contabili rilevanti ai fini della formazione del bilancio di esercizio, del bilancio consolidato e del bilancio consolidato semestrale abbreviato, nonché di ogni altra comunicazione di carattere finanziario relativa ai dati contabili di periodo.

Attesta, in conformità a quanto previsto dall'art. 154 bis comma 5 del TUF:

- il bilancio d'esercizio, consolidato e semestrale abbreviato;
- la rendicontazione di sostenibilità.

POTERI E MEZZI

Per lo svolgimento delle attività di propria responsabilità è supportato da apposita Struttura a cui è attribuito il compito di gestire operativamente il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria e sulla rendicontazione di sostenibilità assicurandone, a livello di Gruppo Autostrade per l'Italia, la progettazione, l'implementazione, il monitoraggio e l'aggiornamento, anche attraverso il coordinamento di primari esperti esterni.

REQUISITI

Il Dirigente Preposto è scelto tra soggetti in possesso dei requisiti di professionalità e di un'esperienza almeno triennale in posizione di adeguata responsabilità nel settore amministrativo e finanziario, o nell'amministrazione e controllo di società di capitali quotate, e in possesso dei requisiti di onorabilità previsti dalla normativa vigente, determinandone la remunerazione e la durata dell'incarico, rinnovabile, e conferendo al medesimo adeguati poteri e mezzi per l'esercizio delle funzioni attribuitegli ai sensi di legge.

NOMINA

Ai sensi dell'art. 41 dello Statuto sociale, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 154-bis del TUF, il Consiglio di Amministrazione, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, nomina e revoca il Dirigente Preposto. In linea con tali disposizioni, il Dott. Piergiorgio Peluso è stato nominato Dirigente Preposto a decorrere dalla conclusione dell'Assemblea dei Soci per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2022 (assemblea del 20 aprile 2023), con durata incarico fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

3.1.3.6 Il Tax Control Framework

Dal 2019 (con riferimento al periodo d'imposta 2018) Autostrade per l'Italia è stata ammessa al Regime di adempimento collaborativo istituito con il decreto legislativo 5 agosto 2015, n. 128.

Al fine di aderire al suddetto regime, Autostrade per l'Italia ha implementato un sistema integrato di rilevazione, misurazione, gestione e controllo del rischio fiscale, inteso quale rischio di operare in violazione di norme di natura fiscale o in contrasto con i principi o con le finalità dell'ordinamento tributario ("Tax Control Framework" o "TCF").

Le linee di indirizzo del TCF sono definite nella Strategia Fiscale approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società (ultima modifica approvata con delibera dell'8/03/2022), con cui sono stati individuati i principi e i valori necessari per la gestione responsabile del rischio fiscale, al fine di soddisfare gli interessi legittimi di tutti gli Stakeholders e di garantire il rispetto della normativa fiscale e la tutela degli interessi della collettività.

Nel contesto della Corporate governance, il TCF, nel definire le modalità di sana e prudente gestione della variabile fiscalità:

- a. si integra nel quadro del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, in relazione al processo di informativa finanziaria per l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi aziendali e, in tale ambito, interagisce con il sistema dei controlli già in essere a fini dell'informativa finanziaria;
- b. si affianca al modello di organizzazione e gestione ai fini del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, adottato da Autostrade, mediante l'individuazione di specifici presidi finalizzati a prevenire la commissione dei reati tributari inclusi tra i reati presupposto.

I presidi implementati nel TCF sono finalizzati a garantire la gestione preventiva del rischio fiscale, inteso come il rischio di incorrere in violazione di norme tributarie o in contrasto con principi e finalità dell'ordinamento (c.d. abuso del diritto), assicurandone la tempestiva rilevazione, la corretta misurazione e il controllo. Attraverso l'integrazione dei presidi relativi al Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, ai fini della

responsabilità degli enti per i reati tributari, come sancito dal D.Lgs. 231 del 2001, il TCF di Autostrade per l'Italia è stato ulteriormente potenziato con misure volte a mitigare il rischio di frodi fiscali.

Il *Tax Compliance Model* ("TCM"), approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società (ultima modifica approvata con delibera dell'8/03/2022), definisce le regole per la rilevazione dei rischi e per l'implementazione dei conseguenti presidi:

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

Inoltre, nel TCM sono stati definiti ruoli e responsabilità per la gestione del rischio fiscale, con particolare riferimento alla figura del *Tax Risk Officer* e del *Comitato Fiscale*, presieduto dal CFO/Dirigente Preposto. A tali organi sono attribuite le funzioni necessarie per assicurare l'effettivo funzionamento del *Tax Control Framework*, mediante attività periodiche di aggiornamento e monitoraggio, nonché di rendicontazione delle attività svolte al Consiglio di Amministrazione della società.

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

L'istituto è stato oggetto di un significativo potenziamento, con la legge delega per la riforma fiscale (legge 9 agosto 2023, n. 111), attuato con Decreto Legislativo 30 dicembre 2023, n. 221. Le principali novità introdotte, a decorrere dal 2024 prevedono, da un lato, il rafforzamento degli effetti premiali derivanti dall'adesione al programma (in termini di protezione dalle sanzioni amministrative, non configurabilità del reato di infedele dichiarazione, riduzione dei termini di accertamento), dall'altro un rafforzamento dei requisiti del sistema di gestione e controllo del rischio fiscale volto a garantirne l'idoneità ad intercettare e gestire preventivamente i rischi fiscali.

In questo contesto, Autostrade per l'Italia:

- a. ha incentivato l'adesione al regime di adempimento collaborativo da parte di altre società del gruppo dando priorità alle più significative (i.e. Amplia Infrastructures S.p.A.);
- b. ha avviato una revisione dei documenti di governance per allinearli al nuovo quadro normativo (i.e. adozione del codice di condotta).

3.1.3.7 La responsabile della Direzione Internal Audit

La Responsabile della Direzione Internal Audit supporta il CdA di ASPI nella valutazione dell'adeguatezza e dell'effettivo funzionamento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi della Società. A tal fine, assicura l'esecuzione delle attività previste nel Piano annuale della Direzione Internal Audit, approvato dal Consiglio di Amministrazione, e monitora l'attuazione dei piani di azione definiti dal management per il superamento dei gap emersi. In merito a tali attività relaziona periodicamente al CdA, al Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate e agli organi/organismi di controllo e vigilanza.

Assicura le attività di Segreteria Tecnica dell'Organismo di Vigilanza di ASPI, curando la raccolta e il monitoraggio dei flussi informativi previsti dal Modello 231 e fa parte dell'Ethics Office di ASPI, di cui è coordinatrice, presidiando il processo di gestione delle segnalazioni, nel rispetto delle previsioni di legge e della normativa interna.

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

3.1.3.8 La Società di Revisione legale dei conti

La Società di Revisione è incaricata di effettuare la revisione legale annuale del bilancio di esercizio e consolidato, la periodica verifica della regolare tenuta della contabilità e la revisione limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato di Autostrade per l'Italia.

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

Successivamente l'Assemblea degli Azionisti in data 17 febbraio 2025, ha conferito alla stessa società KPMG per gli esercizi 2024-2026, anche l'incarico per lo svolgimento dell'esame limitato ("limited assurance engagement") della Rendicontazione di Sostenibilità ("CSR") del Gruppo ASPI, ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. 125/24.

per l'attestazione sulla conformità della rendicontazione consolidata di sostenibilità.

La Società di Revisione deve mantenere per tutta la durata del mandato i requisiti previsti dalla legge o dai regolamenti eventualmente applicabili e ha libero accesso ai dati, alla documentazione e alle informazioni utili allo svolgimento delle proprie attività.

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

3.1.3.9 L'Organismo di Vigilanza

Autostrade per l'Italia è dotata di un Organismo di Vigilanza ("OdV"), nominato ai sensi del D.Lgs. 231/2001.

L'OdV attualmente in carica è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 10 novembre 2022, con mandato per tre anni e dunque fino al 9 novembre 2025, ed è composto da tre componenti, come di seguito rappresentato:

- a. Dott.ssa Fioranna Negri (Presidente)
- b. Avv. Mara Chilosi
- c. Prof. Avv. Matteo Pasquale Caputo (in carica dal 25 luglio 2024)

In data 25 luglio 2024 il Consiglio di Amministrazione ha nominato il Prof. Avv. Matteo Pasquale Caputo quale Componente dell'OdV in luogo del cessato Avv. Roberto Fiore che ha presentato le proprie dimissioni, per sopravvenuti ed irrinunciabili motivi di carattere professionale e personale, in data 31 maggio 2024.

L'Organismo di Vigilanza, nel corso del 2024, si è riunito 13 volte e ha riferito periodicamente al Comitato Controllo Rischi, Audit e Parti Correlate, al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale in merito alle attività svolte con riferimento sia all'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, sia alle attività di vigilanza e monitoraggio svolte, in esito alle quali non ha segnalato situazioni di criticità con riferimento all'efficace attuazione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo della Società.

3.1.4 Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001

Autostrade per l'Italia si è dotata di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (di seguito Modello 231, o anche Modello) per prevenire la commissione dei reati previsti dal D.Lgs. 231/2001¹, che costituisce parte integrante del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi della Società, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 13 febbraio 2025.

Il Modello 231 è costituito dalla "Parte Generale", che contiene i principi cardine del D.Lgs. 231/2001 e dalla "Parte Speciale", caratterizzata da una struttura "per process" che prevede una sezione apposita dedicata alle singole attività sensibili a rischio reato, a cui sono abbinati:

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

- a. elenco delle famiglie di reato che, a valle del Risk Assessment, si considerano rilevanti per l'attività sensibile;
- b. descrizione esemplificativa delle modalità di commissione dei reati considerati applicabili all'attività sensibile;
- c. Standard di Controllo Trasversali, Generali e Specifici, elaborati sulla base delle Linee Guida Confindustria e relativi a presidi di controllo di carattere organizzativo e/o operativo applicabili alle singole attività sensibili;
- d. flussi informativi con cadenza periodica o *ad hoc* all'OdV.

Il compito di vigilare sul funzionamento, l'efficacia e l'osservanza del Modello 231 nonché di curarne l'aggiornamento è stato affidato dal Consiglio di Amministrazione di ASPI ad un OdV collegiale con componenti tutti esterni (si veda precedente par. 3.1.3.9 "L'Organismo di Vigilanza").

Per garantire un'efficiente attività di vigilanza sull'adeguatezza e sull'osservanza del Modello 231, ASPI ha istituito un canale interno (Piattaforma informativa dedicata) tramite il quale è possibile segnalare anche potenziali violazioni del Modello, garantendo la massima tutela del soggetto segnalante e del segnalato, nel rispetto della normativa applicabile.

Le predette segnalazioni devono essere indirizzate all'Organo di Gestione delle Segnalazioni (Ethics Office di ASPI) nel rispetto di quanto disciplinato nella Linea Guida Gestione delle Segnalazioni del Gruppo ASPI.

Nei casi di ricezione di una segnalazione relativa a presunte violazioni o tentata elusione del Modello 231, o a presunti reati di corruzione/violazioni del Codice Etico che potrebbero avere potenziale rilievo ai sensi del D. Lgs. 231/2001, l'Ethics Office di ASPI dovrà informare e rendere disponibile tale segnalazione all'Organismo di Vigilanza della Società.

Il Modello 231 è in continua evoluzione tramite un procedimento di aggiornamento periodico con cadenza almeno annuale, che tiene in considerazione i seguenti fattori: i) la trasformazione societaria; ii) la complessità della struttura organizzativa della Società; iii) lo sviluppo della normativa e della giurisprudenza rilevante.

A tal fine, nel corso del secondo semestre 2024 sono state effettuate le attività di Risk Assessment integrato 231/Anticorruzione/Antifrode e Gap Analysis propedeutiche all'aggiornamento del Modello 231. Tali attività, svolte con il supporto di una società esterna, hanno avuto ad oggetto la valutazione delle modifiche del contesto organizzativo e processuale di ASPI, nonché di quello normativo sia interno che esterno¹.

¹ Tra le principali modifiche legislative introdotte si citano:

- Legge 17 luglio 2024 n. 90, recante "Disposizioni in materia di rafforzamento della cybersicurezza nazionale e di reati informatici", che ha introdotto un ampliamento dell'ambito di applicazione dei reati informatici già contenuti nell'art. 24-bis del Decreto, nel cui novero viene altresì inserita come nuova fattispecie quella dell'estorsione informatica prevista dall'art. 629, co. 3, c.p.;
- Legge 8 agosto 2024 n.112 che ha introdotto il nuovo delitto contro la pubblica amministrazione di indebita destinazione di denaro o cose mobili (art. 314-bis c.p.), a sua volta inserito nel catalogo dei reati presupposto previsto dall'art. 25 D. Lgs. 231/2001;
- Legge 9 agosto n. 114/2024 che ha abrogato il reato di abuso d'ufficio di cui all'art. 323 c.p. nonché riformato il reato di traffico di influenze illecite di cui all'art. 346-bis c.p., al fine di restringerne l'ambito di applicazione;

Allo scopo di diffondere le prescrizioni del Modello 231, ASPI ha implementato dei percorsi di formazione specifici e una comunicazione dedicata e innovativa (i.e. “Coaching Manageriale”, percorsi di “Alta Formazione” in partnership con primarie Università; attività di sensibilizzazione specifica per le Direzioni di Tronco).

3.1.5 Altre procedure

3.1.5.1 Procedura per le operazioni con parti correlate

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

La Procedura OPC regola le operazioni con le c.d. “Parti Correlate di cui alla Procedura” – secondo l’elenco di cui alla Procedura OPC medesima (inclusivo, tra gli altri, dell’Azionista di Maggioranza e dei relativi soci diretti, degli amministratori e degli altri dirigenti della Società con responsabilità strategiche e dei relativi stretti familiari) – e con altre controparti meritevoli di interesse per le finalità di cui all’art. 2391 cod. civ., e con l’obiettivo di assicurare la trasparenza e correttezza sostanziale e procedurale delle medesime.

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

3.2 Presidio dei rischi di Autostrade per l’Italia




Nel 2024 Autostrade per l’Italia ha confermato il proprio impegno nel garantire una gestione efficace e continua dei rischi connessi al proprio business. Il Risk Model di ASPI prevede 4 aree: Rischi Strategici, Operativi, Etica e Compliance, Finanziari, articolate in 34 categorie di rischio; per ciascuna categoria è stato individuato il livello di Risk Appetite, ovvero il livello di rischio accettabile per l’organizzazione nel perseguimento dei propri obiettivi strategici.

Le attività di Enterprise Risk Management (ERM) svolte nel 2024 hanno consentito di individuare 17 categorie di rischio (Top Risk) chiave per il raggiungimento degli obiettivi strategici, che vengono gestite con presidi di controllo specifici ed azioni di miglioramento ad hoc.

Di seguito, per ciascun Top Risk, si riportano descrizione e principali modalità di gestione.




- D. Lgs. 26 settembre 2024 n. 141, recante «Disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell’Unione e revisione del sistema sanzionatorio in materia di accise e altre imposte indirette sulla produzione e sui consumi», che ha eliminato dall’art. 25-sexiesdecies il riferimento al d.P.R. 43/1973 e inserito i “nuovi” reati di contrabbando e in materia di accise ex D. Lgs. n. 504/1995 come reati presupposto.


Risk Area	Descrizione	Modalità di gestione
<i>Operativi</i>	 Sicurezza Opere Rischi che l'azienda possa subire interruzioni operative con conseguenze sull'utenza o sulla popolazione, perdite economiche, danni reputazionali, sanzioni pecuniarie e/o all'estremo la perdita della concessione autostradale a causa di criticità nello svolgimento delle attività atte a garantire il buono stato degli asset autostradali e/o a causa di eventi esogeni che possano avere effetti negativi sugli stessi	ASPI adotta presidi organizzativi articolati a livello centrale e territoriale. Dal punto di vista operativo, ha implementato un modello per la sorveglianza e manutenzione delle opere d'arte in linea con gli ultimi standard normativi e tecnici. In aggiunta, ASPI si avvale di un corpus normativo asseverato, nelle sue componenti principali, da istituti universitari e utilizza soluzioni innovative per il monitoraggio delle opere d'arte ed una piattaforma digitale di asset management (ARGO) a supporto delle attività manutentive.
<i>Strategici</i>	 Regolatorio/Concessorio Rischi legati a interlocuzioni con il cedente e con le autorità di regolazione dei trasporti, inadempimenti, dinamiche normative e regolatorie avverse con impatto sulle attività e sul business della Società.	ASPI ha istituito un presidio organizzativo dedicato per assicurare la costante gestione delle tematiche regolatorie e concessorie, consolidando, ove applicabile, i rapporti con gli stakeholders chiave e adottando processi di interlocuzione strutturati e trasparenti: ciò ha consentito di abilitare un approccio istituzionale partecipativo, propositivo e improntato alla chiarezza. Il modello operativo adottato prevede che le Strutture preposte supportino le attività connesse al core business attraverso un'attività di consulenza specializzata sui temi regolatori e concessori per consentire la corretta interpretazione delle norme.
<i>Operativi</i>	 Salute e Sicurezza dei Lavoratori (Safety) Rischi riconducibili a lesioni personali subite dai dipendenti o da terzi per il mancato rispetto delle prescrizioni in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro (compresi i cantieri) con possibili ripercussioni sul valore aziendale e conseguenze in termini di vite umane, contenziosi, sanzioni e perdite pecuniarie.	Il Gruppo ASPI ha definito un modello di Gestione della Salute e Sicurezza basato su elevati standard di prevenzione, strumenti e metodologie specifiche per il monitoraggio proattivo degli eventi incidentali ad alto potenziale e l'adozione delle conseguenti misure per il miglioramento, oltre ad un sistema di controllo finalizzato ad assicurare la corretta e piena applicazione degli standard di sicurezza. Il modello di Governance HSE ha presidi organizzativi sia a livello centrale che territoriale, un corpus normativo dedicato che integra e amplia quanto previsto dalle norme di legge. Inoltre, il Gruppo ASPI ha sviluppato un programma di rafforzamento culturale in ambito H&S, denominato Active Safety Value (ASV), con l'obiettivo di rafforzare e radicare la cultura della sicurezza. Infine, attraverso la Safety Academy, ideata da ASPI per contribuire al raggiungimento dell'ambizione «Zero Incidenti», il Gruppo progetta e realizza iniziative di comunicazione e sensibilizzazione rivolte anche ai lavoratori delle imprese terze. Si evidenzia infine che ASPI è certificata ai sensi dello standard ISO 45001:2018 che attesta il Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro.

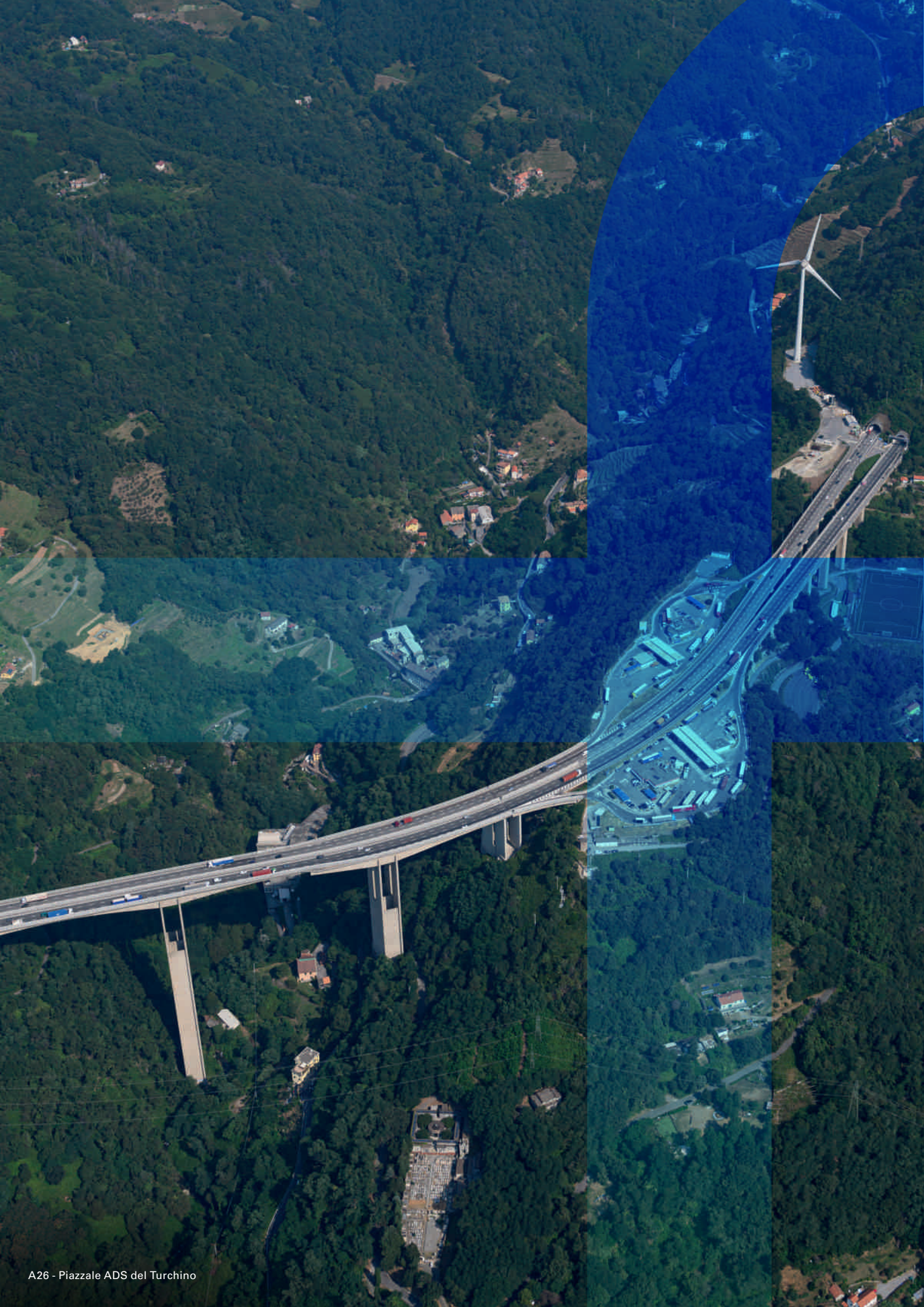
Risk Area	Descrizione	Modalità di gestione
<i>Operativi</i>	 Sicurezza della Circolazione Rischi derivanti da criticità nello svolgimento delle attività atte a garantire la sicurezza della circolazione che potrebbero determinare perdite economiche, danni reputazionali, interruzioni operative.	ASPI adotta presidi organizzativi articolati a livello centrale e territoriale, nonché centri di esercizio diffusi sull'intera rete, con l'obiettivo di garantire, nell'ambito delle responsabilità definite dalla Concessione e nel rispetto delle prescrizioni di legge, sicurezza e fluidità della circolazione. Viene inoltre svolto un monitoraggio costante degli indici di incidentalità finalizzato all'individuazione di possibili ulteriori azioni di contenimento. La pianificazione dei cantieri di lavoro interferenti con la circolazione avviene con un approccio integrato e sulla base di analisi specifiche volte a minimizzare gli impatti sull'utenza. La Società ha adottato un corpus normativo specifico e stabilito protocolli con Polizia Stradale e Vigili del Fuoco per la gestione di eventi imprevisti ed è costantemente impegnata in campagne di sensibilizzazione dell'utenza per una condotta di guida responsabile e attenta. Si evidenzia infine che ASPI è certificata ai sensi dello standard ISO 39001:2012 che attesta il Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale.
<i>Operativi</i>	 Commesse e Investimenti Rischi che eventi di natura endogena o esogena possano impattare negativamente sulle commesse/investimenti in termini di tempi, costi, qualità, sicurezza e impatto ambientale.	ASPI ha adottato un modello di Construction Management che integra le diverse figure necessarie all'efficace gestione delle attività di ingegneria e realizzazione, ha implementato un processo di Project Risk Management per valutare e monitorare i rischi specifici di ogni progetto e si è dotata di un modello di Project Planning & Control per analizzare i progressi fisici ed economici dei progetti. Il ruolo di ASPI come holding industriale in grado di gestire in modo integrato gli investimenti attraverso Società del Gruppo che sono tra i principali player italiani nel campo della progettazione, costruzione e IT rappresenta un ulteriore elemento di mitigazione. Infine, ASPI è certificata ai sensi dello standard ISO 9001:2015 che attesta il Sistema di Gestione della Qualità.
<i>Etica e Compliance</i>	 Compliance a Leggi e Normative applicabili Rischi di incorrere in sanzioni amministrative, giudiziarie e interdittive in conseguenza di violazioni di norme imperative di legge o di regolamenti nazionali e internazionali di riferimento per l'organizzazione.	ASPI si è dotata di un presidio organizzativo dedicato volto a fornire assistenza e consulenza legale alle unità di business, garantendo così l'adeguata interpretazione e gestione delle normative applicabili. A livello operativo, il modello di Compliance Legale adottato prevede la definizione e il controllo dei programmi di compliance normativa e la valutazione della conformità del corpo procedurale alle norme di legge. Con l'obiettivo di sensibilizzare su temi di compliance e di condotta di business responsabile, il Management aziendale è regolarmente coinvolto in percorsi di coaching ed Alta Formazione, svolti in partnership con primarie Università.

Risk Area	Descrizione	Modalità di gestione
Operativi	 Tutela Ambientale <p>Rischi relativi al danno atteso per l'uomo e l'ambiente causati dall'uomo o a seguito del manifestarsi di fenomeni naturali, accidentali, non correttamente monitorati e/o gestiti.</p>	<p>Il Gruppo ASPI ha definito un modello di Gestione Ambientale basato su elevati standard di prevenzione e un sistema di controllo finalizzato ad assicurare la corretta e piena applicazione degli standard definiti. Il modello di Governance HSE ha presidi organizzativi sia a livello centrale che territoriale, un corpus normativo dedicato che integra e amplia quanto previsto dalle norme di legge. Infine, ASPI ha certificato il proprio Sistema di Gestione Ambientale ai sensi dello standard ISO 14001:2015 e il Sistema di Gestione dell'Energia secondo lo standard ISO 50001:2018.</p>
Operativi	 Supply Chain Management <p>Rischi di errata gestione delle terze parti (in termini di relazione e di monitoraggio delle stesse) e della catena logistica e di fornitura con conseguenze negative per la Società in termini economici, operativi, reputazionali e di compliance.</p>	<p>ASPI adotta presidi organizzativi dedicati per garantire tempestività e flessibilità degli approvvigionamenti, e si è dotata di un corpus normativo specifico che regola la gestione dei processi di approvvigionamento nel rispetto dei requisiti normativi. ASPI ha inoltre implementato un modello di Monitoraggio delle terze parti per valutare e gestire i rischi derivanti dalla gestione dei rapporti con fornitori e partners e un modello di business resilience finalizzato a rafforzare la resilienza della catena di fornitura, nonché a stabilizzare i fornitori critici attuando strategie e misure di continuità operativa specifiche per la supply chain.</p>
Operativi	 IT e Sistemi Informativi <p>Rischi che eventi riconducibili a guasti, interruzioni o malfunzionamenti dei sistemi informativi aziendali (fatta eccezione per quelli causati da attacchi informatici o disastri naturali) possano determinare interruzioni all'operatività e perdite economiche per la Società.</p>	<p>ASPI si è dotata di un presidio organizzativo dedicato, che definisce le strategie IT e gli interventi di sviluppo dei sistemi informativi aziendali, e di strutture di controllo di II livello che assicurano la resilienza dei sistemi e degli asset tecnologici critici per l'esercizio delle attività. Inoltre, la società adotta un corpus normativo specifico per la gestione dei processi di IT, ed ha implementato meccanismi di monitoraggio di impianti e sistemi prevedendo diversi livelli di escalation a seconda del livello di severità degli eventuali disservizi.</p>
Operativi	 Indisponibilità Persone, Sistemi e Infrastrutture <p>Rischi connessi ai potenziali eventi di business interruption che possono verificarsi in un punto qualsiasi della value chain, avendo come conseguenza un'interruzione, attesa o inattesa, dell'operatività aziendale e/o l'impossibilità di garantire la continuità del servizio.</p>	<p>ASPI adotta presidi organizzativi articolati a livello centrale e territoriale, e si è dotata di un modello di business resilience, presidiato da parte di una struttura dedicata, al fine di: i) analizzare le criticità dei processi aziendali e delle tecnologie utilizzate; ii) supportare il business nell'identificare rischi e possibili interruzioni; iii) aiutare nella definizione e implementazione di strategie di resilienza aziendale e iv) monitorare la supply chain garantendo anche il coordinamento delle società controllate. Inoltre, la Società ha stabilito piani ad hoc per rispondere tempestivamente ed efficacemente a eventuali eventi che potrebbero interrompere le attività. Si segnala, infine, ASP la certificazione ai sensi dello standard ISO 22301:2019.</p>

Risk Area	Descrizione	Modalità di gestione
<i>Etica e Compliance</i>	 Ethics & Corporate Responsibility Rischi derivanti dalla violazione di principi etici e regolamenti interni alla Società (es. statuti, codici e standard etici, codici di condotta) da parte di dipendenti e/o terzi.	ASPI si è dotata di un presidio organizzativo dedicato alla gestione del modello di business integrity finalizzato alla diffusione di una condotta di business responsabile, fondata su un'aderenza convinta e non solo formale alle leggi, alle regole e ai principi etici, sia nelle decisioni aziendali che nelle relazioni con gli stakeholder. La Società ha adottato il proprio modello ex D. lgs 231/01 e ha implementato un modello integrato antifrode/anticorruzione e un modello di monitoraggio terze parti. Inoltre, la Società promuove e svolge specifiche sessioni di coaching manageriale e di alta formazione, in partnership con primarie università, per sensibilizzare sui temi di compliance e Responsible Business Conduct. Infine, ASPI è certificata ai sensi dello Standard ISO 37001:2016 che attesta il sistema di gestione per la prevenzione della corruzione.
<i>Operativi</i>	 IT Security Rischi connessi alla compromissione della riservatezza, integrità e/o disponibilità delle informazioni di un'organizzazione a causa di minacce esterne (attacchi informatici tra cui virus, malware e hacking), minacce interne (es. errori umani), disastri naturali e malfunzionamenti Hardware e Software.	ASPI si è dotata di un presidio organizzativo dedicato ai rischi cyber e ha adottato un modello di Controllo di IT security che prevede un Security Operation Center (SOC) esterno, operante 24 ore su 24, un corpus normativo dedicato, un'architettura tecnologica in grado di assicurare, in caso di attacco, la IT continuity tramite sistemi ridondati su due siti differenti, l'adozione di tecnologie avanzate per preservare la sicurezza delle informazioni. Vengono inoltre condotte regolarmente campagne di sensibilizzazione sul rischio cyber per aumentare la consapevolezza e promuovere una cultura di sicurezza informatica in tutta l'organizzazione. Infine, ASPI è certificata ai sensi ISO/IEC 27001:2022 in ambito Sistemi di Gestione per la Sicurezza delle Informazioni, ISO/IEC 27017:2015 in ambito Cloud Security, ISO/IEC 27701:2019 in ambito Privacy Information Management e ISO/IEC 27018:2019 in ambito protezione dei dati personali in cloud.
<i>Strategici</i>	 Governance, Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi Rischi connessi a un inadeguato disegno e applicazione del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi e a un'inefficace definizione e implementazione del modello di Governance di ASPI, anche con riferimento ai rapporti con le Controllate.	ASPI adotta un Modello di Governance del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei rischi allineato ai principi del Codice di Corporate Governance e che prevede presidi organizzativi specifici e corpus normativo dedicato.

Risk Area	Descrizione	Modalità di gestione
Strategici	 Climate Change <p>Rischi di conseguenze avverse per la Società dovute all'intensificarsi di eventi meteorologici naturali estremi e/o catastrofici determinati da fenomeni di surriscaldamento globale, nonché rischi derivanti dalla transizione verso tecnologie, policy e mercati a basso impatto emissivo.</p>	<p>ASPI si è dotata di un modello per la Gestione dei Rischi Naturali, e quindi anche degli eventi climatici estremi, con procedure di escalation proporzionate alla gravità dell'evento. Aspi ha inoltre sviluppato il proprio Climate Transition Plan che delinea strategie ed obiettivi per attuare la transizione verso un'economia a basse emissioni di gas serra. Per valutare gli impatti del cambiamento climatico ASPI ha adottato un approccio coerente con le linee guida del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Infine, la Società porta avanti un importante piano di ammodernamento della propria rete, al fine di aumentarne la vita utile incrementandone al contempo anche il livello di resilienza rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico.</p>
Strategici	 ESG <p>Rischi derivanti dal mancato adeguamento ai principi ESG mediante iniziative atte al raggiungimento dei target di sostenibilità.</p>	<p>ASPI si è dotata di una governance strutturata e trasversale all'intera organizzazione per la gestione delle tematiche ESG e ha dichiarato i propri intenti attraverso una Carta degli Impegni pubblica sulla base della quale ha definito obiettivi specifici su tutti i temi materiali ESG. Le iniziative condotte dalle diverse Direzioni aziendali sono misurate attraverso KPI oggetto di monitoraggio sistematico. A riprova del proprio impegno sulla sostenibilità, ASPI è certificata, fra gli altri, ISO 14001:2015 per il Sistema di Gestione Ambientale, ISO 30415:2021 per Diversity & Inclusion, ISO 9001:2015 per la Qualità, ISO 50001:2018 per l'Energy Management, ISO 37001:2016 per l'Anticorruzione, e UNI/PdR 125:2022 per la Parità di genere.</p>
Operativi	 Frodi <p>Rischi relativi alla manifestazione di eventi riconducibili ad atti intenzionalmente compiuti in maniera illecita, da un collaboratore della Società o da soggetti terzi, finalizzati a procurare a sé o ad altri un ingiusto profitto, che comporti o possa comportare un danno anche non patrimoniale alla Società.</p>	<p>ASPI si è dotata di un modello di controllo dedicato al presidio del rischio frodi, che prevede presidi organizzativi e risk assessment specifici svolti con cadenza periodica e di un corpus normativo composto da Linee Guida Antifrode e da standard di controllo ad hoc presenti nelle Procedure e Istruzioni Operative aziendali. Inoltre, ASPI svolge attività di formazione e sensibilizzazione a tutti i livelli aziendali per promuovere comportamenti virtuosi, ha definito un fraud response plan, nel quale sono declinate le modalità per la segnalazione e la gestione delle frodi interne ed esterne, ha implementato un Modello di <i>Continuous Monitoring</i> ed esecuzione di specifiche attività di verifica di II livello, ha definito set di Key Fraud Indicators in grado di analizzare il 100% delle transazioni dei processi rilevanti, permettendo il monitoraggio continuo di possibili eventi fraudolenti. Infine, ASPI è certificata ai sensi ISO 37001:2016 – Anti Bribery Management Systems (ABMS).</p>

Risk Area	Descrizione	Modalità di gestione
<i>Finanziari</i>	 Capital Structure & Financing Rischio che gli obiettivi aziendali non siano perseguiti mantenendo una sana ed equilibrata struttura finanziaria. Con riferimento al debito, l'azienda potrebbe non essere in grado di accedere a fonti di finanziamento per coprire i propri fabbisogni e/o la dinamica dei tassi di interesse potrebbe determinare un eccessivo costo del debito.	ASPI si è dotata di un presidio organizzativo dedicato ai temi finanziari. Il modello operativo prevede attività strutturate di pianificazione e ottimizzazione della liquidità del Gruppo, attività di hedging per neutralizzare gli effetti di eventuali variazioni avverse dei tassi d'interesse, attività di analisi finanziaria, attività di dialogo strutturato e trasparente con gli investitori e con i mercati. ASPI si è inoltre dotata di un Sustainability-linked Financing Framework, consolidando ulteriormente il legame fra sostenibilità e strategie finanziarie.



RELAZIONE
ANNUALE
INTEGRATA
2024

4 RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ

4. Rendicontazione di sostenibilità

Autostrade per l'Italia dal 2022 redige la Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario (ai sensi del D. Lgs. 254/16) ha avviato un significativo percorso di integrazione della sostenibilità nella strategia aziendale in linea con la CSRD¹ che rappresenta un importante avanzamento verso una maggiore trasparenza e responsabilità nelle pratiche aziendali.

La Direttiva mira a uniformare la rendicontazione di sostenibilità, permettendo agli stakeholder di accedere a informazioni chiare, affidabili e comparabili sulle performance ambientali, sociali e di governance (ESG) delle aziende. Nel gruppo Autostrade l'orientamento alla comprensione più profonda degli elementi chiave per il successo a breve, medio e lungo termine e l'integrazione della sostenibilità nella strategia aziendale sono stati gli elementi fondamentali di questo percorso. L'analisi di Doppia Materialità, condotta coinvolgendo una vasta rappresentanza di stakeholder interni ed esterni, ha giocato un ruolo cruciale nell'identificare gli impatti delle attività del Gruppo ASPI sull'ambiente e sulle persone. Inoltre, ha permesso di valutare i rischi e le opportunità legati alle questioni di sostenibilità, considerando gli effetti finanziari, sia negativi che positivi da essi generati o generabili. Questo approccio ha consentito all'azienda di concentrarsi ulteriormente sulle questioni di sostenibilità rilevanti rafforzando ulteriormente l'integrazione nel business, anche attraverso la comprensione delle connessioni esistenti tra variabili finanziarie e di sostenibilità (cd. "connettività") e la spinta verso un maggiore consolidamento di obiettivi strategici di sostenibilità orientati alla creazione di valore a lungo termine per tutti gli stakeholder coinvolti.

La collaborazione tra le diverse funzioni aziendali e le diverse società del Gruppo si è rivelata essenziale per garantire una raccolta efficace dei dati necessari per la rendicontazione in conformità con gli obblighi normativi introdotti dalla Direttiva – inclusi quelli previsti dal Regolamento EU Taxonomy – e in linea con quanto previsto dagli European Sustainability Reporting Standards (ESRS).

GENERAL	ENVIRONMENT	SOCIAL	GOVERNANCE
ESRS 1 Prescrizioni generali *	E1 Cambiamenti climatici	S1 Forza lavoro propria	G1 Condotta delle imprese
ESRS 2 Informazioni generali *	E2 Inquinamento	S2 Lavoratori nella catena del valore	
	E3 Acque e risorse marine	S3 Comunità interessate	
	E4 Biodiversità ed ecosistemi	S4 Consumatori e utilizzatori finali	
	E5 Uso delle risorse ed economia circolare		ENTITY SPECIFIC Innovazione e digitalizzazione

Informativa obbligatoria *

¹ Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), recepita in Italia con il Decreto Legislativo 125/2024

Highlights

Si riportano i principali risultati e obiettivi associati alle azioni previste per il 2024.

Tema	KPI	2024 Cons.	Target	Tema	KPI	2024 Cons.	Target
E1 Cambiamenti climatici	•Consumo energia (tWh)	418,670		S1 Forza lavoro propria	•Totale organico (n)	10.059	
	•Scope 1 (tCO2eq)	54.994	ASPI: -6,7% di fabbisogno di energia elettrica vs 2022		•Organico donne (%)	25	Incrementare il numero delle donne che occupano posizioni di responsabilità che nel 2024 è risultato pari al 23,6%
	•Scope 2 location based (tCO2eq)	62.279	2030, Gruppo; Riduzione Scope 1+2 del 67,8% in termini assoluti al 2030 (vs 2019)		•Gender pay gap (%)	6,8	
	•Scope 2 market based (tCO2eq)	86	2030, Gruppo; Riduzione Scope 3 (Intensità*)		•Ore medie formazione (h/uomo)	28	25h/FTE di formazione
	•Scope 3 (tCO2eq)	1.865.685			•Infortuni sul lavoro (n)	158	
E2 Inquinamento	•Episodi di sversamento (n)	82	100% delle situazioni di criticità riscontrate risolte in tempi immediati	S2 Comunità Interessata	•No KPI previsti dagli ESRS		Gruppo e ditte terze; media LTIFR triennio 24-25-26 <5,5
	•Acque di spegnimento utilizzate (litri)	296.000			•No KPI previsti dagli ESRS		Progetto Smart city di Genova
E3 Acqua e risorse marine	•Consumo idrico (prelievi scarichi m3)	124.527	•Mappatura e monitoraggio dei consumi idrici su almeno 6 DT	S3 Comunità Interessata	•Tasso di incidentalità mortale (n-incidenti mortali/100tWhKm)	0,21	Mantenimento del tasso di incidentalità mortale ad un valore non superiore a 0,22
	•Siti all'interno o in prossimità di aree sensibili/protette (n)	134	•Mappatura specie protette WWF e completamento monitoraggio degli attraversamenti della fauna esistenti in A11		•Comunicazione gestite (Mln)	1,28	ASPI: 65% gestione reclami/segnalazioni/suggerimenti entro 10gg
E4 Biodiversità nel territorio	•Km che interessano le aree protette (Km)	177		S4 Condotta delle imprese	•Episodi di corruzione accertati (n)	0	ASPI: % n. subappaltatori assegnatari a verifiche reputazionali / n. subappaltatori autorizzati > 50%
	•Ettari piantumati (ha)	30	60 ettari piantumati		•Procedimenti pendenti per ritardi pagamenti (n)	6	
E5 Uso delle risorse ed economia circolare	•Totale rifiuti prodotti (t)	1.370.942		S5 Comunità Interessata	•Fornitori qualificati in albo con due diligence effettuata (%)	100%	2024-25: 100% fornitori qualificati in albo con due diligence effettuata
	•Totale rifiuti recuperati (t)	1.349.385	Invio a recupero del 95% dei rifiuti prodotti o raccolti lungo la rete		•Digital Coverage (%)	79%	Digital coverage 79%
	•Totale rifiuti smaltiti (t)	21.557					

NB: Nbr rendicontato; *Scope 3 upstream 2030: -52% delle emissioni (scote ag) / investimenti per milione di euro di spesa; -55% delle emissioni dai beni e servizi acquistati per milione di euro di profitto operativo; ** Gli standard ESRS prevedono questa informativa all'interno dell'ESRS S3

IRO 2

Indice dei contenuti

ESRS 2 – Informazioni generali		Pag.
BP-1	Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	91
BP-2	Informativa in relazione a circostanze specifiche	91
GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	93
GOV-2	Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	93
GOV-3	Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	94
GOV-4	Dichiarazione sul dovere di diligenza ai fini della sostenibilità	96
GOV-5	Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	97
SBM-1	Posizione di mercato, strategia, modelli aziendali e catena del valore	98
SBM-2	Interessi e opinioni dei portatori di interessi	99
SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e i modelli aziendali	101
IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	101
IRO-2	Obblighi di informativa di cui all'ESRS oggetto delle dichiarazioni sulla sostenibilità dell'impresa	107
MDR-P	Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti	110

MDR-A	Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti	110
MDR-M	Metriche relative a questioni di sostenibilità rilevanti	110
MDR-T	Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi	110
E1 – Cambiamenti climatici		
E1.GOV-3	Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	119
E1-1	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	118
E1.SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	119
E1.IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	117
E1-2	Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	118
E1-3	Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	121
E1-4	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	122
E1-5	Consumo di energia e mix energetico	123
E1-6	Emissioni lorde di GHG di Scope 1, 2, 3 ed emissioni totali di GHG	124
E2 – Inquinamento		
E2.IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	127
E2-1	Politiche relative all'inquinamento	129
E2-2	Azioni e risorse connesse all'inquinamento	130
E2-3	Obiettivi connessi all'inquinamento	131
E2-4	Inquinamento di aria, acqua e suolo	131
E3 – Acque e risorse marine		
E3.IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine	131
E3-1	Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	132
E3-2	Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	133
E3-3	Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine	133
E3-4	Consumo idrico	133
E4 – Biodiversità ed ecosistemi		
E4.IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità e agli ecosistemi	134
E4-1	Territori monitorati	134
E4-2	Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi	135
E4-3	Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi	136
E4-4	Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi	136
E4-5	Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi	136

E5 – Uso delle risorse ed economia circolare		
E5.IRO-1	Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare	138
E5-1	Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	138
E5-2	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	139
E5-3	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	139
E5-5	Flussi di risorse in uscita	139
Tassonomia UE		117
S1 – Forza lavoro propria		
S1.SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	161
S1-1	Politiche relative alla forza lavoro propria	161
S1-2	Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti	164
S1-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni	166
S1-4	Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni	166
S1-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	170
S1-6	Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa	171
S1-7	Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa	173
S1-8	Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale	173
S1-9	Metriche della diversità	174
S1-10	Salari adeguati	174
S1-11	Protezione sociale	175
S1-12	Persone con disabilità	175
S1-13	Metriche di formazione e sviluppo delle competenze	175
S1-14	Metriche di salute e sicurezza	175
S1-15	Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata	176
S1-16	Metriche di remunerazione (divario retributivo e remunerazione totale)	177
S1-17	Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani	177
S2 – Lavoratori nella catena del valore		
S2.SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	178
S2-1	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	178
S2-2	Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	179

S2-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	180
S2-4	Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	180
S2-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	181
S3 – Comunità interessate		
S3.SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	181
S3-1	Politiche relative alle comunità interessate	182
S3-2	Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti	183
S3-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni	183
S3-4	Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni	184
S3-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	185
S4 – Consumatori e utilizzatori finali		
S4.SBM-3	Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	185
S4-1	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	186
S4-2	Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti	186
S4-3	Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni	188
S4-4	Interventi su impatti rilevanti sui consumatori e gli utilizzatori finali, approcci per gestire rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, e efficacia di tali azioni	188
S4-5	Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti	191
G1 – Condotta delle imprese		
G1.GOV-1	Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	93
G1-1	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese	192
G1-2	Gestione dei rapporti con i fornitori	197
G1-3	Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva	193
G1-4	Casi di corruzione attiva o passiva	199
G1-5	Influenza politica e attività di lobbying	192
G1-6	Prassi di pagamento	199
Innovazione e digitalizzazione		200

4.1 Informazioni generali – scopo, struttura e materialità

4.1.1 Introduzione alla rendicontazione di Sostenibilità e Nota metodologica

BP-1 BP-2

Il Gruppo Autostrade per l'Italia ("ASPI" o "Gruppo") è il principale operatore italiano nel settore della mobilità, opera nella progettazione e costruzione di infrastrutture autostradali e nella gestione dei 3.000 km di rete in concessione, nonché nell'offerta di servizi innovativi per un nuovo modello di mobilità sostenibile. Con più di 4,5 milioni di utenti che quotidianamente percorrono le infrastrutture autostradali del Gruppo e oltre 5.000 fornitori, il Gruppo mantiene un dialogo costante con le comunità e i territori coinvolti.

ASPI ha redatto su base consolidata l'informativa di sostenibilità 2024, il cui perimetro di rendicontazione coincide con quello della rendicontazione finanziaria.

Il modello di business del Gruppo è fortemente integrato e la presente rendicontazione di sostenibilità include tutte le informazioni rilevanti a monte e a valle della catena del valore, tenendo in considerazione istituzioni, investitori e comunità finanziaria, fornitori, lavoratori, clienti, comunità e territori. Questi aspetti sono presidiati da ASPI attraverso la predisposizione di linee guida e politiche che ne coprono l'attività in ogni suo ambito della catena del valore, quali ad esempio:

- Codice etico;
- Linea Guida Anticorruzione;
- Linea Guida Antifrode;
- Policy Integrata sistemi di gestione;
- Policy Stakeholder Engagement;
- Piano net zero;
- Linea Guida di applicazione del Protocollo Envision alle infrastrutture stradali di Autostrade per l'Italia;
- Politica ambientale;
- Linea Guida Gestione delle segnalazioni;
- Linea Guida Compliance Antitrust e Tutela del consumatore;
- Linee Guida Enterprise Risk Management;
- Linea Guida Monitoraggio Terze Parti;
- Linea Guida Procurement e Supply Chain;
- Codice di condotta Fornitori;
- Linee guida per la gestione delle emergenze;
- Linea Guida Business Continuity;
- Linea Guida HSE e RTS Management;
- Linea Guida Parità di Genere, Equità & Inclusione;
- Linea Guida Data Protection;
- Procedura di Efficientamento Energetico.

Gli indicatori di sostenibilità, ove rilevante, tengono conto altresì della catena del valore. Infatti, oltre alle persone del Gruppo, sono stati considerati:

- la catena di fornitura, inclusa nel processo di valutazione sui temi ESG attraverso: questionari specifici; la piattaforma di onboarding Open-es e altre attività di coinvolgimento, quali ad esempio sessioni formative dedicate, organizzate da Open-es;
- i lavoratori indiretti (contractor), inclusi negli obiettivi relativi alla sicurezza del lavoro e nelle attività di diffusione della cultura della sicurezza;
- gli utilizzatori dell'infrastruttura autostradale, inclusi nella definizione degli indicatori relativi alla sicurezza della circolazione.

Gli obiettivi e le azioni definiti da ASPI sono dettagliatamente illustrati nei vari paragrafi della presente rendicontazione di sostenibilità, in corrispondenza degli specifici standard (ESRS) di riferimento.

Laddove specificati, la definizione degli orizzonti temporali degli obiettivi è in linea con quanto previsto da ESRS1 6.4 *“Definizione di breve, medio e lungo periodo a fini della rendicontazione”*: breve termine (1 anno), medio termine (da 1 a 5 anni), lungo termine (oltre i 5 anni).

I dati quantitativi della presente rendicontazione sono stati raccolti tramite una piattaforma informatica, allineata alle richieste informative degli Standard ESRS e personalizzato sulla realtà del Gruppo. Inoltre:

- sono state definite istruzioni operative che specificano come i dati di più complessa rendicontazione (es: rifiuti, consumi idrici, emissioni etc.) devono essere raccolti e come debbano essere effettuate eventuali stime;
- è stata prevista la segregazione delle responsabilità (ciascun data owner ha visibilità dei soli dati di cui ha la titolarità) e la tracciabilità di tutti i dati presenti a sistema;
- sono stati previsti livelli di approvazione a sistema per tutti i dati inseriti;
- è stato implementato un sistema di controllo interno, che verifica la correttezza del processo di raccolta dati.

I dati presentati nell'informativa derivano da misurazioni oggettive e riscontri diretti. Il limitato ricorso a stime riguarda specifici indicatori di natura ambientale quali la quantità di acqua immagazzinata, i consuntivi relativi ai rifiuti prodotti e agli sversamenti registrati lungo la rete.

Per la determinazione delle emissioni di Scope 3 categorie 1 e 2 sono state utilizzate fonti indirette, considerando il valore dei materiali impiegati per attività di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura (principalmente calcestruzzo e acciaio) e i relativi i fattori emissivi di produzione, in linea con quanto previsto da Science Based Target Initiative – SBTi, che ha approvato la metodologia adottata e i target proposti. È tuttavia obiettivo del Gruppo l'adozione di una misurazione puntuale dei materiali al fine di migliorare la misurazione delle emissioni di Scope 3.

Pur considerando la natura delle informazioni di sostenibilità, i processi seguiti, sopra rappresentati, consentono di non riscontrare un elevato “grado” di incertezza nell'informativa fornita. Si specifica inoltre che non è stata omessa nessuna informazione legata a proprietà intellettuale, know-how o risultati dell'innovazione, né sono in corso negoziazioni che rendano necessario avvalersi dell'esenzione di specifiche comunicazioni.

4.1.2 Informazioni in materia di Governance di sostenibilità

GOV-1 GOV-2

Il Consiglio di Amministrazione (CdA) di Autostrade per l'Italia è composto da 1 membro esecutivo e 13 membri non esecutivi. Di questi, 7 membri soddisfano i requisiti di indipendenza stabiliti dallo Statuto, rappresentando il 53,8% del CdA.

Il CdA è composto da 14 consiglieri, 8 dei quali hanno i requisiti di indipendenza previsti dallo statuto. Relativamente alla diversità, il consiglio include 2 componenti di genere femminile e 12 di genere maschile, con un rapporto tra i generi pari al 16,6%². Inoltre, 4 consiglieri su 14 sono di origini non italiane (28,5%). Per la composizione degli altri organi sociali si rinvia alla sezione 1.5.

Il CdA definisce la strategia complessiva del Gruppo, di cui la sostenibilità è parte integrante. Nello svolgere tale compito si avvale dell'ausilio dei Comitati Endoconsiliari, tra cui il Comitato Endoconsiliare ESG&HS e il Comitato Rischi, Audit e Parti Correlate.

Tra i compiti del Comitato endoconsiliare ESG&HS vi è:

- esaminare, valutare e formulare proposte al CdA utili ad integrare nel modello di business, nella strategia e nei piani industriali del Gruppo ASPI le tematiche ESG, anche attraverso l'analisi dei KPIs;
- promuovere e supportare la diffusione della cultura della sostenibilità presso i dipendenti, gli investitori e più in generale gli stakeholder;
- monitorare l'allineamento del sistema di governo societario alle norme di legge e alle best practice nazionali e internazionali sulle tematiche ESG e HS, formulando proposte al CdA.

I membri del CdA di ASPI hanno esperienze rilevanti in settori quali infrastrutture, energia, trasporti, finanza e compliance, maturate in contesti nazionali e internazionali. Tali informazioni sono accessibili nei curriculum vitae pubblicati sul sito della Società, dai quali è possibile evincere anche le competenze in tema di sostenibilità.

Quest'ultime sono garantite sia dalle esperienze professionali maturate nel corso degli anni, sia attraverso attività di induction, condotte – *inter alia* – dalla struttura Sustainability della Società con il supporto di primarie società di consulenza, che da dicembre 2023 a gennaio 2025 hanno avuto per oggetto il Piano Net Zero, l'analisi di doppia materialità, e il nuovo quadro regolatorio introdotto dalla Direttiva Corporate Sustainability Reporting Directive – CSRD.

Alcuni Consiglieri possiedono inoltre specifiche competenze o sensibilità sugli impatti, rischi e opportunità materiali come l'adattamento ai cambiamenti climatici, la transizione energetica, la sicurezza lungo tutta la catena del valore.

Nell'anno di rendicontazione, il comitato ESG&HS si è riunito in dieci occasioni per approfondire i temi più rilevanti, verificare l'attuazione del Piano di Sostenibilità e analizzare le novità introdotte dal nuovo quadro normativo. Anche nel 2025 il comitato endoconsiliare ESG&HS continuerà l'attività per monitorare l'implementazione delle policy, azioni, metriche e target adottate, con il supporto di tutte le strutture aziendali di riferimento, in relazione alle tematiche legate alla sostenibilità. Nell'ambito di tali incontri si prevede un aggiornamento o, almeno su base annuale, del processo di materialità.

Nel corso del 2024 il CdA di ASPI ha esaminato diverse tematiche ESG. Tra queste: il Piano di Transizione Climatica (Climate Transition Plan – CTP), l'analisi di doppia materialità, l'andamento degli indicatori sulla salute e sicurezza, i risultati del Risk Assessment, l'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs 231/01 di Autostrade per l'Italia S.p.A e delle Linee Guida sul Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi del Gruppo. Inoltre, sono state esaminate la Linea Guida di Compliance Antitrust e Tutela del Consumatore del Gruppo ASPI, la Linea Guida Enterprise Risk Management del Gruppo ASPI, il Bilancio di genere e l'Equality gender plan e la Policy Stakeholder Engagement del Gruppo Autostrade.

² Lo standard GOV 1 21-d chiede di esprimere la diversità del Board come rapporto tra il numero di componenti maschili e il numero di componenti femminili.

Il Comitato Endoconsiliare ESG&HS è supportato dalla struttura Sustainability oltre che da un Comitato ESG manageriale presieduto dall'Amministratore Delegato di ASPI.

La struttura Sustainability riporta al Chief Financial Officer – CFO ed è responsabile della reportistica di sostenibilità la cui approvazione finale spetta al CdA, così come l'analisi di doppia materialità, che viene presentata preventivamente ai Comitati ESG&HS e al Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate

La struttura Sustainability monitora le azioni e target relativi ai temi materiali e li presenta periodicamente al Comitato endoconsiliare ESG&HS. Inoltre, monitora e aggiorna il Piano di Sostenibilità che include tutte le iniziative di sostenibilità a livello di Gruppo. Nel Piano sono definiti gli obiettivi di breve, medio e lungo termine del Gruppo e i relativi indicatori (Key Performance Indicators – KPIs).

La strategia del Gruppo viene diffusa a tutti i livelli dell'organizzazione attraverso i comitati manageriali e workshop su temi specifici così come descritto nel paragrafo S1. Inoltre, il Gruppo favorisce la concertazione e la condivisione con le organizzazioni sindacali per tutte le iniziative che hanno un impatto sui lavoratori.

GOV-3

La politica di remunerazione viene approvata dall'assemblea degli azionisti, su proposta del CdA, coadiuvato dal Comitato Remunerazione e Nomine e prevede, tra l'altro, schemi di incentivazione per il Management Esecutivo collegati a obiettivi di sostenibilità.

La politica retributiva del Gruppo prevede nello specifico:

- una componente fissa adeguata alla tipologia di ruolo e al livello di responsabilità gestita, che tiene conto del contesto aziendale e dei riferimenti di mercato ottenuti da benchmark retributivi effettuati per ruoli di livello comparabile per responsabilità e complessità;
- l'allineamento tra il sistema di incentivazione e il perseguimento dei risultati di medio-lungo periodo della Società, assicurando che una parte significativa della remunerazione sia connessa ai risultati ottenuti;
- il bilanciamento tra la componente fissa e quella variabile della remunerazione e la stretta correlazione della componente variabile ai risultati dell'Azienda – c.d. pay for performance;
- un forte orientamento agli interessi degli stakeholder attraverso la previsione di obiettivi ESG.

Remunerazione Variabile a breve termine

La componente variabile di **breve termine** si riflette nel Piano di *Management By Objectives* (MBO), collegati ai risultati aziendali di breve periodo, che si traduce in un corrispettivo monetario al raggiungimento di obiettivi quali-quantitativi coerenti con il budget e il Piano di Trasformazione avviato dalla Società.

Il Piano MBO ha l'obiettivo di legare la remunerazione di Amministratore Delegato/Direttore Generale, Top e Middle management del Gruppo al conseguimento di obiettivi a breve termine. Questo viene esaminato annualmente dal Comitato Remunerazione e Nomine, che fornisce un parere al CdA riguardo all'architettura del piano, ai principi e alle regole di funzionamento (definiti attraverso un apposito Regolamento) e agli obiettivi dell'AD e del Top Management, per successiva approvazione finale.

Tutte le schede MBO, a partire da quella dell'Amministratore Delegato, includono una componente comune - che pesa anche 40 su 100 punti - correlata ad obiettivi fortemente legati alla sostenibilità. In particolare per il 2024, 20 punti sono stati associati ai programmi di monitoraggio e ammodernamento della rete, che sono strettamente connessi alla strategia di adattamento ai cambiamenti climatici. 15 punti sono stati legati al raggiungimento di obiettivi relativi alla sicurezza sui luoghi di lavoro, misurati attraverso i cosiddetti "HS leading indicator" che valutano sia i risultati in termini di riduzione di infortuni che di incremento di iniziative di ingaggio dei lavoratori lungo l'intera catena del valore. I restanti 5 punti sono stati destinati, nel 2024, alla redazione e pubblicazione del Climate Transition Plan. Inoltre, molto spesso gli obiettivi individuali specifici dei manager, che possono oscillare tra 5 e 20 punti, si riferiscono a ulteriori progetti inclusi nel piano di sostenibilità.

Remunerazione variabile a lungo termine

Il CdA, con il supporto del Comitato Remunerazione e Nomine, nel 2024 ha definito un piano di incentivazione di lungo periodo destinato all'Amministratore Delegato/Direttore Generale, al Top Management aziendale ed alle K-strategic people.

Il piano prevede un'unica assegnazione nel 2024, con un premio monetario legato al superamento di specifiche condizioni di accesso e al raggiungimento di obiettivi di performance triennali. Il periodo di valutazione, che va dal 01/01/2024 al 31/12/2026, culminerà con la consuntivazione degli obiettivi dopo l'approvazione del bilancio 2026. Nel piano di incentivazione di lungo termine sono stati fissati quattro target legati alla sostenibilità: due sono connessi alla salute e sicurezza sul lavoro per il Gruppo e lungo la sua catena del valore; un terzo obiettivo è relativo alla riduzione del gender gap; l'ultimo riguarda il raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni di CO₂ di Scope 1 e Scope 2.

Pertanto, entrambi i sistemi presentano al loro interno componenti di sostenibilità rilevanti.

GOV-4

La valutazione degli IROs nei processi decisionali è trasversale alle attività di business. Di seguito, viene presentato uno schema che illustra come tali elementi siano presenti nelle varie aree di informativa.

Ambiti di integrazione	SEZIONI DELLA RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ
a) Integrazione nella governance, nella strategia e nel modello aziendale.	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Paragrafo 4.1.5 - Informazioni relative alla gestione di impatti, rischi e opportunità in materia di sostenibilità</i> ● <i>Paragrafo 4.1.3 Informazioni sul sistema di controllo interno sull'informativa di sostenibilità</i> ● <i>Paragrafo 4.4.1 [G-1] Informazioni relative alla condotta del Gruppo</i>
b) Coinvolgimento degli stakeholder.	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Paragrafo 4.1.5 - Informazioni relative alla gestione di impatti, rischi e opportunità in materia di sostenibilità</i> ● <i>Paragrafo 4.3.1 [S- 1] Informazioni relative alla forza lavoro propria</i> ● <i>Paragrafo 4.3.2 [S-2] Informazioni relative ai lavoratori nella catena del valore</i> ● <i>Paragrafo 4.3.3 [S-3] Informazioni relative alle comunità interessate</i> ● <i>Paragrafo 4.4.1 [G-1] Informazioni relative alla condotta del Gruppo</i>
c) Individuazione e valutazione gli impatti negativi.	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Paragrafo 4.1.5 - Informazioni relative alla gestione di impatti, rischi e opportunità in materia di sostenibilità</i> ● <i>Paragrafo 4.2.1 [E1] Informazioni relative al cambiamento climatico</i> ● <i>Paragrafo 4.2.2 [E2] Informazioni relative all'inquinamento</i> ● <i>Paragrafo 4.2.3 [E3] Informazioni relative alle acque</i> ● <i>Paragrafo 4.2.4 [E4] Informazioni relative alla biodiversità e agli ecosistemi</i> ● <i>Paragrafo 4.2.5 [E5] Informazioni relative all'uso delle risorse ed economia circolare</i> ● <i>Paragrafo 4.3.1 [S- 1] Informazioni relative alla forza lavoro propria</i> ● <i>Paragrafo 4.3.4 [S-4] Informazioni ai consumatori e utilizzatori finali</i>
d) Azioni per far fronte agli impatti negativi.	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Paragrafo 4.2.1 [E1] Informazioni relative al cambiamento climatico</i> ● <i>Paragrafo 4.2.2 [E2] Informazioni relative all'inquinamento</i> ● <i>Paragrafo 4.2.3 [E3] Informazioni relative alle acque</i> ● <i>Paragrafo 4.2.4 [E4] Informazioni relative alla biodiversità e agli ecosistemi</i> ● <i>Paragrafo 4.2.5 [E5] Informazioni relative all'uso delle risorse ed economia circolare</i> ● <i>Paragrafo 4.3.1 [S- 1] Informazioni relative alla forza lavoro propria</i> ● <i>Paragrafo 4.3.4 [S-4] Informazioni relative ai consumatori e utilizzatori finali</i>
e) Monitoraggio e comunicazione degli esiti.	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Paragrafo 4.2.1 [E1] Informazioni relative al cambiamento climatico</i> ● <i>Paragrafo 4.2.2 [E2] Informazioni relative all'inquinamento</i> ● <i>Paragrafo 4.2.3 [E3] Informazioni relative alle acque</i> ● <i>Paragrafo 4.3.1 [S- 1] Informazioni relative alla forza lavoro propria</i> ● <i>Paragrafo 4.3.4 [S-4] Informazioni relative ai consumatori e utilizzatori finali</i>

4.1.3 Informazioni sul sistema di controllo interno sull'informativa di sostenibilità

GOV-5

Il Gruppo adotta un Sistema di Controllo Interno sull'Informativa di Sostenibilità (SCIIS) costituito dall'insieme degli strumenti, regole, procedure e strutture organizzative aziendali finalizzate ad una effettiva ed efficace identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio della rendicontazione di sostenibilità, fornendo garanzie ragionevoli riguardo alla sua affidabilità. In particolar modo, attraverso la creazione di flussi informativi, il SCIIS supporta l'attuazione della mission, della vision e della strategia interna di sostenibilità dell'organizzazione, favorendo un maggiore coordinamento tra funzioni e un maggiore impegno verso il programma di sostenibilità.

Le fondamenta di questo Sistema si basano sui principi e sulle regole delineati all'interno del Codice Etico del Gruppo, che definisce i canoni di condotta per una corretta gestione del business e al cui rispetto sono tenuti i membri degli organi sociali di amministrazione e controllo, i dirigenti, i dipendenti del Gruppo e le terze parti/business partner che collaborano o lavorano in nome o per conto e/o nell'interesse del Gruppo.

Considerato che la Linea Guida SCIIS prevede il coinvolgimento di tutti i soggetti dell'organizzazione coinvolti nelle attività di elaborazione, raccolta, verifica e trasmissione dei dati di sostenibilità, ASPI ha adottato una Procedura Operativa di Gruppo specificamente progettata per attribuire responsabilità chiare a coloro che partecipano alla definizione e al funzionamento del Sistema di Controllo Interno di sostenibilità. Ogni soggetto è tenuto a operare nel rispetto di regole e principi di comportamento atti ad assicurare l'attendibilità e la massima trasparenza dell'Informativa di Sostenibilità, contribuendo così al corretto funzionamento di tutte le sue componenti.

Il processo di progettazione, istituzione, applicazione, gestione e valutazione dello SCIIS del Gruppo prevede le seguenti macro-fasi:

- 1. Scoping:** avente ad oggetto (i) l'identificazione e la classificazione delle Società del Gruppo alle quali applicare lo SCIIS, secondo un approccio finalizzato a garantire un adeguato presidio delle aree maggiormente esposte al rischio di errori o omissioni sull'informativa di sostenibilità del Gruppo ASPI; (ii) l'identificazione delle voci e delle informazioni rilevanti e la relativa associazione ai cicli/ processi aziendali. La fase di Scoping è basata sui risultati dell'analisi di materialità e sui consuntivi degli anni precedenti.
- 2. Mappatura/Aggiornamento/Monitoraggio Process Level Controls (PLC):** verifica dei PLC ossia dei controlli specifici integrati svolti nell'ambito della rendicontazione degli standard/indicatori oggetto di rendicontazione identificati da ASPI con l'obiettivo di prevenire, individuare e correggere eventuali errori rilevanti. Nell'ambito delle attività svolte sui PLC, è effettuata una identificazione e valutazione dei relativi rischi associati all'Informativa di Sostenibilità, ovvero nella rendicontazione degli standard/indicatori oggetto di rendicontazione. Il risultato di tale fase si sostanzia nella predisposizione/aggiornamento periodico delle Risk Control Matrix (di seguito anche "RCM").
- 3. Mappatura/Aggiornamento /Monitoraggio Entity Level Controls (ELC):** ELC che rappresentano controlli finalizzati a mitigare rischi trasversali a più ambiti aziendali, la cui assenza o il cui mancato funzionamento potrebbero pregiudicare l'attendibilità dell'Informativa di Sostenibilità.
- 4. Mappatura/ Aggiornamento /Monitoraggio IT General Control (ITGC):** attuazione degli ITGC, ossia controlli pervasivi volti a ridurre ad un livello accettabile il rischio di non corretto funzionamento dei sistemi informatici alla base della rendicontazione di sostenibilità e ridurre così il rischio di potenziali errori e/o frodi nella rendicontazione di sostenibilità.
Al fine di assicurare la piena efficacia dei PLC, degli ELC e dei ITGC è previsto che gli stessi siano periodicamente valutati e/o aggiornati dalle strutture aziendali o dagli organismi competenti con riferimento al loro disegno e alla loro effettiva operatività.
- 5. Reporting:** al termine dei cicli di verifica sullo SCIIS è svolta un'attività di reporting sugli esiti delle suddette attività che contiene, oltre agli esiti delle verifiche, il piano di azione per rafforzare il sistema dei controlli.

Per ogni eventuale carenza identificata, viene proposta un'azione di miglioramento, inizialmente condivisa con il control owner e successivamente con il Responsabile della struttura Sustainability. Questa proposta include l'indicazione del responsabile dell'azione e le tempistiche di intervento, tenendo conto anche del rischio teorico associato.

4.1.4 Informazioni relative al modello di business, catena del valore e strategie del Gruppo

SBM-1

Il Gruppo si occupa della progettazione, realizzazione e gestione della rete autostradale in concessione, offrendo servizi, soluzioni e tecnologie innovative per la mobilità sostenibile. Il suo modello di business si basa sulla fornitura di servizi di mobilità, garantendo una rete autostradale efficiente, sicura e sostenibile, e proponendo soluzioni smart per migliorare l'esperienza di viaggio. L'adozione di tecnologie innovative e la sostenibilità sono fondamentali per gestire il traffico e implementare sistemi avanzati di sicurezza stradale attraverso la digitalizzazione delle infrastrutture. In questo modo, il Gruppo si posiziona come protagonista nell'innovazione del settore e nella creazione di un nuovo modello di mobilità per il futuro.

La capogruppo ASPi opera in Italia grazie a un contratto di concessione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). Il Gruppo gestisce la principale rete autostradale del Paese, servendo oltre 4,4 milioni di persone al giorno e soddisfacendo le esigenze di mobilità nazionale, contribuendo così alla crescita economica del Paese. Tenendo conto delle esigenze locali e con l'approvazione del concedente vengono pianificati interventi di potenziamento dell'infrastruttura, coinvolgendo i territori fin dalle fasi iniziali di progettazione.

Intervenendo in tutte le fasi del ciclo di vita dell'infrastruttura, il Gruppo collabora costantemente con vari attori a monte e a valle della catena del valore. A monte, per l'approvvigionamento di materiali, servizi e tecnologie, si avvale principalmente di fornitori nazionali attivi in settori come manutenzione, costruzione, ingegneria, architettura e Information Technology, attraverso gare di appalto o lavorazioni in-house. A valle, il Gruppo si relaziona con i clienti finali, rappresentati da tutti gli utilizzatori della rete autostradale e i territori attraversati.

Al 31/12/2024 lavorano per il Gruppo 10.059 persone, di cui 98 in Polonia³; nell'anno sono stati registrati ricavi per 4.387 milioni di euro.

Le attività del Gruppo portano impatti positivi a tutti i principali stakeholder esterni:

Clients:

- qualità, sicurezza e fluidità nella fruizione del servizio di mobilità;
- diffusione della cultura della guida sicura;
- possibilità di utilizzare veicoli non alimentati da combustibili fossili anche su lunghe percorrenze.

Community:

- creazione di valore socio-economico per la comunità ed il territorio mediante lo sviluppo dell'infrastruttura
- interventi sul territorio a favore delle comunità;
- iniziative sociali a favore delle comunità.

Suppliers:

- diffusione dei valori di Gruppi nella catena di fornitura (etica, salute e sicurezza, inclusività ecc.);
- promozione di modelli di business sostenibili e allineati agli standard internazionali.

³ Dipendenti di Pavimental Polska.

Investitori:

- crescita del valore della rete, grazie all’ammodernamento e alla digitalizzazione, che ne prolungano la vita utile;
- adeguato presidio dei rischi di business;
- sviluppo di nuove tecnologie e di nuove modalità di monitoraggio della rete e realizzazione degli interventi infrastrutturali esportabili in altri ambiti.

Per ulteriori dettagli sulle linee strategiche del Gruppo si rinvia alla sezione “Risultati del Piano di Trasformazione 2020-2024 e indirizzi strategici” (paragrafo 1.2).

4.1.5 Informazioni relative alla gestione di impatti, rischi e opportunità in materia di sostenibilità

SBM-2**L’importanza dei nostri stakeholder e la loro visione**

Il dialogo e il confronto con gli stakeholder rivestono un’importanza cruciale per ASPI che si impegna a garantire, attraverso molteplici canali, i principi di trasparenza, correttezza e buona fede. Per assicurarne l’efficacia, il Gruppo si dedica a rendere il coinvolgimento dei portatori di interesse tempestivo, accessibile, appropriato e sicuro, identificando e rimuovendo le potenziali barriere che potrebbero ostacolare la partecipazione di stakeholder in situazioni di vulnerabilità o emarginazione. L’obiettivo del Gruppo è quello di creare una comunità integrata e inclusiva, in cui le esigenze e le aspettative di tutti gli stakeholder vengano ascoltate e soddisfatte. Questo approccio non solo promuove un dialogo costruttivo, ma rafforza anche il posizionamento del Gruppo come leader attivo e responsabile nel settore.

Per conseguire questo obiettivo, il Gruppo ha deciso, tra l’altro, di adottare una Policy di Stakeholder Engagement, che regola il costante ascolto e l’interazione con tutti gli stakeholder, consolidando ulteriormente l’impegno con tutte le parti interessate, adottando un approccio integrato, sia nella governance che nella strategia aziendale. La Policy definisce in modo chiaro le categorie di stakeholder, identificati in base alla loro rilevanza per il potenziale impatto sulle attività del Gruppo: istituzioni, dipendenti, clienti, fornitori, comunità e territori, investitori e comunità finanziaria. Questi stakeholder, sia interni che esterni, vengono coinvolti in modo continuativo dal Gruppo, al fine di creare valore per il Gruppo e per loro stessi.

Per ciascuna delle categorie sopra menzionate, ASPI è pienamente consapevole che la capacità di ascoltare, coinvolgere e rispondere in modo efficace alle esigenze e alle aspettative delle stesse rappresenta una condizione fondamentale di successo. Il Gruppo, infatti, si dedica a comprendere a fondo le aspettative e le necessità di ciascuna categoria, implementando strategie di engagement mirate.

Questo approccio promuove una comunicazione efficace, una condivisione attenta delle informazioni e una collaborazione proficua con gli stakeholder strategici, inclusi gli organi di amministrazione, direzione e controllo.

Durante il processo di coinvolgimento, al Gruppo è richiesto di adottare un comportamento proattivo rispetto alle opinioni degli stakeholder, in modo da fornire risposte tempestive e mirate rispetto alle loro esigenze. Per gestire in modo efficace e tempestivo eventuali situazioni emergenziali, ASPI ha formalizzato delle procedure che disciplinano il processo da seguire come ad esempio la “Linea guida per la gestione delle emergenze” e la “Linea Guida per la gestione delle segnalazioni” (così come descritto nel paragrafo S4).

Le interazioni del Gruppo con le parti interessate consentono anche una continua evoluzione del modello di business, garantendo che le strategie aziendali siano allineate con le aspettative degli stakeholder. A tal fine, il CdA, nonché il Comitato ESG&HS e il Comitato Manageriale ESG, ne promuovono e supportano il continuo dialogo. Questo si concretizza anche nel coinvolgimento delle comunità fin dalla fase progettuale dell’infrastruttura di rete autostradale e prosegue durante la realizzazione delle opere.

Stakeholder	Modalità di coinvolgimento
Istituzioni	<p>Collaborazioni e Protocolli d'intesa (e.g. INAIL, Protocolli di Legalità, ecc.);</p> <p>Gruppi di lavoro congiunti/partecipazione ad associazioni di categoria, trasversali a tutti i temi della mobilità sostenibile e della gestione dell'asset infrastrutturale;</p> <p>Collaborazioni con Università, centri di ricerca, società terze;</p> <p>Incontri con Autorità, organismi tecnici/istituzionali, enti di certificazione;</p> <p>Incontri con rappresentanti delle istituzioni europee (Commissione, Parlamento EU) nazionali (Ministeri, Parlamento) e locali (Regioni, Comuni);</p> <p>Interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti concedente, ivi compresa l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali;</p> <p>Incontri con le istituzioni, rappresentanti della comunità locali, cittadini, Associazioni nazionali e internazionali di settore (es. Confindustria, AISCAT, ASECAP, AIPCR, IBTTA, UNESCO, FIRE).</p>
Dipendenti	<p>Sistemi di performance management;</p> <p>Sistemi organizzativi e di gestione del personale finalizzati alla partecipazione attiva dei collaboratori e alla creazione del valore;</p> <p>Programmi di formazione per tutta la popolazione aziendale;</p> <p>Canali di comunicazioni digitalizzati e inclusivi costantemente aggiornati (e.g. Intranext, next tv, Unica, ecc.);</p> <p>Tavoli negoziali e di confronto con le organizzazioni sindacali;</p> <p>Canali di segnalazione con garanzia di massima tutela per il segnalato e per il segnalante (ethics office, piattaforma di whistleblowing);</p> <p>Reporting verso organismi di controllo (e.g. Organismo di vigilanza ex D.lgs. 231/2001);</p> <p>Audit e verifiche.</p>
Clienti	<p>Carta dei servizi;</p> <p>Informativa su viabilità aggiornata, multicanale e inclusiva;</p> <p>Call-center di servizio e assistenza;</p> <p>E-mail e web form dedicati ai clienti per suggerimenti e reclami;</p> <p>Numero unico per informazioni e assistenza;</p> <p>Social network e siti web (e.g. Muovy);</p> <p>Strutture interne deputate alla gestione dei clienti;</p> <p>Comitati di incontro e carte dei servizi;</p> <p>App dedicate per servizi di infoviabilità e accessibilità (customer centricity).</p>
Fornitori	<p>Piattaforma di procurement certificata ANAC e utilizzata anche come canale di comunicazione delle iniziative aziendali verso la supply chain;</p> <p>Piattaforma albo fornitori per la selezione nei processi competitivi e per l'iter di qualifica;</p> <p>Open-es: Piattaforma per l'engagement ed il monitoraggio delle performance ESG della catena di fornitura attraverso cui sono condotte iniziative di formazione e coinvolgimento dei fornitori (e.g. Workshop HS, Workshop formativo su piattaforma Open-es, Digital Vendor Day);</p> <p>Incontri di coordinamento e capacity building (es. Alleanza HSE);</p> <p>Audit e verifiche;</p> <p>Panel di fornitori selezionato per survey sui temi della sostenibilità;</p> <p>Canali di segnalazione con garanzia di massima tutela per il segnalato e per il segnalante (Organo gestore delle segnalazioni, Piattaforma di Whistleblowing, casella vocale).</p>
Comunità e territori	<p>Conferenze e comunicati stampa;</p> <p>Siti internet e social network partnership con associazioni no profit, fondazione, ong del territorio;</p> <p>Progetti per la valorizzazione culturale e ambientale del territorio;</p> <p>E-mail dedicata per le segnalazioni di disagio acustico da parte dei cittadini;</p> <p>Osservatori ambientali di monitoraggio.</p>

Investitori e comunità finanziaria	<p>Comunicati stampa su informazioni privilegiate e sui risultati periodici;</p> <p>Struttura di Investor Relations dedicata all'interlocuzione con la comunità finanziaria e con gli investitori e agenzie di rating attraverso diversi canali (conference call, incontri, road-show, casella e-mail dedicata, LinkedIn);</p> <p>Sezione dedicata del sito Aspi aggiornata anche con la pubblicazione della reportistica finanziaria e di sostenibilità.</p>
---	---

SBM-3 IRO-1

Analisi di doppia materialità

L'individuazione della lista delle questioni di sostenibilità materiali, prioritarie e rappresentative del Gruppo, è frutto di un processo strutturato in più fasi che nasce da uno studio del contesto in cui ASPI opera, tenendo conto dell'intera catena del valore. Sono stati identificati da un lato gli impatti, positivi o negativi, effettivi o potenziali, che ASPI genera o potrebbe generare verso l'esterno su persone e ambiente nel breve, medio e lungo termine; dall'altro i rischi e le opportunità che le questioni di sostenibilità generano o potrebbero generare in termini di effetti finanziari, negativi o positivi, verso il Gruppo.

Di seguito le cinque fasi principali.

1. *Analisi di contesto:*

L'analisi del contesto in cui opera il Gruppo è stata condotta mediante l'utilizzo della piattaforma software Datamaran⁴. Per garantire una visione completa e approfondita di tutte le attività e dinamiche aziendali attraverso la lente della catena del valore, questa piattaforma software ha condotto un'analisi dettagliata e distinta sia delle operazioni dirette del Gruppo ("direct"), sia di quelle indirette derivanti dai rapporti commerciali ("indirect"). Inoltre, le analisi svolte e i risultati ottenuti sono stati differenziati in base alla duplice dimensione della materialità: materialità di impatto ("*Impact Materiality*") e materialità finanziaria ("*Financial Materiality*").

In particolar modo, l'analisi del contesto condotta dalla piattaforma ha incluso un'approfondita valutazione del Gruppo attraverso la consultazione della documentazione pubblica disponibile, affiancata da un'analisi esterna basata su una serie di parametri chiave, alcuni dei quali sono stati filtrati e adattati per riflettere con accuratezza e precisione le specifiche attività "*direct*" e "*indirect*" del Gruppo:

- **Paesi:** scelti tenendo in considerazione la catena del valore (Europa);
- **Settori:** basandosi sulla classificazione Sustainable Industry Classification System® (SICS®), implementata sulla piattaforma, sono stati analizzati tutti i settori in cui il Gruppo opera, sia direttamente che indirettamente, consentendo una valutazione dettagliata delle peculiarità di ciascun settore, con particolare attenzione a quelli a monte della catena del valore, ossia nella catena di fornitura (Costruzione, Manutenzione, Gestione Infrastrutture);
- **Peers e Competitors:** sono stati analizzati e comparati i principali documenti pubblici di sostenibilità e responsabilità sociale dei peers chiave a livello europeo nel settore in cui opera ASPI;

⁴ Datamaran è una piattaforma software che utilizza l'intelligenza artificiale per supportare le aziende a monitorare e analizzare, tra le altre cose, gli aspetti ESG (Environmental, Social, Governance) e di conformità normativa. Questa piattaforma ha supportato il Gruppo a identificare e prioritizzare gli impatti, i rischi e le opportunità più rilevanti per l'organizzazione e i suoi stakeholder.

- **Normative obbligatorie:** sono stati analizzati i regolamenti e le leggi vincolanti che hanno impatti sulle tematiche di sostenibilità;
- **Normative volontarie:** sono state analizzate le iniziative politiche volontarie promosse da organizzazioni internazionali, associazioni non governative, associazioni di categoria come: International Financial Reporting Standards (IFRS), European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG), Science Based Targets initiative (SBTi), Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).
- **Media:** attraverso una rete di oltre 40.000 fonti globali e mediante l'utilizzo dei principali motori di ricerca, è stata analizzata un'ampia gamma di documentazione pubblica. Questa include articoli, notizie, benchmark specifici del settore e articoli scientifici, oltre ad altre pubblicazioni su tendenze generali di sostenibilità; tale analisi ha fornito una visione approfondita e aggiornata delle percezioni, delle opinioni pubbliche e delle aspettative in materia di sostenibilità e responsabilità sociale.

Inoltre, ai fini di un'analisi accurata e integrata, sono state coinvolte alcune strutture aziendali, tra cui Sustainability, Administration & ESG reporting compliance, Risk Management e Relazioni esterne, Affari Istituzionali, Comunicazione e Marketing.

2. Long-list IROs:

Dalle analisi svolte e tenendo conto dell'intera catena del valore del Gruppo, sia a monte che a valle, è stata identificata una long-list preliminare di 38 impatti, 23 rischi e 9 opportunità.

L'identificazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità (IROs) si è basata su un'accurata due diligence schematizzata nel paragrafo GOV4.

Nell'individuare i rischi e le opportunità legati alla sostenibilità che hanno o potrebbero avere effetti finanziari sul Gruppo, sono stati attentamente considerati gli impatti e le dipendenze del Gruppo stesso in relazione a vari aspetti cruciali, quali l'energia e i combustibili, le risorse idriche e naturali, la biodiversità e i servizi ecosistemici, nonché la forza lavoro propria, gli utilizzatori finali, i fornitori e i lavoratori lungo l'intera catena del valore.

Il processo di individuazione e valutazione dei rischi è stato arricchito e perfezionato grazie al contributo e alle considerazioni emerse dal costante dialogo con la funzione interna aziendale di Risk Management e, in particolare modo, con il Responsabile di funzione. Per garantire la coerenza con i principali rischi cui il Gruppo è esposto e le relative modalità di gestione, i rischi emersi dal processo sono stati confrontati e ne è stata verificata la consistenza con i Top Risk di ASPI risultanti dalle attività di Enterprise Risk Management (ERM).

La lista degli IROs emersa al completamento di questo processo è stata condivisa con l'Amministratore Delegato e la Presidente del Gruppo, a conferma dell'importanza strategica delle tematiche di sostenibilità per ASPI.

3. Stakeholder engagement e incontri dedicati:

Nel corso di incontri dedicati e specifici, la long-list di impatti, rischi e opportunità è stata successivamente condivisa con i principali stakeholder, interni ed esterni, del Gruppo. Questi incontri hanno promosso e facilitato un dialogo aperto e costruttivo, permettendo di raccogliere una ricca varietà di feedback significativi e di assicurare che tutte le parti interessate fossero informate e coinvolte nel processo decisionale: tale approccio ha rafforzato la collaborazione e la trasparenza, elementi fondamentali per la gestione sostenibile e responsabile delle attività del Gruppo.

In particolare, nell'ambito della materialità di impatto, sono stati organizzati focus group interni altamente interattivi e partecipativi con il GenZ Board, gli Ambassador ESG e gli Employee Resource Group (ERG)⁵: il coinvolgimento di questi gruppi è stato fondamentale ai fini di raccogliere una ampia gamma di prospettive e idee innovative, all'insegna di una cultura aziendale volta al futuro, inclusiva e sostenibile. Parallelamente, sono state condotte sessioni di dialogo con organizzazioni e associazioni italiane di rilievo che condividono

⁵ Community di dipendenti descritte nel paragrafo S1

l'obiettivo comune di promuovere il benessere sociale, la sostenibilità e la tutela dei diritti (definiti come "opinion makers"). Questi incontri hanno permesso di approfondire le percezioni e le aspettative degli stakeholder esterni, garantendo che le strategie aziendali fossero allineate alle migliori pratiche e alle esigenze della società.

Per quanto riguarda la materialità finanziaria, per integrare anche la visione istituzionale nel processo di valutazione, è stato organizzato un incontro con il Direttore delle Relazioni Esterne e Istituzionali, Comunicazione e Marketing. In parallelo, si è proceduto con l'organizzazione di sessioni di dialogo dedicate con tutti i membri del Comitato Controllo Rischi Audit e Parti Correlate ("CCRAPC") e del Comitato ESG&HS. Questi incontri hanno avuto lo scopo di esplorare in profondità la percezione interna dei rischi e delle opportunità legate alla sostenibilità, nonché di avere una visione più chiara delle aspettative degli stakeholder in materia ESG. Inoltre, con l'obiettivo di includere nella valutazione della long-list di impatti, rischi e opportunità la voce dei soggetti che, direttamente e/o indirettamente, sono influenzati o influiscono sull'operato del Gruppo, sono stati somministrati questionari ai principali portatori di interesse, sia interni che esterni. Queste survey, accuratamente personalizzate in base alla tipologia di stakeholder e ai due esercizi di materialità (impatto e finanziaria), hanno consentito ai portatori di interesse di valutare la significatività di ogni singolo impatto, rischio ed opportunità identificati come potenzialmente rilevanti per il Gruppo.

Questo approccio ha permesso di ottenere una visione più completa e sfaccettata delle percezioni e delle aspettative degli stakeholder, garantendo la rappresentazione e la considerazione delle stesse nel processo di valutazione della materialità di impatto e finanziaria, all'insegna della definizione accurata e informata delle tematiche di sostenibilità. Per la diversa natura dei temi trattati, il Gruppo ha ritenuto opportuno coinvolgere interlocutori differenti a seconda che si trattasse di valutare impatti (*Impact materiality*) o rischi/opportunità (*Financial materiality*). In particolare:

- Nel processo di stakeholder engagement focalizzato sulla materialità di impatto, il questionario è stato sottoposto a tutta la popolazione aziendale del Gruppo, per assicurare una rappresentazione completa delle diverse prospettive interne alle associazioni di categoria, agli opinion maker, nonché ai fornitori strategici e partner commerciali, per prendere in considerazione anche i punti di vista esterni.
- Nel processo di stakeholder engagement focalizzato sulla materialità finanziaria, il questionario è stato sottoposto esclusivamente a investitori e comunità finanziaria, scelta dettata dalla volontà di cogliere la loro specifica sensibilità ai rischi e opportunità finanziarie a cui il Gruppo potrebbe essere esposto.

4. Integrazione risultati e definizione IROs rilevanti:

A partire dall'elenco preliminare di IROs individuati, in conformità con le richieste degli standard ESRS, è stato condotto un processo di valutazione approfondito, al fine di determinare la significatività degli stessi. Questo processo ha integrato i risultati ottenuti dalla piattaforma software *Datamaran*, dalla valutazione "desk" interna e dalle attività di stakeholder engagement.

In particolare, nell'ambito della valutazione "desk", le analisi interne sono state condotte seguendo la metodologia dettata dagli Standard ESRS. Infatti, la significatività degli impatti è stata determinata in base alla loro gravità⁶ per gli impatti effettivi e alla combinazione di gravità e probabilità che questi si verifichino nel breve, medio e lungo periodo per gli impatti potenziali; la significatività dei rischi e delle opportunità è stata valutata combinando l'entità potenziale dei possibili effetti finanziari e la probabilità che questi si verifichino nel breve, medio e lungo periodo. Tali valutazioni "desk" sono state a loro volta arricchite e affinate grazie ai contributi e alle considerazioni emerse dal costante dialogo con diverse funzioni interne aziendali, tra cui Bilancio, budget e contabilità regolatoria, Administration & ESG reporting compliance, Risk Management, Relazioni esterne, affari istituzionali, comunicazione e marketing.

⁶ Per gli impatti negativi la gravità è determinata da: 1) Entità (scale) ovvero quanto è grave l'impatto; 2) Portata (scope), quanto è diffuso l'impatto lungo la catena del valore; 3) Carattere di irrimediabilità (irremediable character), quanto è difficile rimediare all'impatto. Per gli impatti positivi la gravità è determinata solo dai primi due criteri già citati per quelli negativi, ovvero: Entità (scale) e Portata (scope).

Nel caso di un potenziale impatto negativo sui diritti umani, la gravità dell'impatto prevale sulla sua probabilità.

I risultati derivanti dall'attività di stakeholder engagement sono stati integrati con i valori di significatività ottenuti dalla valutazione "desk" mediante l'utilizzo di una media ponderata. In questo processo, sono stati attribuiti pesi differenti e specifici sia all'analisi interna, che ai diversi tipi di stakeholder coinvolti, al fine di garantire una valutazione equilibrata e rappresentativa delle varie prospettive. Tale approccio ha permesso di ottenere una visione quanto più approfondita e accurata, riflettendo in modo adeguato l'importanza relativa di ciascun contributo nel contesto complessivo dell'analisi.

Il processo finora descritto ha portato a determinare la significatività finale di ogni singolo impatto, rischio e opportunità presente nella long-list preliminare ed è stata stabilita una soglia di materialità, al di sopra della quale gli IROs sono stati considerati rilevanti per il Gruppo: questa soglia è stata calcolata utilizzando la media aritmetica delle significatività finali.

Stabilita la short-list di IROs rilevanti, essi sono stati accuratamente associati ai Topic e Sub-Topic ESRS, diventando così il driver principale per la consuntivazione, e garantendo una rendicontazione precisa e allineata agli Standard europei in materia di rendicontazione di sostenibilità. Nello specifico, il Gruppo ha definito ed elaborato le informazioni da includere nella presente Rendicontazione di Sostenibilità, basandosi su un'analisi approfondita degli IROs rilevanti emersi dall'analisi di Doppia Materialità. Essendo il primo anno di rendicontazione secondo gli ESRS, ASPI ha scelto di adottare un approccio graduale, in linea con le disposizioni transitorie previste dallo Standard. In particolare, sia con riferimento alla comunicazione delle informative volontarie, che per quelle che prevedono la possibilità di Phase-in (Appendice C: *Elenco degli obblighi di informativa introdotti gradualmente*), il Gruppo ha provveduto a rendicontare tutte le informazioni disponibili e si è già attivata per fornire le restanti informazioni nei prossimi anni.

Short-list di IROs rilevanti

Topics	Sub-topics / Sub-sub-topic	Nome IROs	Natura	Pagina
E1 – Cambiamento climatico	- Energia - Mitigazione dei cambiamenti climatici	Generazione di emissioni climalteranti mediante il consumo di energia elettrica, il consumo di combustibili ed altri consumi lungo la value chain	Impatto negativo effettivo	117
E1 – Cambiamento climatico	- Energia - Mitigazione dei cambiamenti climatici	Generazione di emissioni climalteranti mediante il consumo di energia elettrica, il consumo di combustibili ed altri consumi durante lo svolgimento delle attività aziendali	Impatto negativo effettivo	117
S1 – Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro / <i>Occupazione sicura</i>	Salute e sicurezza dei lavoratori	Impatto negativo effettivo	161
E3 – Acque e risorse marine	Acque / <i>Consumo idrico; Prelievo idrico</i>	Depauperamento della risorsa idrica per mezzo di consumi e prelievi idrici, sia da acquedotto che da acque sotterranee tramite pozzi	Impatto negativo effettivo	131
S4 – Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali / <i>Salute e sicurezza; Sicurezza della persona</i>	Effetti sulla sicurezza degli utenti lungo la percorrenza dell'infrastruttura	Impatto negativo potenziale	185
S1 – Forza lavoro propria	Parità di trattamento e di opportunità per tutti / <i>Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore; Occupazione e inclusione delle persone con disabilità; Diversità; Lavoro minorile; Lavoro forzato</i>	Mancato rispetto dei diritti umani sul luogo di lavoro, comprese le diversità e le pari opportunità	Impatto negativo potenziale	161

Topics	Sub-topics / Sub-sub-topic	Nome IROs	Natura	Pagina
E2 – Inquinamento E5 – Uso delle risorse ed economia circolare	- Inquinamento del suolo - Rifiuti	Inquinamento del suolo dovuto ad un non corretto smaltimento dei rifiuti prodotti durante lo svolgimento delle operazioni aziendali (costruzione e manutenzione)	Impatto negativo potenziale	127/138
E4 – Biodiversità ed ecosistemi	- Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità / <i>Cambiamenti climatici; Cambiamento di uso del suolo, cambiamento di uso dell'acqua dolce e cambiamento di uso del mare</i> - Impatto sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi	Danneggiamento degli equilibri ecosistemici e perdita di biodiversità durante le attività di ammodernamento e costruzione di nuove infrastrutture e l'attività di gestione della rete autostradale	Impatto negativo potenziale	134
S2 – Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro / <i>Occupazione sicura</i>	Promozione della salute e sicurezza dei lavoratori dei fornitori	Impatto positivo potenziale	178
E1 – Cambiamento climatico	Adattamento ai cambiamenti climatici	Potenziamento della resilienza delle infrastrutture agli eventi climatici fisici estremi mediante interventi di manutenzione straordinaria e di grandi opere	Impatto positivo effettivo	117
S4 – Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali / <i>Salute e sicurezza; Sicurezza della persona</i>	Promozione della cultura della guida sicura	Impatto positivo effettivo	185
NO ESRS		Contributo alla digitalizzazione, innovazione e sviluppo tecnologico del settore	Impatto positivo effettivo	200
S3 – Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità / <i>Diritti economici, sociali e culturali delle comunità</i>	Valorizzazione e creazione di valore per la comunità ed il territorio mediante lo sviluppo dell'infrastruttura e il sostegno e la sinergia con gli stessi	Impatto positivo effettivo	181
S1 – Forza lavoro propria	Parità di trattamento e di opportunità per tutti / <i>Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro</i>	Miglioramento del benessere dei dipendenti mediante l'adozione di misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro	Impatto positivo effettivo	161
S4 – Consumatori e utilizzatori finali	Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali / <i>Accesso a prodotti e servizi</i>	Accessibilità del servizio per gli utenti, con una particolare attenzione per le categorie più svantaggiate	Impatto positivo effettivo	185
S2 – Lavoratori nella catena del valore	Altri diritti connessi al lavoro / <i>Lavoro minorile; Lavoro forzato</i>	Prevenzione dello sfruttamento del lavoro minorile e forzato lungo la catena di fornitura attraverso politiche e pratiche di gestione dei fornitori	Impatto positivo effettivo	178
S1 – Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro / <i>Occupazione sicura</i>	Rischi reputazionali, operativi e di compliance in materia di salute e sicurezza dei lavoratori	Rischio	161
S2 – Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro / <i>Occupazione sicura</i>	Rischi reputazionali, operativi e di compliance legati agli standard di salute e sicurezza dei lavoratori lungo la catena di fornitura	Rischio	178

Topics	Sub-topics / Sub-sub-topic	Nome IROs	Natura	Pagina
S4 – Consumatori e utilizzatori finali	Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali / <i>Salute e sicurezza; Sicurezza della persona</i>	Rischi reputazionali, operativi e di compliance legati alla sicurezza degli utenti lungo la percorrenza dell'infrastruttura	Rischio	185
G1 – Condotta delle imprese	- Cultura d'impresa - Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento - Corruzione attiva e passiva / <i>Prevenzione e individuazione compresa la formazione; Incidenti</i>	Rischi reputazionali e di compliance legati all'adozione di comportamenti non etici (episodi di frode, corruzione, anti-competizione e conflitti di interesse)	Rischio	191
E1 – Cambiamento climatico	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Rischi fisici, acuti e cronici legati ad eventi climatici estremi (tempeste, uragani, inondazioni, incendi etc)	Rischio	117
E1 – Cambiamento climatico	Adattamento ai cambiamenti climatici	Opportunità legata all'implementazione di misure di adattamento ai cambiamenti climatici, che garantiscono una maggiore resilienza aziendale	Opportunità	117
E1 – Cambiamento climatico	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Opportunità transizionali legate all'evoluzione normativa in materia di cambiamento climatico	Opportunità	117
S1 – Forza lavoro propria	Parità di trattamento e di opportunità per tutti / <i>Formazione e sviluppo delle competenze</i>	Opportunità legata all'investimento in programmi di formazione nell'ottica di contribuire alla valorizzazione e allo sviluppo dei talenti	Opportunità	161
S1 – Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro / <i>Orario di lavoro; Salari adeguati; Equilibrio tra vita professionale e vita privata; Contrattazione collettiva</i>	Opportunità legata all'adozione di un approccio volto a contribuire al benessere dei propri dipendenti (programmi di welfare, salari adeguati, equilibrio vita privata-lavoro, etc)	Opportunità	161

Tutti gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti per Autostrade per l'Italia sono oggetto degli obblighi di informativa previsti dagli ESRS, ad eccezione dell'impatto positivo ed effettivo *"Contributo alla digitalizzazione, innovazione e sviluppo tecnologico del settore"*, il quale rientra tra le informative aggiuntive specifiche per l'entità (*"entity specific"*).

Per i dettagli su ciascun impatto, rischio e opportunità, si rimanda alla pagina indicata nell'ultima colonna della tabella sopra riportata.

5. Condivisione dei risultati con il management e validazione finale:

Una volta condivisi i risultati del processo di materialità con il Management, il Comitato Controllo Rischi Audit e Parti Correlate e il Comitato ESG&HS, la lista degli IROs rilevanti è stata sottoposta all'approvazione finale del CdA del Gruppo. Quest'ultimo, supportato dai comitati endoconsiliari competenti, è responsabile della definizione delle strategie relative agli IROs identificati, mentre l'implementazione di tali strategie è delegata alle linee manageriali.

Tutti i temi di sostenibilità materiali esaminati nel 2024 sono allineati con la strategia di ASPI. In particolare, i temi ambientali sono integrati nei piani di investimento e manutenzione e nella gestione dell'infrastruttura. Le condizioni di lavoro e lo sviluppo delle persone nel Gruppo sono considerati fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi aziendali, così come la sicurezza degli utenti della rete ritenuta prioritaria. Inoltre, il Gruppo riconosce che digitalizzazione, innovazione e sviluppo tecnologico sono fattori chiave per il

progresso; analogamente, una catena di fornitura sostenibile è essenziale per raggiungere gli obiettivi dichiarati, a partire dalla riduzione delle emissioni.

Per gestire impatti, rischi e opportunità, i cui effetti finanziari attuali risultano limitati, ASPI adotta il proprio Modello di Business Continuity (BCM), gestito da una struttura dedicata. Questo modello analizza le criticità dei processi aziendali e delle tecnologie, supporta l'identificazione dei rischi e delle potenziali interruzioni, definisce strategie di resilienza e monitora la catena del valore, coordinando anche le Società controllate. L'obiettivo del BCM è rafforzare la resilienza operativa dell'azienda, fornendo strumenti specifici per garantire una risposta rapida ed efficace a eventuali eventi critici.

Nello specifico, il framework si articola in quattro fasi principali:

- **Preparazione e prevenzione:** Questa fase include la mappatura delle interruzioni aziendali, la governance del BCM, l'analisi delle cause e dei gap, e l'analisi delle heat map e delle matrici di valutazione;
- **Gestione degli incidenti:** Comprende il piano di risposta, i meccanismi di escalation e i piani di comunicazione verso gli stakeholder interni ed esterni;
- **Ripristino e follow-up:** In questa fase si sviluppa il piano di recovery, si attua un monitoraggio continuo e si effettua una valutazione ex-post dell'evento occorso, al fine di identificare azioni correttive per migliorare il framework e i protocolli di business continuity;
- **Test e formazione continua:** Questa fase comprende la pianificazione e l'esecuzione di esercitazioni operative periodiche, nonché iniziative di informazione e formazione rivolte al personale e ai terzi che collaborano con il Gruppo.

Il sistema di gestione per la continuità operativa è certificato secondo lo Standard internazionale ISO 22301:2019, posizionando il Gruppo al vertice del settore di riferimento.

IRO-2

EU legislation data points⁷

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente		Data Point	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Pagina/ rilevanza
ESRS 2 GOV-1	21 (d)	Diversità di genere nel consiglio di amministrazione	X		X		93
ESRS 2 GOV-1	21 (e)	Percentuale di membri indipendenti del consiglio di amministrazione			X		93
ESRS 2 GOV-4	30	Dichiarazione sul dovere di diligenza	X				96
ESRS 2 SBM-1	40 (d) i	Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili	X	X	X		Non rilevante
ESRS 2 SBM-1	40 (d) ii	Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche	X		X		Non rilevante
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iii	Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse	X		X		Non rilevante
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iv	Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco			X		Non rilevante
ESRS E1-1	14	Piano di transizione per conseguire la neutralità climatica entro il 2050				X	118
ESRS E1-1	16 (g)	Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi		X	X		118

⁷ Per maggiori dettagli in merito agli atti legislativi dell'UE da cui derivano gli elementi d'informazione dell'ESRS 2 e degli ESRS tematici, si fa rimando all'Appendice B "Elenco degli elementi d'informazione di cui ai principi trasversali e tematici derivanti da altri atti legislativi dell'UE" del Regolamento Delegato (UE) 2023/2772 della Commissione Europea.

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente		Data Point	Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Pagina/ rilevanza
ESRS E1-4	34	Obiettivi di riduzione delle emissioni di GHG	X	X	X		122
ESRS E1-5	38	Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico)	X				123
ESRS E1-5	37	Consumo di energia e mix energetico	X				123
ESRS E1-5	Da 40 a 43	Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico	X				124
ESRS E1-6	44	Emissioni lorde di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GHG	X	X	X		124
ESRS E1-6	Da 53 a 55	Intensità delle emissioni lorde di GES	X	X	X		126
ESRS E1-7	56	Assorbimenti di GHG e crediti di carbonio				X	Non rilevante
ESRS E1-9	66	Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima			X		Non rilevante
ESRS E1-9	66 (a)	Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico		X			Non rilevante
ESRS E1-9	66 (c)	Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante		X			Non rilevante
ESRS E1-9	67 (c)	Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica		X			Non rilevante
ESRS E1-9	69	Grado di esposizione del portafoglio a opportunità legate al clima			X		Non rilevante
ESRS E2-4	28	Quantità di ciascun inquinante che figura nell'allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo	X				131
ESRS E3-1	9	Acque e risorse marine	X				132
ESRS E3-1	13	Politica dedicata	X				Non rilevante
ESRS E3-1	14	Sostenibilità degli oceani e dei mari	X				Non rilevante
ESRS E3-4	28 (c)	Totale dell'acqua riciclata e riutilizzata	X				133
ESRS E3-4	29	Consumo idrico totale in m ³ rispetto ai ricavi netti da operazioni proprie	X				133
ESRS E4-SBM-3	16 (a) i	Divulgazione delle attività che influenzano negativamente le aree sensibili per la biodiversità	X				134
ESRS E4-SBM-3	16 (b)	Impatti negativi materiali riguardo alla degradazione del suolo, alla desertificazione o alla sigillatura del suolo	X				134
ESRS E4-SBM-3	16 (c)	Operazioni proprie che influenzano le specie minacciate	X				134
ESRS E4-2	24 (b)	Politiche o pratiche agricole/di utilizzo del suolo sostenibili	X				Non rilevante
ESRS E4-2	24 (c)	Pratiche o politiche di utilizzo del mare/degli oceani sostenibili	X				Non rilevante
ESRS E4-2	24 (d)	Politiche volte ad affrontare la deforestazione	X				Non rilevante
ESRS E5-5	37 (d)	Rifiuti non riciclati	X				139
ESRS E5-5	39	Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi	X				139
ESRS S1-SBM-3	14 (f)	Rischio di lavoro forzato	X				161
ESRS S1-SBM-3	14 (g)	Rischio di lavoro minorile	X				161
ESRS S1-1	20	Impegni politici in materia di diritti umani	X				161
ESRS S1-1	21	Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro			X		161

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Data Point		Riferimento SFDR	Riferimento terzo pilastro	Riferimento regolamento sugli indici di riferimento	Riferimento normativa dell'UE sul clima	Pagina/ rilevanza
ESRS S1-1	22	Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani	X				161
ESRS S1-1	23	Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro	X				161
ESRS S1-3	32 (c)	Meccanismi di trattamento dei reclami/ delle denunce	X				166
ESRS S1-14	88 (b, c)	Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro	X		X		175
ESRS S1-14	88 (e)	Numero di giornate perse a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie	X				175
ESRS S1-16	97 (a)	Divario retributivo di genere non corretto	X		X		176
ESRS S1-16	97 (b)	Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato	X				177
ESRS S1-17	103 (a)	Incidenti legati alla discriminazione	X				177
ESRS S1-17	104 (a)	Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE	X		X		177
ESRS S2-SBM-3	11 (b)	Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro	X				178
ESRS S2-1	17	Impegni politici in materia di diritti umani	X				178
ESRS S2-1	18	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore	X				178
ESRS S2-1	19	Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE	X		X		178
ESRS S2-1	19	Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro			X		178
ESRS S2-4	36	Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle	X				180
ESRS S3-1	16	Impegni politici in materia di diritti umani	X				182
ESRS S3-1	17	Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE	X		X		182
ESRS S3-4	36	Problemi e incidenti in materia di diritti umani	X				184
ESRS S4-1	16	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	X				186
ESRS S4-1	17	Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE	X		X		186
ESRS S4-4	35	Problemi e incidenti in materia di diritti umani	X				188
ESRS G1-1	10 (b)	Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione	X				Non rilevante
ESRS G1-1	10 (d)	Protezione degli informatori	X				Non rilevante
ESRS G1-4	24 (a)	Ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva	X		X		199
ESRS G1-4	24 (b)	Norme di lotta alla corruzione attiva e passiva	X				199

4.1.2 Informazioni relative agli obblighi minimi di informativa su politiche, azioni, metriche e target

Per prevenire e risolvere gli impatti effettivi e potenziali, nonché mitigare e anticipare i rischi e cogliere le opportunità, il Gruppo si è dotato di uno strutturato sistema di politiche formalizzate. ASPI ha inoltre pianificato e attuato azioni concrete e ha stabilito obiettivi chiari, volti a monitorare l'andamento della strategia di business, al fine di gestire le questioni di sostenibilità più rilevanti.

Si riporta di seguito una sintesi delle politiche, azioni, targets e relative risorse (migliaia di Euro)⁸ previste rispetto a ciascuna questione di sostenibilità individuata come rilevante a seguito dell'analisi di Doppia Materialità.

⁸ Per informazioni ulteriori informazioni si rinvia alle note 7 e 8 della Relazione Finanziaria

ESRS E1: Cambiamenti climatici		Pag. 117
Policy	<ul style="list-style-type: none"> • Policy integrata del sistema di gestione. • Standard di prevenzione del rischio HSE. • Linee guida Envision. • Linea Guida HSE & RTS Management del Gruppo ASPI. • Climate Transition Plan. • Capitolati ambientali. 	
Azioni	<p>Mitigazione del cambiamento climatico.</p> <p>Leve di azione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elettrificazione del parco veicolare: elettrificazione delle auto aziendali e, progressivamente, dei furgoni, e degli autocarri leggeri. • Installazione di stazioni di ricarica elettrica aziendali. • Fuel switch: sostituzione delle caldaie a diesel con GPL, GNC e/o pompe di calore elettriche. • Conversione degli impianti da BTZ a GNL/Metano e copertura degli inerti. • Utilizzo di biocarburanti. • Energia rinnovabile: approvvigionamento e produzione di energia rinnovabile certificata • Installazione di impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica. • Efficientamento energetico: <ul style="list-style-type: none"> • relamping con tecnologia LED per illuminazione della rete. • Scope 3 Upstream: materiali da costruzione sostenibili (utilizzo acciaio riciclato, calcestruzzo circolare e a basse emissioni) e utilizzo asfalto tiepido. • Ingegneria sostenibile (sviluppo di competenze chiave nella progettazione e ingegneria sostenibile in linea con i protocolli più avanzati, es. Envision). <p>Adattamento al cambiamento climatico.</p> <p>La strategia di ASPI per adattarsi ai cambiamenti climatici può essere riassunta in un framework articolato in quattro fasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Readiness: include azioni per aggiornare la conoscenza dell'infrastruttura, definire processi di gestione per eventi di interruzione, progettare secondo principi sostenibili e prolungare la vita utile delle opere tramite investimenti in ammodernamento, potenziamento e manutenzione. • Response&Recovery: fase attivata durante eventi climatici avversi, include gestione operativa, valutazioni preliminari, escalation interna e analisi post-evento per migliorare protocolli e pianificare interventi di ripristino, garantendo resilienza e ottimizzazione della risposta futura. • Fase di environmental monitoring: prevede l'utilizzo di tecnologie di previsione dei fenomeni climatici e ambientali (es. radar meteorologici e satelliti, sensori idrometrici e geotecnici). • Strategic Engagement: prevede il coinvolgimento attivo con istituzioni e regolatori a livello nazionale, regionale e locale, attraverso un dialogo aperto su attività chiave come le procedure di autorizzazione, lo scambio di dati, lo sviluppo di protocolli e l'integrazione di nuove normative e piani di intervento. 	<p>2024:</p> <p>Euro (migliaia)</p> <p>OpEx: 1.631</p> <p>CapEx: 8.677</p> <p>2025:</p> <p>Euro (migliaia)</p> <p>OpEx: 1.241</p> <p>CapEx: 9.343</p>
Targets	<ul style="list-style-type: none"> • 2030, Gruppo: Riduzione Scope 1+2 del 67.8% in termini assoluti al 2030 (vs 2019). • 2030, Gruppo: Riduzione Scope 3. • 52% per €M di CapEx legato allo sviluppo infrastrutturale al 2030 (vs 2019)⁹. • 55% per €M di Operating profit legato ai lavori di sviluppo infrastrutturale extra Gruppo al 2030 (vs 2019)¹⁰. • 2025, Autostrade per l'Italia: -6,7% di fabbisogno di energia elettrica vs 2022. • Amplia: 50% della produzione di asfalto tiepido. 	

⁹ Per informazioni ulteriori informazioni si rinvia al Climate Transition Plan
<https://www.autostrade.it/it/comunicazione-e-media/comunicati-stampa-corporate/-/bulletin/view/19971a8b-4ecd-4251-84f7-52409a0f44eb>

¹⁰ Per informazioni ulteriori informazioni si rinvia al Climate Transition Plan
<https://www.autostrade.it/it/comunicazione-e-media/comunicati-stampa-corporate/-/bulletin/view/19971a8b-4ecd-4251-84f7-52409a0f44eb>

ESRS E2: Inquinamento		Pag. 127
Policy	<ul style="list-style-type: none"> • Policy integrata del sistema di gestione. • Standard di prevenzione del rischio HSE. • Indirizzi operativi per la gestione delle bonifiche dei siti inquinati nelle Direzioni di Tronco. • Linee guida Envision. • Linea Guida HSE & RTS Management del Gruppo ASPI. • Capitolati ambientali. 	
Azioni	<ul style="list-style-type: none"> • Verifica e monitoraggio delle aree di cantiere. • Gestione inquinamento accidentale. 	2024: OpEx: N/A CapEx: N/A 2025: OpEx: N/A CapEx: N/A
Targets	<ul style="list-style-type: none"> • 100% delle situazioni di criticità risolte in tempi immediati 	
ESRS E3: risorse idriche		Pag. 131
Policy	<ul style="list-style-type: none"> • Policy integrata del sistema di gestione. • Standard di prevenzione del rischio HSE. • Indirizzi operativi di gestione delle risorse idriche nelle Direzioni di Tronco. • Linee guida Envision. • Capitolati ambientali. 	
Azioni	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoraggio dei consumi idrici. • Piano di azioni per la riduzione dei consumi idrici. 	2024: Euro (migliaia) OpEx: 70 CapEx: - 2025: Euro (migliaia) OpEx: 70 CapEx: -
Targets	<ul style="list-style-type: none"> • Mappatura e monitoraggio dei consumi idrici su almeno 6 DT 	

ESRS E4: biodiversità ed ecosistemi		Pag. 134
Policy	<ul style="list-style-type: none"> • Policy integrata del sistema di gestione. • Standard di prevenzione del rischio HSE. • Linee guida Envision. • Manifesto sulla biodiversità. • Capitolati ambientali. 	
Azioni	<ul style="list-style-type: none"> • Collaborazione con WWF per l'identificazione di potenziali impatti dei cantieri sulla biodiversità. • Pianificazione ed implementazione di remediation plan per gli impatti più significativi. • Piantumazione vegetazione lungo le pertinenze autostradali 	2024: Euro (migliaia) OpEx: 70 CapEx: 420 2025: Euro (migliaia) OpEx: 505 CapEx: 1.450
Targets	<ul style="list-style-type: none"> • Mappatura specie protette WWF + completamento monitoraggio degli attraversamenti della fauna esistenti in A11 e definizione action plan per restante rete. • Definizione nuovo modello Social & Natural Capital Accounting. • Piantumazione 60 ha (ettari) lungo le pertinenze autostradali. 	
ESRS E5: uso delle risorse ed economia circolare		Pag. 138
Policy	<ul style="list-style-type: none"> • Policy integrata del sistema di gestione. • Standard di prevenzione del rischio HSE. • Indirizzi operativi per la gestione dei rifiuti nelle Direzioni di Tronco. • Linea Guida HSE & RTS Management del Gruppo ASPI. • Capitolati ambientali. 	
Azioni	<ul style="list-style-type: none"> • Riutilizzo di oltre 34,5 milioni di mc impiegati per la realizzazione delle opere autostradali. • Adozione applicativo per la gestione dei rifiuti 	2024: Euro (migliaia) OpEx: - CapEx: 325 2025: Euro (migliaia) OpEx: - CapEx: 15
Targets	<ul style="list-style-type: none"> • 95% dei rifiuti prodotti direttamente o raccolti lungo la rete autostradale inviati a recupero • Implementazione applicativo Atlantide per la gestione dei rifiuti. 	

ESRS S1: forza lavoro propria		Pag. 161
Policy	<ul style="list-style-type: none"> • Policy integrata del sistema di gestione. • Codice etico. • Standard di prevenzione del rischio HSE. • Linee guida whistleblowing. • Policy e processi HR del Gruppo. • Linea Guida HSE & RTS Management del Gruppo ASPI. • Decalogo anti-molestie sul luogo di lavoro. 	
Azioni	<p>In tema di promozione del talento il piano azioni prevede per il 2025:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Master di Alto Apprendistato in “Ingegneria e Gestione Integrata delle Reti Autostradali”. • Percorso formativo “Off-Road Future Leaders”. • Smart Infrastructure and Construction (SIC) Academy. • Talent Acceleration Program. • Programma di People Development LED (Led, Excel, Develop). • Costituzione di un organo consultivo composto da talenti appartenenti alla Gen Z (“New Generation Board”). • Community degli Alumni, colleghi del Gruppo che hanno concluso percorsi di formazione e sviluppo. 	<p>2024: Euro (migliaia) OpEx: 3.458 CapEx: -</p> <p>2025: Euro (migliaia) OpEx: 4.311 CapEx: -</p>
Targets	<ul style="list-style-type: none"> • 25h di formazione FTE. • Gruppo e ditte terze: media LTIFR triennio 24-25-26 <5,5 (il numero calcolato sul triennio assicura una base dati di ore lavorate maggiore (> 80 milioni) che rende il dato più attendibile e di conseguenza comparabile nel tempo. Il target è calcolato come riduzione del 15% della media del triennio 21-22-23 risultato pari ad 8) • Incrementare il numero delle donne che occupano posizione di responsabilità che nel 2024 è risultato pari al 23,6% 	
ESRS S2: lavoratori nella catena del valore		Pag. 178
Policy	<ul style="list-style-type: none"> • Policy integrata del sistema di gestione. • Standard di prevenzione del rischio HSE. • Codice di condotta fornitori. • Linee guida whistleblowing. • Linea Guida HSE & RTS Management del Gruppo ASPI. 	
Azioni	<p>Per ridurre il rischio di impatti negativi sui lavoratori che operano sui propri siti sono previste una serie di azioni che includono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alleanza HSE: Coinvolgimento attivo di tutti i soggetti operanti nei cantieri per promuovere comportamenti virtuosi. • Safety Academy: Workshop ed eventi per aumentare la consapevolezza sulla sicurezza. • Stop Work Authority: Riconoscimento dell’autorità di interrompere il lavoro in caso di violazioni delle misure di sicurezza. • “3 minuti per la sicurezza”: Brevi riunioni per valutare rischi e misure di prevenzione, aumentando la consapevolezza del team. • Contractors Safety Management: Miglioramento della gestione della sicurezza dei fornitori attraverso criteri di selezione più rigorosi, revisione dei contratti e incentivi legati alla sicurezza. 	<p>2024: Euro (migliaia) OpEx: 470 CapEx: -</p> <p>2025: Euro (migliaia) OpEx: 650 CapEx: -</p>

Targets	<ul style="list-style-type: none"> • 2024 Gruppo e ditte terze: media LTIFR triennio 22-23-24 <8*. Il Gruppo si pone l'obiettivo di ridurre ulteriormente il valore annuale del LTIFR nel medio termine (2030) al di sotto di 1. • 2026, Gruppo e ditte terze: media LTIFR triennio 24-25-26 <5,5. 	
ESRS S3: comunità interessate		Pag. 181
Policy	<ul style="list-style-type: none"> • Policy integrata del sistema di gestione. • Linee guida whistleblowing. • Linee guida Envision. 	
Azioni	<p>Le azioni per la promozione della comunità includono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione delle opere compensative, ossia interventi a favore delle comunità e di miglioramento delle condizioni ambientali dei territori secondo il piano di investimento. • Progetto Smart City Genova 	<p>2024: Euro (migliaia) OpEx: 11.100 CapEx: -</p> <p>2025: Euro (migliaia) OpEx: 14.000 CapEx: -</p>
Targets	<ul style="list-style-type: none"> • Progetto Smart City di Genova. 	
ESRS S4: consumatori e utilizzatori finali		Pag. 185
Policy	<ul style="list-style-type: none"> • Policy integrata del sistema di gestione. • Linee guida di compliance antitrust e tutela del consumatore. • Linee guida whistleblowing. • Linea Guida HSE & RTS Management del Gruppo ASPI. • Carta dei servizi 	
Azioni	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne di sensibilizzazione e formazione per la guida sicura. • Interventi per ridurre l'incidentalità lungo la rete (es: sistema Tutor, asfalto drenante, chiusura varchi ecc.). • Progetti di formazione digitale. • Progetti per la mitigazione dell'incidentalità in collaborazione con la Polizia Stradale. • Interventi per la gestione delle emergenze. • Iniziative per la gestione innovativa della mobilità. 	<p>2024: Euro (migliaia) OpEx: 1.108 CapEx: 39.288</p> <p>2025: Euro (migliaia) OpEx: 833 CapEx: 36.193</p>
Targets	<ul style="list-style-type: none"> • Tasso di incidentalità mortale non superiore a 0,22. • ASPI: 85% gestione reclami/segnalazioni/suggerimenti entro 10gg 	

ESRS G1: condotta d'impresa		Pag. 191
Policy	<ul style="list-style-type: none"> • Policy integrata del sistema di gestione. • Linee guida anticorruzione. • Linee guida di compliance antitrust e tutela del consumatore. Linee guida whistleblowing. • Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo 231. 	
Azioni	<ul style="list-style-type: none"> • Formazione anticorruzione. • Sistema di segnalazioni al Responsabile Anticorruzione. • Valutazione periodica del rischio di corruzione. • Attività di monitoraggio su terze parti. • Aggiornamento continuo delle Linee Guida Anticorruzione e Modello 231. • Mantenimento della certificazione UNI ISO 37001. 	<p>2024: Euro (migliaia) OpEx: 146 CapEx: -</p> <p>2025: Euro (migliaia) OpEx: 160 CapEx: -</p>
Targets	<ul style="list-style-type: none"> • ASPI: % n. subappaltatori assoggettati a verifiche reputazionali/ n. subappaltatori autorizzati \geq 50% • • 2024-25: 100% fornitori qualificati in albo con due diligence effettuata 	
NO ESRS – Innovazione e digitalizzazione		Pag. 200
<p><i>Le politiche, le azioni e i targets associati al tema "Innovazione e digitalizzazione" sono integrati trasversalmente nei PAT sopra menzionati, poiché il continuo miglioramento tecnologico è un fattore abilitante per le altre tematiche identificate come rilevanti.</i></p>		
Targets	<ul style="list-style-type: none"> • Digital Coverage: 79% di processi digitalizzati 	

4.2 Informazioni Ambientali e Regolamento Tassonomia UE (2020/852)

4.2.1 Informazioni relative al cambiamento climatico

E1 IRO-1

ASPI è consapevole della necessità urgente di affrontare i cambiamenti climatici causati dalle emissioni climalteranti, i cui effetti, tra cui in particolare gli eventi meteorologici estremi, si manifestano con una frequenza e un'intensità sempre maggiore nelle aree in cui opera l'infrastruttura gestita.

Conseguentemente, il Gruppo ha definito una strategia globale che si pone l'obiettivo di affrontare l'emergenza sia attraverso azioni mirate a promuovere la mitigazione, cioè la riduzione della propria impronta carbonica, che l'adattamento, per rendere le proprie infrastrutture più resilienti e per implementare modalità di gestione che garantiscano quanto più possibile la continuità del servizio anche in situazioni di criticità climatica.

Per affrontare questa sfida, ASPI si impegna a garantire un consumo responsabile di energia elettrica, promuovendo l'utilizzo di energia proveniente da fonti rinnovabili, il tutto supportato da un efficiente sistema di gestione certificato.

Il Gruppo è inoltre impegnato nel realizzare interventi di manutenzione straordinaria e potenziamento della rete necessaria al fine di fronteggiare i cambiamenti climatici.

L'obiettivo è quello di ridurre i rischi fisici, sia acuti che cronici, derivanti da eventi estremi come tempeste, uragani, inondazioni, incendi e altri eventi climatici estremi, che possono causare danni gravi e significativi alle infrastrutture.

Infine, ASPI si impegna ad ottimizzare le opportunità legate all'evoluzione normativa in materia di cambiamento climatico, adottando strategie innovative e pratiche sostenibili che oltre a favorire la compliance normativa, creino un valore aggiunto per la comunità e l'ambiente, rafforzando la sostenibilità e la reputazione del Gruppo.

	IROs	Value chain			Orizzonte temporale		
		Upstream	Direct	Downstream	Breve	Medio	Lungo
Energia Mitigazione dei cambiamenti climatici <i>Generazione di emissioni climalteranti mediante il consumo di energia elettrica, il consumo di combustibili ed altri consumi lungo la value chain</i>	Impatto negativo effettivo	x		x	x	x	x
Energia Mitigazione dei cambiamenti climatici <i>Generazione di emissioni climalteranti mediante il consumo di energia elettrica, il consumo di combustibili ed altri consumi durante lo svolgimento delle attività aziendali</i>	Impatto negativo effettivo		x		x	x	x
Adattamento ai cambiamenti climatici <i>Potenziamento della resilienza delle infrastrutture agli eventi climatici fisici estremi mediante interventi di manutenzione straordinaria e di grandi opere</i>	Impatto positivo effettivo		x		x	x	x
Mitigazione dei cambiamenti climatici <i>Rischi fisici, acuti e cronici legati ad eventi climatici estremi (tempeste, uragani, inondazioni, incendi, etc)</i>	Rischio	x	x	x	x	x	x
Adattamento ai cambiamenti climatici <i>Opportunità legata all'implementazione di misure di adattamento ai cambiamenti climatici, che garantiscono una maggiore resilienza aziendale</i>	Opportunità		x			x	x
Mitigazione dei cambiamenti climatici <i>Opportunità transizionali legate all'evoluzione normativa in materia di cambiamento climatico</i>	Opportunità		x		x	x	x

E1-1

Climate Transition Plan

E1-2

Policy

ASPI ha definito il suo primo Piano di Transizione Climatica (Climate Transition Plan – CTP). Il documento è stato sviluppato in linea con i requisiti di divulgazione della CSRD, gli indirizzi del Climate Disclosure Project (CDP) e al quadro di divulgazione delle Transition Plan Taskforce (TPT). Il CTP del Gruppo è stato presentato a luglio 2024 al Comitato Endoconsiliare ESG&HS e successivamente al CdA del 12 settembre 2024.

Il Piano è integrato nella strategia aziendale complessiva attraverso tre principi fondamentali: ambizione, azioni lungo tutta la catena del valore e obiettivi. Il documento consolida l'impegno di ASPI nel percorso climatico, illustrandone l'ambizione, la strategia di implementazione e mitigazione dei rischi, la pianificazione finanziaria, la strategia di coinvolgimento degli stakeholder, la governance, gli obiettivi e le metriche rilevanti. Complessivamente, questi elementi promuovono una visione olistica e pratica degli impegni climatici del Gruppo.

L'ambizione climatica di ASPI si sviluppa su due obiettivi principali: l'adattamento e la resilienza ai cambiamenti climatici; la mitigazione degli impatti climatici mediante lo sviluppo di politiche di decarbonizzazione e il supporto allo sviluppo di strategie di mobilità sostenibile. Gli obiettivi definiti nel Piano sono allineati con la limitazione del riscaldamento globale a 1,5°C, in conformità con l'Accordo di Parigi.

Infatti, nel 2022, il Gruppo ha aderito all'iniziativa Science Based Targets (SBTi), fissando obiettivi specifici di riduzione per le emissioni dei gas serra Scope 1, 2 e 3 calcolate secondo il protocollo GHG e partecipando alla campagna "Business Ambition for 1.5°C". A luglio dello stesso anno, gli obiettivi a breve termine sono stati validati da SBTi, mentre quelli a lungo termine hanno ricevuto validazione nell'aprile 2024, classificando così l'ambizione di ASPI allineata alla traiettoria a 1,5°C.

I piani d'azione trasformano questa ambizione in iniziative concrete, sostenute da una coerente pianificazione finanziaria e da un dialogo continuo con gli stakeholder.

L'andamento rispetto agli obiettivi dichiarati viene monitorato su base trimestrale e sulla stessa base viene regolarmente informato il Comitato ESG&HS. I progressi delle iniziative di mitigazione climatica e il monitoraggio delle emissioni vengono rendicontati annualmente agli stakeholder, mentre per le attività di adattamento sono in fase di definizione metriche e obiettivi che saranno allineati al nuovo piano di investimenti del Gruppo.

E1 GOV-3

L'integrazione nella strategia: la politica di remunerazione

La politica retributiva è una delle leve strategiche per supportare il raggiungimento degli obiettivi del piano strategico di ASPI creando un collegamento chiaro e coerente tra la strategia aziendale e i sistemi di incentivazione. Il framework di incentivazione variabile tiene conto delle tematiche di sostenibilità, attraverso obiettivi prevalentemente di natura quantitativa strettamente integrati con le direttrici strategiche del Piano Industriale della Società (Sicurezza, Stakeholder Engagement, Smart Solutions e Sostenibilità). Anche per il 2024, le componenti variabili della retribuzione del Top Management e del Management sono legate al raggiungimento di target climatici specifici e all'implementazione di iniziative che supportano l'ambizione climatica più ampia di ASPI.

E1 SBM-3

L'analisi dei rischi

Per la valutazione e l'identificazione dei rischi climatici prioritari per ASPI sono stati utilizzati i dati climatici forniti dal provider esterno Jupiter Intelligence capace di quantificare il rischio ambientale in intervalli di cinque anni dal 2020 al 2100, mediante l'analisi di tre diversi scenari di emissioni di carbonio sviluppati dall'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change). SSP126 (scenario ottimistico con un aumento di temperatura di 1.8°C), SSP245 (scenario intermedio con un aumento di temperatura di 2.7°C) e SSP585 (scenario estremo con un aumento di temperatura di 4.4°C). Questi scenari hanno permesso di focalizzare l'analisi sui principali tipi di rischi climatici che potrebbero avere un impatto sulle infrastrutture del Gruppo. Lo scenario adottato è stato quindi l'SSP245

Per quanto riguarda i rischi fisici climatici, nello scenario intermedio analizzato (SSP245) i rischi fisici più rilevanti sono le precipitazioni estreme, le inondazioni e la grandine, mentre il rischio di gelo si riduce dell'80% rispetto ai dati storici a seguito dell'innalzamento delle temperature. L'analisi ha poi evidenziato, più in dettaglio quanto segue.

- Ponti: alta esposizione alle precipitazioni estreme, media alle inondazioni e bassa alla grandine e al gelo.
- Gallerie: bassa esposizione a inondazioni, precipitazioni estreme e gelo.
- Corpo autostradale: alta esposizione alle precipitazioni estreme e media alle inondazioni; bassa a grandine e gelo.

Quanto invece ai rischi di transizione, è stato utilizzato per le analisi lo scenario Middle of the Road (IEA APS) con un aumento delle temperature atteso +2°C, dove, oltre alle politiche già in atto, vengono considerati anche gli impegni annunciati. Gli orizzonti temporali considerati per l'analisi sono il 2030, in linea con il corrente piano di investimenti, e il 2040.

L'analisi svolta ha portato all'individuazione di una serie di rischi, tra cui i più rilevanti sono l'aumento del costo dei combustibili fossili e dei materiali da costruzione tradizionali a causa dell'ETS (Emission Trading System) e la bassa disponibilità/alto costo dei materiali da costruzione a basso impatto ambientale.

Le emissioni GHG "locked-in" per ASPI derivano principalmente dall'utilizzo di mezzi da costruzione in cantiere, dai veicoli pesanti per le attività operative e dai furgoni di viabilità. Questi mezzi presentano una lunga durata operativa e, al momento, la tecnologia necessaria per la loro elettrificazione o decarbonizzazione non è ancora sufficientemente matura

Le opportunità dalla transizione

Gli eventi di transizione legati al clima in uno scenario di limitazione del riscaldamento globale a 1,5 °C offrono numerose opportunità per le imprese di adottare pratiche sostenibili, migliorare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di gas serra.

Le opportunità di transizione identificate dell'analisi di scenario effettuata da ASPI, riguardano lo sviluppo interno di expertise e competenze necessarie per l'espansione in settori altamente innovativi, con il contributo delle società controllate, con un focus su tre aree principali: Ingegneria & Costruzioni, Innovazione & Tecnologia e Servizi.

Ingegneria & Costruzioni

- Design Sostenibile: Tecne si occupa del design e della progettazione sostenibile seguendo standard in linea con la normativa e i protocolli più avanzati (es. Envision).
- Materiali da costruzione a impatto ambientale ridotto: Amplia si dedica alla ricerca e sviluppo di materiali sostenibili, includendo l'analisi del ciclo di vita (LCA) e le dichiarazioni ambientali di prodotto (EPD) per il conglomerato bituminoso.

Innovazione & Tecnologia

- Energia Rinnovabile: Elgea progetta e sviluppa impianti fotovoltaici avanzati che massimizzano l'integrazione con l'infrastruttura ed il contesto circostante.
- Infrastruttura di Ricarica per Veicoli Elettrici: Free To X sta sviluppando stazioni di ricarica per veicoli elettrici sulla rete del Gruppo.
- Smart Solutions: Movyon e ELGEA sviluppano progetti di ricerca e sviluppo in tre aree principali: materiali, smart energy e smart mobility
- Smart Cities: ASPI e Movyon sono impegnati in progetti di smart mobility e logistica, come la smart city di Genova (oggetto di approfondimento nel prossimo paragrafo).

Servizi

- Service Management: Giovia e Youverse sono impegnati nella gestione di asset e servizi, quali servizi di pulizia, fleet e building management, favorendo l'impiego di tecnologie e processi a basso impatto ambientale

Nel Climate Transition Plan l'ambizione climatica si articola in due principali obiettivi:

- Mitigazione del cambiamento climatico: la strategia per la riduzione delle emissioni è stata declinata attraverso la definizione di azioni e obiettivi.

Adattamento al cambiamento climatico: la strategia per l'adattamento delle opere al cambiamento climatico è stata declinata attraverso la definizione di azioni e obiettivi.

E1-3**Azioni**

Le azioni descritte dal Climate Transition Plan affrontano sia la mitigazione che l'adattamento.

Mitigazione del cambiamento climatico

Il Gruppo ha sviluppato una strategia di mitigazione del cambiamento climatico attraverso diverse leve di azione. Tra queste:

- l'elettrificazione del parco veicolare, che prevede la progressiva sostituzione delle auto aziendali, dei furgoni e degli autocarri leggeri con mezzi elettrici, supportata dall'installazione di stazioni di ricarica aziendali;
- fuel switch, che include la sostituzione delle caldaie a diesel con sistemi a GPL, o pompe di calore elettriche. Al 2024 sono state sostituite 29 caldaie, con l'obiettivo di procedere con la sostituzione di 53 centrali termiche entro il 2026;
- la conversione degli impianti di Amplia per la produzione del conglomerato bituminoso da BTZ a GNL/GPL/Metano. Nel 2024 sono stati convertiti già i primi 7 impianti. Il piano proseguirà nel 2025.
- l'utilizzo di Biocarburanti (es. HVO), soprattutto per quei macchinari per i quali l'elettrificazione non è ancora possibile per limiti tecnologici attuali;
- l'efficientamento energetico perseguito attraverso iniziative come il relamping con tecnologia LED per l'illuminazione delle gallerie, in allineamento a quanto previsto dalla certificazione ISO 50001. Al 2024 risultano efficientate 160 gallerie lungo la rete autostradale, con la sostituzione di oltre 11.000 apparecchi illuminanti, con l'obiettivo di sostituire entro il 2026, 452 fornici;
- utilizzo e produzione di energia da fonti rinnovabili, con l'impegno a installare impianti fotovoltaici per la generazione di elettricità;
- utilizzo di materiali da costruzione sostenibili, come acciaio riciclato, calcestruzzo circolare e a basse emissioni, oltre all'impiego di asfalto tiepido per ridurre le emissioni di scope 3 upstream, nelle categorie 1 e 2. Nel 2024 rispetto al totale della produzione di conglomerato bituminoso di Amplia, oltre il 50% è stato prodotto con tecnologia tiepida;
- azioni per la riduzione delle emissioni indirette "a valle" (downstream) che, pur non essendo parte del perimetro di validazione SBTi, sono ridotte attraverso il supporto allo sviluppo di soluzioni di mobilità innovative ("smart mobility") che favoriscono la fluidificazione del traffico e l'installazione di colonnine di ricarica elettrica lungo la rete per favorire lo sviluppo della mobilità elettrica. Nel 2024 risultano installate 100 stazioni di ricarica ad alta potenza da parte di Free To X sulla rete autostradale del Gruppo, per un totale di 728 EVCPs (Electric Vehicle Charging Points - punti di ricarica). All'elettrico si aggiunge l'implementazione di soluzioni e partnership per la distribuzione di carburanti alternativi (biocarburanti e in futuro l'idrogeno);
- sviluppo di competenze per la progettazione e l'ingegneria sostenibile, seguendo i più avanzati protocolli internazionali, come Envision. Dopo la certificazione Envision ottenuta nel 2022 del Passante di Bologna, e nel 2023 della Gronda di Genova e dell'A13 Bologna-Ferrara, nel 2024 è stata ottenuta la certificazione Envision per l'area di servizio Bellosguardo.

Adattamento al cambiamento climatico

La strategia di ASPI per l'adattamento ai cambiamenti climatici si articola in quattro fasi.

- La prima, Readiness, prevede azioni per aggiornare la conoscenza dell'infrastruttura, gestire eventi di interruzione e prolungare la vita utile delle opere attraverso il monitoraggio delle condizioni dell'infrastruttura e la pianificazione e realizzazione di investimenti in ammodernamento e manutenzione.

- La seconda, Response & Recovery, si attiva durante eventi climatici avversi e include la gestione operativa, le valutazioni preliminari, l'analisi post-evento e l'ottimizzazione dei protocolli di risposta.
- La terza fase, Monitoring, riguarda il monitoraggio ambientale, attraverso tecnologie avanzate come radar meteorologici, satelliti e sensori idrometrici e geotecnici.
- Infine, la fase di Strategic Engagement punta al coinvolgimento con istituzioni e regolatori a livello nazionale e locale, facilitando il dialogo su autorizzazioni, condivisione di dati e sviluppo di nuove normative.

Va sottolineato che l'implementazione delle azioni può essere soggetta a elementi di incertezza:

- in ambito di mitigazione, le iniziative di riduzione dello scope 3 upstream, sono legate alla disponibilità sul mercato dei materiali green alternativi e alla loro fruibilità sotto il profilo economico-finanziario;
- in ambito di adattamento le iniziative sono attuabili e messe a terra solo previa approvazione dell'ente concedente.

E1-4

Target

Gli obiettivi definiti in coerenza con la Science Based Target Initiative (SBTi) da cui sono stati validati prevedono target intermedi al 2030 e il raggiungimento del Net Zero entro il 2050. Nello specifico:

- entro il 2030 si prevede la riduzione del 68% delle emissioni di Scope 1 e 2 (base line al 2019), e per lo scope 3 upstream la riduzione del 52% delle emissioni legate agli investimenti per milione di euro di spesa, e del 55% delle emissioni dai beni e servizi acquistati per milione di euro di profitto operativo;
- entro il 2050 l'obiettivo è la riduzione del 90% delle emissioni complessive di Scope 1, 2 e 3.

Questi target, allineati agli obiettivi dell'Accordo di Parigi, garantiscono un contributo concreto alla lotta contro il cambiamento climatico e vengono monitorati attraverso un inventario aggiornato annualmente in conformità agli standard internazionali, come il Greenhouse Gas Protocol.

Quanto invece per gli obiettivi di adattamento, questi vengono monitorati sia attraverso indicatori che rappresentano interventi puntuali sull'infrastruttura (come ad es. impermeabilizzazione gallerie, interventi di consolidamento fondazioni, assesment idrogeologici etc.) oltre che all'effettivo valore di investimenti eseguito rispetto a quanto preventivato nel Piano Investimenti e concordato con il concedente.

Tra le considerazioni effettuate durante la definizione dei target, sono stati inclusi anche elementi di carattere regolatorio (nuove normative, linee guida), ma anche tecnologie, disponibilità di mercato di prodotti e servizi, insieme alla previsione degli investimenti da effettuare.

Le risorse impiegate nel 2024 per il raggiungimento dei target ammontano complessivamente a 10,6 milioni di euro di cui 8,7 come investimenti (installazione stazioni di ricarica per il parco auto dei dipendenti, efficientamento gallerie, progetto gasolio free e riconversione impianti di Amplia) e 1,6 milioni di euro di costi operativi (sovrapprezzo energia green e canoni di noleggio autovetture elettriche e ibride).

Per il 2025 le previsioni di spesa sono pari a 9,3 milioni per gli investimenti e 1,2 milioni per i costi operativi.

E1-5 Energy consumption and mix

	UdM	2024	2023
consumo totale di energia da fonti fossili	MWh	211.901	191.927
consumo totale di energia da fonti nucleari	MWh	5	-
consumo totale di energia da fonti rinnovabili	MWh	206.964	215.838
consumo di combustibili da fonti rinnovabili i, compresa la biomassa (che include anche i rifiuti industriali e urbani di origine biologica), i biocarburanti, il biogas, l'idrogeno da fonti rinnovabili	MWh	48	-
consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	MWh	202.412	211.427
consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	MWh	4.503	4.411
Consumo totale di energia	MWh	418.870	407.765
Produzione di energia da fonti non rinnovabili	MWh	484	2.200
Produzione di energia da fonti rinnovabili	MWh	9.165	10.103

L'aumento del consumo totale di energia da fonti fossili è attribuibile principalmente ai maggiori consumi di Amplia, società di costruzioni del Gruppo, a seguito dell'aumento del valore della produzione della stessa. In particolare:

- sono aumentati del 37% i consumi di gasolio diesel per autoveicoli, mezzi e macchine da cantiere;
- sono aumentati del 26% i consumi di olio combustibile degli impianti di produzione di conglomerato;
- nel 2025 i consumi di olio combustibile dovrebbero ridursi grazie alla conversione degli impianti effettuata nel 2024.

La percentuale di consumo totale di energia da fonti rinnovabili sul totale dell'energia consumata dal Gruppo corrisponde al 49,8%. Nello specifico, il consumo di energia elettrica del Gruppo ha registrato una riduzione del 4,6% ed è stato coperto quasi integralmente da fonti rinnovabili certificate. Il consumo di combustibili da fonti rinnovabili comprende il consumo derivante dall'utilizzo di biocarburanti (HVO).

Il consumo totale di energia da fonti nucleare è stato stimato considerando i fattori di mix residuo (Fonte "AIB- European Residual Mixes 2023").

E1-5 Energy consumption and mix - Settori ad alto impatto climatico

	UdM	2024
Consumo totale di energia da fonti fossili		202.210
consumo di combustibili da petrolio greggio e prodotti petroliferi	MWh	145.822
consumo di combustibili da gas naturale	MWh	35.703
consumo di combustibili da altre fonti fossili	MWh	20.608
consumo di energia elettrica, calore, vapore o raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	MWh	77
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili	MWh	204.205
Consumo totale di energia	MWh	406.415

Le aziende considerate sono quelle rientranti nei settori ad alto impatto climatico elencate nelle sezioni da A a H e nella sezione L della NACE (come definiti nel regolamento delegato (UE) 2022/1288 della Commissione). In particolare, sono state considerate le concessionarie Autostradali (Autostrade per l'Italia, Società Autostradale Tirrenica, Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Tangenziale di Napoli) e l'impresa di costruzione Amplia.

Energy Intensity – Settori ad alto Impatto

	2024
Intensità energetica	0,0001

Metodologie di calcolo

L'intensità energetica dei settori ad alto impatto è definito dal rapporto tra il consumo totale di energia e il margine di contribuzione dei ricavi delle società considerate ad alto impatto. Il denominatore non è espressamente riportato nella sezione finanziaria del presente documento, ma è riconducibile a quanto definito per i settori operativi nel paragrafo "2.4 Dati Per Settore Operativo".

E1-6 Gross scopes ¹¹1, 2, 3, and total GHG emissions

	Udm	2024	2023
Scope 1 Emissioni GHG			
Scope 1	tCO ₂ eq	54.994	49.474
Scope 2 Emissioni GHG	tCo ₂ eq		
Scope 2 market based	tCo ₂ eq	86	425
Scope 2 location based	tCO ₂ eq	62.279	56.883
Scope 3 Emissioni GHG			
Scope 3	tCO ₂ eq	1.865.685	1.423.236
1 Purchased goods and services	tCo ₂ eq	127.195	161.112
2 Capital goods	tCo ₂ eq	1.672.581	1.262.124
3 Fuel and energy-related activities	tCo ₂ eq	31.026	
5 Waste generated in operations	tCo ₂ eq	12.983	
6 Business travel	tCo ₂ eq	1.464	
7 Employee commuting	tCo ₂ eq	18.867	
8 Upstream leased assets	tCo ₂ eq	1.569	
Emissioni GHG totali			
Emissioni GHG totali (market based)	tCo ₂ eq	1.920.765	1.473.135
Emissioni GHG totali (location based)	tCo ₂ eq	1.982.958	1.529.593

Scope 1

Le emissioni Scope 1 sono quelle derivanti da fonti direttamente controllate dal Gruppo, come i combustibili utilizzati per alimentare la flotta aziendale, gli automezzi da lavoro e a noleggio, oltre a quelli impiegati per i generatori di emergenza e il riscaldamento. L'incremento delle emissioni di Scope 1 rispetto al 2023, più 5.520 tonnellate, è attribuibile principalmente ai maggiori consumi di Amplia associati all'aumento della produzione come evidenziato nei commenti dell'andamento dei consumi (E1-5).

¹¹ La quasi totalità delle emissioni è generata in Italia

Scope 2

Le emissioni Scope 2 sono quelle derivanti da fonti non controllate direttamente dal Gruppo e associate alla generazione di energia elettrica, calore e vapore importati e consumati dal Gruppo.

L'incremento delle emissioni Scope 2 location based è dovuto all'aggiornamento dei valori del fattore di conversione rispetto al 2023. A parità di valore del fattore di conversione le emissioni diminuiscono del 4,6%, la diminuzione è attribuibile alla riduzione dei consumi elettrici del Gruppo, coperti da fonti rinnovabili certificate per una percentuale approssimabile al 100%.

Scope 3

Le emissioni Scope 3 sono quelle derivanti da fonti che non sono sotto il diretto controllo aziendale, ma che sono indirettamente legate all'attività aziendale. Comprendono tutte le emissioni indirette generate dalla catena del valore del Gruppo come, ad esempio, quelle connesse alla catena di fornitura, i viaggi dei dipendenti, emissioni dovute all'utilizzo dell'infrastruttura da parte degli utenti ecc.

Rispetto al 2023 per il calcolo dello scope 3 è stato considerato un maggior numero di categorie che ora comprendono:

- Purchased goods and services: comprendono le emissioni derivanti dalla produzione dei beni acquistati per le attività di manutenzione.
- Capital goods: comprendono le emissioni legate alla produzione dei materiali utilizzati per gli investimenti infrastrutturali, in primo luogo acciaio.
- Fuel-and-energy-related activities: Emissioni upstream derivanti dall'estrazione, produzione e trasporto di combustibili ed energia acquistati dall'azienda.
- Upstream transportation and distribution: Emissioni dal trasporto e dalla distribuzione di beni acquistati, fino alla loro consegna all'azienda, quando effettuati con mezzi e strutture non di proprietà o sotto il controllo dell'azienda.
- Waste generated in operations: Emissioni derivanti dal trattamento e dallo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle attività aziendali.
- Business Travel: Emissioni derivanti dai viaggi effettuati dai dipendenti per motivi di lavoro.
- Employee commuting: missioni legate agli spostamenti quotidiani dei dipendenti tra la propria abitazione e il luogo di lavoro.
- Upstream leased assets: Emissioni derivanti dall'uso di beni in leasing operati da terzi ma utilizzati dall'azienda.

L'incremento delle emissioni +31% è attribuibile principalmente alla categoria 2, che riflette il maggior impiego di materiali legati agli investimenti infrastrutturali

Metodologie di calcolo

Scope 1

Per il calcolo delle emissioni dirette (Scope 1) derivanti da fonti controllate direttamente dal Gruppo (ad es. i combustibili utilizzati per alimentare la flotta aziendale, gli automezzi da lavoro e a noleggio, combustibili per i generatori di emergenza, per il riscaldamento, ecc.) sono stati utilizzati i fattori di emissione pubblicati dal DEFRA (Department for Environment, Food and Rural Affairs) nel 2024.

Scope 2

Il metodo location-based prevede la contabilizzazione delle emissioni derivanti dal consumo di elettricità, applicando fattori di emissione medi nazionali (Fonte "ISPRA – Rapporto 404/2024")

Il metodo market-based prevede la determinazione delle emissioni GHG derivanti dall'acquisto di elettricità considerando fattori di emissione Residual mix. Per gli acquisti di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili si attribuisce un fattore emissivo pari a zero. (Fonte "AIB- European Residual Mixes 2023")

Scope 3

Categoria 1 e 2, Purchased Goods and Services & Capital Goods: le emissioni sono state stimate attraverso l'utilizzo di fattori emissivi derivanti dal DEFRA UK, applicati ai materiali da costruzione utilizzati nelle attività di manutenzione e investimento sulla rete.

Categoria 3, Fuel and Energy related activities: le emissioni sono state stimate considerando, le emissioni upstream dei carburanti acquistati, le emissioni upstream dell'energia elettrica acquistata, le perdite per trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica per i rispetti fattori emissivi.

Categoria 4, Upstream transportation and distribution: le emissioni sono state incluse in categoria 1 e 2, poiché i coefficienti emissivi considerati includono anche le fasi di trasporto.

Categoria 5, Waste generated in operations: le emissioni sono state stimate sulla base dei rifiuti prodotti e gestiti da Gruppo per i fattori emissivi da DEFRA UK.

Categoria 6, Business travel: le emissioni derivanti dai viaggi dei dipendenti sono state stimate in base ai viaggi effettuati dal personale del Gruppo, utilizzando i fattori emissivi dell'US-EPA.

Categoria 7, Employee commuting: le emissioni sono state calcolate utilizzando dati raccolti tramite un'indagine interna, che includeva informazioni sulla frequenza di presenza in sede e sulla distanza annuale percorsa con i veicoli, tenendo conto della % di lavoro da remoto.

Categoria 8, Upstream Leased assets: le emissioni sono stimate tenendo conto degli edifici il cui consumo energetico per il riscaldamento non rientra nello Scope 1 e di quelli il cui consumo elettrico non è incluso nello Scope 2. I consumi specifici sono stati ottenuti da database come Odyssee e Mure.

Categoria 9, Downstream transportation and distribution: non materiale.

Categoria 10, Processing of sold product: non materiale.

Categoria 11, Use of sold products: non materiale.

Categoria 12, End-of-life treatment of sold products: non materiale

Categoria 13, Downstream leased assets: tali emissioni secondo gli ESRS andrebbero inserite in scope 1 e 2. La determinazione puntuale della categoria, tuttavia, richiede ad oggi una componente di stima molto elevata e ci si riserva l'inserimento di tale dato quando saranno disponibili dati più accurati.

Categoria 14, Franchises, non materiale

Categoria 15, Investments. non materiale

E1-6 GHG intensity based on net revenue

Intensità emissioni GHG%	2024	2023
Emissioni GHG totali (location based)	0,00045	0,00035
Emissioni GHG totali (market based)	0,00044	0,00034

Metodologia di calcolo

Il calcolo dell'intensità è determinato dal rapporto tra il totale delle emissioni calcolate su location based e market based e i ricavi operativi presenti nella sezione 2.2 di bilancio.

4.2.2 Informazioni relative all'inquinamento

E2 IRO-1

Durante lo svolgimento delle operazioni aziendali legate alle fasi di costruzione e gestione dell'infrastruttura, come le attività di collaudo e manutenzione, si possono verificare sversamenti accidentali di sostanze chimiche, oli, materiali di scarto e altri rifiuti, con potenziale infiltrazione nel terreno. Da questo può derivare un impatto negativo sulla qualità del suolo, con effetti anche sulla salute umana. Per affrontare queste sfide, il Gruppo adotta misure preventive per evitare sversamenti e dispone di politiche di gestione efficaci nel caso in cui si verificano.

	IROs	Value chain			Orizzonte temporale		
		Upstream	Direct	Downstream	Breve	Medio	Lungo
Inquinamento del suolo <i>Inquinamento del suolo dovuto ad un non corretto smaltimento dei rifiuti prodotti durante lo svolgimento delle operazioni aziendali (costruzione e manutenzione)</i>	Impatto negativo potenziale		x			x	x

Il coinvolgimento degli stakeholder

L'attività di business con il maggior impatto potenziale sulle comunità locali è quello della realizzazione delle infrastrutture autostradali. Per questo l'iter di realizzazione di un'opera dalla progettazione alla costruzione, alla messa in esercizio con l'apertura al traffico, prevede il coinvolgimento di una pluralità di stakeholder:

Progetto di fattibilità tecnico economica: il progetto definisce le linee realizzative preliminari e la fattibilità dell'intervento, tenendo conto dei vincoli ambientali e di viabilità costituiti dagli strumenti urbanistici vigenti. L'obbligo di svolgere una inchiesta pubblica nell'ambito della Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A). è stabilito dalla normativa italiana (Testo Unico Ambiente D.lgs. 152/06 art. 24) ed inoltre, sempre in questa fase della progettazione, dal Codice dei Contratti Pubblici D. Lgs. 36/2023 che all'art. 40 prevede proprio l'attivazione del Dibattito Pubblico.

Verifica del progetto di fattibilità tecnico economica: il progetto viene verificato, dalla unità tecnica di Autostrade per l'Italia accreditata, al fine di appurare la completezza della documentazione e la realizzabilità dell'opera.

Valutazione di impatto ambientale (V.I.A): Il Ministero dell'Ambiente e il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, acquisiti i pareri positivi delle Regioni interessate, rilasciano il giudizio finale di compatibilità ambientale del Progetto Definitivo e del relativo Studio di Impatto Ambientale. Nell'ambito della procedura è prevista la partecipazione del pubblico mediante l'invio di osservazioni sul progetto che vengono esaminate dalla Commissione di VIA e dal Proponente.

Conferenza dei servizi (C.d.S): la Conferenza dei Servizi riunisce contemporaneamente tutti gli Enti competenti a rilasciare le autorizzazioni al progetto come i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, per i Beni e le Attività Culturali e della Difesa, Regioni, Province, Comuni, Comunità Montane, Autorità di Bacino, Agenzie Regionali Prevenzione e Ambiente, Aziende. Spesso sono richieste modifiche progettuali che rendono necessario il riavvio del processo autorizzativo.

Ricevute le prescrizioni delle procedure V.I.A. e Conferenza dei Servizi il Progetto viene integrato e vengono svolte le verifiche di ottemperanza con gli enti di controllo (arpa, ministero, comuni...)

Approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica: il Progetto viene sottoposto all'approvazione del Ministero, che dichiara l'opera "di pubblica utilità" ai fini delle procedure di esproprio delle aree interessate dai lavori.

Redazione del progetto esecutivo: possono essere introdotte variazioni che richiedono il riavvio di alcuni iter approvativi.

Verifica del progetto esecutivo: il Progetto Esecutivo viene verificato dalla unità tecnica di Autostrade per l'Italia accreditata.

Approvazione del progetto esecutivo: Il Progetto Esecutivo viene sottoposto all'approvazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per poi procedere con l'affidamento dei lavori.

Affidamento dei lavori: Dopo l'approvazione dei progetti, si procede all'affidamento dei lavori per una dei quali sono bandite gare pubbliche d'appalto, svolte da apposite commissioni di nomina ministeriale.

Consegna ed esecuzione dei lavori I: il progetto passa nella sua fase realizzativa: vengono firmati i contratti di appalto, si aprono i cantieri e vengono avviati i lavori. Le opere sono soggette alla vigilanza del Ministero ed al monitoraggio da parte di strumenti di controllo quali gli Osservatori e i Comitati di Garanzia.

Apertura al traffico: Previa verifica di agibilità da parte del Ministero, la tratta interessata dai lavori viene aperta al traffico.

Il confronto con i territori interessati riguarda quindi i progetti nel loro insieme di cui una componente chiave è quella dell'impatto ambientale. Si tratta infatti di valutare gli impatti diretti ed indiretti che un progetto può avere su:

- uomo, fauna e flora;
- suolo, acqua, aria e clima;
- beni materiali e patrimonio culturale.

In particolare, la Valutazione di Impatto Ambientale mira a:

- prevenzione: analisi di tutti i possibili impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera/progetto, al fine non solo di salvaguardare ma anche di migliorare la qualità dell'ambiente e della vita;
- integrazione: analisi di tutte le componenti ambientali e delle interazioni fra i diversi effetti possibili (effetti cumulativi);
- confronto: dialogo e riscontro tra chi progetta e chi autorizza nelle fasi di raccolta, analisi ed impiego di dati scientifici e tecnici;
- partecipazione: apertura del processo di valutazione all'attivo contributo dei cittadini in un'ottica di maggiore trasparenza (pubblicazione della domanda di autorizzazione e possibilità di consultazione).

A integrazione dell'iter approvativo, il Gruppo nella fase di progettazione ha volontariamente scelto di applicare le linee guida del protocollo Envision e di sottoporre a certificazione le opere infrastrutturali più rilevanti. Nella valutazione dei progetti il Protocollo considera anche il coinvolgimento dei territori e delle comunità coinvolte, e l'impatto che gli interventi determinano su tutte le componenti ambientali.

Durante e successivamente alla realizzazione delle opere è previsto il coinvolgimento di stakeholder esterni quali le Agenzie Regionali Protezione Ambientale ARPA e gli Osservatori Ambientali che seguono tutta la fase di realizzazione dei lavori e che costituiscono lo sportello verso il Pubblico. Gli Osservatori sono presieduti dal Ministero dell'Ambiente e in genere sono composti da tutti gli enti di controllo (Arpa, Comuni, Comunità montane, Autorità di Bacino). Le principali attività riguardano il Monitoraggio Ambientale nelle fasi ante, in corso e post operam, il cui obiettivo è prevenire i possibili fenomeni di inquinamento e verificare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.

E2-1

Policy

Il Gruppo promuove una gestione proattiva di tutti gli impatti ambientali e a questo scopo ha definito una serie di policy/linee guida.

Linea Guida HSE &RTS Management del Gruppo ASPI

La Linea Guida fornisce gli indirizzi per declinare la Visione HSE ed i principi della Policy integrata del Gruppo in materia di HSE (Health Safety Environment) e RTS (Road Traffic Safety) del Gruppo in tutte le fasi in cui si articola l'attività di ASPI, dalla progettazione, alla costruzione, alla gestione ed esercizio della rete autostradale e in tutte le attività gestite dalla Società del Gruppo con l'obiettivo di:

- perseguire la prevenzione dell'inquinamento e la tutela della sicurezza e salute delle persone, siano esse dipendenti o terzi operanti a vario titolo all'interno del Gruppo;
- garantire una gestione operativa dei processi aziendali fondata sul principio della prevenzione dei rischi HSE e salvaguardia della vita umana e dell'ambiente;
- guidare il processo di trasformazione della cultura aziendale per la sicurezza e la tutela ambientale, fornendo gli strumenti per indirizzarne il rafforzamento culturale ed il miglioramento continuo della performance.

Le linee guida definisce anche governance, ruoli e responsabilità per l'applicazione di quanto in essa contenuto. In particolare, il sistema di controllo si articola su tre livelli come di seguito descritto:

- primo livello: i "controlli di linea" costituiti dall'insieme delle attività di controllo che le singole strutture delle Unità Produttive/organizzative svolgono sui propri processi al fine di assicurare il corretto svolgimento delle operazioni;
- secondo livello: effettua audit interni sul sistema di gestione HSE/RTS e verifiche finalizzate ad assicurare l'efficacia e l'efficienza nel trattamento dei rischi HSE. Tale controllo è attuato sia a livello corporate nelle Società del Gruppo più complesse/articolate (es. ASPI, Amplia, Tecne) che a livello più operativo a cura di HSE Managers e RSPP;
- terzo livello di controllo: fornisce "assurance" indipendente e obiettiva sull'adeguatezza ed effettiva operatività del primo e secondo livello di controllo e, in generale, sulla Gestione HSE/RTS nel suo complesso ed è svolto sulla base del Piano di Audit approvato dai CdA delle Società.

Progettazione sostenibile

Il Gruppo nella fase di progettazione segue, ove applicabili, le linee guida del Protocollo Envision e sottopone a certificazione le opere infrastrutturali più rilevanti. Il Protocollo considera come elemento fondamentale per la valutazione del progetto, anche il grado di coinvolgimento delle comunità presenti sul territorio necessario per approfondire e mitigare i possibili impatti sia sulla popolazione che su tutte le componenti ambientali.

Standard di prevenzione del rischio HSE

Gli "Standard di prevenzione del rischio HSE" rappresentano le fondamenta del Sistema HSE del Gruppo che mira ad eliminare e - ove ciò non sia possibile - minimizzare eventuali danni per la Salute, la Sicurezza sul Lavoro e l'Ambiente derivanti dalle attività lavorative attraverso modalità di prevenzione che integrano quanto già previsto dalle norme di legge, attraverso efficaci strumenti operativi di controllo e monitoraggio. I valori della sicurezza e della tutela ambientale vengono costantemente comunicati e condivisi con fornitori e appaltatori, e per tale ragione gli Standard di prevenzione del rischio HSE costituiscono riferimento delle misure di tutela da integrare nella progettazione e realizzazione dei lavori, e nei capitolati contrattuali.

I capitoli ambientali

I capitoli ambientali costituiscono il principale elaborato di progetto che contiene le restrizioni per le imprese che realizzano le opere. Il capitolo disciplina per tutte le componenti ambientali (acqua, suolo, atmosfera, vibrazioni, rumore, rispetto ecosistemi/biodiversità, gestione rifiuti) le misure di mitigazione e prevenzione che le ditte appaltatrici sono contrattualmente tenute ad osservare.

Il capitolo è inserito all'interno del progetto esecutivo, il direttore lavori monitora l'avanzamento delle attività, il RUP (Responsabile Unico di Procedimento) dispone eventuali sanzioni in caso di non conformità, che possono arrivare fino all'interruzione del rapporto contrattuale.

Piani di monitoraggio ambientale

Nella fase di esecuzione dei lavori, ove previsto, ASPI monitora gli effetti dei cantieri su tutte le componenti ambientali richieste prevedendo delle azioni nel momento in cui si registrano valori superiori alle soglie preventive (attenzione e allarme) o di legge.

I dati del monitoraggio ambientale, oltre ad essere comunicati agli Enti territoriali ed agli Osservatori Ambientali, vengono raccolti e pubblicati su una piattaforma digitale che (prossimamente) sarà pubblicata sul web.

Gestione della rete

In coerenza con le linee Guida HSE sono state definite istruzioni e procedure per la gestione di inquinamenti occasionali, quali ad esempio gli sversamenti, che possono verificarsi lungo la rete a seguito di incidenti o dispersioni di carico che prevedono:

- le modalità di segnalazione;
- le procedure di intervento;
- il monitoraggio e reporting.

E2-2

Azioni

ASPI monitora costantemente i cantieri per prevenire l'inquinamento di tutte le componenti ambientali con l'obiettivo assicurare il non superamento dei limiti di legge. Sono previste a questo scopo tre soglie: attenzione, allarme e superamento limite di legge che ovviamente non possono essere superati. Per ogni componente inclusa nella Valutazione di Impatto Ambientale, nei Piani di Monitoraggio Ambientale sono mappati i punti di misura distribuiti sul territorio, le metodologie e frequenze di rilevamento, i valori di soglia da rispettare, le procedure di intervento da attuare in modo preventivo al fine di evitare situazioni di crisi e i flussi informativi con il territorio.

Al raggiungimento della soglia di allarme viene costituito un gruppo di crisi, per la definizione di azioni di mitigazione, con lo stop ai lavori impattanti fino alla risoluzione del problema. Nel 2024 sono state effettuate 5.430 misure, che hanno evidenziato 20 situazioni di criticità gestite e risolte dal gruppo di Crisi.

Nel corso del 2024 sono stati gestiti 82 casi di sversamenti significativi, dovuti principalmente a perdite di carico o conseguenti a sinistri. I materiali trattati sono idrocarburi, rifiuti, e acque di spegnimento: gli interventi hanno portato alla bonifica di circa 0,2 ettari.

E2-4

Sversamenti

Tipologia di sversamento	Numero episodi	Quantità	Unità di misura	Ettari bonificati
Acque di spegnimento	55	296.000	litri	-
Acido Cloridrico	1	1	litri	0,002
Acque di spegnimento + oli e liquidi motore + idrocarburi	11	3.500	Kg	-
Assorbenti materiali filtranti contaminati da sostanze pericolose	1	128	mq	-
Gasolio	9	2.350	Litri	0,116
Materiali fangosi/argillosi	2	-	-	-
Oli e liquidi motore + idrocarburi	2	100	Kg	-
Rifiuti solidi dispersi	1	30	ton	0,034
Totale	82			0,152

E2-3

Target

Il target relativo alle attività di monitoraggio dei cantieri prevede che il 100% delle situazioni di criticità riscontrate debbano trovare risoluzione in tempi immediati, o che vengano sospesi i lavori impattanti

4.2.3 Informazioni relative alle acque

E3 IRO-1

Il Gruppo, per quanto il proprio utilizzo dell'acqua si possa considerare limitato, riconosce l'importanza di affrontare gli impatti ambientali negativi derivanti dalle proprie attività di costruzione e gestione delle infrastrutture di rete autostradali. Tra questi, l'uso responsabile di risorse idriche rappresenta una sfida significativa, in un territorio come quello italiano considerato tutto a stress idrico. Il consumo di acqua, prelevata sia da acquedotto che da acque sotterranee tramite pozzi, contribuisce, infatti, al depauperamento delle riserve idriche, riducendo la disponibilità per altre esigenze. A tale fine, ASPI segue linee guida per la tutela delle risorse naturali, che prevedono anche iniziative per la prevenzione e la gestione sostenibile e responsabile delle risorse idriche.

	IROs	Value chain			Orizzonte temporale		
		Upstream	Direct	Downstream	Breve	Medio	Lungo
Acque <i>Depauperamento della risorsa idrica per mezzo di consumi e prelievi idrici, sia da acquedotto che da acque sotterranee tramite pozzi</i>	Impatto negativo effettivo		X		X	X	X

Il coinvolgimento degli stakeholder

Il coinvolgimento degli stakeholder nella gestione delle risorse idriche avviene secondo le stesse modalità descritte in merito all'inquinamento (ESRS E2) stante la gestione complessiva delle tematiche ambientali da parte del Gruppo.

E3-1

Policy

Valgono in linea generale le policy già rappresentate per l'inquinamento.

Con riferimento specifico al tema della gestione delle risorse idriche, per la fase di cantiere le ditte appaltatrici, secondo quanto previsto dai capitolati ambientali, devono specificare:

- le modalità con le quali viene gestito il fabbisogno idrico dei cantieri, minimizzando contestualmente il consumo di acqua;
- le modalità con le quali viene garantito che non avvengano perdite, sprechi, generazione di rifiuti e volumi scaricati;
- le modalità di gestione e controllo delle acque di regimazione delle aree di cantiere e delle acque di dilavamento;
- le modalità di esecuzione degli autocontrolli sulla conformità operativa ai diversi adempimenti;
- l'adozione di eventuali misure di mitigazione, in caso di non conformità;
- la relazione di analisi del ciclo delle acque di cantiere prima dall'inizio dei lavori, per ciascuna area di cantiere e per ciascuna fase realizzativa.

Per la fase di esercizio, le Direzioni di Tronco applicano le procedure aziendali ed in particolare gli "Indirizzi operativi di gestione delle risorse idriche di tronco" disciplinano i seguenti aspetti:

- approvvigionamento;
- utilizzo;
- scarico.

L'ambito di applicazione si riferisce ai fabbricati di pertinenza delle Direzioni di Tronco e nelle relative aree esterne e pertinenze, nonché alla gestione degli scarichi delle acque meteoriche provenienti dal dilavamento delle aree esterne lungo la tratta di pertinenza delle Direzioni di Tronco (ad es. piazzali Aree di Servizio, piazzali PM, piattaforma autostradale).

Per quanto riguarda specificamente l'uso e l'approvvigionamento, viene disciplinato l'approvvigionamento da acque superficiali, da pozzi e derivazione da acque pubbliche. Inoltre, le direzioni di Tronco sono tenute a:

- verificare il rispetto della destinazione di utilizzo autorizzata (civile, industriale, antincendio);
- installare e monitorare un contatore d'acqua per ogni utenza e su ogni pozzo;
- eseguire, con cadenza mensile, la lettura dei contatori installati;
- valutare e adottare, con il supporto del HSE Manager, le misure atte a favorire il risparmio idrico, il riutilizzo delle acque reflue e la riduzione dei consumi.

È anche previsto un censimento degli scarichi che deve contenere, tra le altre, indicazioni relative alla sigla identificativa dello scarico e l'indicazione della tipologia dei reflui.

E3-2

Azioni

Oltre alla verifica del rispetto di quanto contenuto nei capitolati ambientali, il Gruppo sta perfezionando un sistema di monitoraggio dei consumi idrici con l'obiettivo di definire un piano azioni che porti alla riduzione di eventuali sprechi e alla conseguente riduzione dei consumi. In una prima fase, l'attenzione è stata rivolta agli uffici sul territorio delle Direzioni di Tronco di Genova, Bologna, Firenze e Cassino dove sono stati analizzati in dettaglio i consumi e le tipologie di impieghi e individuati i gap rappresentati da perdite e implementate le misure di rimedio attraverso la redazione di apposite linee guida in cui sono elencate le possibili azioni di efficientamento/miglior utilizzo della risorsa idrica.

Le principali iniziative previste sono:

- Progetto pilota per l'Installazione di nuovi contatori remotizzabili che permettano di:
 - a. ricercare perdite eventuali (se superiori al 30%);
 - b. intervenire tempestivamente al verificarsi di una perdita;
 - c. facilitare il reperimento dei dati;
 - d. distinguere i consumi per ciascuna utenza.
- Interventi strutturali per la massimizzazione del riutilizzo di acqua per ridurre i prelievi idrici e i costi dell'approvvigionamento, in dettaglio:
 - a. recuperare acque meteoriche di copertura;
 - b. recuperare acque meteoriche di piazzale;
 - c. recuperare acque reflue domestiche trattate.
- Installazione di dispositivi per efficientamento delle reti idriche.

E3-3

Target

Il Gruppo ha l'obiettivo di implementare il sistema di monitoraggio e razionalizzazione dei consumi su almeno 6 Direzioni di Tronco con una spesa prevista di circa 70.000 euro.

E3-4

Consumi di acqua*

	Udm	2024
Consumo idrico totale**	m ³	424.527

Il volume totale di acqua immagazzinata è pari a m³ 2.001 ***

* Per il presente anno di rendicontazione non è stato possibile mappare il volume totale di acqua riciclata e riutilizzata.

** La totalità delle aree in cui opera l'azienda ricade in zone a stress idrico (Fonte: World Resources Institute, Aqueeduct Water Risk Atlas, www.wri.org/our-work/project/aqueeduct/).

*** Per la stima di tale dato è stato considerato il volume di acqua presente al 31.12.2024 all'interno di vasche e/o cisterne e/o serbatoi (ivi incluso 0 m³, se la cisterna è vuota).

	2024
Intensità idrica	0,000097

Metodologia di calcolo

Il consumo idrico totale è rapportato ai ricavi operativi del Gruppo riportati alla sezione 2.2

4.2.4 Informazioni relative alla biodiversità e agli ecosistemi

E4 IRO-1

La biodiversità

Le attività del Gruppo, se non correttamente presidiate, possono impattare sulla biodiversità delle aree di riferimento, danneggiare gli habitat naturali e compromettere gli equilibri ecosistemici. Al fine di approfondire la conoscenza dei potenziali impatti del business sugli ecosistemi interessati e implementare iniziative mirate alla prevenzione e mitigazione degli stessi, a partire dal 4Q 2023 il Gruppo ha avviato un'accurata mappatura delle aree protette adiacenti/limitrofe alla rete autostradale e ha instaurato una proficua collaborazione con il WWF, (vedi paragrafi E4-3, E4-5). Inoltre, nel corso del 2025 verrà realizzato il progetto "Social & Natural Capital Accounting" che ha tra i principali ambiti di analisi l'impatto sulla biodiversità.

	IROs	Value chain			Orizzonte temporale		
		Upstream	Direct	Downstream	Breve	Medio	Lungo
Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità Impatto sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi <i>Danneggiamento degli equilibri ecosistemici e perdita di biodiversità durante le attività di ammodernamento e costruzione di nuove infrastrutture e l'attività di gestione della rete autostradale</i>	Impatto negativo potenziale		x			x	x

E4-1

I territori monitorati

Il territorio italiano vanta uno dei patrimoni più rilevanti in Europa per quanto riguarda la biodiversità floristica e faunistica. La rete gestita dal Gruppo, che si estende per oltre 3.000 km, attraversa o costeggia aree ricche di elementi di biodiversità, come zone montane e parchi naturali.

Pertanto, ASPI è impegnata nella prevenzione e mitigazione degli impatti sull'ecosistema naturale in cui opera, al fine di trovare un equilibrio tra lo sviluppo infrastrutturale e la conservazione del patrimonio naturale.

In continuità con le attività espletate nel corso del 2023-2024 il Gruppo intende ampliare lo spettro informativo della propria attività rispetto ai potenziali impatti sulla Biodiversità e gli ecosistemi. A tal fine nel corso del quarto trimestre 2024 è iniziata una attività di analisi delle aree e delle specie protette che si trovano in zone limitrofe ai principali cantieri in essere. Come già effettuato per la rete autostradale, verranno identificati i principali impatti che potenzialmente possono arrecare danno alla biodiversità che vivifica nelle zone limitrofe i cantieri di cui sopra. Tale progetto prevede il coinvolgimento diretto del WWF Italia, anche al fine di garantire la terzietà delle analisi e di confrontare i risultati ottenuti quelle precedentemente effettuate.

E4-2

Policy

Il Gruppo conduce un'accurata valutazione degli impatti ambientali delle opere, inclusi quelli relativi al paesaggio e alla biodiversità. Attraverso misure di monitoraggio periodiche, verifica il mantenimento dell'equilibrio ecosistemico nelle aree potenzialmente interessate. A tal fine, il Gruppo adotta la certificazione Envision per le nuove grandi opere e definisce linee guida coerenti per gli interventi infrastrutturali, in linea con i requisiti del certificatore.

Inoltre, con riferimento al coinvolgimento degli stakeholder, questo avviene secondo le stesse modalità descritte in merito all'inquinamento (paragrafo ESRS E2), stante la gestione complessiva delle tematiche ambientali da parte del Gruppo. Il tema della biodiversità rientra infatti all'interno delle procedure del sistema di gestione ambientale (ISO 14001) già descritto e nelle procedure che fanno parte del manuale degli standard HSE. In particolare:

- gestione rifiuti;
- gestione risorse idriche;
- Gestione dei serbatoi interrati
- tutela paesaggio, natura, habitat;
- gestione sostanze e materiali e prevenzione degli sversamenti;
- gestione attività interferenti con la vegetazione.

Inoltre, nei capitolati di appalto è prevista una apposita sezione "ambientale" in cui vengono specificati tutti i controlli e le attività a cui l'appaltatore deve attenersi ai fini di una corretta gestione del cantiere in ambito ambientale. In particolare, con riferimento a vegetazione e fauna i capitolati raccomandano di:

- ridurre al minimo la superficie di esbosco nelle zone interessate dalla cantierizzazione. In ogni caso in tutta l'area di occupazione non direttamente interessata dai lavori (e a cambiamento di destinazione) è previsto il ripristino vegetazionale ed arboreo;
- prevedere per tutti i siti di cantiere posti nelle vicinanze di torrenti o canali di adeguate barriere arboree;
- di rispettare gli ambiti fluviali riducendo al minimo la distruzione della vegetazione ripariale, elemento fondamentale della vita dell'ecosistema;
- di non procedere ad abbattimento di vegetazione e all'approntamento delle superfici di cantiere durante il periodo di nidificazione dell'avifauna, procedendo altresì alla rimozione e allontanamento dei nidi in altre zone idonee mediante l'assistenza di operatori competenti.

Per quanto riguarda in particolare la vegetazione viene richiesto di rispettare specifiche misure relative a:

- la distanza dal tronco a cui effettuare movimenti terra;
- le misure da adottare in caso di taglio accidentale delle radici;
- il trattamento delle chiome interferenti con i lavori;
- le misure da prendere nel caso di abbassamento del piano di campagna attorno alle piante.

In ogni caso è previsto che in sede di cantiere debbano essere limitate le sottrazioni dirette di vegetazione, compensando eventuali tagli con opere di ripristino.

A dicembre 2024 è stato reso disponibile il Manifesto sulla tutela della Biodiversità che fornisce una visione a 360° sulla visione del Gruppo in tale ambito, come primo passo verso l'elaborazione di una policy dedicata.

E4-3

Azioni

Nel corso del 2024 sono state installate 302,2 km di reti anti-faunistiche, 1.714,7 km da quando nel 2019 è stata avviata l'iniziativa, con una riduzione del 24% degli incidenti con il coinvolgimento di fauna selvatica rispetto alla media del triennio precedente e una riduzione del 23% degli avvistamenti di fauna selvatica sempre rispetto al triennio precedente.

Inoltre, ASPI ha avviato un progetto di piantumazione sui territori pertinenti limitrofi all'autostrada. A fine 2024 risultano, inoltre, essere stati piantumati 18 ha (ettari) lungo le pertinenze autostradali, per un totale di 30 ha piantumati da quando il progetto ha avuto inizio nel 2021.

Nel corso del Q1 del 2025 il Gruppo Autostrade effettuerà delle attività congiuntamente a WWF Italia per identificare i potenziali impatti che i cantieri possono manifestare nei confronti della biodiversità e delle specie protette.

E4-4

Target

Il Gruppo Autostrade si pone l'obiettivo di continuare nel potenziamento delle reti anti-faunistiche, per ulteriori 219 km e di estendere a 60ha le aree piantumate lungo le pertinenze. Per la piantumazione nel corso del 2024 sono stati investiti 420 € migliaia euro; la previsione per il 2025 è di ulteriori 1.450€ migliaia. Per le altre iniziative sono previsti costi per circa 500 € migliaia.

Verrà inoltre realizzato il Progetto Social & Natural Capital Accounting, per il quale è in corso l'affidamento a società specializzata.

Inoltre, in collaborazione con il WWF Italia e 3Bee entro il 2025 verranno posizionate almeno dieci fototrappole (collegate ad un apposito tool informatico) in alcuni corridoi idraulici lungo l'Autostrada A11 (uno dei tratti indicati da WWF Italia come più ricchi di biodiversità e quindi più impattati in termini di frammentazione degli habitat) al fine di monitorare i passaggi faunistici di questo tratto autostradale. Ciò al fine di comprendere la "qualità e la quantità" dei passaggi e valutare quindi l'impatto della rete sulla frammentazione degli habitat. All'esito del progetto pilota si valuterà se replicarlo in altri tratti autostradali.

E4-5

I numeri sulla biodiversità

Nel 2024 è continuata la collaborazione con il WWF Italia, che ha fornito supporto tecnico al Gruppo nello studio degli impatti e delle interferenze che la rete autostradale può avere sulla biodiversità. Le analisi svolte si sono concentrate principalmente sull'approfondimento del perimetro delle aree protette adiacenti o limitrofe alla rete autostradale e sull'identificazione delle specie prioritarie presenti nelle aree individuate, incluse quelle elencate nella lista rossa dell'ONU.

Nel primo caso sono stati individuati 134 siti, di cui 52 attraversati direttamente, per un totale di circa 177 km di tratti autostradali che interessano le aree protette della rete Natura 2000; con riferimento alle specie presenti in tali aree, ASPI ha individuato un "bacino" di circa 403 specie, così suddivise:

Gruppi	N° Specie
Pesci	26
Anfibi	8
Rettili	6
Uccelli	309
Mammiferi	15
Invertebrati	23
Piante	16

Categorie di minaccia IUCN.

Dal totale delle specie, 58 sono state classificate secondo le categorie di pericolo di estinzione definite dall'Unione internazionale per la conservazione della natura:

- CR - In pericolo critico (Critically Endangered)
- EN - In pericolo (Endangered)
- VU - Vulnerabile (Vulnerable)
- NT - Quasi Minacciate (Near Threatened)
- LC - Minor preoccupazione (Least Concern)
- RE - Estinto nella Regione (Regionally Extinct)
- NA - Non applicabile (Not Applicable)

Tipologia	n.
In pericolo critico	1
In pericolo	3
Vulnerabile	9
Quasi minacciata	8
Minor preoccupazione	37
Totale	58

4.2.5 Informazioni relative all'uso delle risorse ed economia circolare

E5 IRO-1

Il Gruppo è consapevole che, durante lo svolgimento delle operazioni aziendali legate alle fasi di costruzione e gestione dell'infrastruttura possono essere generati una quantità significativa di rifiuti, pericolosi e no. Se non smaltiti correttamente, i rifiuti prodotti possono inquinare il suolo e provocare gravi danni ambientali, contribuendo così alla contaminazione delle risorse naturali. Il Gruppo promuove l'economia circolare con azioni concrete, come la gestione dei rifiuti, il recupero dei materiali e l'ottimizzazione delle risorse. Include programmi ambientali per tutelare le risorse naturali e recuperare quasi totalmente gli scarti.

	IROs	Value chain			Orizzonte temporale		
		Upstream	Direct	Downstream	Breve	Medio	Lungo
Rifiuti <i>Inquinamento del suolo dovuto ad un non corretto smaltimento dei rifiuti prodotti durante lo svolgimento delle operazioni aziendali (costruzione e manutenzione)</i>	Impatto negativo potenziale		x			x	x

E5-1

Policy

Valgono in linea generale le policy già rappresentate per l'inquinamento. In particolare, con riferimento alle fasi di realizzazione dell'infrastruttura e della sua gestione si segnala:

Realizzazione/Progettazione

- la progettazione sostenibile in conformità con le linee guida Envision prevede il contenimento della quantità di rifiuti non avviati in discarica sia durante la costruzione che la gestione dell'infrastruttura.
- I capitolati ambientali definiscono le prescrizioni in capo alle società appaltatrici per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo, che devono essere riutilizzate nell'ambito dello stesso progetto o opere ad esso collegate, e la gestione dei rifiuti con lo scopo per questi ultimi di prevenire ogni forma di inquinamento e per massimizzare le attività di recupero in impianti.
- I piani di gestione ambientale dettagliano gli impegni e le azioni che le società appaltatrici devono implementare in fase di realizzazione dell'opera.

Per il Gruppo è centrale l'adozione di modalità costruttive che riducano il consumo di risorse naturali e favoriscano la circolarità. A questo scopo, nella fase di cantiere le imprese appaltatrici sono tenute a rendicontare le quantità e le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo che si originano nell'ambito delle attività di realizzazione dell'opera, al fine di dare evidenza della corretta attuazione dei Piani di Utilizzo.

Per la gestione dei rifiuti le ditte esecutrici sono tenute a redigere il Piano di Gestione dei Rifiuti nel quale vengono disciplinati i seguenti aspetti:

- l'identificazione, classificazione e caratterizzazione;
- la qualifica e monitoraggio dei trasportatori e smaltitori/recuperatori dei rifiuti;
- la gestione dell'attività di deposito temporaneo;
- la gestione delle attività di conferimento dei rifiuti;
- la gestione della documentazione relativa ai rifiuti.

Gestione infrastruttura

Il Gruppo ha sviluppato linee guida per la gestione dei rifiuti derivanti dalla gestione dell'infrastruttura nel rispetto degli standard ambientali definiti dalla Policy Integrata dei Sistemi di Gestione di Gruppo e dalle Linee Guida HSE di Gruppo. Nelle linee di indirizzo sono incluse anche le modalità di gestione dei rifiuti abbandonati lungo la rete (nastro autostradale e aree di sosta e parcheggio).

Per quanto riguarda le attività manutentive svolte da terzi, la responsabilità della gestione dei rifiuti (raccolta, trasporto e recupero/smaltimento) è attribuita, su base contrattuale, all'impresa di manutenzione (di seguito anche "Appaltatore"), che si configura come produttore (art. 266 comma 4 del D. Lgs 152/06) e, quindi, incaricato del conferimento dei rifiuti da manutenzione presso il proprio deposito temporaneo ovvero presso lo smaltitore autorizzato.

E5-2

Azioni

A partire dal 2010 ASPI ha riutilizzato oltre 35,2 milioni di mc di terre e rocce da scavo derivanti dagli appalti legati al piano di investimenti, di cui oltre 660 mila nel corso del 2024. Tali materiali sono stati impiegati per la realizzazione delle opere autostradali e delle opere compensative sul territorio, coprendo la quasi totalità del fabbisogno e comportando una significativa riduzione dell'approvvigionamento da cava e dello smaltimento in discarica.

Questo risultato è stato raggiunto grazie alle procedure adottate con le imprese appaltatrici che sono tenute a inviare con cadenza mensile alla Direzione Lavori, e agli Enti competenti laddove richiesto (ad es. Osservatori Ambientali), un resoconto delle attività eseguite nel rispetto dei piani di utilizzo/gestione delle terre.

Per i rifiuti la percentuale di rifiuti inviati a recupero registrata è stabilmente superiore al 95% e nel corso del 2024 per migliorarne la gestione è stato implementato l'applicativo Atlantide con un costo di 325 euro migliaia di euro.

E5-3

Target

Il Gruppo ha il target di inviare a recupero almeno il 95% dei rifiuti prodotti o raccolti lungo la rete

E5-5

Rifiuti Prodotti e modalità di smaltimento

Nel 2024 l'attività del Gruppo ha prodotto circa 1,371 milioni di tonnellate di rifiuti (1,4 nel 2023) il 97% dei quali derivanti dalle attività di costruzione, avendo le altre categorie una valenza residuale. Non sono stati registrati rifiuti radioattivi.

	Quantità di rifiuti per tipologia di rifiuto e pericolosità														Totale
	Rifiuti legati alle attività di demolizione		Imballaggi		Rifiuti legati alle attività da ufficio		Fanghi		Rifiuti urbani		Olii, lubrificanti e altre sostanze pericolose		Altri rifiuti		
	Non Per	Per	Non Per	Per	Non Per	Per	Non Per	Per	Non Per	Per	Non Per	Per	Non Per	Per	
Totale	1.334.257	624	5.234	85	484	-	752	-	9.013	-	141	77	18.870	1.405	1.370.942
	1.334.881		5.319		484		752		9.013		218		20.275		1.370.942
di cui radioattivi															0

Circa il 98,4% dei rifiuti prodotti sono stati oggetto di operazione di recupero: preparazione per riutilizzo, riciclo o inviati a recupero, quelli riciclati sono pari al 53% (47% la quota non riciclata). Lo smaltimento, discarica o incenerimento copre l'1,6% dei rifiuti prodotti o raccolti lungo la rete.

Quantità di rifiuti per modalità di trattamento													Totale
Operazioni di recupero						Operazioni di smaltimento							
Preparazione per il riutilizzo		Riciclo		Altre operazioni di recupero		Incenerimento		Discarica		Altre operazioni di smaltimento			
Non Per.	Per.	Non Per.	Per.	Non Per.	Per.	Non Per.	Per.	Non Per.	Per.	Non Per.	Per.		
Tot	1.145	26	727.076	0,3	620.767	371	0	0	16.697	1.562	3.067	231	1.370.942
	1.171		727.076		621.138		0		18.259		3.298		1.370.942

4.2.6 Finanza sostenibile – Regolamento Tassonomia UE (2020/852)

1. Introduzione al Regolamento Tassonomia 2020/852 dell'Unione Europea

Il Regolamento sulla Tassonomia UE (Regolamento (UE) n. 2020/852 del 18 giugno 2020, di seguito anche "Regolamento") fornisce un sistema unificato di classificazione delle attività economiche che possono essere considerate eco-sostenibili. Il Regolamento stabilisce sei obiettivi ambientali a cui tali attività possono contribuire:

- mitigazione dei cambiamenti climatici (CCM),
- adattamento ai cambiamenti climatici (CCA),
- uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine (WTR),
- transizione verso un'economia circolare (CE),
- prevenzione e riduzione dell'inquinamento (PPC),
- protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi (BIO).

Nello specifico, ai fini di tale Regolamento, per qualificarsi come sostenibile dal punto di vista ambientale (o "eco-sostenibile"), un'attività economica deve soddisfare in modo congiunto una serie di condizioni:

- risultare conforme ai criteri di contributo sostanziale dalla Commissione, distinti per ciascuna attività;
- non arrecare un danno significativo agli altri obiettivi ambientali (principio di "Do Not Significant Harm" o DNSH);
- essere svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia (ovvero in linea con le linee guida OCSE, i Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, inclusi i principi e i diritti stabiliti dalle otto convenzioni fondamentali individuate nella dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e dalla Carta internazionale dei diritti dell'uomo).

Ai sensi dei requisiti normativi declinati nell'Atto Delegato relativo all'articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852, dall'esercizio 2021 il Gruppo è tenuto a includere nella propria Relazione Annuale Integrata (in precedenza DNF, Dichiarazione Non Finanziaria) informazioni su come e in quale misura le proprie attività sono associate ad attività economiche eco-sostenibili ai sensi della Tassonomia UE.

Con riferimento all'esercizio 2024 il Regolamento richiede di predisporre un'informativa che includa la quota delle attività economiche ammissibili e non allineate e ammissibili e allineate, riportando in tabella le relative quote di:

- fatturato;
- spese in conto capitale (CapEx);
- spese operative (OpEx).

Nello specifico, per l'esercizio 2024 il Gruppo ha svolto l'analisi di ammissibilità e allineamento con riferimento alle attività riferite ai sei obiettivi ambientali: mitigazione dei cambiamenti climatici (CCM), adattamento al cambiamento climatico (CCA), uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine (WTR), transizione verso un'economia circolare (CE), prevenzione e riduzione dell'inquinamento (PPC) e protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi (BIO), contenute all'interno degli atti delegati seguenti:

- Climate Delegated Act (Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 e ss.mm.ii.) integrato dal Complementary Climate Delegated Act (Regolamento Delegato (UE) 2022/1214)
- Environmental Delegated Act, (Regolamento Delegato (UE) 2023/2486)

2 Il contributo di Autostrade per l'Italia: l'analisi di ammissibilità e allineamento

2.1 L'analisi di ammissibilità

Il Gruppo, leader nel settore autostradale italiano, rendiconta per il quarto anno le informazioni ai sensi della Tassonomia, collocando anche nel 2024 le proprie attività principali tra quelle che contribuiscono agli obiettivi climatici. Tale risultato è coerente con l'intento del Gruppo di avere un ruolo di sempre maggior rilievo nella transizione e resilienza climatica. Nel 2024 il Gruppo ha infatti sviluppato il suo Climate Transition Plan, all'interno del quale ha incluso i suoi investimenti per la realizzazione delle grandi opere e le attività di manutenzione, dedicati alla realizzazione di un'infrastruttura resiliente, sostenibile e digitalizzata. Inoltre, il Gruppo contribuisce alla mitigazione ai cambiamenti climatici grazie alle proprie soluzioni offerte per monitorare e decongestionare il trasporto su strada, oltre che l'attività di installazione di infrastrutture di ricarica dedicate alla mobilità elettrica.

Ai fini dell'identificazione delle attività ammissibili, ASPI ha effettuato le proprie valutazioni attraverso l'analisi della "Classificazione Statistica delle Attività Economiche nella Comunità Europea" (NACE) e della descrizione delle attività riportate all'interno del *Climate Delegated Act* e dell'*Environmental Delegated Act*.

In particolare, il Gruppo ha valutato l'attività di costruzione e gestione dell'infrastruttura stradale e autostradale ammissibile, secondo quanto previsto dall'attività **6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico**, in riferimento all'obiettivo di adattamento ai cambiamenti climatici. Tale attività è stata presa in considerazione, sia per ASPI che per le Concessionarie, in virtù dei lavori effettuati per aumentare la resilienza ai cambiamenti climatici sull'infrastruttura autostradale. Nello specifico, sono state considerate le attività di costruzione, ammodernamento, manutenzione e gestione di strade, autostrade, ponti gallerie e altro, previste dal Climate Transition Plan 2024, con l'esplicito obiettivo di aumentare la resilienza ai rischi climatici fisici che insistono sull'infrastruttura. Gli altri interventi realizzati sull'infrastruttura nel corso del 2024, non direttamente riconducibili a tale valutazione di rischio, non sono stati valutati ammissibili.

Per quanto riguarda l'attività economica **6.15 ("Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio")**, riferita all'obiettivo di mitigazione ai cambiamenti climatici, in conformità alla FAQ 33 della Draft Commission Notice di novembre 2024, sono stati considerati esclusivamente i ricavi, i costi e gli investimenti relativi a Free to X, per l'installazione e gestione di colonnine

di ricarica per veicoli elettrici, e a Movyon, per la realizzazione degli Intelligent Transport Systems (ITS), ricompresi tra le attività ammissibili ai sensi come anche specificato dalla FAQ 101 di ottobre 2023¹².

Nel corso del 2024, il Gruppo ha valutato anche le attività svolte dalla controllata Elgea, per la quale è stata presa in considerazione la produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica, valutata come ammissibile per l'attività **4.1 CCM Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica**. Sebbene l'impianto, situato a Calenzano (FI), non risulti ancora in funzione al 31/12 del 2024, si ritengono ammissibili le spese operative di ricerca e sviluppo, nonché eventuali spese preliminari di progettazione.

Inoltre, risultano ammissibili tutte le spese sostenute per l'acquisto o il leasing di automezzi dalle società del Gruppo ASPI, riconducibili all'attività **6.5 CCM Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri**. A completamento dell'analisi sull'ammissibilità del Gruppo, per quel che concerne gli obiettivi climatici, vi sono le attività riguardanti l'ambito "Edilizia e attività immobiliari". In particolare, le attività di **Costruzione di nuovi edifici (7.1 CCM e 3.1 CE)** sono state considerate rispettivamente per gli investimenti per la costruzione di stazioni e fabbricati e per i lavori di ristrutturazione di alcune sedi societarie distribuite sul suolo nazionale. Allo stesso modo, si ritiene ammissibile l'attività **7.3 CCM Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica** in quanto la Società ha effettuato lavori per misure individuali di efficientamento in alcune sedi distribuite su suolo nazionale I. Infine, con riferimento all'attività **7.4 CCM Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)** sono stati considerati come ammissibili sia gli investimenti per la costruzione di colonnine di ricarica negli edifici (e parcheggi adiacenti) sostenuti dalla Società, sia quelli sostenuti da RAV, Free to X e Amplia mentre, per l'attività **7.6 CCM Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili**, sono stati considerati gli investimenti sostenuti per lo svolgimento di lavori di efficientamento energetico di edifici con installazione/manutenzione di pannelli fotovoltaici e altre tecnologie per energie rinnovabili sostenuti dalla Società, oltre che dalle Concessionarie (SAT, RAV, TaNa) ed Elgea.

Infine, la valutazione dell'ammissibilità ha riguardato anche le altre attività che contribuiscono ai restanti quattro obiettivi ambientali e, nello specifico, l'obiettivo applicabile di transizione verso un'economia circolare. In aggiunta alle attività di edilizia sopra-citate, sono risultati ammissibili, per l'attività **1.2 Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche**, i ricavi e i costi associati all'attività effettuata da Movyon, che fornisce, sia alle società del Gruppo che a società terze, apparati di bordo e antenne RSU utilizzate per il pedaggio. Ai fini del calcolo degli indicatori sono stati inclusi i soli ricavi relativi alla vendita di dispositivi elettronici a società esterne al Gruppo (escludendo, quindi, le voci di ricavo infragruppo). Sempre con riferimento al medesimo obiettivo ambientale, è stata considerata come ammissibile la manutenzione della superficie stradale svolta da Pavimental Polska per società non del Gruppo, secondo quanto previsto dall'attività **3.4 Manutenzione di strade e autostrade**.

02.2 L'analisi di allineamento

Per identificare le attività allineate del Gruppo, sono stati analizzati i criteri di vaglio tecnico relativi alle attività ammissibili e il rispetto delle garanzie minime di salvaguardia, tenendo conto delle indicazioni presenti nelle FAQ pubblicate dalla Commissione Europea.

Come previsto dal Regolamento, l'analisi di allineamento, diversamente dall'anno precedente, è stata condotta con riferimento ai sei obiettivi ambientali, comprendendo le attività introdotte dai Regolamenti delegati (UE) 2023/2485 e 2023/2486.

In conformità alle indicazioni riportate alla FAQ 13 della EU Commission Notice (C/2023/305), sono state considerate, ai fini dell'analisi di allineamento, solo le attività ammissibili rilevanti per il business. Nell'anno 2024, in base alle valutazioni attuali del management, le attività ammissibili di rilevanza per il business sono state identificate come quelle direttamente connesse alle attività principali di ASPI e delle sue controllate. In particolare, l'analisi di allineamento è stata svolta rispetto alle attività seguenti:

¹²Comunicazione della Commissione (C/2023/267), pubblicata il 20 ottobre 2023.

- 4.1 CCM Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica;
- 6.15 CCM Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio;
- 6.15 CCA Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico;
- 1.2 CE Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche;
- 3.4 CE Manutenzione di strade e autostrade.

Di seguito si riporta dunque la valutazione effettuata dal Gruppo per analizzare l'allineamento delle attività precedentemente citate.

A. CRITERI DI VAGLIO TECNICO

a. Contributo sostanziale

4.1 CCM Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica

L'attività svolta da Elgea nel 2024 di progettazione di un impianto fotovoltaico lungo il tratto autostradale non rispetta il criterio di contributo sostanziale in quanto richiede la produzione di energia elettrica già attiva. . ASPI S.p.A, in qualità di proprietaria, produce energia elettrica da impianti fotovoltaici e, in tal senso, risulta essere conforme ai criteri di contributo sostanziale dell'attività.

6.15 CCM Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio

Il criterio di contributo sostanziale dell'attività 6.15 CCM richiede che l'infrastruttura non sia adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili. Inoltre, è richiesto che l'infrastruttura sia dedicata:

- a veicoli con emissioni di CO₂ dallo scarico pari a zero (es. punti di ricarica elettrica, stazioni di rifornimento dell'idrogeno, etc.), oppure
- al trasporto intermodale per il trasbordo di merci, oppure
- al trasporto pubblico urbano e suburbano di passeggeri.

Come indicato nella sezione dedicata all'analisi di ammissibilità, ASPI ha ritenuto ammissibili per questa attività i ricavi, i costi e gli investimenti relativi a Free to X (installazione e gestione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici) e a Movyon (realizzazione degli ITS). A questo proposito, ASPI ritiene conformi al criterio di contributo sostanziale le sole attività legate all'installazione e gestione delle stazioni di ricarica elettrica (colonnine), considerando che sono destinate ai veicoli con emissioni di CO₂ dallo scarico pari a zero. I sistemi di trasporto intelligente (ITS), invece, non sono stati considerati allineati, in quanto non espressamente citati tra le infrastrutture elencate nel criterio di contributo sostanziale. Tale approccio è coerente anche con quanto riportato nella FAQ di ottobre 2023 n.101¹³, che considera ammissibili tali sistemi, senza prevedere però la possibilità di considerarli anche allineati.

6.15 CCA Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico

Il criterio di contributo sostanziale dell'attività 6.15 CCA richiede che l'attività economica abbia attuato soluzioni fisiche e non fisiche ("soluzioni di adattamento") che riducono in modo sostanziale i più importanti rischi climatici fisici che pesano su quell'attività. Inoltre, è richiesto che per identificare i rischi climatici fisici elencati nell'appendice A del Regolamento Delegato (UE) 2021/2139, è necessario condurre una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità, seguendo una procedura specifica. Questa procedura prevede un

¹³Comunicazione della Commissione (C/2023/267), pubblicata il 20 ottobre 2023.

esame dell'attività per determinare quali rischi climatici fisici possano influenzare il suo andamento durante il ciclo di vita previsto.

Se l'attività è considerata a rischio, si deve effettuare una valutazione approfondita per esaminare la rilevanza di tali rischi e valutare le soluzioni di adattamento che possono mitigare il rischio fisico climatico identificato.

La valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità deve essere proporzionata alla portata e alla durata dell'attività. Per le attività con una durata inferiore a dieci anni, si utilizzano proiezioni climatiche su scala ridotta, mentre per le attività di durata maggiore si impiegano proiezioni climatiche avanzate con la massima risoluzione disponibile, inclusi scenari di proiezioni climatiche da dieci a trenta anni per investimenti significativi.

Le proiezioni climatiche e la valutazione degli impatti devono basarsi sulle migliori pratiche e orientamenti disponibili, tenendo conto delle più recenti conoscenze scientifiche e metodologie in linea con le relazioni del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico, pubblicazioni scientifiche e modelli aggiornati.

Infine, le soluzioni di adattamento implementate devono rispettare i seguenti criteri:

- non influiscono negativamente sugli sforzi di adattamento o sul livello di resilienza ai rischi climatici fisici di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche;
- favoriscono le soluzioni basate sulla natura o si basano, per quanto possibile, su infrastrutture blu o verdi;
- sono coerenti con i piani e le strategie di adattamento locali, settoriali, regionali o nazionali;
- sono monitorate e misurate in base a indicatori predefiniti e, nel caso in cui tali indicatori non siano soddisfatti, vengono prese in considerazione azioni correttive;
- laddove la soluzione attuata sia fisica e consista in un'attività per la quale sono stati specificati criteri di vaglio tecnico nel presente allegato, la soluzione è conforme ai criteri di vaglio tecnico relativi a "non arrecare danno significativo" (DNSH) per tale attività.

Per quanto riguarda le attività del Gruppo incluse all'interno del Climate Transition Plan 2024, le stesse sono svolte in conformità agli esiti di un'analisi di vulnerabilità climatica, implementando le misure utili a rendere l'infrastruttura autostradale resiliente e a prova di clima. Inoltre, gli interventi appartenenti alla categoria delle Grandi Opere sono soggetti al protocollo Envision che prevede un'analisi di vulnerabilità climatica e adattamento in fase progettuale.

1.2 CE Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche

Le apparecchiature elettriche ed elettroniche prodotte da Movyon sono conformi alla normativa ambientale vigente e ai relativi criteri di contributo sostanziale, come quelli riferibili ai rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE), alle sostanze pericolose (RoHS) e alla progettazione per la riciclabilità. Tuttavia, alcuni criteri legati alla progettazione per lo smantellamento e alla durata del prodotto non sono soddisfatti. In particolare, non vengono fornite informazioni adeguate agli utenti finali sulla gestione del prodotto a fine vita, e le batterie dei dispositivi non sono facilmente rimovibili. Quest'ultimo elemento è dovuto al fatto che i dispositivi per il telepedaggio sono esentati, secondo la normativa applicabile¹⁴ da tale obbligo.

3.4 CE Manutenzione di strade e autostrade

L'attività di manutenzione della superficie stradale svolta da Pavimental Polska non soddisfa i criteri di contributo sostanziale riguardanti l'uso di materie prime secondarie per l'arredo stradale. Anche il criterio di contributo sostanziale relativo all'utilizzo di materiali riutilizzati, riciclati o sottoprodotti industriali, che dovrebbe essere almeno del 50% del totale dei materiali strutturali impiegati, non è soddisfatto. Le specifiche

¹⁴ EU Commission Notice C/2025/214 – Commission guidelines to facilitate the harmonised application of provisions on the removability and replaceability of portable batteries and LMT batteries in Regulation (EU) 2023/1542

contrattuali attualmente in vigore non consentono, infatti, un uso esteso di materiali riciclati per il corpo stradale.

b. Do not significantly harm (DNSH)

4.1 CCM Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica

L'attività di Elgea non risulta allineata ai criteri DNSH per la produzione di energia elettrica mediante tecnologia fotovoltaica poiché l'impianto riconducibile ai costi del 2024 non è ancora stato realizzato e non sono state svolte, in fase di progettazione, valutazioni di vulnerabilità climatica sull'impianto fotovoltaico. Inoltre, la valutazione di vulnerabilità climatica non è stata condotta nemmeno per gli asset già in funzione che generano ricavi. Di conseguenza, anche questi ultimi non risultano allineati ai criteri.

6.15 CCM Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio

Il criterio di DNSH relativo all'obiettivo di Adattamento ai Cambiamenti Climatici dell'attività 6.15 CCM richiede che l'organizzazione abbia effettuato una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità dell'attività ammissibile e identificato le opportune soluzioni di adattamento a mitigazione di tali rischi in linea con quanto indicato nell'Appendice A dell'Allegato I del Climate Delegated Act. A questo riguardo, ASPI ha implementato una robusta valutazione complessiva dei rischi legati al clima, in linea con le raccomandazioni della TCFD attraverso: i) l'analisi di vulnerabilità degli asset gestiti (ponti, viadotti, gallerie); ii) lo sviluppo di una metodologia per la valutazione degli impatti di business dei rischi fisici sulle infrastrutture in base a diversi scenari climatici futuri. Il Gruppo ha inoltre avviato delle attività di ammodernamento dell'infrastruttura in concessione che prevede interventi che aumentano la resilienza ai cambiamenti climatici. Tutti gli interventi, compresi quelli legati alle colonnine di ricarica, rientrano nelle analisi più ampie a livello di resilienza dell'infrastruttura autostradale. Pertanto, sulla base di tali elementi, il Gruppo ritiene soddisfatto il criterio DNSH.

6.15 CCA Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico

Nella tabella di seguito sono descritte le analisi effettuate per verificare il rispetto dei criteri DNSH relativi agli obiettivi ambientali non climatici (Uso sostenibile e alla protezione delle acque e delle risorse marine; Transizione verso un'economia circolare; Prevenzione e riduzione dell'inquinamento; Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi) per entrambe le attività ammissibili sotto alla voce 6.15. In particolare, a valle delle valutazioni effettuate, il Gruppo ritiene soddisfatti tutti i criteri DNSH legati agli obiettivi non climatici.

DNSH	Analisi di verifica del criterio	
	6.15 CCM 2024 (Free to X)	6.15 CCA 2024 (ASPI e Concessionarie)
Uso sostenibile e alla protezione delle acque e delle risorse marine	<p>Sebbene l'utilizzo delle risorse idriche per il Gruppo sia residuale, gli impatti del Gruppo sulle risorse idriche sono monitorati costantemente tramite Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).</p> <p>A supporto della mitigazione di eventuali rischi che potrebbero insorgere, sono stati installati sistemi di trattamento delle acque sottoposti a manutenzione periodica, questo permetterebbe un costante monitoraggio dei consumi idrici.</p>	<p>L'utilizzo delle risorse idriche da parte del Gruppo è limitato, gli impatti sulle risorse idriche sono costantemente monitorati tramite analisi di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Per affrontare eventuali rischi, sono stati installati sistemi di trattamento dell'acqua che vengono regolarmente mantenuti, consentendo un monitoraggio costante del consumo idrico.</p>

DNSH	Analisi di verifica del criterio	
	6.15 CCM 2024 (Free to X)	6.15 CCA 2024 (ASPI e Concessionarie)
Transizione verso un'economia circolare	<p>Il Gruppo monitora costantemente la produzione di rifiuti. Inoltre, più del 95% dei rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi prodotti in cantiere è preparato per il riutilizzo, riciclaggio e altri recuperi. Infatti, il Gruppo sposa il principio per cui gli output del sistema di produzione diventano nuovi input che vengono reintrodotti nel ciclo economico minimizzando così la produzione di rifiuti ed estendendo il ciclo di vita dei prodotti generando nuovo valore.</p> <p>I rifiuti legati alle attività di demolizione raggiungono una percentuale di recupero/riciclo totale prossima al 99%, grazie in particolare all'impegno di Amplia verso la circolarità.</p>	<p>Il Gruppo monitora attentamente la produzione di rifiuti, con più del 95% dei rifiuti non pericolosi derivanti dalle attività di costruzione e demolizione preparati per il riutilizzo, il riciclo e altri metodi di recupero. Infatti, il Gruppo sposa il principio per cui gli output del sistema di produzione diventano nuovi input che vengono reintrodotti nel ciclo economico minimizzando così la produzione di rifiuti ed estendendo il ciclo di vita dei prodotti generando nuovo valore.</p> <p>Il recupero dell'asfalto fresato, prodotto dalle attività di manutenzione della pavimentazione e più in particolare dalle demolizioni del manto autostradale è un obiettivo del Gruppo. Gli attuali capitolati della Società consentono infatti alle imprese appaltatrici, l'utilizzo del fresato recuperato nell'ambito dei pacchetti della pavimentazione per valori pari a: 30% per lo strato di base, 25% per lo strato di collegamento e 15% per lo strato di usura.</p> <p>I rifiuti legati alle attività di demolizione, con una percentuale di recupero/riciclo totale del Gruppo prossima al 99%.</p>
Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>Il rumore e le vibrazioni prodotte, nell'ambito delle attività del Gruppo, sono mitigati: il completo rispetto delle disposizioni della Legge quadro 447/95 sull'inquinamento acustico sono recepite da Aspi tramite l'attuazione del Decreto Lgs. 2002/49/CE;</p> <p>Inoltre, il Gruppo ha previsto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'installazione di barriere antirumore; - L'installazione di coperture antirumore totali o a cielo aperto (baffles); - Pianificazione di interventi diretti sugli edifici (infissi antirumore) 	<p>La riduzione dell'inquinamento acustico è un impegno concreto per ASPI, che ha sviluppato un piano nazionale di interventi di contenimento e abbattimento del rumore (PCAR), secondo le disposizioni del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 29/11/200017. Il programma prevede l'installazione di barriere antirumore su una superficie complessiva di circa 4.000.000 mq con un'altezza media di 4,2 metri e di coperture antirumore su una superficie complessiva di circa 160.000 mq. L'ordine di realizzazione degli interventi è definito sulla base di una graduatoria nazionale che tiene conto di un indice di priorità acustica, legato ai livelli di rumore ed alla popolazione esposta.</p> <p>Inoltre, il Gruppo ha previsto un incremento di operazioni per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'installazione di barriere antirumore; - L'installazione di coperture antirumore totali o a cielo aperto (baffles); - Pianificazione di interventi diretti sugli edifici (infissi antirumore)

DNSH	Analisi di verifica del criterio	
	6.15 CCM 2024 (Free to X)	6.15 CCA 2024 (ASPI e Concessionarie)
Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	<p>Il Gruppo riconosce tra le sue priorità la difesa della biodiversità e del paesaggio naturale ed è, pertanto, impegnato nella prevenzione e nella mitigazione degli impatti sull'ecosistema naturale in cui opera al fine di individuare un equilibrio tra lo sviluppo infrastrutturale e il patrimonio naturale. Il Gruppo effettua un attento esame degli impatti ambientali delle opere (tra cui quelli relativi al paesaggio e alla biodiversità) e, attraverso le misure di monitoraggio periodiche, verifica il mantenimento dell'equilibrio ecosistemico nelle aree potenzialmente impattate. Alla data del 31.12.2024 non sono state rilevate criticità.</p> <p>Negli interventi più rilevanti, gli impatti del Gruppo sulla biodiversità sono monitorati tramite Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Inoltre, anche dove il cantiere non sia sottoposto a VIA, ma sia vicino a siti della Rete Natura 2000, viene svolta un'analisi vincolistica per comprendere se sia necessaria una Valutazione di Incidenza (VInC).</p>	<p>Non è espressamente indicato lo svolgimento di una VIA per i rischi legati alla biodiversità oltre che alle risorse idriche.</p> <p>Tuttavia, al fine di salvaguardare la flora e la fauna, Autostrade per l'Italia ha attivato e ha in piano alcune attività, tra cui le più significative sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Policy aziendale su protezione di biodiversità, ecosistemi&habitat; - Mappatura delle aree protette adiacenti/limitrofe alla rete autostradale, attività conclusa con l'individuazione di circa 90 aree naturali; - Mappatura delle specie protette (incluse nella lista rossa dell'ONU) prioritarie presenti nelle aree identificate, attività in corso; - Analisi delle interazioni e dei possibili impatti della rete autostradale sugli habitat e sulle specie prioritarie e definizione di KPI di monitoraggio.

Il criterio DNSH relativo all'obiettivo di Mitigazione dei Cambiamenti Climatici dell'attività 6.15 CCA richiede che l'infrastruttura non sia adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili. Inoltre, Nel caso di una nuova infrastruttura o di una ristrutturazione importante, l'infrastruttura è stata resa a prova di clima conformemente a un'opportuna prassi che includa il calcolo dell'impronta di carbonio e il costo ombra del carbonio chiaramente definito. (Il calcolo dell'impronta di carbonio interessa le emissioni dell'ambito 1-3 e dimostra che l'infrastruttura non comporta ulteriori emissioni relative di gas a effetto serra, calcolate sulla base di ipotesi, valori e procedure conservativi).

Come indicato nella sezione dedicata all'analisi di ammissibilità dell'attività 6.15 CCM, ASPI ha ritenuto allineati per questa attività i ricavi, i costi e gli investimenti relativi alla società stessa e alle Concessionarie, in quanto l'infrastruttura non è adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili.

Al fine di garantire che l'infrastruttura analizzata sia a prova di clima, il Gruppo calcola l'impronta di carbonio delle proprie attività, considerando anche i potenziali impatti legati all'uso a valle delle autostrade. Sono state svolte delle valutazioni distinte relative alle attività previste dal Climate Transition Plan, che includono la manutenzione dell'infrastruttura e l'ampliamento, quest'ultimo inquadrato nei progetti di Grandi Opere. Per quanto riguarda la manutenzione dell'infrastruttura stradale, questa non comporta un aumento dei chilometri percorribili e, di conseguenza, non è associata a un maggior consumo di combustibile, risultando in un impatto nullo sulle emissioni di gas climalteranti (GHG). L'effetto degli ampliamenti è invece stato approfondito in uno studio realizzato su un campione di interventi passati, che ha evidenziato come queste attività migliorino le condizioni di deflusso del traffico, riducendo congestioni e tempi di percorrenza. Questo porta a una diminuzione delle emissioni di GHG associate all'uso del tratto autostradale.

ASPI ha inoltre avviato un progetto per la quantificazione economica di questi effetti, calcolando il costo ombra del carbonio.

1.2 CE Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche

L'attività di Movyon non risulta allineata ai criteri DNSH in relazione alla fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche poiché non è stata svolta un'analisi di vulnerabilità climatica conforme alle disposizioni dell'Appendice A dell'Regolamento Delegato 2023/2486 sulle apparecchiature.

3.4 CE Manutenzione di strade e autostrade

La manutenzione della superficie stradale effettuata da Pavimental Polska non è conforme ai criteri DNSH, poiché l'azienda non si occupa delle attività di progettazione dei lavori né dell'implementazione delle misure necessarie per minimizzare gli impatti ambientali, come la riduzione del rumore, delle vibrazioni, delle polveri e delle misure per limitare l'impatto sulle risorse idriche e sulla biodiversità. Di conseguenza, Pavimental Polska non è in grado di dimostrare la propria conformità a tali criteri.

B. GARANZIE MINIME DI SALVAGUARDIA

Nella tabella di seguito sono descritte le analisi effettuate per verificare che le attività ammissibili siano svolte dal Gruppo anche in conformità ai requisiti dell'Articolo 18 del Regolamento Tassonomia, ovvero alle garanzie minime di salvaguardia.

AMBITO	Analisi di verifica del criterio	Approfondimenti
DIRITTI UMANI	<p>Il Gruppo ha inserito nel proprio Codice Etico la tutela e la promozione al rispetto dei diritti umani in tutte le sue attività. Il Codice Etico ha carattere vincolante per i dipendenti e per i fornitori del Gruppo; tale documento è supportato da sistemi e procedure per le segnalazioni in materia di whistleblowing che fanno capo alla funzione specifica dell'Ethics Officer, la quale disciplina il processo di ricezione, gestione e di rimedio delle segnalazioni stesse.</p> <p>All'interno del Codice Etico, è inoltre chiaramente espressa la volontà del rispetto dei diritti umani in tutto il Gruppo. Quest'ultimo si è dotato di una breve dichiarazione che descrive le priorità e i valori aziendali in merito ai diritti umani, che è pubblica e accessibile, e anche se non è attualmente presente una procedura ad hoc, i valori sono indicati all'interno del Codice Etico stesso.</p> <p>Inoltre, il Gruppo dichiara di assicurare il rispetto dei Diritti umani in linea con quanto definito nella Dichiarazione Universale dei Diritti Umani e dei Principi Guida su Imprese e Diritti Umani dell'ONU, oltre che alla Dichiarazione sui Principi e Diritti Fondamentali del Lavoro (ILO), svolgendo le proprie attività ispirandosi ai Sustainable Development Goals definiti dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. Inoltre, aderisce ai principi del Global Compact, impegnandosi anche in questo caso alla tutela dei Diritti Umani, dei Diritti del Lavoro, dell'Ambiente e Anticorruzione.</p> <p>ASPI nel 2024 ha redatto un codice di condotta dei fornitori. Il suddetto codice implementa dei meccanismi di gestione e monitoraggio attivo, in linea con le linee guida UNGPs (United Nations Guiding Principles), anche alla luce della futura normativa europea in materia (EU Corporate Sustainability Due Diligence Directive – EU CSDDD).</p> <p>Sono inoltre previste, delle sanzioni in caso di violazione da parte dei fornitori delle indicazioni contenute all'interno del codice di condotta relative ai diritti umani.</p>	Par. 4.3 "Informazioni sociali"

	<p>Nel 2023, è stata approvata una Linea Guida Parità e Inclusione di Gruppo ed è stata definita una Governance DE&I. Nel corso dell'anno ASPI ha anche prodotto il suo primo Bilancio di Genere, oltre ad aver rinnovato la certificazione ISO 30415, sulla gestione del capitale umano. Inoltre, oltre alla capogruppo, nel 2023 la certificazione di parità UNI PdR 125:2022 è stata estesa alle due principale controllate (Tecne ed Amplia). Per maggiori informazioni relativamente ai progressi e alle iniziative future, si prega di far riferimento alparagrafo S1.</p> <p>Infine, ASPI sta valutando l'opportunità di formalizzare una policy ad hoc relativamente al proprio impegno a definire un processo di Due Diligence strutturato sui diritti umani, in linea con le linee guida UNGPs (United Nations Guiding Principles), anche alla luce della futura normativa europea in materia (EU Corporate Sustainability Due Diligence Directive – EU CSDDD).</p>	
MECCANISMI DI RECLAMO	<p>Il Gruppo si è dotato di una piattaforma di whistleblowing e di una policy di gestione del processo di ricezione, analisi e trattamento delle Segnalazioni. La gestione di tali segnalazioni è disciplinata all'interno del Modello 231 e garantisce a chiunque venga a conoscenza di situazioni, fatti, circostanze che, ragionevolmente, possano portare a ritenere che un'irregolarità o un illecito si sia verificato di effettuare una segnalazione.</p> <p>Per i clienti, il Gruppo ha predisposto un sistema di reclamo con un indirizzo di posta dedicato e un servizio di assistenza telefonica per risolvere i reclami ricevuti riconoscendo e prestando attenzione alle esigenze e alle aspettative dei reclamanti, fornire ai segnalanti un processo di trattamento della segnalazione efficace e di facile utilizzo ed analizzare e valutare i reclami ai fini della qualità del servizio.</p>	Par. 4.4. Informazioni di governance
INTERESSI DEI CONSUMATORI	<p>Il Gruppo garantisce che i servizi forniti soddisfino tutte le norme concordate o legalmente richieste per la salute e la sicurezza dei clienti, comprese quelle sulle avvertenze relative alla salute e alle informazioni sulla sicurezza. Inoltre, la società garantisce di non fare dichiarazioni o omissioni, né di impegnarsi in altre pratiche, che siano ingannevoli, fuorvianti, fraudolente o sleali.</p> <p>Il Gruppo tutela il diritto alla privacy impegnandosi a proteggere i dati personali raccolti e acquisiti per la realizzazione delle attività istituzionali e a garantire un trattamento degli stessi nel rispetto dei diritti e delle libertà fondamentali, nonché della dignità degli interessati. ASPI si assicura che ogni trattamento avvenga nel rispetto dei principi di liceità, correttezza e trasparenza, affinché i dati personali vengano trattati solamente per scopi determinati, espliciti e legittimi e si impegna ad adottare le misure di sicurezza tecniche e organizzative adeguate a soddisfare i requisiti previsti dalla normativa in materia di protezione dei dati personali.</p>	Par. 4.3 "Informazioni sociali"
CORRUZIONE	<p>Il Gruppo condanna ogni tipo di corruzione e si impegna prevenire o contrastare il verificarsi di fenomeni corruttivi in tutte le sue forme. Le Linee guida anticorruzione sono l'espressione massima del principio di controllo dei comportamenti da seguire per tutto il Gruppo e per tutti quelli che operano – a livello nazionale o internazionale – in nome e per conto del Gruppo.</p> <p>L'impegno di ASPI si concretizza anche attraverso la creazione di un sistema di gestione proattiva del rischio di corruzione (Anti Bribery Management Systems) certificato ISO 37001.</p> <p>Nell'ambito della gestione del rischio di corruzione è stata promossa l'adozione di procedure che disciplinano il processo in</p>	Par. 4.4. "Informazioni di governance"

	<p>materia di segnalazioni, allineate alle normative e standard internazionali in materia di whistleblowing.</p> <p>Il Gruppo non effettua né promette pagamenti o contributi illegali a candidati per cariche pubbliche o a partiti politici o ad altre organizzazioni politiche.</p> <p>Infine, sono stati organizzati eventi, sia interni che esterni, in tema di etica, trasparenza e legalità, volti a creare awareness sulle tematiche di compliance e anticorruzione.</p>	
FISCALITÀ	<p>ASPI mantiene un rapporto collaborativo e trasparente con l’Agenzia delle Entrate, aderendo al regime di adempimento collaborativo sin dal periodo d’imposta 2018. L’azienda non tollera comportamenti o operazioni che possano dar luogo a costruzioni artificiali, prive di fondamento nella realtà economica, da cui potrebbero derivare vantaggi fiscali indebiti. In linea con le linee guida della sua Strategia Fiscale, ASPI ha implementato un Tax Control Framework (TCF) per garantire la conformità alle normative fiscali e tutelare gli interessi della collettività, soddisfacendo al contempo le aspettative di tutti gli stakeholder.</p> <p>ASPI ha realizzato un progetto per una rappresentazione più completa del proprio contributo fiscale in Italia, orientandosi verso la metodologia della Total Tax Contribution (TTC). La Strategia Fiscale riflette la volontà del Consiglio di Amministrazione di gestire efficacemente i rischi aziendali, mantenendo il controllo sui rischi fiscali attraverso l’adozione del TCF e l’adesione al regime di adempimento collaborativo. Attraverso il TCF, ASPI si propone di gestire proattivamente il rischio fiscale, prevenendo violazioni delle norme tributarie e garantendo una corretta rilevazione, misurazione e controllo delle situazioni fiscali.</p>	Par. 4.4. “Informazioni di governance”
CONCORRENZA	<p>Al fine di sostenere un mercato competitivo il Gruppo tutela la concorrenza nei paesi in cui opera, con l’obiettivo di contrastare qualsiasi forma di restrizione del confronto competitivo. Inoltre, il Gruppo sceglie i propri fornitori di beni, servizi e di lavori attraverso processi di qualifica e valutazioni trasparenti, tracciabili e imparziali, volti alla promozione della libera concorrenza e alla parità di trattamento delle parti. Il contrasto a pratiche competitive è anche richiamato all’interno del Modello 231.</p> <p>Inoltre, con l’obiettivo di rendere il Gruppo una Fraud Free Zone (FFZ) dove non sia possibile commettere alcun atto illecito, è stato implementato un nuovo Modello Antifrode. Facendo leva sul proprio #IntegrityDNA, il Gruppo ha rafforzato le proprie capacità di prevenire, rilevare tempestivamente e minimizzare l’impatto di ogni eventuale atto fraudolento, attraverso la definizione di nuovi presidi (Controlli e Key Fraud Indicator) automatici, real-time ed intelligenti e attraverso programmi di comunicazione mirati, volti ad incrementare la consapevolezza del rischio frode.</p>	<p>Par. 4.3 “Informazioni sociali”</p> <p>Par. 4.4. “Informazioni di governance”</p>

0.2.3 Sintesi dei risultati

Considerando i risultati economici conseguiti dal Gruppo al 31 dicembre 2024 e applicando l’interpretazione delineata nel paragrafo 0.2.1 *L’analisi di ammissibilità*, la quota di fatturato ammissibile alla Tassonomia EU risulta pari all’ 1,51%, mentre è pari a 0,18 % in termini di allineamento. Con riferimento ai CapEx e agli OpEx le quote di ammissibilità sono pari rispettivamente all’ 83,12 % e all’ 1,17 %; Tali valori ammontano all’ 82,32 % per i CapEx e allo 0,15% per gli OpEx con riferimento alla quota di allineamento.

ANALISI AMMISSIBILITÀ E ALLINEAMENTO

Codice Attività	Attività (Euro/mln)	KPI Turnover	KPI CapEx	KPI OpEx
Attività ammissibili e allineate				
6.15 CCM	Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	10,85	7,72	0,71
6.15 CCA	Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	0	1.715,78	0
Attività ammissibili ma non allineate				
4.1 CCM	Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	3,95	0	1,07
6.5 CCM	Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	0	7,64	0
6.15 CCM	Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	1,97	4,69	0,59
7.1 CCM	Costruzione di nuovi edifici	0	0,16	0
7.3 CCM	Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	0	2,76	0
7.4 CCM	Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	0	0,35	0
7.6 CCM	Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	0	1,45	0
1.2 CE	Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche	26,56	3,04	1,23
3.4 CE	Manutenzione di strade e autostrade	50,18	0,39	1,76
TOTALE AMMISSIBILE		93,50	1.743,98	5,36
TOTALE ALLINEATO		10,85	1.723,50	0,71
QUOTA AMMISSIBILITÀ (%)		1,51%	83,30%	1,17%
QUOTA ALLINEAMENTO (%)		0,18%	82,32%	0,15%

Per il dettaglio relativo alle tabelle di rendicontazione dei KPI in conformità alle richieste del Regolamento si rimanda alla sezione “Allegati” del presente documento.

3 Accounting Policy

Tale paragrafo illustra l'Accounting Policy applicata dal Gruppo per il calcolo delle quote di Fatturato, CapEx e OpEx associate alle attività ammissibili ed allineate sulla base delle indicazioni riportate nell'Allegato I del Regolamento Delegato (UE) 2021/2178 e nell'Allegato V dell'Environmental Delegated Act adottato dalla Commissione Europea a novembre 2023.

In linea con gli obblighi di rendicontazione previsti per l'esercizio 2024 e coerentemente ai “Principi contabili e informazioni integrative ai sensi del Regolamento 2020/852”, il Gruppo ha calcolato le percentuali di fatturato, CapEx, OpEx correlate alle proprie attività ammissibili per tutti e sei gli obiettivi ambientali, mentre ha calcolato le quote di allineamento per le attività rilevanti per il business.

Di seguito si riportano le valutazioni e le metodologie applicate per il calcolo degli indicatori.

A. FATTURATO

In linea con il Disclosure Delegated Act, per il calcolo della quota di Fatturato, il Gruppo ha considerato i seguenti valori:

- **Denominatore:** Sono stati considerati il totale dei ricavi netti (in base ai criteri esposti al punto 1.1.1. dell'Allegato 1 all'Atto Delegato 2178/2021). I ricavi netti sono stati individuati ricorrendo ai dati del bilancio consolidato redatto secondo i principi contabili internazionali e fanno riferimento a quanto previsto dal principio IAS 1, punto 82, lett. a) considerando quanto direttamente riconducibile alla vendita di beni e/o prestazione di servizi. Non sono presenti, nei valori riportati, importi connessi ad attività economiche incluse nella tassonomia condotte per il consumo interno del Gruppo.

- **Numeratore:** di seguito si riportano le voci di ricavi netti consolidati generati dalla vendita di prodotti o servizi, anche immateriali, associati ad attività economiche **ammissibili**:
 - a. 6.15 CCM: ricavi relativi a Free to X, per l'installazione e gestione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, e a Movyon, per la realizzazione degli Intelligent Transport Systems (ITS).
 - b. 1.2 CE: ricavi relativi alla vendita di dispositivi elettronici a società esterne al Gruppo da parte di Movyon.
 - c. 3.4 CE: ricavi relativi ad attività di manutenzione della superficie stradale svolti per società esterne al Gruppo da parte di Pavimental Polska. 4.1 CCM: ricavi relativi alla vendita di energia elettrica prodotta dagli impianti fotovoltaici di ASPI.

Coerentemente con gli obblighi di rendicontazione per l'esercizio 2024, la **quota di Fatturato allineato** è stata calcolata per tutti gli obiettivi. In particolare, sono stati considerati allineati:

I ricavi derivanti dall'installazione e gestione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici di Free to X.

B. CAPEX

In linea con il Disclosure Delegated Act, per il calcolo della quota di CapEx, il Gruppo ha considerato i seguenti valori:

- **Denominatore:** comprende gli incrementi agli attivi materiali, immateriali e diritti d'uso dell'esercizio considerati prima dell'ammortamento, delle svalutazioni e di qualsiasi rivalutazione, compresi quelli derivanti da rideterminazioni e riduzioni di valore ed escluse le variazioni del fair value (valore equo).
- **Numeratore:** di seguito si riportano le voci di spese in conto capitale iscritte nell'attivo del bilancio consolidato associate ad attività **ammissibili**:
 - a. 6.15 CCM: investimenti riconducibili a Free to X, per l'installazione e gestione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici, e a Movyon, per la realizzazione degli Intelligent Transport Systems (ITS).
 - b. 6.15 CCA: interventi di manutenzione straordinaria e di grandi opere inseriti all'interno del Climate Transition Plan ed effettuati al fine di potenziare la resilienza delle infrastrutture
 - c. 1.2 CE: investimenti strumentali alla fornitura di dispositivi elettronici (apparati di bordo e antenne RSU) a società esterne al Gruppo da parte di Movyon
 - d. 3.4 CE: investimenti strumentali alla realizzazione di attività di manutenzione della superficie stradale svolta da Pavimental Polska per società esterne al Gruppo
 - e. 6.5 CCM: investimenti relativi all'acquisto in leasing di autovetture e veicoli commerciali leggeri da parte di Traforo Monte Bianco, Ciel e Rav Scarl, Amplia & Forlì 3 SCARL, Giovia e Tecne
 - f. 7.1 CCM: investimenti relativi alla costruzione di stazioni e fabbricati da parte di ASPI
 - g. 7.3 CCM: investimenti relativi alla ristrutturazione che hanno portato all'efficientamento energetico di alcune sedi distribuite sul territorio italiano da parte di ASPI
 - h. 7.4 CCM: investimenti relativi all'installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici negli edifici relativi ad ASPI, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Amplia & Forlì 3 SCARL e Free to X per la sede di Ostiense
 - i. 7.6 CCM: investimenti relativi all'installazione di pannelli fotovoltaici da parte di ASPI, SAT, RAV, TANA ed Elgea

Coerentemente con gli obblighi di rendicontazione per l'esercizio 2024, **la quota di CapEx allineata** è stata calcolata per le attività economiche rilevanti per il business, relative a tutti gli obiettivi ambientali applicabili. In particolare:

- a. per l'attività economica 6.15 CCM sono stati considerati allineati i soli investimenti associati all'attività di installazione e gestione delle stazioni di ricarica elettrica di Free to X;
- b. per l'attività economica 6.15 CCA, sono stati considerati allineati i soli investimenti associati agli interventi di manutenzione straordinaria e di grandi opere inseriti all'interno del "Climate Transition Plan" ed effettuati al fine di potenziare la resilienza ai cambiamenti climatici delle infrastrutture di ASPI.

C. OPEX

In linea con il Disclosure Delegated Act, per il calcolo della quota di **OpEx**, il Gruppo ha considerato i seguenti valori:

- **Denominatore:** comprende tutti i costi diretti non capitalizzati legati a ricerca e sviluppo, misure di ristrutturazione di edifici, locazione a breve termine, manutenzione e riparazione nonché qualsiasi altra spesa diretta connessa alla manutenzione quotidiana di asset tangibili e non (es. immobili, impianti e macchinari), ad opera dell'impresa o di terzi cui sono esternalizzate tali mansioni, necessarie per garantire il funzionamento continuo ed efficace di tali attivi.
- **Numeratore:** di seguito si riportano le voci di spese operative associate alle attività **ammissibili**:
 - a. 6.15 CCM: costi relativi a Free to X, per l'installazione e gestione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, e a Movyon, per la realizzazione degli Intelligent Transport Systems (ITS).
 - b. 1.2 CE: costi relativi alla costruzione di dispositivi elettronici a società esterne al Gruppo da parte di Movyon.
 - c. 3.4 CE: costi relativi ad attività di manutenzione della superficie stradale svolti per società esterne al Gruppo da parte di Pavimental Polska
 - d. 4.1 CCM: costi di R&D riconducibili all'attività di realizzazione di un impianto fotovoltaico lungo il tratto autostradale a Calenzano (FI).

Coerentemente con gli obblighi di rendicontazione per l'esercizio 2024, **la quota di Opex allineata** è stata calcolata per le attività economiche rilevanti per il business, relative a tutti gli obiettivi ambientali applicabili. In particolare:

- I costi derivanti dall'installazione e gestione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici di Free to X.



Quota del fatturato derivante da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa relativa all'anno 2024 (1/2)

Esercizio finanziario 2024	Anno			Criteri per il contributo sostanziale							Criteri DNSH (“non arrecare danno significativo”)								
	Codice	Fatturato	Quota di Fatturato anno 2024	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di Fatturato allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.)	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione
Attività economiche		MLN€	%	N/A Sì/No M	N/A Sì/No M	N/A Sì/No M	N/A Sì/No M	N/A Sì/No M	N/A Sì/No M	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	Sì/No	%	A	T	
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio.	CCM 6.15	10,85	0,18%	Sì	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,13%	A		
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		10,85	0,18%	0,18%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	0,13%			
di cui abilitanti		10,85	0,18%	0,18%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì		A		
di cui di transizione		0,00	0,00%															T	
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																			
Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche	CE 1.2	26,57	0,43%													0,53%			
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	50,18	0,81%													1,61%			
Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM 4.1	3,95	0,06%																



Quota del fatturato derivante da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa relativa all'anno 2024 (2/2)

Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio.	CCM 6.15	1,97	0,03%							0,05%
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		82,65	1,33%	0,09%	0,00%	0,00%	1,24%	0,00%	0,00%	2,19%
A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		93,50	1,51%	0,27%	0,00%	0,00%	1,24%	0,00%	0,00%	2,32%
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA										
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia		6.104,75	98,49%							
Totale (A+B)		6.198,25	100%							

Quota del fatturato derivante da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa relativa all'anno 2024

	Quota di fatturato/fatturato totale	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	0,18%	0,27%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	1,24%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%



Quota delle spese in conto capitale derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa relativa all’anno 2024 (1/2)

Esercizio finanziario 2024	Anno			Criteri per il contributo sostanziale							Criteri DNSH (“non arrecare danno significativo”)							Quota di CapEx allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno 2023	Categoria attività abilitante	Categoria attività di
	Attività economiche	Codice	CapEx	Quota di CapEx anno 2024	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Garanzie minime di			
					N/A M	N/A M	N/A M	N/A M	N/A M	N/A M	N/A M	N/A M	N/A M	N/A M	N/A M	N/A M	N/A M			
MLN€	%	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T	
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																				
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	7,72	0,37%	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	1,05%	A		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	CCA 6.15	1.715,78	81,95%	N/AM	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si				
CapEX delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		1.723,50	82,32%	0,37%	81,95%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	1,05%			
di cui abilitanti		7,72	0,37%	0,37%	81,95%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si		A		
di cui di transizione		0,00	0,00%																T	
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																				
Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche	CE 1.2	3,04	0,14%														0,13%			
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	0,39	0,02%														1,37%			



Quota delle spese in conto capitale derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa relativa all'anno 2024 (2/2)

Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	CCM 6.15	4,69	0,22%																	0,27%		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	CCA 6.15	-	0,00%																		47,88%	
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	7,64	0,37%																			
Costruzione di nuovi edifici	CCM 7.1	0,16	0,01%																			
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	2,76	0,13%																			
Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	CCM 7.4	0,35	0,02%																			
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	1,45	0,07%																			
CapEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		20,48	0,98%	0,82%	0,00%	0,00%	0,16%	0,00%	0,00%												49,64%	
A. CapEX delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		1.743,98	83,30%	83,14%	0,00%	0,00%	0,16%	0,00%	0,00%													50,69%
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																						
CapEX delle attività non ammissibili alla tassonomia		349,58	16,70%																			
Totale (A+B)		2.093,55	100,00%																			



Percentuale di ammissibilità e allineamento per ciascun obiettivo ambientale (KPI CapEx)

	Quota di CapEx/CapEx totale	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	0,37%	1,19%
CCA	81,95%	81,95%
WTR	0,00%	0,00%
CE	0,00%	0,16%
PPC	0,00%	0,00%
BIO	0,00%	0,00%

Quota delle spese operative derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia - Informativa relativa all'anno 2024 (1/2)

Esercizio finanziario 2024	Anno			Criteri per il contributo sostanziale							Criteri DNSH ("non arrecare danno significativo")								
	Codice	OpEx	Quota di OpEx anno 2024	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Garanzie minime di salvaguardia	Quota di OpEx allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.)	Categoria attività abilitante	Categoria attività di transizione
Attività economiche		MLN€	%	N/AM Si/No	N/AM Si/No	N/AM Si/No	N/AM Si/No	N/AM Si/No	N/AM Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T	
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio.	CCM 6.15	0,71	0,15%	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	No	Si	Si	Si	Si	Si	0,40%	A		



Quota delle spese operative derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia - Informativa relativa all'anno 2024 (2/2)

OpEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		0,71	0,15%	0,15%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,40%	
di cui abilitanti		0,71	0,15%	0,15%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si		A
di cui di transizione		-	0,00%															T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																		
Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche	CE 1.2	1,23	0,27%														1,31%	
Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	1,76	0,38%														5,18%	
Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM 4.1	1,07	0,23%														2,07%	
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio.	CCM 6.15	0,59	0,13%														0,43%	
OpEx delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		4,65	1,01%	0,36%	0,00%	0,00%	0,65%	0,00%	0,00%								8,99%	
A. OpEx delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		5,36	1,16%	0,51%	0,00%	0,00%	0,65%	0,00%	0,00%								9,40%	
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																		
OpEx delle attività non ammissibili alla tassonomia		454,19	98,83%															
Totale (A+B)		959,54	100,00%															

Percentuale di ammissibilità e allineamento per ciascun obiettivo ambientale (KPI OpEx)

	Quota di OpEx/OpEx totale	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	0,15%	0,51%
CCA	0,00%	0,00%
WTR	0,00%	0,00%
CE	0,00%	0,65%
PPC	0,00%	0,00%
BIO	0,00%	0,00%

4 Ulteriori informazioni sulla produzione di energia elettrica da attività nei settori del nucleare e del gas

I seguenti dati sono riportati in conformità al Regolamento Delegato della Commissione (UE) 2022/1214 del 9 marzo 2022, che modifica il Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 riguardo alle attività economiche in determinati settori energetici e il Regolamento Delegato (UE) 2021/2178 riguardo alle informazioni pubbliche specifiche per tali attività economiche.

Modello 1 – Attività legate al nucleare e ai gas fossili

Riga	Attività legate all'energia nucleare	
1.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la ricerca, lo sviluppo, la dimostrazione e la realizzazione di impianti innovativi per la generazione di energia elettrica che producono energia a partire da processi nucleari con una quantità minima di rifiuti del ciclo del combustibile.	NO
2.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione e l'esercizio sicuro di nuovi impianti nucleari per la generazione di energia elettrica o calore di processo, anche a fini di teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno, e miglioramenti della loro sicurezza, con l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili.	NO
3.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso l'esercizio sicuro di impianti nucleari esistenti che generano energia elettrica o calore di processo, anche per il teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno a partire da energia nucleare, e miglioramenti della loro sicurezza.	NO
	Attività legate ai gas fossili	
4.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione o la gestione di impianti per la produzione di energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
5.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione combinata di calore/freddo ed energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
6.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione di calore che producono calore/freddo utilizzando combustibili gassosi fossili.	NO



4.3 Informazioni sociali

4.3.1 Informazioni relative alla forza lavoro propria

S1 SBM-3

Le oltre 10.000 persone che lavorano nel Gruppo rappresentano un patrimonio di conoscenze, competenze e valori umani imprescindibile per lo svolgimento della propria attività. Creare un ambiente di lavoro sicuro, prevenendo infortuni e malattie professionali, assicurare un contesto inclusivo in cui la diversità sia valorizzata e diventi ricchezza, contrastare ogni forma di abuso e violenza, nel pieno rispetto dei diritti umani, promuovere la crescita professionale e lo sviluppo del talento, consentire la conciliazione tra vita lavorativa e personale, sono le direttrici lungo le quali il Gruppo opera nel confronto con le persone che quotidianamente operano nelle varie attività di business.

	IROs	Value chain			Orizzonte temporale		
		Upstream	Direct	Downstream	Breve	Medio	Lungo
Condizioni di lavoro <i>Salute e sicurezza dei lavoratori</i>	Impatto negativo effettivo		x		x	x	
Parità di trattamento e di opportunità per tutti <i>Mancato rispetto dei diritti umani sul luogo di lavoro, comprese le diversità e le pari opportunità</i>	Impatto negativo potenziale		x			x	x
Parità di trattamento e di opportunità per tutti <i>Miglioramento del benessere dei dipendenti mediante l'adozione di misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro</i>	Impatto positivo effettivo		x		x	x	
Condizioni di lavoro <i>Rischi reputazionali, operativi e di compliance in materia di salute e sicurezza dei lavoratori</i>	Rischio		x		x	x	
Condizioni di lavoro <i>Opportunità legata all'adozione di un approccio volto a contribuire al benessere dei propri dipendenti (programmi di welfare, salari adeguati, equilibrio vita privata-lavoro, etc)</i>	Opportunità		x		x	x	
Parità di trattamento e di opportunità per tutti <i>Opportunità legata all'investimento in programmi di formazione nell'ottica di contribuire alla valorizzazione e allo sviluppo dei talenti</i>	Opportunità		x		x	x	

S1-1

Policy

Le policy definite coprono gli impatti, rischi e opportunità emersi dall'analisi di doppia materialità.

Sviluppo delle persone

A febbraio 2024 è stata pubblicata la Policy "I Processi HR del Gruppo ASPI" che descrive i principi e le regole di indirizzo relativi ai principali processi HR di ASPI e delle Società del Gruppo al fine di individuare gli strumenti necessari a mettere ciascuna Persona nelle condizioni di esprimersi, di innovare e di partecipare attivamente alla creazione di valore facendola sentire parte di un'unica Azienda.

I principi e le regole vengono declinati per ogni principale processo includendo i seguenti ambiti:

- la pesatura delle posizioni organizzative;
- i criteri per i passaggi di livello;
- le modalità di selezione per le attività di alta formazione;
- le modalità di assesment delle performance;
- succession Plan e piani di sviluppo individuali;
- le modalità di onboarding dei nuovi assunti.

Sicurezza

La sicurezza delle persone è un pilastro degli obiettivi di sostenibilità, integrato nella strategia e nel piano industriale del Gruppo, che si basa sulla Visione “zero incidenti”. La prevenzione di tutti gli incidenti è infatti la base del modello gestionale HS (Health and Safety) ed RTS (Road Traffic Safety) del Gruppo.

Il Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza dei lavoratori - definito secondo le Linee Guida di HSE & RTS Management del Gruppo e conforme alle norme ISO 45001 e ISO 39001 – declina la Visione HSE ed i principi della Policy integrata in materia di Sicurezza in tutti i processi in cui si articola l’attività dalla progettazione, alla costruzione, alla gestione ed esercizio della rete autostradale. Gli obiettivi dichiarati sono:

- perseguire la tutela della sicurezza e salute delle persone, siano esse dipendenti, terzi operanti a vario titolo all’interno del Gruppo o utenti;
- garantire una gestione operativa dei processi aziendali fondata sul principio della prevenzione dei rischi HSE e salvaguardia della vita umana e dell’ambiente;
- consolidare il processo di trasformazione della cultura aziendale per la sicurezza, fornendo gli strumenti per indirizzarne il rafforzamento culturale ed il miglioramento continuo della performance.

Il Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza si basa su un’attenta valutazione dei rischi, con una particolare focalizzazione sulle attività che comportano rischi ad alto potenziale (traffico stradale e rischio investimento, lavori in quota, in prossimità degli scavi, spazi confinati, lavori con rischio elettrico e sollevamenti meccanici dei carichi) e garantisce un costante allineamento alle best practice, alle norme di riferimento e alle cogenze di legge, nell’individuazione delle misure di prevenzione e protezione rivolte sia ai propri dipendenti che a quelli delle imprese della catena di fornitura. Il Sistema definisce procedure, responsabilità e strumenti per il miglioramento continuo delle performance in ambito HS.

Diversity Equity and Inclusion

La Linea Guida DE&I di Gruppo approvate nel 2023 e aggiornate a febbraio 2025 definiscono i principi di indirizzo e controllo e le regole di comportamento su cui si basa l’agire del Gruppo in tema di diversità, equità, inclusione e parità di genere, in linea con il sistema di valori adottato dal Gruppo ASPI e in coerenza con i contenuti della Policy Integrata dei Sistemi di Gestione. La Linea Guida DE&I rafforza l’impegno del Gruppo nel valorizzare e tutelare la diversità, prevenire e sanzionare qualunque forma di discriminazione o molestia, per garantire un contesto inclusivo ispirato alle pari opportunità, accessibile, che garantisca benessere e un buon work life integration, equità salariale e riconosca il valore del contributo delle differenti generazioni che convivono nell’organizzazione.

Particolare attenzione viene rivolta a i seguenti principi:

- Non discriminazione, considerato quale principio fondante per richiamare comportamenti consapevoli rispetto a capacità di inclusione, valorizzazione delle diversità, abbattimento di barriere e pregiudizi;
- **Tolleranza zero**, considerato quale principio fondante in base al quale reagire rispetto a qualsiasi episodio di violenza, molestia o microaggressione;

- **Rispetto**, considerato come regola di comportamento fondamentale alla base delle relazioni professionali e delle scelte aziendali;
- **Utilizzo di un linguaggio inclusivo**, considerato come regola di comportamento basilare da adottare in qualsiasi contesto per evitare l'emergere di stili aggressivi o discriminatori, anche soltanto a livello verbale.

La valenza della politica in tema di parità ed equità è stata confermata dalla positiva chiusura del primo ciclo di certificazione della parità con il rinnovo della certificazione Uni PdR 125:2022 avvenuta nel mese di novembre 2024, ottenuta con l'attribuzione di un punteggio superiore di 6 punti percentuali rispetto al punteggio riconosciuto in fase di primo rilascio (novembre 2022), a testimoniare la valenza di un virtuoso percorso intrapreso da ASPI per valorizzare il talento femminile che ha registrato valori in crescita in molte delle aree attenzionate dalla norma (responsabilità in capo donne, numero di dirigenti donne, crescita dell'organico femminile, crescita del numero di laureate STEM). A marzo prenderà avvio un nuovo ciclo triennale di certificazione della parità che ASPI inizierà forte di un percorso già iniziato e che prevede ulteriori step di miglioramento.

Inoltre, le tre principali società del Gruppo, ASPI, Tecne e Amplia, sono certificate ISO 30415:2021, uno standard internazionale per la gestione delle risorse umane con focus sulla valorizzazione della diversità e dell'inclusione oltre ad essere certificato Uni PdR 125:2022.

Welfare

Per accrescere il benessere dei dipendenti, il Gruppo ha adottato una policy di welfare, sviluppata anche con il coinvolgimento dei rappresentanti dei lavoratori, le cui direttrici sono: il benessere organizzativo, finanziario, psicologico, fisico e sociale.

Il programma di welfare è articolato in vari piani.

Programmi di health care: Polizza sanitaria, Iniziative di formazione, informazione e confronto per promuovere una cultura del benessere, uno stile di vita, sano e proporre soluzioni per mantenersi in salute, screening di prevenzione oncologica in azienda, programmi di supporto psicologico a distanza.

Family Care: congedo parentale usufruibile a ore, potenziamento dei contributi di maternità offerti dallo Stato (+20% di integrazione nel periodo di astensione obbligatoria e + 20% di integrazione nel periodo di astensione facoltativa per tre mesi), paternity leave (+ 2 giorni di riconoscimento del congedo al padre in caso di nascita di un figlio, oltre ai 10 giorni previsti dalla normativa in vigore), asilo nido e/o contributi per i figli dei dipendenti borse di studio e summer camp per i figli dei dipendenti, permessi dedicati ai colleghi caregiver per aiutarli nell'assistenza dei propri famigliari, convenzioni aziendali, polizze assicurative per i dipendenti e i loro famigliari.

People CareE: Fondo pensionistico complementare, istituti contrattuali e tutela delle persone incrementalmente rispetto alla normativa vigente, consulenza Legale e Fiscale, "L'ALTRA RETE", cioè la community aziendale sul mondo del volontariato, la community del benessere, carpooling per i dipendenti, orientamento informativo e formativo per il rientro da periodi di lunga assenza.

Il programma welfare, per i lavoratori del comparto autostradale, è stato recentemente ulteriormente arricchito grazie all'accordo sindacale siglato il 5 dicembre 2024 composto da due filoni importanti, il potenziamento delle competenze sui comparti operativi attraverso l'implementazione di nuove tecnologie e lo sviluppo ulteriore della contrattazione di secondo livello che pone le persone al centro della strategia del Gruppo, esaltando le diversità e condizioni di lavoro sicure, eque ed inclusive.

L'accordo è frutto del costante rapporto di partecipazione costruito nel tempo con le Organizzazioni Sindacali e rappresenta un segnale concreto del significativo rafforzamento del welfare aziendale con nuove misure a sostegno dei dipendenti e della conciliazione vita-lavoro. Tra queste particolarmente significativi sono stati tutti i permessi previsti per le attività di "family care", ad esempio: il permesso retribuito per la prima settimana di inserimento dei figli al nido, alla scuola d'infanzia ed alla scuola primaria; il permesso retribuito per genitori con figli con DSA per terapie specifiche; 1 giorno di permesso retribuito in occasione della laurea,

diploma e licenza media dei figli; il permesso retribuito per assistenza e cura di genitori anziani; per i nonni, il permesso retribuito per nascita nipoti; l'incremento del permesso retribuito per malattia bambino fino ai 12 anni; 2 giornate di permesso retribuito per attività di volontariato; il permesso retribuito per dismenorrea.

Contrasto alle discriminazioni

Il Gruppo ha tra le proprie priorità quella di garantire un ambiente di lavoro ispirato alla tutela della dignità e dell'inviolabilità della persona, nonché alla garanzia dei principi di rispetto e correttezza nei rapporti interpersonali. In coerenza con la "Dichiarazione comune per la prevenzione e il contrasto delle molestie, della violenza e delle discriminazioni nei luoghi di lavoro" di cui al CCNL (art 52 e 53), nel mese di ottobre 2023 il "Comitato Bilaterale per la tutela e l'inclusione delle diversità" istituito con Accordo quadro il 19/4/2021 tra ASPI e le 5 rappresentanze sindacali (FILT-CGL, FIT-CISL- UILTRASPORTI, SLA-CISAL, UGL VIABILITA') ha siglato un protocollo antimolestie, anti violenze e discriminazioni nei luoghi di lavoro.. Inoltre, a partire da maggio 2024 è stato attivato un servizio di sportello ascolto dedicato alle persone vittime di violenza o molestie in ambito lavorativo e privato. Il canale, attivabile tramite colloquio telefonico, colloqui in video-consulenza, messaggistica istantanea o richieste per iscritto sulla piattaforma web dedicata, è gratuito, anonimo e confidenziale e fornisce consulenza informativa legale, indirizzo verso le risorse territoriali per assistenza finanziaria, alloggio d'emergenza e gruppi di supporto.

È stato inoltre definito e diffuso il "Decalogo antimolestie, anti violenze e discriminazioni nei luoghi di lavoro" dove oltre a chiarire cosa si intende per violenza verbale, non verbale e invisibile si forniscono le indicazioni necessarie per segnalare casi di molestie attraverso i canali di segnalazione Whistleblowing.

S1-2

Il coinvolgimento delle persone

Il coinvolgimento del personale è caratterizzato dalla consapevolezza che la componente umana è essenziale per la realizzazione degli obiettivi in cui il Gruppo si riconosce. Dialogo e ascolto sono le linee guida che ispirano il confronto con le persone che avviene in diverse modalità, con il coinvolgimento diretto o con i rappresentanti dei lavoratori. Come già anticipato, le relazioni con le Organizzazioni Sindacali sono alla base del pieno coinvolgimento di tutti i lavoratori nelle scelte aziendali. Il Gruppo, infatti, tutela e promuove la libertà sindacale dei lavoratori, prevedendo permessi retribuiti per la partecipazione alle assemblee che si tengono regolarmente all'interno delle sedi aziendali.

Con la contrattazione aziendale di secondo livello sono stati costituiti diversi Comitati, composti da componenti aziendali e componenti sindacali, quali:

- Comitato Bilaterale di Sviluppo Strategico: riveste funzioni di carattere consultivo, con la possibilità di esprimere pareri non vincolanti, oltreché di carattere propositivo sulle scelte strategiche del Gruppo;
- Comitato Paritetico di Pilotaggio per la Formazione Finanziata: si occupa dell'analisi dei fabbisogni formativi, della pianificazione strategica delle attività formative, assicurandosi che i piani formativi siano allineati con gli obiettivi aziendali e le esigenze dei lavoratori, oltreché del monitoraggio dei programmi di formazione implementati;
- Comitato Bilaterale di Tutela e Inclusione delle Diversità: ha una natura tecnico-contrattuale, prende decisioni e stipula accordi sindacali sulle materie che possano incrementare e migliorare il sistema di Welfare contrattuale;
- Comitato Strategico della Sicurezza: ha la funzione di indirizzare e monitorare le iniziative sviluppate all'interno del programma Active Safety Value, stabilendo gli obiettivi di breve, medio e lungo periodo in coerenza con la strategia del Gruppo;

Per l'erogazione dei contributi a progetti sociali e di solidarietà è stato costituito il Comitato Progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale, composto da rappresentanti aziendali e delle Organizzazioni Sindacali con un Presidente di nomina esterna che è attualmente la giornalista Maria Latella. Il Comitato si occupa del finanziamento di progettualità proposte da Enti del Terzo Settore presentate da dipendenti del Gruppo attivamente impegnati nel volontariato. Le erogazioni liberali sono in linea con l'esigenza e la volontà del



Gruppo di integrarsi attivamente con i territori nei quali l’Azienda è presente, producendo valore per la comunità, non solo attraverso la creazione di infrastrutture e servizi per la viabilità, ma anche tramite finanziamenti di progetti di promozione sociale.

Il Gruppo ha promosso negli anni come parte integrante del percorso di trasformazione, che ha posto al centro del cambiamento le persone, la costituzione delle community. Sono reti generative, in espansione ed evoluzione, tra colleghi che condividono la sensibilità di porsi domande, confrontarsi e fornire supporto reciproco per il raggiungimento dello scopo aziendale comune. Esse valorizzano il contributo e attivano il potenziale del singolo, promuovendo una cultura inclusiva, basata sulla valorizzazione delle diversità, sulla sostenibilità delle proprie scelte e sul benessere organizzativo. Di seguito alcune delle più rappresentative delle azioni di engagement dei dipendenti Gruppo.

Le community ERG (Employee Resource Group)

Sono quattro gruppi di volontari formati e guidati dall’unità DE&I di Gruppo. Oggi contano circa 130 persone di tutte le società del Gruppo con l’obiettivo di favorire la diffusione di una cultura aziendale inclusiva, trattando in modo trasversale i temi della diversità.

- **Disabilità:** Gruppo “Aucuba”, formato da colleghi con disabilità e no, opera per promuovere una cultura che valorizzi l’unicità e la ricchezza di ogni persona, in qualunque condizione sia;
- **Intergenerazionalità:** Gruppo “Genzero”, opera per valorizzare le differenze tra le generazioni presenti in azienda, ritenendole una ricchezza, e promuovendo lo scambio culturale e l’identità valoriale tra le diverse fasce d’età;
- **LGBTQ+:** Gruppo “Guidiamo”, opera per promuovere una cultura inclusiva che prevenga ogni discriminazione dovuta alle caratteristiche personali legate all’orientamento sessuale e all’identità di genere;
- **Parità di Genere:** Gruppo “Ipazia”, opera per valorizzare la parità di genere e il cambiamento a partire dal linguaggio fino ad arrivare al comportamento.

La inclusion week.

A giugno 2024 si è tenuta la seconda edizione della settimana dell’inclusione “Ti Rispetto, Ti Riconosco” durante la quale in tutte le società del Gruppo sono stati organizzati incontri per riflettere su come l’unicità di ognuno sia una ricchezza da valorizzare e come questa consapevolezza debba tradursi in azioni e comportamenti concreti. Gli ERG hanno attivamente partecipato a tutte le iniziative poste in essere.

La comunità del Benessere.

La Comunità del Benessere ha come obiettivo migliorare il benessere, la coesione e il senso di appartenenza dei dipendenti. La community organizza vari eventi e attività per promuovere uno stile di vita sano e attivo, oltre a favorire la socializzazione e il team building.

La community è inoltre anche coinvolta in progetti di sostenibilità e responsabilità sociale.

Le iniziative promosse o organizzate vanno dalla ricerca del benessere fisico e mentale (maratone, cammini d’Italia), psicologico (sportello di ascolto), educazione finanziaria, tutela ambientale (pulizie spiagge). Nel corso dell’anno sono state coinvolte circa 2.000 persone del Gruppo.

Gli incontri sul territorio sulla sostenibilità

Nel corso del 2024 in tutte le 9 Direzioni di Tronco sono stati realizzati i Workshop della sostenibilità in cui la funzione Sustainability, insieme a testimonial esterni e a rappresentanti della Community degli ESG Ambassador e degli ERG ha presentato le principali iniziative del Piano di sostenibilità e raccolto spunti e suggerimenti da parte dei partecipanti. Complessivamente sono state coinvolte oltre 300 persone.

Le Survey

Altro strumento fondamentale di ingaggio e conoscenza dei dipendenti del Gruppo sono le 4 Survey realizzate nel corso del 2024 che hanno visto il coinvolgimento delle persone su diversi aspetti: Engagement di Gruppo, il Mobility Management, la sostenibilità per l'identificazione dei temi materiali, il Risk Management.

S1-3

Processi per rimediare a impatti negativi e canali di segnalazione

Il Gruppo incoraggia l'utilizzo dei canali di segnalazione attraverso i quali denunciare discriminazioni o comportamenti contrari ai principi sanciti dal Codice Etico.

Whistleblowing

Il canale di segnalazione whistleblowing è accessibile dai siti internet di tutte le società del Gruppo e la conoscenza del personale circa la possibilità di accesso è verificata tramite corsi di formazioni obbligatori che richiedono il superamento di test finali.

Il meccanismo di segnalazione è in linea con gli standard definiti dagli "UN Guiding Principles on Business and Human Rights" e dalla "OECD Due Diligence Guidance" per la condotta di business responsabile, che assicura tutela e riservatezza nei confronti del segnalante, affinché chi effettua la segnalazione non sia soggetto, anche solo indirettamente, ad alcuna forma di ritorsione, discriminazione o penalizzazione, a prescindere dal fatto che quanto segnalato risulti poi fondato o meno, salvo il caso di segnalazione effettuata con dolo o colpa grave.

Il processo di gestione delle segnalazioni si compone di quattro fasi ed è accessibile dai siti internet di tutte le società del Gruppo:

- Verifica preliminare: ricezione della segnalazione e attività preistruttoria;
- Istruttoria: verifica e accertamento dei temi oggetto di segnalazione;
- Chiusura della segnalazione: analisi e convalida delle risultanze delle verifiche effettuate;
- Follow-up: monitoraggio su eventuali azioni correttive o di miglioramento individuate.

Sportello di ascolto antimolestie

Come già rappresentato, ASPI ha realizzato anche uno sportello per il Servizio di Supporto alle vittime di violenza e molestia in ambito lavorativo e privato in accordo con il Comitato Bilaterale di tutela e inclusione delle diversità.

È possibile accedere allo sportello tramite numero verde attivo 24 h e un sito internet dedicato. La conoscenza del canale è diffusa tramite evidenza nella intranet aziendale.

S1-4

Gli impatti sulle persone

Il piano azioni del Gruppo copre gli aspetti emersi come rilevanti a seguito dell'analisi di materialità.

Sviluppo delle persone e formazione

Il Gruppo investe nello sviluppo delle competenze tecniche e manageriali dei dipendenti attraverso dei programmi realizzati con le principali Università e Business School italiane.

- Master di Alto Apprendistato in "Ingegneria e Gestione Integrata delle Reti Autostradali": percorso formativo della durata di 24 mesi rivolto a neolaureati in Ingegneria assunti dalle società del Gruppo. La formazione accademica è tenuta dal Politecnico di Torino, dal Politecnico di Milano e dalle rispettive scuole di master. I partecipanti, 20 in totale, alternano momenti di training presso gli atenei ad incontri interni a cura dei docenti dell'academy ASPI.

- “Off-Road Future Leaders”: percorso formativo di 160 ore, co-progettato in partnership con SDA Bocconi School of Management, avente la finalità di legittimare la “next generation” manageriale con un programma che mira a promuovere un modello di leadership coerente ai valori del Gruppo e a consolidare le “core competence” correlate al pensiero strategico, ai principi di Marketing e Data Analysis, al Project Management, alla comunicazione ed alla Digital Transformation.
- Smart Infrastructure and Construction (SIC) Academy: percorso formativo della durata di 6 mesi rivolto a neolaureati in Ingegneria Civile. La formazione accademica è tenuta dall’Università degli Studi di Napoli “Federico II”. I partecipanti, 14 in totale, sono inizialmente assunti con contratto di somministrazione part-time, per poi essere inseriti nelle varie società del Gruppo con un contratto di apprendistato professionalizzante della durata di 24 mesi.
- Talent Acceleration Program: percorso formativo e di job rotation della durata di 24 mesi riservato all’ambito Controllo di Gestione e Project Control. La formazione accademica è tenuta da SDA Bocconi School of Management e dall’Università degli Studi di Napoli “Federico II”. I partecipanti, 20 in totale, sono chiamati a cambiare mansione e società del Gruppo ogni 6 mesi e, con la medesima cadenza, a prendere parte a dei momenti di aggiornamento professionale su tematiche tecniche e soft.
- LED (Lead, Excel, Develop): programma di People Development della durata di 18 mesi rivolto a 50 giovani talenti under 35 del Gruppo, che si pone come obiettivo quello di formare il/la futuro/a leader, allineando comportamenti e atteggiamenti al modello di leadership in vigore.
- “New Generation Board”: organo consultivo composto da 13 talenti del Gruppo appartenenti alla Gen Z, costituito allo scopo di affiancare Presidente e Amministratore Delegato per fornire una prospettiva fresca ed innovativa su tematiche d’interesse strategico, definendo soluzioni non convenzionali.
- Community degli Alumni: community che coinvolge i colleghi del Gruppo che hanno concluso percorsi di formazione e sviluppo (Master di Alto Apprendistato, SIC Academy e LED (Lead, Excel, Develop)). Gli obiettivi sono quelli di creare nuovi spazi di apprendimento, favorire il networking e stimolare la riflessione sui temi caldi dell’organizzazione.

L’efficacia delle azioni viene misurata per quanto riguarda le iniziative di sviluppo delle persone attraverso questionari specifici e il monitoraggio del tasso di turnover del personale coinvolto.

Sicurezza sul lavoro

La sicurezza dei lavoratori è una priorità strategica e a tal fine sono stati definiti piani d’azione di medio e lungo termine per rafforzare i presidi di prevenzione e la cultura in ambito HS per raggiungere l’obiettivo zero incidenti e generare effetti benefici sul benessere psicofisico dei lavoratori.

Sono diversi gli stream di lavoro su cui il Gruppo ha investito, tra questi in primis il programma di leadership e rafforzamento culturale in ambito salute e sicurezza, denominato Active Safety Value (ASV), con il quale il Gruppo ha deciso di sviluppare una propria metodologia distintiva, opportunamente articolata in funzione della propria organizzazione e dello specifico ambito operativo. L’obiettivo è rafforzare e radicare la cultura della sicurezza, a tutti i livelli organizzativi. Tra gli eventi di rilievo svolti nel 2024 si segnalano gli oltre 100 workshop per la diffusione delle Regole Salvavita, svolti in campo e coinvolgendo oltre 5200 persone. Sono stati inoltre formati 230 nuovi Safety Coach di Gruppo.

La Safety Leadership è stata rafforzata nel 2024 attraverso la promozione dei 5 Principi di Safety Leadership - caratteristiche chiave per esercitare la Leadership in ambito Salute e Sicurezza:

- sono d’esempio;
- trovo soluzioni e agisco con coraggio e coerenza;
- imparo dagli errori;
- ambisco all’eccellenza e misuro per migliorare;
- incoraggio il feedback e facilito la crescita di nuovi safety leader.

Tra il 2023 e il 2024 sono state coinvolte oltre 600 persone, con oltre 300 ore di formazione erogate in aula e più di 60 sessioni di formazione sulla «Safety Leadership», 4000 ore di affiancamento in campo individuali o a piccoli gruppi. Più di 3000 persone sono state coinvolte in campo (sia dipendenti che appaltatori) attraverso i dialoghi a domande aperte, per rafforzare la loro consapevolezza sui rischi delle attività svolte e migliorando la gestione della sicurezza in campo attraverso la definizione di azioni condivise.

Tra le azioni introdotte e messe in campo negli ultimi anni è risultata rilevante l'adozione delle cosiddette routine di sicurezza, strumenti operativi progettati specificamente per supportare coach e lavoratori nel promuovere e diffondere la cultura della sicurezza in maniera efficace e che contribuiscono al percorso di miglioramento che il Gruppo si è dato. Tra le routine: l'«Intervento Active», i «3 minuti per la sicurezza», la «Stop Work Authority», le «conversazioni sulla sicurezza», i «Safety Walk», strumenti sempre più consolidati, anche attraverso la registrazione su app. I Safety Walk, in particolare, sono visite presso i cantieri e sedi di lavoro durante le quali il management incontra i lavoratori presenti, dialogando sui temi della sicurezza. Nel 2024 ne sono stati realizzati 2.346 (1.970 nel 2023).

Anche nel 2024 si è svolta la Settimana della Sicurezza (Safety Week), evento promosso per diffondere la cultura della sicurezza sul lavoro all'interno del Gruppo. L'iniziativa ha coinvolto oltre 5.000 persone, tra dipendenti e fornitori. Durante la Safety Week, sono stati organizzati più di 150 workshop e oltre 13.000 ore di formazione.

L'utilizzo continuo di dati e indicatori di performance HS permette di misurare l'efficacia delle iniziative intraprese, in particolare i KPI leading and lagging che sono oggetto di reporting periodico e costituiscono lo strumento con cui monitorare l'andamento delle performance rispetto ai target attesi. Il sistema di monitoraggio e controllo adottato ha un approccio «data driven», basato su tool informatici e dashboard analitiche, che consentono la valutazione delle performance a diversi livelli.

Altra importante iniziativa promossa da ASPI è la Safety Academy, che da anni progetta e realizza iniziative di comunicazione e sensibilizzazione sulla sicurezza rivolte alle imprese che operano sulla nostra rete. La Safety Academy ha avviato delle partnership con enti leader nella realizzazione di eventi formativi, campagne di sensibilizzazione e iniziative culturali in grado di promuovere in maniera coinvolgente i valori di prevenzione, benessere e cura reciproca nell'industria e nella società. Nel 2024 sono stati organizzati 3 workshop coinvolgendo 100 imprese e oltre 220 partecipanti.

Inoltre, il Gruppo ha disegnato un modello di controllo in ambito HS che assicura la verifica dell'efficacia delle iniziative intraprese, delle misure di prevenzione e protezione adottate per ridurre il fenomeno infortunistico e identificare aree e opportunità di miglioramento. In particolare, la corretta e piena applicazione degli standard di sicurezza è soggetta a verifiche interne di conformità e alle verifiche esterne previste per la certificazione del Sistema di Gestione per la salute e sicurezza. Nel 2024 sono stati svolti oltre 16.000 controlli con una progressiva riduzione delle non conformità rilevate. Tali controlli permettono di avere un quadro sempre più preciso della situazione e di identificare efficacemente azioni preventive da adottare.

Processo indispensabile per l'individuazione delle azioni di miglioramento è anche quello che parte dall'analisi degli «High Potential Events», eventi che potrebbero evolvere fino a diventare incidenti rilevanti. Si tratta di eventi e situazioni preziosi da individuare poiché fondamentali per identificare fattori latenti e cause che vanno corretti o migliorati. Per implementare questo processo il Gruppo ha messo in atto un sistema di misure organizzative (sistema di reporting ed elaborazione delle informazioni, comitati di linea e sottocomitati analisi incidenti, ricerca delle cause radice, diffusione delle lezioni apprese e dei safety alert) e azioni mirate alle leve umane (motivazione, riconoscimento, gestione degli errori, trasparenza, coinvolgimento della supply chain ecc.). I risultati e le conclusioni di quest'analisi, inoltre, vengono presentati e discussi nel Comitato Endoconsiliare ESG&HS.

Azioni specifiche di mitigazione

Anche nel 2024 si è avuta una considerevole riduzione degli eventi infortunistici, in particolare l'indice di frequenza degli infortuni di dipendenti e imprese si è ridotto ancora del 24% rispetto al 2023. Pur avendo conseguito risultati importanti il Gruppo è consapevole che il percorso per il miglioramento continuo richiede un impegno permanente, soprattutto se l'obiettivo è di coinvolgere al 100% la catena di fornitura - settore tradizionalmente difficile e complesso - e incidere sul comportamento alla guida degli utenti.

Nel 2024 hanno avuto luogo due incidenti stradali che hanno coinvolto con esito fatale due lavoratori impiegati su cantieri autostradali, eventi gravissimi, la cui causa determinante è stata la distrazione alla guida degli utenti, che oggi rappresenta la causa principale di incidentalità stradale. Ciò ha portato ASPI a riflettere ulteriormente sui rischi determinati dalla guida degli utenti su strada con l'obiettivo di identificare ulteriori misure per il rafforzamento del presidio sul rischio stradale di investimento. Tante sono le azioni di miglioramento individuate per la "Road Traffic Safety", tra queste:

- a. Progetto GIANO: Unità mobile di ricognizione ed allarme per invasione cantiere
- b. Sistema anticollisione installato sui furgoni in servizio di viabilità in grado di rilevare, ad una distanza di circa 300 metri, eventuali veicoli in rotta di collisione attivando dissuasori acustici per richiamare l'attenzione del conducente che ha invaso la corsia di emergenza e allertare l'operatore affinché raggiunga una posizione di sicurezza.
- c. NAVIGARD: eccellenza tecnologica internazionale che permetterà di fornire supporto alla Polizia Stradale con elementi oggettivi per contrastare i comportamenti scorretti alla guida
- d. TCC – Travelling control center: sistema per la verifica di conformità della segnaletica e dei dispositivi di protezione individuale (DPI) dei lavoratori
- e. Programmi di sviluppo di nuove macchine e attrezzature speciali (es. macchine posaconi automatiche, sistemi anticollisione ecc.)
- f. Sperimentazione "Segnaletica di preavviso su pannelli a messaggio variabile". A ottobre 2024 è stata avviata, in accordo con il MIT, una sperimentazione che prevede l'utilizzo di pannelli a messaggio variabile dedicati alla segnaletica di preavviso per cantieri di lavoro lungo la A14 Bologna Taranto nel tratto compreso tra il km 293+800 - 301+800 in entrambe le direzioni. L'iniziativa favorisce un'importante riduzione del tempo di esposizione al traffico degli operatori su strada durante le fasi di installazione e rimozione della segnaletica e un rispettivo incremento dei livelli di sicurezza per gli stessi. In questi termini, tale sperimentazione verrà estesa anche alla A7 Serravalle-Genova tra i km 116 e 115 direzione sud. In entrambi i casi, al termine del periodo sperimentale i risultati saranno condivisi con il MIT, con l'obiettivo di integrare le modalità di presegnalamento dei cantieri rispetto a quanto già previsto dal Codice della Strada. Per la sperimentazione attiva lungo la A14 Bologna-Taranto, nel periodo ottobre-dicembre 2024 è stata stimata una riduzione di circa 2.000 attraversamenti per la posa e rimozione della pre-segnaletica di cantiere.
- g. Corso integrativo "segnaletica Cantieri", obbligatorio ai fini del rilascio dell'autorizzazione e manovre. Il corso online "Segnaletica Cantieri" è rivolto agli operatori delle imprese appaltatrici ed è incentrato sulle prescrizioni e gli obblighi del personale impiegato nell'installazione, movimentazione e rimozione della segnaletica in presenza di traffico, ed integra – rispetto al quadro normativo vigente – le procedure di sicurezza che Autostrade per l'Italia ha introdotto nella conduzione dei cantieri di lavoro lungo la propria rete. Tale contenuto formativo, è stato reso obbligatorio ai fini del rilascio dell'autorizzazione a manovre ai sensi dell'art. 176 comma 12,13 e 15 del Nuovo Codice della Strada e, con l'obiettivo di massimizzarne l'efficacia, è stato reso disponibile in diverse lingue (italiano, inglese con sottotitoli in rumeno e in francese con sottotitoli in arabo). Ai discenti, viene somministrato un test di ingresso e un test di apprendimento, con l'obiettivo di misurare l'efficacia dei contenuti sulla base dei risultati ottenuti prima e dopo la fruizione del corso. Nel 2024, a fronte di test d'ingresso risultati sufficienti per circa il 40% dei partecipanti, al termine del corso i risultati positivi hanno superato il 99%.
- h. Misure integrative per i cantieri: con l'obiettivo di innalzare i livelli di sicurezza per la circolazione e per il personale al lavoro, durante il 2024 sono state introdotte alcune misure integrative nei sistemi di segnalamento per i cantieri fissi di durata superiore ai 7 giorni. Tra queste, le principali sono:
 1. il potenziamento della segnaletica attraverso l'impiego di cartelli integrativi;
 2. sistemi di rallentamento ad effetto acustico in approccio alla testata di deviazione, al fine di indurre il rallentamento del traffico nel rispetto del limite di velocità;
 3. il potenziamento delle dotazioni integrative in termini di visibilità per i mezzi di lavoro e per gli assorbitori d'urto.

Inoltre, per incrementare ulteriormente la sicurezza della circolazione si è lavorato sulla visibilità dei mezzi di viabilità con introduzione di nuove soluzioni di luci lampeggianti, sono stati promossi workshop con le imprese della segnaletica per un focus sugli aspetti chiave di questa attività, richiesto un enforcement nell'adozione di una zona cuscinetto tra la testata dei cantieri e le aree di lavoro.

Future azioni

In ambito Sicurezza, il Programma Active Safety Value vedrà lo sviluppo di varie iniziative, tra cui ad es. l'Active Safety4Home per sensibilizzare la popolazione aziendale e le famiglie sui rischi connessi agli incidenti domestici, i workshop #sicurezzasempre #sicurezzaovunque che, anche attraverso un film realizzato da ASPI, vedranno impegnati i Safety Coach per l'onboarding del progetto ASV verso i lavoratori del Gruppo.

Altra iniziativa di rilievo è l'introduzione della metodologia CRM "Critical Risk Management"; avviata con un progetto pilota nel 2024, sarà estesa ad altri cantieri nel 2025, per controllare l'applicazione delle barriere sui rischi critici che evitano il verificarsi di eventi.

Diversi sono inoltre i progetti d'innovazione tecnologica e digitale in ambito H&S in fase di progettazione, sperimentazione o roll out che vedranno impegnato il Gruppo nel prossimo anno. Tra questi ad es. l'utilizzo di A.I. per rilevare interferenze uomo/macchina tramite telecamere installate sui mezzi d'opera, rilievo di condizioni sotto standard all'interno dei cantieri tramite l'ausilio di Telecamere/Droni, il Man down per il Rilevamento automatizzato di cadute accidentali, immobilità e posizione non eretta del personale, la Formazione innovativa con l'ausilio di visori per la realtà virtuale ASPI e l'ausilio di simulatori di Guida.

Il Gruppo è impegnato a proseguire nel 2025 le azioni per la valorizzazione delle persone sopra descritte.

In tema DE&I, per l'implementazione delle linee guida approvate a febbraio del corrente anno sono previste iniziative, quali:

- eventi live di engagement del territorio (tutte le Direzioni Territoriali di ASPI e le Società Controllate);
- stesura partecipata di un Manifesto del Rispetto e del Linguaggio Inclusivo;
- presentazione del Manifesto del Rispetto e del Linguaggio Inclusivo nell'ambito dell'Inclusion Week 23-27 giugno;
- lancio di una campagna di comunicazione interna (ricorrendo a testimonial aziendali) per favorire la diffusione dei messaggi e sensibilizzare all'adozione di comportamenti rispettosi.

S1-5

Targets

Il Gruppo ha definito i seguenti target:

- sicurezza del lavoro: media LTIFR triennio 24-25-26 <5,5. L'indice misura il numero di infortuni per milioni di ore lavorate, e il target comprende sia i lavoratori del Gruppo (diretti) che quelli di ditte terze (lavoratori indiretti).
- 25 ore di formazione annue/FTE (Full time equivalent) con un costo previsto di 4,3 milioni di euro
- Incrementare il numero delle donne che occupano posizione di responsabilità che nel 2024 è risultato pari al 23,6



S1-6

Distribuzione di genere

	2024	2023
Uomo	7.580	7.342
Donna	2.479	2.445
Altro	0	0
Non dichiarato	0	0
Totale	10.059	9.787

Il reporting considera solo i due generi, maschio e femmina, in coerenza con l'attuale framework regolatorio.

Metodologia di calcolo

Totale organico

Il dato riporta il totale dei dipendenti in organico al 31/12.

Distribuzione di genere

La distribuzione di genere considera il numero di dipendenti il cui genere legalmente riconosciuto è maschio o femmina.

La distribuzione geografica

Italia

	2024	2023
Uomo	7.497	7.262
Donna	2.464	2.432
Altro	0	0
Non dichiarato	0	0
Totale	9.961	9.694

Polonia

	2024	2023
Uomo	83	80
Donna	15	13
Altro	0	0
Non dichiarato	0	0
Totale	98	93

Metodologia di calcolo

Il Gruppo opera in Italia e in Polonia tramite una società di costruzioni, dove al 2024 la forza lavoro propria è di 98 persone pari a circa l'1% della forza lavoro complessiva.

Caratteristiche della forza lavoro

Numero	2024			2023		
	uomo	donna	totale	uomo	donna	totale
Tempo indeterminato	7.217	2.334	9.551	6.978	2.251	9.229
Tempo determinato	363	145	508	364	194	558
Non garantiti dipendenti a ore*	0	0	0	-	-	-
Totale	7.580	2.479	10.059	7.342	2.445	9.787

La forza lavoro del Gruppo consiste di persone a tempo determinato e indeterminato.

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo Autostrade per l'Italia impiega 9.551 risorse a tempo indeterminato e 508 risorse a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 10.059, in aumento di 272 unità rispetto alle 9.787 del 31 dicembre 2023.

In particolare, l'aumento del personale a tempo indeterminato è pari a +321 unità ed è riconducibile principalmente alle seguenti società:

- New Lead, società consolidata nel Gruppo a partire da dicembre 2024 (+77 unità);
- Tecne (+175 unità), Amplia (+125 unità) e Movyon (+54 unità), per potenziamento dell'organico per maggiori attività su investimenti e manutenzioni sull'infrastruttura di Autostrade per l'Italia;
- Cl.E.L. (+37 risorse), Free To X SpA (+14 unità), Giovia (+8 unità) e Pavimental Polska (+8 unità);
- Autostrade per l'Italia (-201 unità), principalmente per l'effetto del piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione e per il rallentamento del turnover nel comparto esazione.

Il personale a tempo determinato diminuisce di -49 unità, principalmente per i seguenti effetti:

- diverso utilizzo di personale stagionale nel comparto esazione di ASPI e delle altre società concessionarie nei due periodi a confronto;
- minor ricorso a contratti a termine in Tecne;
- maggior utilizzo di personale a tempo determinato nei comparti operativi di Amplia e Giovia per incremento attività.

Metodologia di calcolo

Il numero dei lavoratori a tempo indeterminato è dato dal totale dei lavoratori contrattualizzati con questo tipo di contratto al 31/12/2024.

Il numero dei lavoratori a tempo determinato è dato dal numero dei lavoratori con un contratto a termine al 31/12/2025.

Non sono impiegati del Gruppo lavoratori senza un numero minimo di ore garantite di impiego.

Dipendenti a tempo pieno a tempo parziale

	2024		2023	
	uomo	donna	uomo	donna
Full time	6.855	1.638	6.625	1.584
Part time	725	841	717	861
Totale	7.580	2.479	7.342	2.445

Al 31/12/2024 lavorano per il Gruppo 8.493 persone a tempo pieno e 1.566 persone a tempo parziale. I dipendenti in Polonia sono 98, di cui 87 a tempo pieno (82 uomini, 15 donne) e una persona a tempo parziale (uomo).

S1-6

Turnover dei dipendenti

Turnover	2024	2023
Tasso	8%	7%
Numero dei dipendenti	829	714

Metodologia di calcolo

Il tasso di turnover dei dipendenti è calcolato considerando tutte le persone che nel corso dell'anno 2024 hanno lasciato il Gruppo per licenziamento, dimissioni, pensionamento e decesso, rapportate al numero complessivo dei dipendenti al 31/12 dello stesso anno.

S1-7

Lavoratori non della propria forza lavoro

	2024	2023
Numero di non dipendenti	265	-

Metodologia di calcolo

Il numero di non dipendenti è stato calcolato considerando le seguenti categorie di lavoratori: somministrati, co.co.co e liberi professionisti/soggetti esterni, escluse le società di consulenza.

S1-8

Contrattazione collettiva e dialogo sociale

Il 100% dei dipendenti che operano in Italia sono coperti da contrattazione collettiva.

S1-9

Distribuzione di genere e ruolo

Top management per genere	Numero	Percentuale
Uomini	33	89
Donne	4	11
Totale	37	100%

Metodologia di calcolo

Vengono considerati top management i riporti diretti dell'Amministratore Delegato, i principali secondi riporti di linea dell'Amministratore Delegato, la Direttrice Audit e gli Amministratori Delegati delle società partecipate.

Dipendenti in posizione manageriale	2024		2023	
	Numero	%	Numero	%
Uomini	603	81,2	560	80,1
Donne	140	18,8	139	19,9
Totale	743	100	699	100

Metodologia di calcolo

Sono considerati posizione manageriali i dirigenti e i quadri.

Distribuzione dipendenti per età	2024
<30	805
>30<50	4.817
>50	4.437
Totale	10.059

Metodologia di calcolo

La distribuzione d'età dei dipendenti è calcolata aggregando il totale degli impiegati con meno di 30 anni (trentenni esclusi), gli impiegati compresi nella fascia 30-50 (cinquantenni esclusi), e quelli nella fascia di età superiore a 50.

S1-10

Adeguatezza della retribuzione

Non è previsto un salario minimo nel contesto normativo nazionale; tuttavia, tutti i dipendenti sono pagati adeguatamente secondo quanto previsto dai contratti collettivi di lavoro negoziati con le rappresentanze sindacali.

S1-11

Protezione Sociale

Il Gruppo assicura che i propri dipendenti siano coperti da perdite del reddito, dovute a eventi quali malattia, invalidità, parental leave, pensionamento, secondo quanto previsto dagli accordi contrattuali stipulati con le rappresentanze sindacali.

S1-12

Persone con disabilità

Nel Gruppo lavorano 417 persone appartenenti a categorie protette, ossia affette da disabilità, patologie gravi e altre forme di invalidità psicofisiche.

S1-13

Formazione e sviluppo delle competenze

Formazione e sviluppo	% partecipante al processo di valutazione	Ore medie di formazione
Uomini	65,9	28,4
Donne	67,5	26,2
Totale	66,3	27,8

Metodologia di calcolo

La formazione

Le ore di formazione includono sia le attività da remoto che in presenza e coprono una molteplicità di temi, quali la sicurezza, l'etica, l'anticorruzione e le materie più specialistiche. Il calcolo delle ore per genere è definito dal rapporto tra l'ammontare di ore di formazione per genere e i dati di organico.

Il processo di valutazione

La percentuale di valutazione è calcolata in base al rapporto tra i dipendenti valutati e il totale dei dipendenti, riportati al punto S1-1. Al denominatore, quindi, sono inclusi lavoratori che per le loro attività non rientrano nel perimetro dei valutabili e pertanto la percentuale ha una soglia fisiologica al di sotto del 100%.

S1-14

Salute e Sicurezza

	2024		2023	
	Diretti	Indiretti	Diretti	Indiretti
Percentuale di lavoratori propri coperti dal sistema di gestione della salute e della sicurezza	100%		-	
Percentuale di lavoratori propri coperti da un sistema di gestione della salute e della sicurezza basato su prescrizioni giuridiche e/o norme od orientamenti riconosciuti e che è stato oggetto di audit interno e/o audit o certificazione a cura di un soggetto esterno	100%		-	
Numero di decessi dovuti a lesioni connesse al lavoro	0	0	0	1
Numero di decessi dovuti a malattie connesse al lavoro	0	0	-	-
Numero di infortuni sul lavoro registrati	95	63	112	77
Tasso di infortuni sul lavoro registrati	5,6	4,3	6,9	6,3
Numero di giornate perdute a causa di lesioni e decessi sul lavoro	2.749	2.243	-	-



Metodologia di calcolo

Tutte le società del Gruppo sono dotate di un sistema di gestione per la sicurezza; Gli audit interni coprono tutti i lavoratori del Gruppo. La certificazione ISO:45001 dei sistemi copre il 97% della forza lavoro.

Sono definiti diretti i dipendenti con un rapporto contrattuale con le aziende del Gruppo; sono indiretti i lavoratori delle ditte appaltatrici che operano nei siti del Gruppo.

Le giornate perse sono le giornate di inabilità (giorni complessivi di prognosi da certificato medico escluso il giorno dell'infortunio). Sono dunque i giorni di calendario, inclusi i giorni festivi, di riposo compensativo, ecc. ed eventuali altri di interruzione delle attività lavorative aziendali, come previsto dalla norma UNI 7249:2007

Gli incidenti stradali con conseguenze fatali sui lavoratori sono rendicontati nel capitolo relativo all'incidentalità stradale (§ 4.3.4). Nel 2024 si sono verificati i 2 incidenti stradali che hanno determinato i decessi di 2 lavoratori di ditte terze.

S1-15

Work-life balance

Percentuale di dipendenti con diritto a chiedere congedi per ragioni familiari	100%
Percentuale di uomini che hanno usufruito di congedi	10,8%
Percentuale di donne che hanno usufruito di congedi	14,5%

Il Gruppo assicura che le proprie persone possano prendere congedi per ragioni familiari e il rinnovo contrattuale di dicembre 2024 ha introdotto nuove tipologie di permessi.

Metodologia di calcolo

I dati rendicontati sono il rapporto tra le persone suddivise per genere che nel corso del 2024 hanno usufruito di congedi parentali e i rispettivi organici al 31/12 2025.

S1-16

Gender pay gap

	2024
Divario retributivo	6,8%

Il gender pay gap di Gruppo pari al 6,8% (per la sola ASPI S.p.A pari a 3%) è ben al di sotto della media nazionale che è oltre il 20% (Dati INPS 2023- ultima rilevazione disponibile) e riflette fattori storicamente stratificati nel settore di attività del Gruppo dovuti sia al minor numero di donne specializzate in discipline STEM sia alla minore anzianità del personale femminile in ruoli operativi. Il Gruppo ha avviato un piano per ridurre il gender gap, che prevede di incrementare il numero delle donne che occupano posizione di responsabilità che nel 2024 è risultato pari al 23,6%.

A testimonianza dell'impegno sulle tematiche di genere Autostrade per l'Italia, Tecne e Amplia sono certificate ISO 30415 e ASPI anche UNI PdR 125:2022 proprio per garantire un approccio coerente a framework indipendenti.



Metodologia di calcolo

Il gender pay ratio è il risultato dell'applicazione della seguente formula: (retribuzione oraria maschile/retribuzione oraria femminile) /retribuzione oraria maschile.

S1-16

Totale remunerazione annua

	2024
Rapporto tra la remunerazione della persona che percepisce il salario più elevato e la remunerazione mediana tra i dipendenti	38,1

Metodologia di calcolo

Il report è basato sul rapporto tra la remunerazione del più alto organo in carica e la mediana delle remunerazioni dei dipendenti del Gruppo, al netto della remunerazione del più alto organo in carica. Per il calcolo è stata considerata la retribuzione effettiva annua.

S1-17

Episodi di discriminazione

	2024	2023
Numero totale di segnalazioni relative a discriminazione, comprese le molestie, segnalati nel periodo di riferimento	17	9
Numero totale di segnalazioni presentate attraverso i canali predisposti	105	74
Importo totale delle ammende, delle sanzioni e del risarcimento di danni risultanti dagli incidenti e dalle denunce di cui sopra	0	-
Numero di incidenti gravi in materia di diritti umani	0	-
Importo totale delle ammende, delle sanzioni e del risarcimento di danni per gli incidenti di cui sopra	0	-

La numerosità delle segnalazioni ricevute evidenzia l'efficacia delle attività di sensibilizzazione e informazione poste in essere dalla Società e delle modalità di gestione delle segnalazioni. Va, inoltre, considerato che delle 105 segnalazioni inerenti pervenute nel 2024 ne sono risultate fondate 38, di cui 17 per discriminazioni e molestie per le quali sono state adottate azioni correttive

Metodologia di calcolo

Il numero totale di segnalazioni riportato nella tabella S1-17 risultano essere le segnalazioni inerenti ricevute dalla Società sui canali di segnalazione interna dedicati. I canali sono anonimi quindi non consentono di definire se il segnalante è un dipendente del Gruppo I canali sono anonimi quindi non consentono di definire se il segnalante è un dipendente del Gruppo.

Numero totale di segnalazioni per discriminazione equivale al numero di segnalazioni fondate avente per oggetto molestie e mobbing.

4.3.2 Informazioni relative ai lavoratori nella catena del valore

S2 SBM-3

Il Gruppo promuove una catena di fornitura responsabile e sostenibile, attenta ai temi ambientali e sociali, con particolare riferimento al rispetto e alla salvaguardia della salute e della sicurezza dei lavoratori e al contrasto a pratiche quali il lavoro minorile e forzato. A tal fine sono promosse attività di coinvolgimento e dialogo, con il supporto anche della specifica piattaforma Open-es; inoltre, ai fornitori viene richiesto di sottoscrivere in fase di contrattualizzazione gli impegni espressi dal Codice etico del Gruppo e dal 2025 anche quanto contenuto nel Codice di Condotta.

	IROs	Value chain			Orizzonte temporale		
		Upstream	Direct	Downstream	Breve	Medio	Lungo
Condizioni di lavoro <i>Promozione della salute e sicurezza dei lavoratori dei fornitori</i>	Impatto positivo potenziale	x			x	x	
Altri diritti connessi al lavoro <i>Prevenzione dello sfruttamento del lavoro minorile e forzato lungo la catena di fornitura attraverso politiche e pratiche di gestione dei fornitori</i>	Impatto positivo effettivo	x			x	x	x
Condizioni di lavoro <i>Rischi reputazionali, operativi e di compliance legati agli standard di salute e sicurezza dei lavoratori lungo la catena di fornitura</i>	Rischio	x			x	x	

S2-1

Policy

L’approccio nei confronti della catena di fornitura è guidato dai principi di trasparenza, buona fede, condivisione di valori e obiettivi e valori con l’obiettivo di creare valore economico e sociale lungo tutta la catena nella quale si svolge l’attività del Gruppo. A tal fine, le policy adottate coprono diversi aspetti del rapporto con gli oltre 5.000 fornitori che ad oggi costituiscono i partner di business con i quali il Gruppo si relaziona.

Codice di condotta dei fornitori

Per declinare in maniera più puntuale gli impegni richiesti ai fornitori, nel 2024 ASPI ha redatto il Codice di Condotta dei fornitori, che verrà adottato entro 2025. Il Codice di Condotta dei fornitori stabilisce i requisiti e i comportamenti a cui i fornitori sono tenuti a conformarsi, chiedendo agli stessi di predisporre e mantenere aggiornata la documentazione necessaria per dimostrarne l’attuazione rendendola, quando richiesta, disponibile.

Nello specifico ai fornitori è richiesto di garantire la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, il rispetto dei diritti fondamentali e il divieto assoluto del lavoro infantile e forzato. Devono inoltre impegnarsi a favore della diversità e delle pari opportunità, prevenendo qualsiasi forma di discriminazione o molestia sul posto di lavoro

In particolare, il Codice di Condotta, in coerenza con il Codice Etico del Gruppo, i principi del Global Compact sottoscritti dal Gruppo e quanto definito dalle Convenzioni ILO, chiede ai fornitori di:

- garantire la tutela dei diritti umani e migliorare in modo continuo l’adeguatezza e l’efficacia delle proprie Politiche di Responsabilità Sociale verso i propri lavoratori, garantendo ai propri dipendenti

condizioni di lavoro dignitose, una retribuzione regolare e adeguata, con riferimento, tra l'altro, alle ore lavorate (o all'orario di lavoro) e al lavoro straordinario.

- osservare quanto previsto dalle convenzioni ILO (Organizzazione Internazionale del Lavoro ILO), 138 sull'età minima di impiego e 182 in tema di lavoro minorile.
- garantire ai propri dipendenti il diritto alla libertà di associazione e riconoscere loro la libertà di espressione nonché la possibilità di comunicare apertamente e senza timore alcuno anche con il management sui temi relativi alle condizioni di lavoro.
- assicurarsi che nel luogo di lavoro non si attui alcuna forma di discriminazione in relazione a etnia, religione, genere, età, nazionalità, disabilità, opinione politica, cultura, identità di genere e orientamento affettivo-sessuale, appartenenza a un sindacato o qualsiasi altro criterio in base al diritto applicabile.
- prevenire e contrastare qualunque forma di molestia e violenza favorendo pertanto un ambiente di lavoro inclusivo improntato all'integrazione e al sostegno e collaborazione reciproca e al rispetto della dignità e dell'etica in linea con la Convenzione ILO n° 190 sull'eliminazione della violenza e delle molestie nel luogo di lavoro.

La gestione della sicurezza

Il Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza dei lavoratori adottato dal Gruppo - definito secondo le Linee Guida di HSE & RTS Management del Gruppo ASPI e conforme alla norma UNI EN ISO 45001:2018 - declina la Visione HSE ed i principi della Policy integrata in materia di Sicurezza e trova applicazione a tutti i lavoratori diretti o delle società appaltatrici che operano nei siti del Gruppo. Il sistema mira a:

- perseguire la tutela della sicurezza e salute delle persone, siano esse dipendenti, terzi operanti a vario titolo all'interno del Gruppo o utenti;
- garantire una gestione operativa dei processi aziendali fondata sul principio della prevenzione dei rischi HSE e salvaguardia della vita umana e dell'ambiente;
- consolidare il processo di trasformazione della cultura aziendale per la sicurezza, fornendo gli strumenti per indirizzarne il rafforzamento culturale ed il miglioramento continuo della performance.

S2-2

Il coinvolgimento dei lavoratori della catena di fornitura

Il coinvolgimento dei lavoratori della supply chain operanti per il Gruppo avviene sia attraverso il confronto con il management delle imprese (datori di lavoro e responsabili della sicurezza), sia direttamente con i lavoratori in campo. Sono promossi regolarmente incontri per condividere la Visione HSE e gli obiettivi di miglioramento del Gruppo. In particolare, i responsabili delle imprese sono coinvolti nei workshop della Safety Academy, programma di diffusione e rafforzamento culturale della sicurezza rivolto agli appaltatori del Gruppo, con l'obiettivo di diffondere la Safety Leadership nella catena di fornitura, condividere la visione «zero» e creare occasioni di confronto. Negli ultimi 2 anni sono stati coinvolti i responsabili di +150 imprese e oltre 300 responsabili.

Inoltre, tutte le imprese operanti nei cantieri, sono coinvolte annualmente nella Settimana della Sicurezza del Gruppo ASPI, che ogni anno prevede diversi eventi in tutte le unità produttive e nei cantieri, nel 2024 oltre 150 imprese hanno partecipato agli eventi.

Le imprese esecutrici che operano nei cantieri siglano l'Alleanza HSE, che è un impegno formale a collaborare con il team di progetto per la salvaguardia della sicurezza tramite azioni e comportamenti responsabili e proattivi da parte di tutto il personale coinvolto nella realizzazione dei lavori, l'Alleanza prevede anche l'applicazione di un Sistema Rating per le maestranze operanti in campo, premiate anche per i comportamenti virtuosi.

Il primo momento di coinvolgimento di tutti i lavoratori indiretti è sempre l'attività di *Orientamento*, incontro svolto a cura degli HSE Manager, di sensibilizzazione sulla Visione HSE del gruppo e l'obiettivo "Zero Incidenti". Sempre con i lavoratori delle imprese sono inoltre svolti periodicamente meeting per il rafforzamento culturale nell'ambito del programma Active Safety Value, che ha visto, ad esempio, nel 2024 il coinvolgimento di oltre 500 lavoratori di imprese terze nei workshop sulle Regole Salvavita. Infine, l'introduzione della routine di sicurezza dei "3 minuti", la cui adozione è stata richiesta a tutte le imprese, ha dato l'opportunità di creare delle discussioni coinvolgenti che permettono di aumentare la consapevolezza dei rischi per la sicurezza di tutti i lavoratori.

S2-3

Processi per rimediare a impatti negativi e canali di segnalazione

Il Codice di Condotta impegna i fornitori a mettere a disposizione dei propri dipendenti mezzi e strumenti idonei, anche informatici, per segnalare eventuali sospette irregolarità o attività o comportamenti potenzialmente illeciti e/o illegali sul luogo di lavoro. Ogni segnalazione di tale tipo deve essere considerata strettamente riservata e trattata come tale dal Fornitore che si impegna, altresì, a tutelare i dipendenti segnalanti da ogni forma di ritorsione. La presenza di questi meccanismi è uno degli elementi che vengono monitorati dal Gruppo nel corso di audit o attraverso la piattaforma Open-es a cui ai fornitori viene chiesto di aderire.

A quanto richiesto ai fornitori si affianca il canale di segnalazione delle società del gruppo, accessibile dai tutti i loro siti internet, che garantisce ai lavoratori terzi le stesse garanzie offerte alla propria forza lavoro.

In ambito Sicurezza il Gruppo ha introdotto la Stop Work Authority, riconoscendo a ciascun lavoratore o lavoratrice, indipendentemente dalla posizione, anzianità e ruolo, l'autorità di interrompere il lavoro se ritiene che non siano rispettate le misure di sicurezza e che ci possano essere rischi concreti, per sé o per altri, di incorrere in incidenti, infortuni o malattie professionali.

Il Gruppo inoltre promuove e richiede con rigore a tutti i lavoratori delle imprese la segnalazione dei quasi incidenti, quale fondamentale strumento per l'identificazione di fattori di rischio e situazioni pericolose non adeguatamente gestite, che consente di correggere eventuali situazioni critiche.

S2-4

Gli impatti sulle persone

Nei confronti della catena di fornitura le azioni del Gruppo mirano a promuovere attraverso varie iniziative di coinvolgimento una cultura sostenibile e garantire i più alti standard di sicurezza per chi opera nei siti del Gruppo.

Promozione della sostenibilità

- a. Fornitori chiamati ad allinearsi alle tematiche ESG:
 - richiesta di rispondere a domande in ambito ESG in fase di registrazione in albo;
 - registrazione alla piattaforma di sostenibilità Open-es, quale strumento di monitoraggio della cultura della sostenibilità e monitoraggio della maturità dei temi di sostenibilità lungo la catena di fornitura e canale per lo svolgimento di attività di sensibilizzazione culturale.
- b. Audit effettuati su criteri ESG a fornitori strategici: oltre agli audit documentali, vengono svolti audit interfunzionali nelle sedi dei fornitori.
- c. Inserimento di criteri ESG premianti per la selezione dei fornitori e nei bandi di gara, compatibilmente con i vincoli posti dal quadro normativo (Codice Appalti in cui il Gruppo opera).



Sicurezza

Per ridurre il rischio di impatti negativi sui lavoratori che operano sui propri siti il Gruppo richiede alla catena di fornire le medesime misure di prevenzione e protezione previste per i lavoratori diretti. L'applicazione degli standard di prevenzione del rischio HSE di ASPI è prescritta a tutte le imprese e il Manuale degli standard ASPI fa parte dei documenti contrattuali, oggetto di verifiche in campo. Il Gruppo pone particolare attenzione ai rischi più rilevanti, richiedendo a tutte le imprese l'applicazione delle autorizzazioni previste dalla procedura di sopralluogo avvio lavori.

Sono state inoltre promosse diverse iniziative per il miglioramento del *Contractors Safety Management*, dalla selezione dei fornitori, all'aggiudicazione e gestione del contratto, attraverso la revisione di capitolati e l'inserimento di clausole contrattuali più stringenti in materia di sicurezza e l'aggiornamento dei criteri premiali relativi ad aspetti HS.

Inoltre, in fase di esecuzione del contratto è prevista l'erogazione di contributi e applicazione di deterrenze alle imprese esecutrici e la formalizzazione dell'Alleanza HSE come impegno a collaborare per la salvaguardia della sicurezza e dell'ambiente tramite azioni e comportamenti responsabili e proattivi da parte di tutto il personale coinvolto nella realizzazione dei lavori.

Le azioni di miglioramento introdotte hanno una prospettiva di lungo termine la cui efficacia è misurata dall'analisi dei dati sulle performance.

Verifica efficacia delle azioni

Il monitoraggio continuo di dati e indicatori di performance HS permette di misurare l'efficacia delle iniziative intraprese, in particolare i KPI leading and lagging che sono oggetto di reporting periodico e sono lo strumento attraverso il quale si monitora l'andamento delle performance rispetto ai target attesi. Il sistema di monitoraggio e controllo adottato ha un approccio "data driven", basato su tool informatici e dashboard analitiche, che consentono la valutazione delle performance a diversi livelli.

Inoltre, il crescente numero di imprese aderenti alla piattaforma Open-es (circa 2.600) ne dimostra la validità quale strumento di monitoraggio della maturità dei temi di sostenibilità lungo la catena di fornitura e veicolo di crescita culturale sostenibile.

S2-5

Target

Sicurezza del lavoro: media Lost Time Injury frequency rate (LTIFR) triennio 24-25-26 <5,5. L'indice misura il numero di infortuni per milioni di ore lavorate, e il target comprende sia i lavoratori del Gruppo (diretti) che quelli di ditte terze (lavoratori indiretti).

4.3.3 Informazioni relative alle comunità interessate

S3 SBM-3

Il Gruppo, riconoscendo bisogni, interessi e aspettative specifici di ogni categoria di stakeholder è impegnato a individuare e analizzare priorità e aspettative, personalizzando i relativi processi di engagement.

L'impegno del Gruppo è:

- Instaurare un dialogo continuo e trasparente;
- Realizzare infrastrutture sostenibili, valutando gli impatti economici, sociali e ambientali generati dalle proprie attività, favorendo la rigenerazione dei territori attraversati;
- Rispettare i diritti delle persone e delle comunità, riconoscendone e valorizzandone la cultura, lo stile di vita e le istituzioni;



- Sostenere le iniziative sociali, culturali e educative orientate a migliorare le condizioni di vita delle persone, anche attraverso il finanziamento di progetti di solidarietà e di promozione sociale, partnership, programmi di sponsorizzazione e donazioni;
- Promuovere il patrimonio culturale e naturale dei territori attraversati dalla rete.

	IROs	Value chain			Orizzonte temporale		
		Upstream	Direct	Downstream	Breve	Medio	Lungo
Diritti economici, sociali e culturali delle comunità <i>Valorizzazione e creazione di valore per la comunità ed il territorio mediante lo sviluppo dell'infrastruttura e il sostegno e la sinergia con gli stessi</i>	Impatto positivo effettivo		x		x	x	x

S3-1

Policy

Stakeholder engagement

Per assicurare un coinvolgimento trasparente, inclusivo e strutturato degli stakeholder il Gruppo ha definito e resa pubblica una policy di stakeholder engagement che:

- Individua le principali categorie di stakeholder del Gruppo, quali:
 - le istituzioni
 - la comunità finanziaria;
 - i dipendenti
 - le comunità e i territori
 - i clienti;
 - i fornitori.
- Definisce per ciascuna categoria di questi le modalità e i criteri di ingaggio nonché i mezzi di dialogo e confronto previsti.
- Specifica i ruoli e le responsabilità del Gruppo relativamente al confronto con gli stakeholder individuati.

Linee guida per la progettazione sostenibile

L'impatto più rilevante sulle comunità è rappresentato dalla fase di realizzazione delle opere infrastrutturali. A questo proposito si sottolinea che sono state emesse le linee guida per la progettazione sostenibile, per assicurare che gli interventi più rilevanti siano progettati in coerenza con il protocollo Envision, e poi sottoposti a certificazione che attesti il rispetto del protocollo. Il Protocollo Envision è il primo sistema di certificazione internazionale per la valutazione della sostenibilità delle infrastrutture, basato su una griglia di criteri, adattabile a qualunque progetto o opera infrastrutturale. Sotto il profilo dell'efficacia dell'investimento, del rispetto dell'ecosistema, del rischio climatico e ambientale, della durabilità, della leadership e del miglioramento della qualità della vita, Envision guarda in modo olistico allo sviluppo dell'infrastruttura e alla sua sostenibilità a lungo termine.

Nel processo sono adottati cinque criteri di valutazione:

- Quality of life: si considera come il progetto risponde alle esigenze della comunità;
- Leadership: viene valutata la modalità di coinvolgimento degli stakeholder;
- Resource allocation: viene analizzata la pianificazione dell'uso delle risorse disponibili;
- Natural world: si considera interventi finalizzati alla tutela e salvaguardia dell'habitat preesistente;
- Climate and resilience: viene valutata la capacità del progetto di far fronte alle sfide di resilienza poste dai cambiamenti climatici.

S3-2

Il coinvolgimento delle comunità

Il coinvolgimento delle comunità avviene su diversi livelli, considerando le differenti fasi di attività.

Le istanze delle comunità interessate hanno particolare rilevanza durante il processo di progettazione/realizzazione degli interventi infrastrutturali, come previsto dall'iter approvativo, già descritto negli ESRS ambientali, che possono anche portare a modifiche o integrazioni di aspetti rilevanti della progettazione, come avvenuto per la Gronda di Genova o il Passante di Bologna. Sono coinvolti i rappresentanti delle istituzioni locali quali regione e comuni ma anche privati cittadini rappresentati da associazioni, gruppi e comitati presenti sul territorio che rappresentano le diverse categorie di stakeholder.

Il coinvolgimento avviene anche quando la rete è interessata da lavori con potenziale rilevante impatto sulla fruibilità del servizio, allo scopo di modulare gli interventi e ridurre quanto più possibile i disagi al territorio

Per contribuire alla diffusione di una cultura responsabile e sensibile ai temi della sicurezza stradale, le comunità vengono coinvolte in iniziative, campagne, incontri promosse e realizzate in collaborazione con istituzioni locali e nazionali.

Nel 2024 per perseguire questi obiettivi (aggiornare gli stakeholder istituzionali sullo stato dei lavori nei cantieri, sul cronoprogramma delle cantierizzazioni sulla rete, e per condividere la cultura del Gruppo in termini di sicurezza sul lavoro) sono stati organizzati dei sopralluoghi con il coinvolgimento delle istituzioni del territorio. In particolare, a marzo 2024 e a settembre 2024 sono stati organizzati due sopralluoghi sullo stato di avanzamento dei lavori per lo svincolo di Dalmine, con il coinvolgimento della Regione Lombardia e dei Sindaci dei Comuni di Stezzano e Dalmine. A maggio 2024 è stato invece organizzato un sopralluogo con i parlamentari della Regione Marche, per una verifica sullo stato di avanzamento delle attività di ammodernamento e messa in sicurezza del tratto della A14 che attraversa il territorio.

La responsabilità dell'engagement con gli stakeholder è trasversale all'organizzazione, in funzione del livello di coinvolgimento e del tipo di attività realizzata.

L'efficacia dell'engagement è verificata tramite gli incontri periodici con gli stakeholder e, per quanto riguarda la fase di progettazione degli interventi attraverso il conseguimento della Certificazione Envision sui principali progetti infrastrutturali.

S3-3

Processi per rimediare a impatti negativi e canali di segnalazione

Esiste una pluralità di strumenti messi a disposizione delle comunità che si aggiungono a quelli garantiti durante gli incontri che periodicamente avvengono sui territori):

- Siti web e sportelli di ascolto previsti nell'ambito degli osservatori ambientali;
- Email dedicate per eventuali criticità specifiche (es inquinamento acustico);
- Call center e email per avanzare suggerimenti e reclami.

Da tutti i siti internet del gruppo è possibile accedere alla sezione whistleblowing, che garantisce una gestione riservata e puntuale delle segnalazioni;

Tutte le segnalazioni ricevute vengono tracciate per rendicontarne l'esito e i tempi di risposta, e vengono trattate con gli stessi criteri di riservatezza e tutela del segnalante rappresentati nell'ambito delle segnalazioni della forza lavoro.

S3-4

Gli impatti sulle persone

Il Gruppo è costantemente impegnato nello sviluppo delle Comunità. Questo si concretizza nella presenza dell'infrastruttura autostradale che rappresenta uno degli elementi di sviluppo sociale dei territori italiani.

Le azioni per la promozione delle comunità includono:

- La realizzazione del Piano di investimenti per migliorare e potenziare la dotazione infrastrutturale del Paese e introdurre le innovazioni tecnologiche in ambito di digitalizzazione e decarbonizzazione del trasporto su gomma;
- La realizzazione delle opere compensative ovvero interventi a favore delle comunità e al miglioramento delle condizioni ambientali dei territori interessati da interventi infrastrutturali. Le opere sono definite a seguito del confronto con le Comunità locali che vengono regolarmente coinvolte relativamente all'andamento degli interventi, il loro valore nel 2024 è stato pari a circa 74 milioni
- La promozione del patrimonio culturale, naturalistico ed enogastronomico del nostro Paese attraverso eventi certificati ed experience di viaggio ideate in collaborazione con partner d'eccellenza: Touring Club Italiano, WWF, Slow Food Italia e la Commissione Nazionale Italiana per l'Unesco. Il progetto, noto come Wonders, racconta e valorizza le bellezze italiane che, nonostante il riconoscimento come Beni Patrimonio dell'Umanità, hanno in molti casi un potenziale inespresso in termini di visitatori e conoscibilità;
- La selezione e finanziamento di progetti a valenza sociale da parte del Comitato Progetti di Solidarietà e di Promozione Sociale di ASPi;
- L'organizzazione di incontri, donazioni e sponsorizzazioni di eventi legati alla promozione culturale e sociale dei territori, che nel 2024 sono ammontati a circa 1,4 milioni di euro;
- La collaborazione con università e centri di ricerca finalizzata alla valorizzazione dei giovani talenti.

Ulteriori iniziative

Un'iniziativa sul territorio particolarmente significativa è il progetto della Smart City per Genova. Il progetto è in corso di realizzazione da Movyon, la società di tecnologia, innovazione, ricerca e sviluppo del Gruppo, insieme al Comune di Genova, a Liguria Digitale e ad altri partner, con l'obiettivo di programmare e applicare nuove strategie di pianificazione urbana e nuove modalità di gestione operativa della mobilità, sviluppando ed erogando servizi innovativi dedicati sia al cittadino sia alla municipalità e più in generale alla Pubblica Amministrazione.

Obiettivi del progetto sono la riduzione dell'inquinamento e di congestione, la possibilità di garantire equità di accesso ai servizi a tutti i cittadini e la promozione dell'utilizzo del trasporto collettivo, dei veicoli elettrici e della sharing mobility.

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema "data-driven" capace di acquisire dati dal territorio attraverso tecnologie IoT (Internet of Things) e di elaborare i dati raccolti con tecniche di intelligenza artificiale. Al cittadino saranno disponibili servizi evoluti – come la previsione del traffico a seguito di eventi e interruzioni e la disponibilità di parcheggi liberi in tempo reale – e alla Pubblica Amministrazione informazioni puntuali e sistemi di supporto alle decisioni, accessibili all'interno di control room tecnologiche.



Verifica efficacia delle azioni

L'efficacia delle misure è verificata con diversi strumenti:

- Incontri periodici con i rappresentanti delle comunità;
- Verifica dei piani di investimenti;
- Analisi mezzi di comunicazione quali media e social;
- Canali formali di segnalazione (suggerimenti e reclami);
- Indagini sulla reputazione aziendale.

S3-5

Target

Il Gruppo è impegnato a:

- Proseguire nella realizzazione degli investimenti previsti, con particolare focus sulle iniziative legate alla Smart City di Genova, per la quale nel 2025 sono previsti interventi per 14 milioni di euro.

4.3.4 Informazioni relative ai consumatori finali

S4 SBM-3

ASPI pone la sicurezza degli utenti autostradali come l'obiettivo primario della propria attività e a questo fine adotta misure e procedure rigorose e innovative per assicurare i più alti standard di sicurezza oltre a promuovere in diverse modalità la formazione di una cultura della sicurezza, evidenziando quanto comportamenti e stili di guida corretti possano ridurre il rischio di incidentalità.

Questo impegno per la tutela la sicurezza e la salute degli utenti e delle comunità circostanti contribuisce alla riduzione dei rischi operativi nella gestione operativa della rete e conseguentemente anche dei rischi reputazionali.

La rete di ASPI è accessibile a tutti gli utenti, anche alle categorie più svantaggiate, attraverso, l'eliminazione delle barriere architettoniche in prossimità delle aree di sosta e nei punti di accesso autostradale, contribuendo così a migliorare la mobilità e la qualità della vita per tutti.

	IROs	Value chain			Orizzonte temporale		
		Upstream	Direct	Downstream	Breve	Medio	Lungo
Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali <i>Effetti sulla sicurezza degli utenti lungo la percorrenza dell'infrastruttura</i>	Impatto negativo potenziale			x	x	x	
Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali <i>Promozione della cultura della guida sicura</i>	Impatto positivo effettivo			x	x	x	x
Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali <i>Accessibilità del servizio per gli utenti, con una particolare attenzione per le categorie più svantaggiate</i>	Impatto positivo effettivo			x	x	x	x
Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali <i>Rischi reputazionali, operativi e di compliance legati alla sicurezza degli utenti lungo la percorrenza dell'infrastruttura</i>	Rischio			x	x	x	

S4-1

Policy

La policy per la sicurezza stradale è contenuta nella Linea Guida HSE e RTS di Gruppo e ha per obiettivo la progressiva riduzione dei tassi di incidentalità sulla rete in gestione e dei costi sociali attraverso il miglioramento continuo degli standard di sicurezza della circolazione nei processi di esercizio e manutenzione dell'infrastruttura tramite:

- la definizione e costante aggiornamento di linee guida, manuali e procedure in coerenza alle evoluzioni del contesto interno e esterno;
- lo sviluppo e implementazione di sistemi a supporto del monitoraggio del traffico e della gestione della circolazione;
- la collaborazione con stakeholder chiave (es. Polizia Stradale, Ministero Infrastrutture e Trasporti);
- la promozione di iniziative di tipo culturale e di comunicazione per favorire la diffusione dei corretti comportamenti alla guida.

In questo quadro ASPI è il primo operatore italiano ad aver ottenuto la certificazione del proprio sistema di gestione della sicurezza stradale ISO 39001. Inoltre, da fine 2023 ASPI ha ottenuto l'estensione della Certificazione di conformità alla norma ISO 22301:2019 del Sistema di Gestione della Continuità Operativa dei processi di Sorveglianza e Manutenzione, su tutte le Sedi.

Per il raggiungimento degli obiettivi definiti sono inoltre disponibili ulteriori linee guide e procedure operative che disciplinano vari ambiti tra cui:

- Installazione, conduzione e rimozione dei cantieri di lavoro sulla rete di ASPI;
- Indirizzi operativi per la sicurezza dell'operatore su strada;
- Centro radio informativo;
- Operazioni invernali;
- Transiti eccezionali;
- Gestione alluvioni;
- Controlli sui cantieri interferenti con la circolazione stradale per la Tutela della Sicurezza.

S4-2

Il confronto con i clienti

I principi

I Principi Fondamentali cui i concessionari autostradali devono attenersi per l'erogazione dei servizi all'utenza sono indicati nella Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19 febbraio 2009 e comunicati a tutti i clienti nella carta dei servizi, accessibile dai siti delle società autostradali del Gruppo.

Uguaglianza

Nell'erogare i servizi agli utenti, Autostrade per l'Italia non compie nessuna distinzione per motivi riguardanti sesso, razza, lingua, religione ed opinioni politiche, garantisce la parità di trattamento e di condizioni del servizio prestato.

Autostrade per l'Italia adotta le iniziative necessarie per adeguare le modalità di prestazione del servizio alle esigenze degli utenti portatori di handicap.

Imparzialità

Nei rapporti con i clienti Autostrade per l'Italia si ispira ai criteri di obiettività, giustizia ed imparzialità.

Continuità

Autostrade per l'Italia eroga i propri servizi nel rispetto delle modalità stabilite dalla normativa regolatrice di settore, in modo continuo, regolare e senza interruzioni. I casi di funzionamento irregolare o di interruzione del servizio sono gestiti in conformità alla normativa di settore ed aziendale. In tali casi, Autostrade per l'Italia adotta misure volte ad arrecare agli utenti il minor disagio possibile.

Partecipazione

Autostrade per l'Italia garantisce la partecipazione dell'utente alla prestazione del servizio, sia per tutelare il diritto alla corretta erogazione del servizio, sia per favorire la collaborazione nei confronti di Autostrade per l'Italia. Autostrade per l'Italia acquisisce suggerimenti, segnalazioni e reclami sui servizi e sui prodotti erogati, mettendo a disposizione dei viaggiatori specifici strumenti di segnalazione.

Efficienza ed efficacia

Autostrade per l'Italia eroga il servizio in modo da garantirne l'efficienza e l'efficacia. Autostrade per l'Italia adotta le misure idonee al raggiungimento di tali obiettivi.

Libertà di scelta

Autostrade per l'Italia garantisce all'utente il diritto di scegliere tra gli altri soggetti che erogano lo stesso servizio.

Sicurezza stradale

Autostrade per l'Italia si impegna ad adottare innovativi strumenti e a perseguire azioni finalizzate al miglioramento continuo del processo di gestione e presidio delle opere d'arte della rete di competenza con l'obiettivo di ridurre il numero e le conseguenze degli incidenti veicolari.

Tutela e rispetto dell'ambiente

Autostrade per l'Italia si conforma alle politiche e alle strategie ambientali orientate al controllo e alla mitigazione degli impatti delle attività sull'ambiente nonché al contenimento dei consumi ed alla riduzione nell'utilizzo delle risorse naturali.

Gli strumenti di coinvolgimento

Il Gruppo ha sviluppato molteplici strumenti per consentire agli utenti di avere contatti efficaci con ASPI.

Accordi con le associazioni dei consumatori

Con l'obiettivo di rafforzare il dialogo con i consumatori a luglio 2024 è stato siglato il Protocollo d'Intesa che prevede la costituzione dell'Organismo paritetico Autostrade per l'Italia – Associazioni dei Consumatori conosciuto anche come "Organismo ADR": l'organismo ha lo scopo di assicurare una risoluzione rapida, semplice, gratuita ed extragiudiziale delle controversie che dovessero insorgere tra gli utenti e Autostrade per l'Italia, incluse le concessionarie del Gruppo, quali RAV Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Tangenziale di Napoli e Società Autostrada Tirrenica.

Canali dedicati

Con l'obiettivo di innovare e migliorare la customer experience, è stata lanciata Muovy: un unico hub di servizi al cliente interamente digitalizzati disponibile su 3 canali:

- sezione Muovy sul sito www.autostrade.it;
- App Muovy;
- Numero unico 803.111.

Cashback, infoviabilità, rapporti di mancato pagamento, fatturazione, richiesta di rimborso pedaggio, viacard prepagata e altri servizi al cliente sono tutti facilmente fruibili online, H24 e 7 giorni su 7.

La creazione di Muovy ha consentito di gestire al meglio i contatti con i clienti, attraverso i vari canali.

Nel 2024 grazie all'hub unico è stato possibile rispondere a circa 180.000 comunicazioni via e-mail e a gestire circa 1,1 milioni di chiamate telefoniche da parte dei clienti. Il totale dei reclami è stato di 3.265.

Indagini sulla customer reputation

Da oltre 10 anni Autostrade per l'Italia monitora la Corporate Reputation approfondendo le ricadute reputazionali di eventi, notizie, iniziative, servizi, sviluppi societari e strategie aziendali. Il monitoraggio attuale avviene semestralmente (a giugno e a novembre) e coinvolge l'Opinione Pubblica (1000 interviste auto compilate online), il segmento Business della popolazione "Top 5%", ovvero 400 interviste telefoniche a imprenditori, manager e liberi professionisti) e gli Opinion Leader nazionali (40 colloqui individuali).

Tali indagini restituiscono i principali indicatori di reputazione tra le categorie intervistate (awareness, consenso, futuro, immagine) e un punteggio sul "Giudizio overall" della categoria Top 5% (base 100).

S4-3

Canali per segnalazioni

Attraverso gli strumenti sopra indicati i clienti possono anche effettuare qualunque tipo di segnalazione e avanzare reclami e suggerimenti.

In merito alle possibilità di inviare segnalazioni e alla loro gestione, Autostrade è impegnata a:

- informare i Clienti (attraverso Pannelli a Messaggio Variabile, Caselli, Aree di Servizio, sito Internet, ecc.) circa la disponibilità dei canali di comunicazione.
- L'incremento della quantità delle comunicazioni ricevute, a seguito dello sviluppo di Muovy, misura l'efficacia delle azioni svolte per far conoscere la disponibilità dei canali di comunicazione.
- tracciare le segnalazioni ricevute e a rispondere a tutte le comunicazioni entro 10 giorni lavorativi nell'85% dei casi.

S4-4.1

Le azioni per gli utilizzatori della rete, S4-4.2 Rimedi a impatti rilevanti

Azioni per la sicurezza

Sono stati avviati numerosi progetti che, sfruttando le più moderne tecnologie e strumenti a disposizione, il costante monitoraggio della rete e dei livelli di incidentalità, unito all'analisi delle cause sottostanti, consentono di individuare le strategie di intervento più idonee, con l'obiettivo di assicurare i più alti standard di sicurezza anche grazie all'impiego di modalità innovative di gestione della rete.

Per Autostrade per l'Italia la sicurezza stradale è una priorità strategica, per questa ragione è il primo operatore italiano ad aver ottenuto la certificazione del proprio sistema di gestione della sicurezza stradale

ISO 39001 che certifica l'esistenza di un adeguato assetto organizzativo e di governance. Attraverso l'implementazione di un sistema di gestione RTS – Road Traffic Management System certificato, la Società impiega tutte le risorse necessarie a contribuire attivamente alla riduzione del rischio di incidenti gravi in relazione al traffico stradale, come ad esempio: l'installazione di segnaletica verticale e orizzontale integrativa nei punti della rete ad incidentalità superiore alla media, l'introduzione di misure di sicurezza integrative per il segnalamento temporaneo dei cantieri, sperimentazioni e iniziative volte ad innalzare i livelli di sicurezza della circolazione e del personale a lavoro.

Viene poi posta la massima attenzione alla programmazione dei cantieri, pianificando le lavorazioni preferibilmente durante le fasce orarie e nei periodi dell'anno in cui si registrano i flussi veicolari più bassi. I cantieri vengono mantenuti in perfetta efficienza sia di giorno che di notte, assicurandone la piena visibilità attraverso un adeguato sistema di segnalamento temporaneo, per il quale la Società ha introdotto misure integrative volte a innalzare i livelli di sicurezza rispetto a quanto previsto dagli attuali standard normativi.

Inoltre, la Società assicura la disponibilità delle informazioni di viabilità – sia in previsione che in tempo reale – attraverso canali come i pannelli a messaggio variabile presenti lungo la rete, il sito web, l'app Muovy, i collegamenti radiofonici e televisivi.

Le iniziative descritte per la sicurezza dei lavoratori che operano nei cantieri posti lungo la rete sono riconducibili anche al tema della sicurezza dei clienti. In aggiunta a queste, ha realizzato nel corso del 2024 le azioni di seguito descritte.

Postazione per il Controllo dei mezzi pesanti in A4

Al fine di favorire e supportare le attività di controllo sul traffico commerciale e dei Trasporti Eccezionali da parte della Polizia Stradale, sulla A4 Milano-Brescia, in corrispondenza della barriera di Milano Est in direzione est è stato realizzato il primo punto di controllo dedicato ai Trasporti Eccezionali e ai Mezzi Pesanti.

Dotato di laser con scansione 3D e sistema di pesatura statico che identificano la massa e il volume dei mezzi, il sito consente di accertare eventuali violazioni al Codice della Strada in termini di prescrizioni in materia di sagoma e massa dei veicoli controllati.

Inaugurato a fine 2023, nel 2024 il punto di controllo è entrato a pieno regime: nel periodo gennaio-ottobre sono stati effettuati 30 servizi, con circa 200 veicoli controllati, al 40% dei quali sono state contestate violazioni.

Le campagne per la sicurezza

In collaborazione con la Polizia Stradale è stata lanciata la campagna "La strada è il filo che ci lega a ciò che amiamo" per la promozione dei comportamenti di guida corretti. La campagna è andata live da luglio 2024 su quotidiani, radio, web, tv e maxi-affissioni nelle aree di servizio della rete autostradale. Nell'ambito della stessa campagna, mirata a sensibilizzare il pubblico soprattutto sui rischi della distrazione alla guida e sull'importanza del rispetto delle regole del codice stradale, sono state realizzate 3 pillole video diffuse sui canali social di ASPI.

Durante l'esodo estivo 2024 sono stati allestiti, in alcune aree di servizio più frequentate, punti di contatto con i viaggiatori per promuovere la guida sicura insieme a Polizia di Stato e a volontari ANPAS per offrire inoltre check-up agli automobilisti per il proseguimento del viaggio prosegua in sicurezza.

È proseguito nel 2024, l'impegno sulla sicurezza stradale nelle scuole italiane con l'iniziativa "Non chiudere gli occhi". Il progetto in aula interessa istituti nei territori attraversati dalla rete e comprende un percorso interattivo ingaggiante, una sessione di formazione con i docenti sulla base di materiali sviluppati da ASPI, eventi live con vertice e direttori di tronco ed un contest.

L'edizione 2023-2024 conta oltre 220 istituti iscritti, per più di 860 classi coinvolte e circa 19.000 ragazze e ragazzi raggiunti, con l'obiettivo di renderli protagonisti di un futuro a zero incidenti, educandoli alla sicurezza prima, durante e dopo la guida.

Gestione di rischi alluvione

L'aumento di fenomeni meteorologici estremi, potenzialmente impattanti anche per il mantenimento in esercizio dell'autostrada, ha determinato una crescente consapevolezza della necessità di definire processi operativi interni atti a mitigare i conseguenti rischi sulla sicurezza della circolazione stradale. In quest'ottica, e sulla base delle esperienze maturate in occasione degli eventi rilevanti registrati nel corso del 2023, sono stati definiti gli "Indirizzi Operativi per la gestione del rischio alluvioni", in coerenza con le "Linee Guida di Business Continuity del Gruppo ASPI" e con la procedura "Gestione eventi di business interruption e attivazione del Comitato di Crisi". In particolare, il documento si prefigge i seguenti obiettivi:

- definire con specifici ruoli, responsabilità e compiti, le modalità operative per la gestione end-to-end dell'evento;
- disciplinare le modalità operative per la gestione dei flussi di comunicazione, interni ed esterni (stakeholder istituzionali, enti locali, autorità o enti pubblici, utenti autostradali, etc.);
- fornire indicazioni sulle buone pratiche da seguire per la migliore gestione degli eventi meteo avversi ed i conseguenti rischi idraulici e idrogeologici.

Per valorizzare l'efficacia del suddetto sistema operativo, Autostrade per l'Italia ha sviluppato un nuovo modello previsionale che, acquisendo automaticamente le allerte emesse dalla Protezione Civile, le confronta con le mappe di pericolosità idraulica dell'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) e le classi di pericolosità per il fenomeno di sormonto elaborate da ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali).

A fronte di tale analisi, il sistema produce il Bollettino di Rischio Alluvioni, nel quale vengono identificati i settori autostradali maggiormente esposti a rischio alluvione.

Tale metodologia è stata adottata per l'alluvione verificatasi in Emilia-Romagna a ottobre 2024 durante la quale il nuovo modello previsionale ha individuato con circa 24 ore di anticipo 16 km di autostrada ad alto rischio, di cui 9 km lungo il versante adriatico della A14, ben 8 dei quali sono stati interessati dall'evento alluvionale.

S4-4.3

Efficacia delle azioni realizzate

La valutazione dell'efficacia di tali iniziative viene misurata attraverso un costante monitoraggio dei principali indicatori nell'ambito di sicurezza e fluidità della circolazione, quali ad esempio i tassi di incidentalità.

Nel 2024 il tasso di incidentalità globale¹⁵ è pari a 29, quello mortale¹⁶ 0,20, mentre il tasso di mortalità¹⁷ è pari a 0. I tassi sono in linea con quanto registrato nel 2023.

S4-4.4

Ulteriori azioni previste

Tra le ulteriori azioni previste in ambito della sicurezza stradale si segnalano le seguenti:

Travelling Control Centre

Il progetto Travelling Control Center (TCC), avviato in via sperimentale durante il 2024, si pone l'obiettivo di identificare alcune tipologie di non conformità lungo la rete autostradale, attraverso l'impiego di furgoni appositamente allestiti con telecamere e software di analisi dei dati e in continuo movimento sulla rete. Le

¹⁵ Tasso di incidentalità globale: numero di incidenti per 100 milioni di km percorsi

¹⁶ Tasso di incidentalità mortale: numero di incidenti che hanno causato decessi per 100 milioni di km percorsi

¹⁷ Tasso di mortalità: numero di decessi per 100 milioni di km percorsi



immagini acquisite dalle videocamere presenti sui furgoni vengono elaborate utilizzando una tecnologia “on-edge” che si avvale di reti neurali (AI).

Il sistema, al rilevamento di una non conformità, consente la tempestiva presa in carico da parte del personale per il monitoraggio e la gestione di eventuali interventi di ripristino fornendo un approccio volto al miglioramento della qualità del servizio.

Durante il 1° semestre del 2024, lungo la rete gestita da Autostrade per l'Italia, è stato concluso l'allestimento di 9 veicoli speciali di viabilità, uno per Direzione di Tronco.

Remote Tachograph Monitoring - RTM

Il sistema RTM Remote Tachograph Monitoring è basato su una rete di dispositivi installati su portali PMV in grado di intercettare da remoto i mezzi pesanti potenzialmente in violazione, fornendo in tempo reale i dati acquisiti dai cronotachigrafi digitali alla Polizia Stradale durante le attività di controllo per consentire le necessarie attività di accertamento.

Attualmente sulla rete di Autostrade per l'Italia, sono presenti due portali sperimentali: il primo in A1 Direttissima direzione Firenze, in prossimità della stazione di Fiorenzuola, e il secondo in A14 direzione Bologna in corrispondenza di Rimini Sud. Nel periodo 2025 è previsto il termine della sperimentazione a cui farà seguito l'entrata in esercizio del dispositivo.

S4-5

Target

Sebbene non direttamente responsabile dell'incidentalità stradale, nella gran parte dei casi causata da comportamenti errati degli utenti, ASPI si è posta l'obiettivo di mantenere il tasso di incidentalità mortale a un valore non superiore a 0,22.

Le iniziative rappresentate hanno comportato nel 2024 costi per 1,1 milioni di euro e capex per oltre 39,2 milioni. Nel 2025 si prevedono costi per oltre 830 mila euro e investimenti per circa 36,2 milioni di euro.

In relazione ai rapporti con i clienti ASPI ha il target di gestire l'85% dei reclami/segnalazioni/ suggerimenti entro 10 gg.

4.4 Informazioni di governance

4.4.1 Informazioni relative alla condotta del Gruppo

G1 IRO-1

Il Gruppo Autostrade per l'Italia nello svolgimento delle proprie attività e nei rapporti con tutti i suoi stakeholder è quotidianamente impegnato a mantenere elevati standard etici in coerenza con i valori nei quali si riconosce, quale condizione essenziale per la creazione di valore a lungo termine per il Gruppo stesso e la collettività in generale. Infatti, comportamenti non etici, come, a titolo esemplificativo episodi di frode, corruzione, intese anticoncorrenziali, , pratiche commerciali scorrette, e conflitti di interesse, oltre a essere deprecabili in sé, possono portare a sanzioni legali, perdita di fiducia da parte degli stakeholder e danni rilevanti all'immagine e alla credibilità del Gruppo.

Per queste ragioni il Gruppo promuove una cultura aziendale basata su integrità, trasparenza e responsabilità, e conseguentemente adotta politiche rigorose e procedure di controllo interno per prevenire e rilevare comportamenti non etici, oltre a promuovere la formazione continua sui principi di etica aziendale e conformità. Inoltre, il Gruppo incoraggia fortemente la segnalazione di eventuali irregolarità attraverso canali di whistleblowing sicuri e protetti, garantendo la protezione dei segnalanti. In questo modo, Autostrade per



l'Italia mira a mantenere la fiducia degli stakeholder e a garantire la continuità operativa e il successo a lungo termine dell'azienda.

	IROs	Value chain			Orizzonte temporale		
		Upstream	Direct	Downstream	Breve	Medio	Lungo
<p>- Cultura d'impresa</p> <p>- Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento</p> <p>- Corruzione attiva e passiva</p> <p><i>Rischi reputazionali e di compliance legati all'adozione di comportamenti non etici (episodi di frode, corruzione, anti-competizione e conflitti di interesse)</i></p>	Rischio		x		x	x	

G1-1 G1-5

Business conduct policies and corporate culture

Gli organi societari

Gli organi della Società sono l'Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione, affiancato da Comitati e il Collegio sindacale. Le attribuzioni e le modalità di funzionamento degli organi sociali sono disciplinate dalla legge, dallo Statuto e dalle deliberazioni assunte dagli organi competenti.

Il Consiglio di Amministrazione ha i più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria. Ha la facoltà di compiere tutti gli atti ritenuti opportuni per l'attuazione e il raggiungimento degli scopi sociali e ha competenza in merito alla condotta aziendale.

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello statuto, sui principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato nonché sul suo corretto funzionamento, nel rispetto delle norme di condotta aziendale. In merito alla composizione del Collegio, si segnala che il Sindaco Effettivo Donato Liguori – nominato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in base alle previsioni della vigente Convenzione - ricopre l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di direzione della Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In merito ai temi legati alla condotta aziendale Il Consiglio di Amministrazione nel corso del 2024 ha affrontato i seguenti temi:

- Aggiornamento del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del D. Lgs. 231/2001
- Riesame dell'Organo Direttivo 37001 e Relazione del Responsabile Anticorruzione
- Relazioni periodiche sulle attività svolte dall'Ethics Office
- Relazioni periodiche sulle attività svolte dall'Organismo di Vigilanza;
- Tax Control Framework: Codice di condotta
- Relazione semestrale del Responsabile Anticorruzione.
- Aggiornamento della Linea Guida Anticorruzione del Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.
- Approvazione della Linea Guida di Compliance Antitrust e Tutela del consumatore del Gruppo ASPI.

I membri degli organi di amministrazione, di direzione e di vigilanza sono informati sul Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione almeno due volte l'anno dal Responsabile Anticorruzione, con particolare

riferimento alle attività svolte, alle analisi del contesto interno ed esterno in merito alle tematiche corruttive, alle azioni intraprese per il miglioramento continuo del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.

Gli organi di amministrazione, di direzione e di vigilanza ricevono inoltre, da parte della Direzione Internal Audit, le seguenti informative periodiche in merito al Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, ivi incluse le tematiche relative al rispetto dei principi e dei valori aziendali:

- relazione semestrale sull'avanzamento del Piano di Audit di ASPI, sui risultati delle attività da piano ed extra-piano, sugli esiti del monitoraggio delle azioni correttive e sulle altre attività svolte nel periodo;
- relazione annuale al Comitato Controllo, Rischi, Audit e Parti Correlate e al Consiglio di Amministrazione sulla valutazione del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi della Società.

G1-3

Le policy

Con l'obiettivo di assicurare che la condotta di impresa sia coerente con i valori di eticità e correttezza il Gruppo ha formalizzato quanto segue.

Codice Etico

Il Codice Etico definisce i principi, i valori e le regole di comportamento che regolano i rapporti all'interno del Gruppo e tra questo e gli stakeholder esterni. È vincolante per tutti coloro che, a qualsiasi titolo, contribuiscono al raggiungimento degli scopi e degli obiettivi aziendali, inclusi i componenti degli Organi Sociali, e dimostra l'impegno a operare in modo etico, responsabile e sostenibile, rispettando i diritti delle persone e contribuendo al benessere della società e dell'ambiente. Il Codice è diffuso a tutti gli stakeholder e comunicato a tutte le persone del Gruppo. Prevede meccanismi e procedure di segnalazione allineati alle normative e standard nazionali e internazionali in materia di whistleblowing, per denunciare eventuali violazioni dei principi enunciati. Ogni violazione, anche solo sospetta, deve essere segnalata immediatamente mediante uno dei canali dedicati messi a disposizione dalle società del Gruppo.

Modello 231

Per assicurare correttezza, eticità e trasparenza nella conduzione delle attività aziendali e prevenire la commissione dei reati previsti dal D.lgs. 231/2001, ASPI ha adottato un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOG 231 o Modello 231), che definisce un sistema strutturato di regole e controlli e sanzioni. Autostrade per l'Italia provvede ad aggiornare il proprio Modello annualmente.

Le finalità del modello sono:

- rafforzare il sistema di Corporate Governance;
- predisporre un sistema strutturato ed organico di prevenzione e controllo volto alla eliminazione o riduzione del rischio di commissione dei reati di cui al D. Lgs. 231/2001, anche nella forma del tentativo, connessi all'attività aziendale nonché di eventuali ulteriori comportamenti illeciti;
- determinare, in tutti coloro che operano in nome e per conto della società nelle "aree a rischio", la consapevolezza di poter incorrere, in caso di violazione delle disposizioni del Modello, in un illecito punito, non solo nei confronti del suo autore, ma anche nei confronti dell'azienda, con sanzioni penali ed amministrative
- definire un adeguato sistema sanzionatorio, informando tutti coloro che operano a qualsiasi titolo in nome, per conto o comunque nell'interesse della società che la violazione delle prescrizioni contenute nel Modello comporterà l'applicazione anche di apposite sanzioni disciplinari;
- ribadire che non sono tollerati comportamenti illeciti e il contrasto a ogni pratica corruttiva.

Linea Guida Anticorruzione del Gruppo ASPI

Autostrade per l'Italia ha adottato una Linea Guida Anticorruzione che integra in un quadro organico i principi e le regole di prevenzione e contrasto alla corruzione vigenti nel Gruppo, con l'obiettivo "Tolleranza zero"

La Linea Guida Anticorruzione si propone di fornire ai Destinatari i principi di controllo / indirizzo e le regole di comportamento da seguire al fine di prevenire e contrastare il verificarsi di fenomeni corruttivi e, più in generale, di comportamenti contrari ai valori su cui si basa l'agire del Gruppo consapevole degli effetti negativi che la corruzione, in quanto issue globale e trasversale, è in grado di causare alle prossime generazioni, privandole di risorse chiave quali sicurezza, tutela ambientale, istruzione, benessere sociale, sanità.

La Linea Guida si applica ai membri degli organi sociali di amministrazione e controllo, a tutto il personale del Gruppo, alle Terze Parti (quali, ad esempio, fornitori, subfornitori, subconcessionari, consulenti, rappresentanti, partner commerciali, etc.) e a tutti coloro che collaborano od operano, in nome o per conto e/o nell'interesse del Gruppo stesso, a livello nazionale e/o internazionale.

Ogni anno viene previsto nel budget aziendale l'importo per la copertura delle attività del rispettivo anno di competenza

Le linee guida sono state definite in coerenza con:

- Convenzione OCSE sulla lotta alla corruzione di pubblici ufficiali stranieri nelle operazioni economiche internazionali (1997) e successive revisioni (Raccomandazione OCSE 2021);
- Convenzione Penale sulla corruzione del Consiglio d'Europa (1999);
- Global Compact delle Nazioni Unite (2020 e s.m.i.);
- Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione (2004);
- Sustainable Development Goals delle Nazioni Unite (2015);
- OCSE Guidelines for Multinational Enterprises on Responsible Business Conduct (2023);
- UNI ISO 37001:2016;
- D. Lgs. 231/2001 e s.m.i.;
- D. Lgs. 24/2023 "Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali."

Linea Guida Gestione delle Segnalazioni del Gruppo ASPI

La Linea Guida Gestione delle Segnalazioni del Gruppo ASPI si propone di formalizzare la governance, il processo e i principi di controllo per la gestione delle segnalazioni per le Società del Gruppo Autostrade per l'Italia, con lo scopo di garantire la conformità al Decreto Legislativo del 10/03/2023 n. 24 recante "Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali".

In conformità al D. Lgs. 10 marzo 2023 n. 24, le Società del Gruppo hanno affidato la gestione dei canali di segnalazione interna ad organi di gestione delle segnalazioni collegiali, composti da personale specificamente formato ed in possesso dei requisiti di autonomia previsti dalla citata normativa.

Linea Guida di Compliance Antitrust e Tutela del consumatore del Gruppo ASPI

Il Gruppo considera di fondamentale importanza i principi della libera concorrenza e di tutela del consumatore e li pone a fondamento della propria cultura aziendale. A tal fine, nel 2024 ha adottato la Linea Guida di Compliance Antitrust e Tutela del consumatore del Gruppo ASPI – disponibile anche sul sito internet della Società -, in linea con le caratteristiche dello stesso e dei mercati in cui opera nonché in coerenza con le

“Linee Guida sulla Compliance Antitrust” emanate dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e tenendo in considerazione le best practices nazionali ed internazionali. Più nello specifico, le sue finalità sono:

- garantire il rispetto delle normative sulla concorrenza e la tutela dei consumatori;
- promuovere la consapevolezza e diffondere la conoscenza sull’importanza delle regole in questione, al fine di prevenire possibili condotte contrarie alla normativa Antitrust e al Codice del Consumo;
- ridurre il rischio di comportamenti anticoncorrenziali e/o di pratiche commerciali scorrette;
- implementare strumenti di monitoraggio per individuare eventuali violazioni, unitamente alle conseguenti azioni correttive.

Strategia Fiscale

La strategia Fiscale definita dal Consiglio di amministrazione definisce i valori e i principi a cui si ispira il Gruppo in materia fiscale con l’obiettivo di conseguire i seguenti obiettivi:

- “Fair share of taxes”: garantire il rispetto degli adempimenti in modo tempestivo e l’assolvimento del carico tributario corretto
- Monitoraggio dei Rischi fiscali: controllare e presidiare i rischi fiscali assumendosi l’impegno di gestire e contenere il rischio di incorrere nella violazione di norme tributarie
- Etica fiscale: diffondere la consapevolezza, all’interno dell’organizzazione aziendale, dei valori dell’onestà e integrità, i quali, nella Strategia Fiscale, sono posti alla base della gestione della fiscalità.
- “Trust and Transparency”: realizzare forme di relazione rafforzata con l’Amministrazione Finanziaria e con le competenti autorità fiscali, operando con trasparenza, correttezza e lealtà.

La cultura d’impresa

ASPI partecipa attivamente ai principali tavoli internazionali in materia di lotta alla Corruzione (BIAC, Anticorruption Working Group dell’OCSE, B20, BIF) e in linea con il “Zero Corruption Manifesto” del Business di OECD ha adottato un proprio “Manifesto Zero Corruzione”, che è stato integrato nella Linea Guida Anticorruzione.

Il manifesto raccoglie in un quadro organico le 10 regole per assicurare un ecosistema di business etico, sostenibile e resiliente.

- convincere che la corruzione può essere eliminata;
- sviluppare una cultura di business integrity a tutti i livelli aziendali;
- diffondere l’idea che la corruzione è un reato che limita i diritti umani e contribuisce a creare disuguaglianze;
- instaurare un rapporto di fiducia a tutti i livelli per incentivare comportamenti responsabili, abbattere resistenze e barriere al cambiamento;
- diffondere regole chiare e sanzioni certe per la prevenzione della corruzione, senza tollerare eccezioni;
- proteggere e supportare i segnalanti e i segnalati, garantendo un ambiente sicuro e trasparente;
- sviluppare percorsi di formazione e sensibilizzazione per tutto il personale e le terze parti critiche;
- assicurare, utilizzando una comunicazione innovativa e pervasiva, la diffusione dei principi, dei valori e delle regole, allineando la percezione delle conseguenze alla realtà;
- utilizzare soluzioni tecnologiche ed innovative nella lotta alla corruzione;
- tradurre gli impegni in azioni concrete che dimostrino la nostra determinazione nel raggiungimento degli obiettivi nella lotta alla corruzione.

Il Gruppo promuove la conoscenza e la diffusione della Linea Guida e della Normativa Anticorruzione verso tutto il Personale del Gruppo e specifiche Terze Parti, laddove opportuno, attraverso percorsi di formazione.

Per il personale interno sono previsti percorsi base di formazione online e percorsi specifici che tengono in considerazione il ruolo ricoperto e il grado di esposizione al rischio corruttivo collegato alla propria attività. I programmi di formazione e comunicazione in materia Anticorruzione coprono il 100% del personale del Gruppo.

Le attività di formazione assicurano che i destinatari conoscano:

- la Linea Guida, la Governance e i pilastri del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione;
- i rischi di corruzione a cui la Società ed i Destinatari, nello svolgimento delle proprie mansioni, possono essere soggetti;
- le azioni preventive da intraprendere per mitigare il rischio corruttivo;
- le modalità per effettuare segnalazioni relative al sospetto di pratiche illecite legate ad eventi corruttivi.

La partecipazione all'attività di formazione anticorruzione è obbligatoria e la Direzione Human Capital and Organization monitora che il percorso formativo pianificato sia fruito. Il Responsabile Anti Corruzione (RAC) di ciascuna Società è informato in merito alle attività formative pianificate ed effettivamente erogate.

La Linea Guida Anticorruzione e la Linea Guida Gestione delle Segnalazioni del Gruppo ASPI sono rese disponibili:

- sul portale Intranext interno;
- sul sito internet della Società.

Inoltre, la Linea Guida Anticorruzione è resa disponibile anche:

- sul Portale fornitori;
- tramite QRCode su ogni contratto con Terze Parti.

Vengono anche svolti incontri di sensibilizzazione sul territorio ed eventi aperti a tutto il Personale aziendale, che prevedono il coinvolgimento del Top Management (setting the tone-from-the-top) e l'intervento di figure di importati realtà aziendali (c.d. Integrity Days). Il Gruppo promuove campagne di comunicazione per allineare la percezione delle conseguenze delle violazioni dei principi e delle regole alla realtà, rendendo gli effetti del wrong doing vicini e certi per tutti i destinatari

Per individuare le aree soggette a un rischio potenzialmente maggiore ASPI effettua, anche ai fini della progettazione del proprio Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, una valutazione periodica del rischio corruzione (di seguito anche "Risk Assessment") relativo all'esercizio delle attività della Società volta a:

- identificare i rischi di corruzione ragionevolmente prevedibili cui l'organizzazione risulta esposta;
- analizzare e valutare, sulla base di criteri definiti e formalizzati, i rischi identificati;
- valutare l'idoneità e l'efficacia dei controlli esistenti atti a mitigare i rischi di corruzione applicabili;
- pianificare, ove opportuno, le necessarie azioni di rafforzamento del Sistema di Controllo Interno

Inoltre, ASPI si impegna a richiedere annualmente ai componenti del CdA, Amministratore Delegato, Direttori (compresi Direttori di Tronco per ASPI), primi riporti dei Direttori (Dirigenti e non), RAC e RUP una dichiarazione di conformità alla presente Linea Guida, così come previsto dalla norma ISO 37001, in quanto considerati soggetti a rischio corruzione superiore al basso.

Le segnalazioni

Per l'invio delle segnalazioni è disponibile sui siti di ogni società del Gruppo la piattaforma informatica che garantisce la sicurezza e la protezione dei dati e la riservatezza delle informazioni, attraverso un sistema avanzato di criptazione delle comunicazioni e del database, in linea con quanto previsto dalla normativa di riferimento.

Il perimetro delle violazioni che è possibile segnalare tramite il sistema di Whistleblowing delle Società del Gruppo ASPI è più ampio di quello previsto dal D.lgs. 10 marzo 2023, n. 24, estendendosi oltre alle violazioni e illeciti richiamati dal Decreto, anche alle presunte violazioni delle norme interne adottate dal Gruppo e/o dalle diverse Società (regole di condotta contemplate nel Codice Etico, nella Linea Guida Anticorruzione, nel Modello 231 e più in generale nel corpus normativo aziendale) e qualunque altra violazione o condotta irregolare circa la conduzione delle attività aziendali.

È possibile segnalare violazioni di disposizioni normative nazionali o dell'Unione europea che ledono l'interesse pubblico o l'integrità di Autostrade per l'Italia e delle Società del Gruppo e che consistano in:

- illeciti amministrativi, contabili, civili o penali;
- condotte illecite rilevanti ai sensi del decreto legislativo 28 giugno 2001, n.231, o violazioni dei modelli di organizzazione e gestione ivi previsti;
- illeciti che rientrano nell'ambito di applicazione degli atti dell'Unione europea o nazionali;
- atti od omissioni che ledono gli interessi finanziari dell'Unione;
- atti od omissioni riguardanti il mercato interno;
- atti o comportamenti che vanificano l'oggetto o la finalità delle disposizioni di cui agli atti dell'Unione.

Nei casi di ricezione di una segnalazione relativa a violazioni o tentata elusione del Modello 231, a presunti reati di corruzione o a violazioni del Codice etico che potrebbero avere potenziale rilievo ai sensi del D. Lgs. 231/2001, l'organo di gestione delle segnalazioni rende disponibile tale segnalazione agli organismi competenti (Responsabile Anticorruzione e/o Organismo di Vigilanza della Società).

G1-2

Le relazioni con la catena di fornitura

ASPI ha implementato un Modello di Monitoraggio delle Terze Parti del Gruppo che garantisce un processo strutturato di valutazione e verifica delle stesse, consentendo di creare rapporti di business virtuosi in una logica di partnership nonché relazioni ispirate ai principi di lealtà, correttezza, trasparenza, etica ed efficienza.

Con specifico riferimento a tematiche anticorruzione, il Gruppo, consapevole del potenziale rischio di essere coinvolto dal punto di vista giuridico, reputazionale e di business, da condotte illecite e non trasparenti tenute dalle Terze Parti, ha adottato ed implementato i seguenti presidi di controllo:

- Clausola etica: si richiede la sottoscrizione di clausole contrattuali che obbligano la Terza Parte al rispetto di quanto contenuto nei seguenti documenti aziendali:
 - a. Codice Etico
 - b. Codice di condotta Fornitori
 - c. Linea guida anticorruzione del Gruppo ASPI
 - d. Manifesto Zero Corruzione
 - e. Parte generale del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. n. 231/2001
 - f. Policy Integrata dei Sistemi di Gestione del Gruppo Autostrade per l'Italia.

Due Diligence

Viene verificata l'affidabilità, l'integrità, il profilo reputazionale e l'adeguatezza della Terza Parte attraverso lo svolgimento di Due Diligence Anticorruzione, le cui modalità di svolgimento sono modulate sulla base dell'entità e della natura dei rischi di corruzione identificati e sono svolte nel rispetto dei principi di proporzionalità e ragionevolezza. Le attività di Due Diligence sono svolte dai Process Owner/struttura Business Integrity in coerenza con quanto disciplinato nel Sistema Normativo Aziendale.

Audit su Terza Parte

Durante tutto il ciclo di rapporto con la Terza Parte, viene eseguita una attività di monitoraggio volta a segnalare tempestivamente eventuali disallineamenti in relazione alla normativa interna ed esterna, con impatti sul Sistema di Gestione Integrato con particolare riferimento alla Prevenzione della Corruzione. Tali attività di monitoraggio sono svolte anche tramite Audit specifici sulla Terza Parte, condotti dalla struttura Business Integrity, informando, ai fini dell'integrazione del programma di audit, il Responsabile del Sistema di Gestione Integrato della Società.

Nel corso del 2024 sono stati effettuati 9 audit integrati su terze parti.

Onboarding

Il Gruppo opera per la condivisione dei propri standard di integrità e eticità con tutta la supply chain. A tal fine:

- viene effettuata la valutazione su criteri ESG dei fornitori
- viene promossa l'attività della Piattaforma di sostenibilità Open-es tramite la quale sono monitorate tutte le dimensioni della sostenibilità, quali:
 - a. La pubblicazione di obiettivi/piani di sostenibilità
 - d. L'adozione di Procedure anticorruzione
 - e. L'implementazione di un sistema di Monitoraggio relativo a Salute e Sicurezza
 - f. La gestione delle emissioni (misurazione e target)
 - g. La presenza di canali di segnalazione sui diritti umani
 - h. vengono effettuati audit documentali e in sede presso un campione significativo di fornitori

La performance di sostenibilità degli operatori economici e dei loro servizi e prodotti viene valutata, ove possibile, come criterio premiante anche in sede di gara. Relativamente alle procedure pubblicitiche, il quadro normativo in vigore non consente di effettuare una selezione stringente sulla base di criteri sociali e ambientali; tuttavia, i criteri di sostenibilità costituiscono elemento preferenziale che viene considerato nei limiti attualmente consentiti.

Nelle procedure pubblicitiche e privatistiche è sempre verificata infatti la possibilità di introdurre parametri ESG, quali:

- possesso certificazioni in ambito ambientale (es. 14001), sociale (es. UNI/PDR 125/2022 – ISO 45001) e/o di governance (es. ISO 9001 – ISO 37001)
- rispetto dei principi della parità di genere e adozione di misure di promozione delle pari opportunità generazionali e di genere (inserito su tutte le procedure pubbliche in aderenza al disposto normativo);
- tutela dei salari e delle condizioni di lavoro del personale non dipendente impiegato nell'esecuzione del contratto;
- adozione di strumenti di conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro (c.d. work/life balance);
- utilizzo di politiche aziendali volte ad assicurare la conformità alle norme ambientali, il risparmio e l'efficientamento energetico;

- adozione sistemi di monitoraggio del livello di inquinamento, degli sprechi pericolosi e dell'impatto sull'ambiente in termini di inquinamento di aria, acqua e terra;
- impiego di materiali riciclati, recuperati e con contenuto minimo di materiale post consumo.

Relativamente ai fornitori di piccola e media dimensione (PMI) si segnala una collaborazione con Confartigianato per privilegiare tale fattispecie nella casistica delle procedure sottosoglia (procedure negoziate senza bando di cui all'art. 50, co. 1, lett. c), d) ed e) del D. Lgs. n. 36/2023): la scelta del parametro "Dimensione impresa" quale elemento di selezione nasce appunto dall'esigenza di Aspi di garantire il rispetto del principio della massima partecipazione di cui all'art. 10, co. 3 del Codice, favorendo, compatibilmente con le prestazioni da acquisire, l'accesso al mercato e la possibilità di crescita delle micro, piccole e medie imprese.

G1-4

Casi di corruzione

Nel 2024 non si sono verificati casi di corruzione e non si sono di conseguenza registrate condanne o sanzioni collegate al tema.

Nel 2024 sono state formate sul tema 5.329 persone del Gruppo.

G1-6

I termini di pagamento

In considerazione del business in cui opera, oltre il 90% degli acquisti di Aspi è regolamentato dalla procedura gestionale Affidamento Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture (D.Lgs. 36/2023).

L'art 125 prevede al comma 2: " Nei contratti di lavori i pagamenti relativi agli acconti del corrispettivo sono effettuati nel termine di trenta giorni decorrenti dall'adozione di ogni stato di avanzamento, salvo che sia espressamente concordato nel contratto un diverso termine, comunque non superiore a sessanta giorni e purché ciò sia oggettivamente giustificato dalla natura particolare del contratto o da talune sue caratteristiche." e al comma 7 "All'esito positivo del collaudo negli appalti di lavori, e della verifica di conformità negli appalti di servizi e forniture, e comunque entro un termine non superiore a sette giorni dall'emissione dei relativi certificati, il RUP rilascia il certificato di pagamento relativo alla rata di saldo; il pagamento è effettuato nel termine di trenta giorni decorrenti dall'esito positivo del collaudo o della verifica di conformità, salvo che sia espressamente concordato nel contratto un diverso termine, comunque non superiore a sessanta giorni e purché ciò sia oggettivamente giustificato dalla natura particolare del contratto o da talune sue caratteristiche". I pagamenti di Aspi sono effettuati in conformità alla procedura e alla normativa di riferimento.

Al 31 dicembre 2004 sono 6 i procedimenti pendenti per ritardi nei pagamenti.

G1

Target

- Nei rapporti con la catena di fornitura ASPI ha definito i seguenti target: n. subappaltatori assoggettati a verifiche reputazionali/ n. subappaltatori autorizzati $\geq 50\%$
- 100% fornitori qualificati in albo con due diligence effettuata.



4.5. Innovazione e digitalizzazione

4.5.1. Entity Specific – Innovazione e digitalizzazione

Autostrade per l'Italia riconosce l'importanza cruciale dell'innovazione, della ricerca e dello sviluppo per affrontare le sfide moderne del settore delle infrastrutture e dei trasporti. In un contesto in rapida evoluzione, caratterizzato da progressi tecnologici e crescenti aspettative da parte degli utenti, l'azienda si impegna a investire in soluzioni sempre più all'avanguardia per garantire una mobilità più sicura, efficiente e sostenibile.

	IROs	Value chain			Orizzonte temporale		
		Upstream	Direct	Downstream	Breve	Medio	Lungo
- <i>Contributo alla digitalizzazione, innovazione e sviluppo tecnologico del settore</i>	Impatto positivo effettivo		x		x	x	x

Gli obiettivi

Gli obiettivi che il Gruppo punta a conseguire sono trasversali a tutta l'attività di business

- Miglioramento della sicurezza stradale: Utilizzare tecnologie innovative per ridurre gli incidenti e migliorare la gestione del traffico.
- Efficienza operativa: Adottare tecnologie digitali per ottimizzare la manutenzione delle infrastrutture e migliorare l'esperienza degli utenti.
- Adattamento ai cambiamenti climatici: Progettare e gestire infrastrutture resilienti ai cambiamenti climatici.

Responsabilità

La Direzione Studi e Strategie ha responsabilità di facilitare il raggiungimento degli obiettivi sopra citati e in particolare l'Area Innovazione, Centro Studi e Progetti Europei che ha tra i propri compiti:

- La gestione del processo di scouting e la definizione delle proposte progettuali in risposta a programmi e bandi europei e nazionali (es. Horizon Europe, CEF), collaborando con le strutture aziendali e del Gruppo e monitorando l'implementazione in caso di aggiudicazione.
- Lo Scouting di innovazioni tecnologiche di potenziale interesse per il business del Gruppo, identificando prodotti «industrializzabili», servizi e partnership, in sinergia con la Ricerca e Sviluppo di Movyon e le strutture competenti.
- L'Identificazione, analisi e prioritizzazione dei fabbisogni di Innovazione e Ricerca & Sviluppo del Gruppo, monitorando l'avanzamento delle iniziative implementate.

Per perseguire questi obiettivi, l'azienda ha ritenuto opportuno costituire un Comitato Innovazione, Ricerca e Sviluppo dedicato, che ha come obiettivi:

- Individuare le linee di indirizzo per l'innovazione, la ricerca e lo sviluppo per il Gruppo.



- Monitorare le iniziative di innovazione, ricerca e sviluppo e lo stato di avanzamento degli investimenti attraverso KPI e metriche appropriate.
- Assicurare una governance integrata dei processi di innovazione, ricerca e sviluppo del Gruppo.
- Verificare e monitorare la creazione di relazioni e partnership con l'ecosistema scientifico-tecnologico.
- Analizzare le questioni relative alla tutela della proprietà intellettuale del Gruppo, inclusi brevetti, marchi e know-how.

Coinvolgimento degli Stakeholder

Il raggiungimento degli obiettivi dichiarati richiede il coinvolgimento degli stakeholder, che avviene in diverse modalità:

- Collaborazione con enti pubblici e privati: Autostrade per l'Italia lavora a stretto contatto con istituzioni, università, centri di ricerca e partner tecnologici per sviluppare soluzioni innovative.
- Consultazioni pubbliche: coinvolgimento dei cittadini e delle comunità locali per raccogliere feedback e migliorare la comprensione dei progetti da implementare.
- Partecipazione a comitati e consorzi: La presenza attiva in comitati tecnici di associazioni come AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), ASECAP (Associazione europea delle società concessionarie di autostrade, ponti e tunnel a pedaggio), PIARC (Associazione mondiale della strada) e IRF (international Road Federation) permette di allineare le strategie di innovazione con le migliori pratiche internazionali.

Il Gruppo persegue un approccio integrato e collaborativo, orientato al futuro, per posizionare Autostrade per l'Italia come leader nell'innovazione infrastrutturale sostenibile.

Risorse economiche/organizzative

È previsto lo sviluppo di un piano strategico dettagliato che identifichi le aree chiave di innovazione, stabilendo obiettivi a lungo termine e indicatori di performance (KPI) per misurare i progressi. A supporto di questo piano, si prevede l'allocazione di un budget centralizzato, progettato specificamente per perseguire gli obiettivi di innovazione, ricerca e sviluppo in allineamento con le strategie aziendali complessive. Inoltre, sarà opportuno identificare all'interno dell'azienda risorse con competenze specifiche nel settore, garantendo così un'efficace implementazione delle iniziative previste e una continua supervisione delle attività di innovazione.

Azioni realizzate nel 2024

Il dettaglio delle iniziative realizzate nel corso del 2024 è riportato nella sezione Innovazione Ricerca e Sviluppo.

Piano di lavoro e target

Il piano di lavoro proposto ha un orizzonte biennale che ha avuto inizio nella seconda metà del 2024. Il piano è strutturato in tre diverse fasi. La prima fase ha riguardato:

- Ricognizione delle Iniziative: È stata effettuata una mappatura delle iniziative di innovazione, ricerca e sviluppo attualmente in corso, con la creazione di una scheda progetto per ciascuna iniziativa identificata nel Gruppo.
- Monitoraggio Continuo: È stato implementato un sistema di monitoraggio per i progetti di innovazione, utilizzando metriche prestabilite. Questa attività, che si svolge in modo continuo, è gestita tramite una dashboard dedicata.



- Raccolta e Analisi dei Fabbisogni: È stata condotta un'analisi approfondita per raccogliere i fabbisogni specifici in materia di innovazione, ricerca e sviluppo di tutte le strutture tecniche interne ad ASPI.
- Analisi dei Modelli di Corporate Innovation: È stata effettuata un'analisi dei modelli di Corporate Innovation presenti in letteratura, per identificare best practices applicabili.

Per quanto riguarda la seconda fase, gli obiettivi previsti sono i seguenti:

- Ottimizzazione degli Obiettivi Strategici: Fine tuning degli “obiettivi strategici di innovazione” del Gruppo ASPI, per garantire che siano allineati con le esigenze attuali e future.
- Roadmap Strutturata: Sviluppo di una roadmap dettagliata delle attività da intraprendere, per garantire un percorso chiaro e organizzato verso gli obiettivi di innovazione.
- Definizione di Procedure di Engagement: Creazione di procedure ad-hoc per coinvolgere le varie strutture aziendali, al fine di rendere il processo di innovazione più agile e snello.

Infine, la terza e ultima fase, si concentrerà su:

- Identificazione di un Modello di Innovazione: Sviluppo di un modello di innovazione specifico per la realtà di Autostrade per l'Italia, che risponda alle peculiarità del settore.
- Pubblicazione di un Innovation & Strategy Plan: Redazione e diffusione di un piano strategico di innovazione, che delinea le direttive e le azioni concrete da intraprendere nel prossimo futuro.

Questo approccio strutturato e progressivo garantirà un'efficace implementazione delle iniziative di innovazione all'interno della società.

Relativamente alla digitalizzazione ASPI ha l'obiettivo di digitalizzare il 79% dei processi aziendali



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)



RELAZIONE
ANNUALE
INTEGRATA
2024

5

NOTE
METODOLOGICHE
E ALTRE INFORMAZIONI

5.1 Indicatori Alternativi di Performance (IAP)

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

Si ritiene che gli IAP assicurino una migliore comparabilità nel tempo degli stessi risultati, sebbene non siano sostitutivi o alternativi ai risultati presentati nei prospetti determinati applicando i principi contabili internazionali IFRS (nel seguito anche "dati ufficiali") ed esposti nelle sezioni "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024" della presente Relazione annuale integrata.

Alcuni IAP sono presentati anche al netto di talune rettifiche operate ai fini di un confronto omogeneo nel tempo dei risultati consolidati – definite anche "Variazioni su base omogenea" - utilizzate per il commento delle variazioni del Margine operativo lordo (EBITDA), dell'Utile/(perdita) dell'esercizio, dell'Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo e del flusso di cassa operativo (FFO) e determinate escludendo, ove presenti, gli effetti derivanti da: (i) variazioni dell'area di consolidamento, (ii) variazioni, se significative, dei tassi di cambio dei saldi di società consolidate con valuta funzionale diversa dall'euro ed (iii) eventi e/o operazioni non strettamente connessi alla gestione operativa che influiscono in maniera apprezzabile sui saldi di almeno uno dei due esercizi di confronto.

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

- a. **"Margine operativo lordo (EBITDA)":** è l'indicatore sintetico della redditività derivante dalla gestione operativa, determinato sottraendo dai ricavi operativi la variazione operativa dei fondi e i costi operativi, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti degli oneri che dovranno essere sostenuti nel tempo in relazione agli interventi di rinnovo dell'infrastruttura in concessione di Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco (nel seguito SITMB);
- b. **"EBITDA Cash":** è l'indicatore sintetico della redditività monetaria derivante dalla gestione operativa calcolato escludendo dall'EBITDA la voce "Variazione operativa dei fondi", gli utilizzi operativi dei fondi e le altre variazioni non monetarie dell'EBITDA;
- c. **"Margine operativo (EBIT)":** è l'indicatore che misura la redditività dei capitali complessivamente investiti in azienda, calcolato sottraendo dall'EBITDA gli ammortamenti, le svalutazioni, i ripristini di valore e gli accantonamenti per interventi di rinnovo dell'infrastruttura in concessione di SITMB, sopra citati. L'EBIT, così come l'EBITDA, non include la componente capitalizzata di oneri finanziari relativi a servizi di costruzione, che è evidenziata in una voce specifica della gestione finanziaria nel prospetto riclassificato, mentre è compresa nei ricavi nel prospetto ufficiale di conto economico del bilancio consolidato;
- d. **"Capitale investito netto":** espone l'ammontare complessivo delle attività di natura non finanziaria, al netto delle passività di natura non finanziaria;
- e. **"Indebitamento finanziario netto":** rappresenta l'indicatore della quota del capitale investito netto coperta attraverso passività nette di natura finanziaria, composto dalle "Passività finanziarie correnti e non correnti", al netto delle "Attività finanziarie correnti e non correnti";
- f. **"Debito lordo":** rappresenta l'indicatore relativo al debito a medio lungo termine della Società, esposto come somma del valore nominale dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine;
- g. **"Riserva di liquidità":** rappresenta l'indicatore delle disponibilità monetarie prontamente accessibili in situazioni di necessità da parte della Società, calcolato come somma delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e della porzione non utilizzata delle linee di credito committed, escludendo i rapporti passivi di conto corrente infragruppo le somme depositate con vincolo a termine dalle società controllate;
- h. **"Investimenti operativi":** rappresenta l'indicatore degli investimenti complessivi connessi allo sviluppo dei business del Gruppo calcolati come somma dei flussi finanziari per investimenti in attività materiali, attività in concessione e altre attività immateriali, escludendo gli investimenti connessi ad operazioni

su partecipazioni; si segnala che la voce non include i costi per investimenti non remunerati inclusi nell'accordo negoziale con il MIT perché trattati come componenti negative del Flusso di cassa operativo (FFO);

- i. **“FFO-Cash Flow Operativo o flusso di cassa operativo”**: è l'indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. Il flusso di cassa operativo è determinato come: utile/(perdita) dell'esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- accantonamenti di fondi, rilasci per eccedenze e utilizzi operativi di fondi + altri stanziamenti rettificativi + oneri finanziari da attualizzazione di fondi +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione di attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- imposte differite/anticipate rilevate a conto economico;
- j. **“Equity free cash flow”**: è l'indicatore che rappresenta i flussi finanziari disponibili per la remunerazione del capitale proprio, per il rimborso del debito e per la copertura degli eventuali investimenti finanziari; è determinato come: FFO -Cash flow operativo +/-Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie + Investimenti operativi +Contributi su investimenti.

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

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

Miloni di euro	2024						2023					
	Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Riconduzione delle voci												
Ricavi da pedaggio			3.944			3.944			3.838			3.838
Ricavi per servizi di costruzione			1.876						1.455			
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	1.598						1.251				
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	278						203				
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(c)	-						1				
Altri ricavi	(d)		443						489			
Altri ricavi operativi				(c+d)		443				(c+d)		490
				(c)		0				(c)		1
Totale Ricavi			6.263						5.782			
TOTALE RICAVI OPERATIVI						4.387						4.328
Materie prime e materiali			(396)		(396)				(277)		(277)	
Costi per servizi			(1.925)		(1.925)				(1.712)		(1.712)	
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali e immateriali			1		1				1		1	
Costo per il personale	(e)		(793)						(807)			
Altri oneri			(571)						(575)			
Oneri concessori	(f)		(484)						(474)			
Oneri per godimento beni di terzi			(21)		(21)				(25)		(25)	
Oneri diversi			(66)		(66)				(76)		(76)	
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>	(a)				1.598						1.251	
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)				12						13	
COSTI ESTERNI GESTIONALI COMPRESI COSTI DI MANUTENZIONE						(797)						(825)
ONERI CONCESSORI						(484)						(474)
COSTO DEL LAVORO NETTO						(515)						(604)
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI						10						(24)
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti			11						(31)			
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			4		4				2		2	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali			1						(7)			
<i>Accantonamenti fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(h)	(11)							(20)			
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)	12							13			
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			6		6				(26)		(26)	
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						(1.786)					(26)	(1.927)
Ammortamenti	(l)		(787)						(714)			
Ammortamento attività materiali			(51)						(42)			
Ammortamento diritti concessori immateriali			(664)						(592)			
Ammortamento altre attività immateriali			(72)						(80)			
(Svalutazioni) Ripristini di valore	(m)		(12)						(5)			
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)						2.601						2.401
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI						(810)						(739)
TOTALE COSTI			(4.472)						(4.120)			
RISULTATO OPERATIVO			1.791						1.662			
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						1.791						1.662
Proventi finanziari			180						110			
Altri proventi finanziari	(n)		180						110			
Oneri finanziari	(o)		(474)						(509)			
Proventi/(Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	(p)		(10)						(23)			
Altri oneri finanziari	(q)		(464)						(486)			
Utili/(Perdite) su cambi			-						-			
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI			(294)						(399)			(399)
Oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari						(294)						(399)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(r)		1		(r)	1		(r)	(7)	(r)	(7)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.498			1.498			1.256			1.256
(Oneri)/proventi fiscali			(433)			(433)			(381)			(381)
Imposte correnti sul reddito			(325)						(282)			
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			-						6			
Imposte anticipate e differite			(108)						(105)			
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.065			1.065			875			875
Proventi (Oneri) netti di attività destinate alla vendita			-			-			-			-
UTILE (PERDITA) DEL PERIODO			1.065			1.065			875			875
<i>di cui:</i>												
Utile (Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo			1.056			1.056			878			878
Utile (Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi			9			9			(3)			(3)

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

Millioni di euro	31/12/2024					31/12/2023				
	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Riconduzione delle voci										
Attività materiali	(a)	271			271	(a)	225			225
Attività immateriali	(b)	17.881			17.881	(b)	16.659			16.659
Partecipazioni	(c)	11			11	(c)	73			73
Attività per imposte anticipate	(d)	136			136	(d)	135			135
Altre attività non finanziarie	(e)	-			-	(e)	-			-
Attività non finanziarie (A)					18.299					17.092
Attività commerciali	(f)	879			879	(f)	856			856
Passività commerciali	(g)	(1.972)			(1.972)	(g)	(1.890)			(1.890)
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito correnti			(h+i)	(61)				(h+i)	(136)	
Attività per imposte sul reddito correnti	(h)	11				(h)	13			
Passività per imposte sul reddito correnti	(i)	(72)				(i)	(149)			
Altre attività/(passività) nette			(j+k)	(351)				(j+k)	(354)	
Altre attività	(j)	113				(j)	134			
Altre passività	(k)	(464)				(k)	(488)			
Capitale circolante netto (B)					(1.505)					(1.524)
Capitale investito lordo (C-A+B)					16.794					15.568
Fondi per accantonamenti			(l+m)	(2.556)				(l+m)	(2.752)	
Fondi correnti per accantonamenti	(l)	(495)				(l)	(486)			
Fondi non correnti per accantonamenti	(m)	(2.061)				(m)	(2.266)			
Passività per imposte differite	(n)	(717)			(717)	(n)	(611)			(611)
Altre passività non finanziarie	(o)	(26)			(26)	(o)	(22)			(22)
Passività non finanziarie (D)					(3.299)					(3.385)
Attività/Passività non finanziarie in dismissione (E)				(p)	11				(p)	12
CAPITALE INVESTITO NETTO (F=C-D+E)					13.506					12.195
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		3.288			3.288		2.606			2.606
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		300			300		309			309
Totale patrimonio netto (G)		3.588			3.588		2.915			2.915
Indebitamento finanziario netto (H)			(q+r+s+t+u+v+x)	9.918				(q+r+s+t+u+v+x)		9.280
Passività finanziarie non correnti	(a)	10.400				(a)	10.754			
Attività finanziarie non correnti	(r)	(268)				(r)	(489)			
Passività finanziarie correnti	(s)	1.380				(s)	1.361			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(t)	(1.433)				(t)	(2.204)			
Disponibilità liquide		(1.222)					(1.849)			
Mezzi equivalenti		(211)					(355)			
Attività finanziarie correnti	(u)	(153)				(u)	(135)			
COBERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (I=G+H)					13.506					12.195
Attività destinate alla vendita	(v)	28				(v)	32			
Attività finanziarie in dismissione		17					24			
Attività finanziarie in dismissione - attività non correnti	(y)	-				(y)	3			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(w)	11				(w)	5			
connesse ad attività operative cessate	(z)	-9				(z)	(13)			
Passività destinate alla vendita		-6					(12)			
Passività non finanziarie in dismissione	(x)	-3				(x)	(1)		(z)	
Passività finanziarie in dismissione										
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c+d+e-r)	18.567				(a+b+c+d+e-r)	17.581			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(f+h+j+t+u+v)	2.617				(f+h+j+t+u+v)	3.374			
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-m-n-o+q)	13.204				(-m-n-o+q)	13.653			
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-g-k-l+s-z)	4.392				(-g-k-l+s-z)	4.387			

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

Miloni di euro	2024				2023				
	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Riconduzione delle voci									
Ricavi da pedaggio			3.756			3.756			3.638
Ricavi per servizi di costruzione			1.697						1.318
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	1.649					(a)	1.274	
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	48					(b)	44	
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(c)	-					(c)	-	
Altri ricavi	(d)		274				(e)		305
Altri ricavi operativi				(c+d)		274		(c+d)	305
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(c)			(c)		-	(c)		-
Totale Ricavi			5.727			4.030			5.261
TOTALE RICAVI OPERATIVI									3.943
Materie prime e materiali			-126			-126			-85
Costi per servizi			-2.188			-2.188			-1.873
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali			1			1			1
Costo per il personale	(e)		-431				(e)		-468
Altri oneri			-542						-543
Oneri concessori	(f)		-473				(f)		-463
Oneri per godimento beni di terzi			-14			-14			-11
Oneri diversi			-55			-55			-69
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>	(a)	1.649		(a)	1.274		(a)	1.274	
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)			(i)			(i)		
COSTI DI MANUTENZIONE						-422			-442
ALTRI COSTI ESTERNI GESTIONALI						-311			-321
ONERI CONCESSORI				(f)		-473		(f)	-463
COSTO DEL LAVORO NETTO				(e+b+h)		-383		(e+b+h)	-424
VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI						-3			-19
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti			-3						-19
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			-11			-11			4
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradale									
<i>Accantonamenti fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(h)						(h)		
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)						(i)		
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			8			8			-23
TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI						-1.592			-1.669
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni									
<i>Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni</i>	(g)						(g)		
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere senza benefici economici aggiuntivi</i>	(h)						(h)		
Ammortamenti	(i)		-719				(i)		-642
Ammortamento attività materiali			-29						-27
Ammortamento diritti concessori immateriali			-629						-543
Ammortamento altre attività immateriali			-61						-72
(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti			-12						-16
<i>(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività materiali e non materiali</i>	(j)		-11				(j)		-12
<i>(Rettifiche)/Ripristini di valore di altre attività</i>	(k)		-1				(k)		-4
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)						2.438			2.274
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI				(i+j+h)		-731		(i+j+h)	-658
TOTALE COSTI			-4.020						-3.645
RISULTATO OPERATIVO			1.707						1.616
MARGINE OPERATIVO (EBIT)						1.707			1.616
Proventi finanziari			197						133
Dividendi da società partecipate			28						20
Altri proventi finanziari	(l)		169				(l)		113
Oneri finanziari			-472						-503
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti			-8						-21
Altri oneri finanziari	(m)		-464				(m)		-482
Utili (Perdite) su cambi	(n)						(n)		
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI			-275			-275			-370
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.432			1.432			1.246
(Oneri)/proventi fiscali			-405			-405			-373
Imposte correnti sul reddito			-296						-253
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti									1
Imposte anticipate e differite			-109						-121
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO			1.027			1.027			873
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate									
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO			1.027			1.027			873

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

Milioni di euro	31/12/2024					31/12/2023				
	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Riconduzione delle voci										
Attività materiali	(a)	107			107	(a)	94			94
Attività immateriali	(b)	16.707			16.707	(b)	15.650			15.650
Partecipazioni	(c)	306			306	(c)	375			375
Attività non finanziarie (A)					17.120					16.119
Attività commerciali	(d)	940			940	(d)	805			805
Passività commerciali	(e)	-1.888			-1.888	(e)	-1.760			-1.760
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito correnti			(f+g)		-62			(f+g)		-142
Attività per imposte sul reddito correnti	(f)	2				(f)	0			
Passività per imposte sul reddito correnti	(g)	-64				(g)	-142			
Altre attività/(passività) nette			(h+i)		-164			(h+i)		-190
Altre attività	(h)	70				(h)	88			
Altre passività	(i)	-234				(i)	-278			
Capitale circolante netto (B)					-1.174					-1.287
Capitale investito lordo (C+A+B)					15.946					14.832
Fondi per accantonamenti			(j+k)		-2.309			(j+k)		-2.494
Fondi correnti per accantonamenti	(j)	-428				(j)	-436			
Fondi non correnti per accantonamenti	(k)	-1.881				(k)	-2.058			
Passività per imposte differite nette	(l)	-717			-717	(l)	-611			-611
Altre passività non finanziarie	(m)	-25			-25	(m)	-21			-21
Passività non finanziarie (D)					-3.051					-3.126
Partecipazioni possedute per la vendita o attività operative cessate		-	(n+o)		-		1	(n+o)		1
Partecipazioni possedute per la vendita o per la distribuzione ai soci o attività operative cessate	(n)	-				(n)	1			
Passività connesse ad attività operative cessate	(o)	-				(o)	-			
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)					12.895					11.707
Totale patrimonio netto (F)		2.875			2.875		2.210			2.210
Indebitamento finanziario netto (G)			(p+q+r+s+t)		10.020			(p+q+r+s+t)		9.497
Passività finanziarie non correnti	(p)	10.274				(p)	10.697			
Attività finanziarie non correnti	(q)	-213				(q)	-426			
Passività finanziarie correnti	(r)	1.516				(r)	1.553			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(s)	-1.231				(s)	-2.045			
Attività finanziarie correnti	(t)	-326				(t)	-282			
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (H=F+G)					12.895					11.707
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI	(a+b+c-g)	17.333				(a+b+c-g)	16.545			
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI	(d+f+h-s-t)	2.569				(d+f+h-s-t)	3.221			
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI	(-k-l-m+p)	12.897				(-k-l-m+p)	13.387			
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI	(-e-g-i+j+r)	4.130				(-e-g-i+j+r)	4.169			

INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI SU BASE OMOGENEA

Nella tabella seguente sono riportati i valori consolidati su base omogenea per entrambi gli esercizi a confronto del Margine Operativo Lordo (EBITDA), dell'Utile/(perdita) dell'esercizio, dell'Utile/(perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo e del flusso di cassa operativo (FFO) con i corrispondenti valori desunti dai prospetti riclassificati del paragrafo 2.2 Andamento economico finanziario del Gruppo.

€ milioni	Note	2024				2023			
		Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile dell'esercizio	Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo	Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile dell'esercizio	Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo
Valori reported (A)		2.601	1.065	1.056	1.740	2.401	875	878	1.720
Effetti non omogenei									
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(1)	36	30	30	-	(50)	(39)	(39)	-
Ammortamento extra contabile dell'avviamento	(2)	-	-	-	16	-	-	-	63
Isopensione	(3)	(6)	(4)	(4)	-	(59)	(42)	(42)	-
Subtotale (B)		30	26	26	16	(109)	(81)	(81)	63
Valori su base omogenea (C) = (A)-(B)		2.571	1.039	1.030	1.724	2.510	956	959	1.657

Note:

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

- 1) dai dati consolidati dei due esercizi a confronto l'impatto, al netto del relativo effetto fiscale, derivante dalla variazione dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione dei fondi iscritti tra le passività del Gruppo;
- 2) dai dati consolidati dei due esercizi a confronto gli effetti sul flusso di cassa operativo (FFO) connessi alla rilevazione degli effetti dell'affrancamento di quote di ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento di Autostrade per l'Italia;
- 3) dai dati consolidati dei due esercizi a confronto gli effetti sul conto economico della rilevazione, nel costo del lavoro, degli effetti connessi al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione (6 milioni di euro nel 2024 e 59 milioni di euro nel 2023).

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

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

€ Milioni	Patrimonio netto al 31/12/2024	Risultato 2024
Valori di bilancio di Autostrade per l'Italia	2.875	1.027
Rilevazione nel bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate al netto della quota di competenza di azionisti terzi	843	47
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	(473)	n.a.
Eliminazione delle svalutazioni (al netto dei ripristini di valore) di partecipazioni consolidate	21	6
Eliminazione dei dividendi infragruppo	n.a.	(35)
Valutazione delle partecipazioni al fair value ed in base al metodo del patrimonio netto (al netto dei dividendi incassati)	(4)	1
Altre rettifiche di consolidamento ⁽¹⁾	26	10
Valori di bilancio consolidato (quota del Gruppo)	3.288	1.056
Valori di bilancio consolidato (quota di Terzi)	300	9
Valori di bilancio consolidato	3.588	1.065

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

DATI PER SETTORE OPERATIVO

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

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

Per ulteriori informazioni sull'andamento gestionale dei settori operativi e sulle società che compongono i settori operativi si rinvia al paragrafo 2.4 "Dati per settori operativi".

5.2 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. 26 "Informativa sui contenziosi in essere".

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

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

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

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

- a. un'informativa preventiva, nei confronti di HRA, prima dell'approvazione di taluni atti di gestione e/o operazioni, definiti ed elaborati in maniera indipendente all'interno della Società, che sono ritenuti di particolare significatività e rilevanza, ai fini dell'emanazione delle linee guida di cui di seguito;
- b. l'emanazione di linee guida, finalizzate a coordinare le principali direttrici della gestione di HRA e della Società.
- c. Alla data del presente documento, l'emanazione di linee guida da parte di HRA ha riguardato principalmente gli atti di pianificazione strategica della Società, allo scopo di allineare gli indirizzi generali di gestione strategica di quest'ultima con quelli della controllante.
- d. La Società, a sua volta, esercita attività di direzione e coordinamento, ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile, nei confronti di talune società del rispettivo Gruppo, tra cui le società direttamente controllate. Tali società hanno riconosciuto l'attività di direzione e coordinamento da parte della Società ponendo in essere gli adempimenti pubblicitari di legge.

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

Signori Azionisti,

Il Consiglio di Amministrazione, a conclusione della presente esposizione, propone di approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024, prendendo atto dei documenti corredato ad esso, dal quale risulta un utile d'esercizio di Euro 1.026.694.307,24.

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

tenuto conto di quanto riportato nello Statuto Sociale:

- a.** *al paragrafo 44.1, secondo cui: "[...] l'utile netto residuo sarà distribuito agli Azionisti in proporzione alle loro partecipazioni, nella misura massima consentita dalla legge, a condizione che tale distribuzione sia coerente con le prescrizioni di cui alla Convenzione Unica, nonché con i covenant di cui agli accordi di finanziamento di cui la Società sia parte";*
- b.** *al paragrafo 25.2(d), secondo cui: "le decisioni relative alle seguenti materie potranno essere validamente adottate, sia in prima che in seconda convocazione, a condizione che i voti favorevoli computati nelle maggioranze di legge includano anche il voto degli Azionisti di Minoranza che detengano, alla data della relativa assemblea, singolarmente, almeno il cinque per cento (5%) del capitale sociale della Società (fatto salvo quanto previsto al successivo articolo 33.6) [...] (d) la distribuzione di dividendi in deroga alla politica di distribuzione dei dividendi come stabilita al successivo articolo 44 [...]";*
- c.** *ai paragrafi 33.3 (f) e 47.2, secondo cui, sulle proposte all'Assemblea degli Azionisti concernenti una delle materie elencate al paragrafo 25.2, il Consiglio di Amministrazione delibera validamente con le maggioranze di legge a condizione che tali maggioranze comprendano il voto favorevole degli Amministratori designati dagli Azionisti di Minoranza;*

avendo verificato che:

- (i) la distribuzione agli Azionisti dell'utile dell'esercizio nella misura massima consentita dalla Legge è coerente con le prescrizioni di cui alla Convenzione Unica e con i covenant di cui agli accordi di finanziamento di cui la Società è parte;*
 - (ii) la riserva legale ha già raggiunto la misura prevista dal codice civile pari al quinto del capitale sociale;*
- cionondimeno, in un'ottica di ulteriore solidità patrimoniale funzionale a conseguire la sostenibilità di lungo periodo delle attività in cui la Società è impegnata*

propone di:

- *destinare l'utile dell'esercizio pari a Euro 1.026.694.307,24:*
 - a.** *alla distribuzione di dividendi per complessivi Euro 789.974.290,00, pari a euro 1,27 per ciascuna delle n. 622.027.000 azioni, di valore nominale pari a Euro 1,00 cadauna, aventi tutte godimento regolare;*
 - b.** *a utili portati a nuovo, la residua quota di Euro 236.720.017,24;*
- *fissare la data del pagamento della prima tranche del dividendo con valuta 17 aprile 2025, per complessivi Euro 648.152.134,00 pari a euro 1,042 per ciascuna delle n. 622.027.000 azioni, di valore nominale pari a Euro 1,00 cadauna, aventi tutte godimento regolare;*
- *fissare la data del pagamento della seconda tranche del dividendo (per complessivi Euro 141.822.156,00, pari a euro 0,228 per ciascuna delle n. 622.027.000 azioni, di valore nominale pari a Euro 1,00 cadauna, aventi tutte godimento regolare) alla data di approvazione della semestrale 2025, tenuto anche conto del regolare atteso confronto con il Ministero Concedente per l'approvazione del PEF.*



5.4 Rapporti con parti correlate

Con riferimento ai rapporti con parti correlate, si rinvia alla nota n. 27 d) del Bilancio consolidato e alla nota 25.c) del Bilancio d'esercizio di Autostrade per l'Italia.



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)



RELAZIONE
ANNUALE
INTEGRATA
2024

6

BILANCIO
CONSOLIDATO

AL 31 DICEMBRE 2024

PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

€ migliaia	Note	31/12/2024	31/12/2023
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
Attività materiali	7	271.196	224.980
Immobili, impianti e macchinari		271.040	224.880
Investimenti immobiliari		156	100
Attività immateriali	8	17.881.349	16.658.850
Diritti concessori immateriali		11.584.399	10.409.292
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.129.371	6.111.555
Altre attività immateriali		167.579	138.003
Partecipazioni	9	10.843	73.357
Partecipazioni contabilizzate al fair value		4.885	10.858
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		5.958	62.499
Attività finanziarie non correnti	10	267.453	489.716
Attività finanziarie non correnti per contributi		103.162	124.118
Depositi vincolati non correnti		98.352	120.191
Titoli		48.418	63.218
Derivati non correnti con fair value positivo		50	152.292
Altre attività finanziarie non correnti		17.471	29.897
Attività per imposte anticipate	23	136.146	134.529
Altre attività non correnti		300	43
Totale attività non correnti		18.567.287	17.581.475
Attività correnti			
Attività commerciali	11	878.654	856.315
Rimanenze		158.264	165.420
Attività contrattuali		70.413	88.585
Crediti commerciali		649.977	602.310
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	12	1.433.441	2.203.585
Disponibilità liquide		1.222.412	1.848.519
Mezzi equivalenti		211.029	355.066
Attività finanziarie correnti	10	152.768	135.007
Diritti concessori finanziari correnti		14.368	14.368
Attività finanziarie correnti per contributi		54.299	31.215
Depositi vincolati correnti		42.833	17.296
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		20.600	48.290
Altre attività finanziarie correnti		20.668	23.838
Attività per imposte sul reddito correnti	23	11.730	12.805
Altre attività correnti	11	113.718	133.880
Attività destinate alla vendita	13	27.710	32.259
Totale attività correnti		2.618.021	3.373.851
TOTALE ATTIVITÀ		21.185.308	20.955.326

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

€ migliaia	Note	31/12/2024	31/12/2023
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Patrimonio netto			
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		3.288.334	2.605.598
Capitale emesso		622.027	622.027
Riserve e utili portati a nuovo		1.609.857	1.539.853
Acconto sui dividendi		-	(434.175)
Utile/(Perdita) dell'esercizio		1.056.450	877.893
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		299.902	309.405
Capitale emesso e riserve		291.144	312.247
Utile/(Perdita) dell'esercizio		8.758	(2.842)
Totale patrimonio netto	14	3.588.236	2.915.003
Passività non correnti			
Fondi non correnti per accantonamenti	15	2.061.966	2.266.396
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		86.080	103.134
Fondi non correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		874.312	947.936
Fondi non correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		80.665	76.259
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		1.020.909	1.139.067
Passività finanziarie non correnti	16	10.398.949	10.754.497
Prestiti obbligazionari		8.277.759	8.273.543
Finanziamenti a medio-lungo termine		2.060.937	2.441.856
Derivati non correnti con fair value negativo		51.920	39.098
Altre passività finanziarie non correnti		8.333	-
Passività per imposte differite	23	716.569	611.245
Altre passività non correnti	17	27.187	21.355
Totale passività non correnti		13.204.671	13.653.493
Passività correnti			
Passività commerciali	17	1.972.077	1.890.041
Debiti commerciali		1.972.077	1.890.041
Fondi correnti per accantonamenti	15	494.102	485.898
Fondi correnti per benefici per dipendenti		23.771	10.942
Fondi correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		201.713	123.964
Fondi correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		10.113	15.228
Altri fondi correnti per rischi e oneri		258.505	335.764
Passività finanziarie correnti	16	1.380.281	1.361.103
Scoperti di conto corrente		-	11.000
Finanziamenti a breve termine		-	15.999
Derivati correnti con fair value negativo		-	1
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		1.378.961	1.333.182
Altre passività finanziarie correnti		1.320	921
Passività per imposte sul reddito correnti	23	72.310	149.210
Altre passività correnti	17	464.269	487.262
Passività destinate alla vendita	13	9.362	13.316
Totale passività correnti		4.392.401	4.386.830
TOTALE PASSIVITÀ		17.597.072	18.040.323
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		21.185.308	20.955.326

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

€ migliaia	Note	2024	2023
RICAVI			
Ricavi da pedaggio	18	3.944.254	3.837.877
Ricavi per servizi di costruzione	18	1.876.461	1.455.224
Altri ricavi	18	442.741	489.117
TOTALE RICAVI		6.263.456	5.782.218
COSTI			
Materie prime e materiali	19	(395.950)	(276.626)
Costi per servizi	19	(1.924.715)	(1.712.103)
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali e immateriali		1.177	710
Costo per il personale	19	(792.835)	(807.223)
Altri oneri	19	(571.742)	(575.269)
Oneri concessori		(483.812)	(473.756)
Oneri per godimento beni di terzi		(21.490)	(24.761)
Oneri diversi		(66.440)	(76.752)
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	20	11.152	(30.534)
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture		3.716	2.380
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		1.549	(6.299)
(Accantonamenti) dei fondi per rischi e oneri		5.887	(26.615)
Ammortamenti	21	(786.662)	(714.189)
Ammortamento attività materiali		(50.995)	(42.624)
Ammortamento diritti concessori immateriali		(664.075)	(591.675)
Ammortamento altre attività immateriali		(71.592)	(79.890)
(Svalutazioni) Ripristini di valore		(12.395)	(4.577)
TOTALE COSTI		(4.471.970)	(4.119.811)
RISULTATO OPERATIVO		1.791.486	1.662.407
Proventi finanziari		180.470	109.815
Altri proventi finanziari		180.470	109.815
Oneri finanziari		(475.256)	(509.438)
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti		(10.249)	(23.461)
Altri oneri finanziari		(465.007)	(485.977)
Utili (Perdite) su cambi		469	250
PROVENTI/(ONERI) FINANZIARI	22	(294.317)	(399.373)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	9	843	(6.965)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.498.012	1.256.069
(Oneri)/Proventi fiscali	23	(432.804)	(381.020)
Imposte correnti sul reddito		(325.315)	(281.941)
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		16	6.248
Imposte anticipate e differite		(107.505)	(105.327)
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.065.208	875.049
Proventi (Oneri) netti di attività destinate alla vendita		-	-
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		1.065.208	875.049
di cui:			
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza del Gruppo		1.056.450	877.893
Utile/(Perdita) dell'esercizio di pertinenza di Terzi		8.758	(2.844)

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

€ migliaia	Note	2024	2023
Utile/(Perdita) dell'esercizio	(A)	1.065.208	875.049
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		9.456	(97.069)
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		(2.270)	23.344
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro		(515)	439
Altre componenti del conto economico complessivo di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		-	4.804
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(B)	6.671	(68.482)
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	15	(121)	13.335
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		27	(3.201)
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio	(C)	(94)	10.134
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		(31.488)	146
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio		5.811	(35)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(D)	(25.677)	111
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio	(E=B+C+D)	(19.100)	(58.237)
<i>di cui relative ad attività destinate alla vendita</i>		-	-
Risultato economico complessivo dell'esercizio	(A+E)	1.046.108	816.812
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		<i>1.037.352</i>	<i>819.499</i>
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		<i>8.756</i>	<i>(2.687)</i>

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

€ migliaia	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO							Totale	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
	Capitale emesso	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserva per differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro	Riserva per valutazione di partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro	Altre riserve e utili portati a nuovo	Acconto sui dividendi	Utile/(Perdita) dell'esercizio			
Saldo al 31/12/2022	622.027	336.542	(85)	150	1.057.717	-	1.130.128	3.146.479	322.983	3.469.462
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	(73.614)	437	-	14.783	-	877.893	819.499	(2.687)	816.812
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni										
Acconto sui dividendi di Autostrade per l'Italia S.p.A. dell'esercizio 2023	-	-	-	-	-	(434.175)	-	(434.175)	-	(434.175)
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	205.796	-	(205.796)	-	-	-
Dividendi di Autostrade per l'Italia	-	-	-	-	-	-	(924.332)	(924.332)	-	(924.332)
Dividendi di altre società del Gruppo a soci Terzi	-	-	-	-	-	-	-	-	(10.891)	(10.891)
Altre variazioni minori	-	-	-	-	(1.873)	-	-	(1.873)	-	(1.873)
Saldo al 31/12/2023	622.027	262.928	352	150	1.276.423	(434.175)	877.893	2.605.598	309.405	2.915.003
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	(11.216)	(515)	(150)	(7.217)	-	1.056.450	1.037.352	8.756	1.046.108
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni										
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	92.273	434.175	(526.448)	-	-	-
Dividendi di Autostrade per l'Italia	-	-	-	-	-	-	(351.445)	(351.445)	-	(351.445)
Dividendi di altre società del Gruppo a soci Terzi	-	-	-	-	-	-	-	-	(21.435)	(21.435)
Altre variazioni minori	-	-	-	-	(3.171)	-	-	(3.171)	3.176	5
Saldo al 31/12/2024	622.027	251.712	(163)	-	1.358.308	-	1.056.450	3.288.334	299.902	3.588.236

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

€ migliaia	Note	2024	2023
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO			
Utile/(Perdita) dell'esercizio		1.065.208	875.049
Rettificato da:			
Ammortamenti		786.662	714.189
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		(183.733)	(16.531)
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	22	10.249	23.461
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti e delle partecipazioni contabilizzate al fair value		10	-
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	9	(843)	6.965
Dividendi ricevuti da partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		169	91
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore di attività correnti e non correnti		12.395	4.840
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		(60.096)	(1.021)
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	23	107.505	105.327
Altri oneri (proventi) non monetari		2.265	7.457
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		(12.018)	196.937
Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]	12	1.727.773	1.916.764
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO			
Investimenti in attività in concessione	8	(1.888.641)	(1.468.455)
Investimenti in attività materiali	7	(97.492)	(63.688)
Investimenti in altre attività immateriali	8	(102.951)	(97.604)
Contributi su attività in concessione	8	33.417	32.977
Contributi su altre attività materiali e immateriali e altre variazioni		7.755	7.820
Investimenti in partecipazioni		-	(100)
Investimenti in società consolidate al netto delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti apportati		(12.500)	(14)
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		123.579	2.897
Variazione netta delle altre attività non correnti		70	3.000
Disponibilità liquide nette trasferite nell'ambito di operazioni societarie		(6.001)	-
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		229.254	314.090
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	12	(1.713.510)	(1.269.077)
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA			
Dividendi corrisposti ai soci di Autostrade per l'Italia	14	(351.445)	(1.358.507)
Dividendi corrisposti dal Gruppo a Soci Terzi	14	(21.217)	(41.813)
Emissione di prestiti obbligazionari	16	989.876	1.485.354
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)	16	889.999	34.685
Rimborsi di prestiti obbligazionari	16	(1.000.000)	(750.000)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	16	(1.221.126)	(116.528)
Rimborsi di debiti di leasing	16	(13.493)	(11.004)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		(39.971)	28.052
Flusso di cassa netto da/(per) attività finanziaria [c]	12	(767.377)	(729.761)
Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [d]		(82)	(355)
Incremento/(Decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio [a+b+c+d]	12	(753.196)	(82.429)
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		2.197.637	2.280.066
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.444.441	2.197.637

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

€ migliaia	Note	2024	2023
Imposte sul reddito corrisposte/(rimborsate)	23	400.133	156.828
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati		127.591	108.211
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti		505.732	480.393
Dividendi incassati		169	91
Utili su cambi incassati		232	195
Perdite su cambi corrisposte		152	132

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

€ migliaia	Note	2024	2023
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		2.197.637	2.280.066
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		2.203.585	2.313.280
Scoperti di conto corrente	16	(11.000)	(33.214)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connessi ad attività destinate alla vendita	13	5.052	-
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.444.441	2.197.637
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		1.433.441	2.203.585
Scoperti di conto corrente	16	-	(11.000)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connessi ad attività destinate alla vendita	13	11.000	5.052

NOTE ILLUSTRATIVE

Nota 1

Informazioni generali

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

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

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

L'88,06% del capitale della Società è detenuto da Holding Reti Autostradali S.p.A. (nel seguito anche "HRA"). HRA è una holding di partecipazioni, le cui azioni sono detenute da CDP Equity S.p.A. (51%), BP Miro (Lux) SCSp (21,85%), BIP-V Miro (Lux) SCSp (2,65%) e da Italian Motorway Holdings S.à.r.l. (24,5%). HRA è la controllante ultima di Autostrade per l'Italia ed esercita attività di direzione e coordinamento su quest'ultima. Nessuno dei soci esercita, né direttamente né attraverso le controllanti, attività di direzione e coordinamento nei confronti di HRA.

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

La Società ha obbligazioni negoziate sui mercati regolamentati (lussemburghese e irlandese), dunque:

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

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato e autorizzato alla pubblicazione il presente bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 nella riunione del 13 marzo 2025.

Nota 2

Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 è redatto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D. Lgs. n. 38/2005 nel presupposto della continuità aziendale.

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

Il bilancio consolidato è costituito dai prospetti contabili consolidati (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto e rendiconto finanziario) e dalle presenti note illustrative ed è redatto applicando il criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle

voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al fair value, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritti nella nota 3 “Principi contabili e criteri di valutazione applicati”. La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti.

Il conto economico ed il conto economico complessivo sono presentati in base alla natura dei costi; in particolare, il conto economico complessivo, partendo dal risultato dell’esercizio, espone gli effetti degli utili e delle perdite rilevati direttamente a Patrimonio Netto in applicazione degli IFRS. Il Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto rappresenta le variazioni intervenute nell’esercizio nelle singole voci che lo compongono mentre il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

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

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

Per ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio.

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

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

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

Nota 3

Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del bilancio consolidato dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2024. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato dell’esercizio precedente, ad eccezione delle modifiche introdotte con decorrenza dal 2024 agli IFRS in vigore, per i cui dettagli si rinvia ai paragrafi successivi, che comunque non hanno comportato impatti sulle voci di bilancio.

Principi di consolidamento

Nel perimetro di consolidamento sono incluse la Capogruppo e le imprese su cui Autostrade per l’Italia, direttamente o indirettamente, esercita il controllo. Il controllo di un’impresa si realizza quando il Gruppo è esposto o ha il diritto a rendimenti variabili dall’investimento nell’impresa ed è in grado di influenzare tali rendimenti attraverso l’esercizio del proprio potere decisionale sulla stessa. Le società controllate sono consolidate con il metodo integrale e sono elencate nell’Allegato 1.

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

Il consolidamento dei dati, basato sulla base di specifici “reporting package” predisposti da ciascuna società controllata alla data di chiusura del bilancio e in conformità agli IFRS adottati dal Gruppo, è effettuato in base ai seguenti criteri e metodi:

- a. adozione del metodo del consolidamento integrale, con evidenza delle interessenze di terzi nel patrimonio netto, nel risultato netto del conto economico e nel conto economico complessivo, con iscrizione di attività,

passività, ricavi e costi delle società controllate, prescindendo dalla relativa percentuale di possesso da parte del Gruppo;

- b.** eliminazione delle partite derivanti dai rapporti patrimoniali ed economici intercorsi tra le società incluse nel perimetro di consolidamento, ivi incluso lo storno di eventuali utili e perdite non ancora realizzati, rilevando i conseguenti effetti fiscali differiti;
- c.** eliminazione dei dividendi infragruppo e relativa riattribuzione dei valori elisi alle riserve iniziali di patrimonio netto;
- d.** eliminazione del valore di carico delle partecipazioni nelle imprese incluse nel perimetro di consolidamento e delle corrispondenti quote di patrimonio netto; attribuzione delle differenze positive o negative emergenti alle relative voci di competenza (attività, passività e patrimonio netto), definite con riferimento al momento di acquisizione della partecipazione, tenendo poi conto delle successive variazioni. Dopo l'acquisizione del controllo, eventuali acquisti di quote dai soci di minoranza, o cessioni a questi di quote che non comportino la perdita del controllo dell'impresa, sono contabilizzate quali operazioni con gli azionisti e i relativi effetti sono riflessi direttamente nel patrimonio netto; ne deriva che eventuali differenze tra il valore della variazione del patrimonio netto di terzi e le disponibilità liquide e mezzi equivalenti scambiate sono rilevate tra le variazioni del patrimonio netto di competenza del Gruppo;
- e.** conversione dei reporting package delle eventuali società consolidate con valute funzionali diverse dall'euro applicando la metodologia illustrata nel principio relativo alla "Conversione delle partite in valuta" della nota 3, cui si rinvia.

Attività materiali

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

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

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

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2024, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività materiali	Aliquota di ammortamento
Fabbricati	2,5% - 33,33%
Diritti d'uso fabbricati	6,3% - 50%
Impianti e macchinari	10% - 33%
Attrezzature industriali e commerciali	4,5% - 35%
Migliorie su beni di terzi	6,7%
Altri beni	3,0% - 33,33%
Diritti d'uso altri beni	20% - 50%

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

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

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

Attività immateriali

Diritti concessori

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

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

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

- a. per le opere infrastrutturali, il fair value dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai “Ricavi”), al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie e costituite da: (i) le quote coperte sotto forma di contributo e/o (ii) l'ammontare che sarà incondizionatamente pagato dal concessionario subentrante al momento della scadenza della concessione (cosiddetto “diritto di subentro”);
- b. per le opere realizzate da subconcessionari delle aree di servizio, gli investimenti sostenuti da tali soggetti e devoluti gratuitamente alle società del Gruppo alla scadenza dei relativi contratti;
- c. per i casi di acquisizione del controllo di una società già titolare di concessione, i diritti concessori acquisiti da terzi.

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

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

Alla data di chiusura dell'esercizio il valore netto contabile dei diritti concessori, tenuto altresì conto dell'ammontare del “Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali” iscritto tra i fondi per accantonamenti, rappresenta, pertanto, il residuo onere concessorio delle società del Gruppo di competenza di futuri esercizi, rappresentato da:

- a. devoluzione all'Ente concedente alla scadenza della concessione dei beni reversibili;
- b. sostituzione dei beni reversibili e costi di ripristino e sostituzione dei componenti soggetti ad usura.

Altre attività immateriali

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

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

Le attività immateriali sono inizialmente iscritte al costo, che, ad esclusione dei "diritti concessori", è determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali. Le altre attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate invece a partire dal momento in cui le stesse attività sono disponibili per l'uso, in relazione alla vita utile residua.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2024, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività immateriali	Aliquota di ammortamento
Costi di sviluppo	4,8% - 33,3%
Diritti di brevetto industriale e utilizzazione di opere dell'ingegno	6,4% - 55%
Licenze e diritti simili	3,3% - 33,3%
Altri beni	13% - 33,3%

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

L'utile o la perdita derivante dalla cessione di un'attività immateriale è determinato con le stesse modalità previste per le attività materiali.

Aggregazioni aziendali e avviamento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Partecipazioni

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

In caso di eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione, l'eccedenza è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la partecipante è impegnata ad adempiere a obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprirne le perdite.

Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate, in eventuali imprese collegate non detenute per finalità strategiche e in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari di capitale definiti dall'IFRS 9, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di acquisizione, in quanto rappresentativo del fair value, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico, ad eccezione di quelle che non siano detenute per finalità di negoziazione e per le quali, come consentito dall'IFRS 9, sia stata esercitata, al momento di acquisizione, la facoltà di designazione al fair value con rilevazione delle successive variazioni dello stesso nelle altre componenti del conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Per queste ultime, al momento del realizzo, gli utili e le perdite cumulati in tale riserva sono riclassificati nel conto economico.

Le eventuali perdite di valore, identificate come descritto di seguito nella sezione relativa alle “Riduzione e ripristino di valore delle attività” (impairment test), sono ripristinate nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, costituite prevalentemente da scorte e ricambi per la manutenzione e l’assemblaggio di impianti, sono valutate al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di presumibile realizzo ottenibile dalla loro vendita nel normale svolgimento dell’attività. Il costo di acquisto è determinato attraverso l’applicazione del metodo del costo medio ponderato.

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari comprendono le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti, gli strumenti finanziari derivati e le attività e passività finanziarie (come definite dall’IFRS 9, che includono, tra l’altro, i crediti e debiti commerciali). Gli strumenti finanziari sono rilevati nel momento in cui il Gruppo diviene parte delle clausole contrattuali dello strumento o, più in generale, ha diritto il legale a ricevere, o un’obbligazione a dover pagare, denaro o suoi equivalenti.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti sono iscritti al valore nominale e comprendono i valori che possiedono i requisiti di alta liquidità, disponibilità a vista o a brevissimo termine e un irrilevante rischio di variazione del loro valore.

Strumenti finanziari derivati

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

I derivati sono classificati come strumenti di copertura, in accordo con l’IFRS 9, quando la relazione tra il derivato e l’oggetto della copertura è formalmente documentata e l’efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata.

Per gli strumenti di cash flow hedge che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività (anche prospettiche e altamente probabili) oggetto di copertura, le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico complessivo (nella riserva di cash flow hedge) e l’eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico. Le variazioni cumulate di fair value accantonate nella riserva di cash flow hedge sono riclassificate dal conto economico complessivo al conto economico dell’esercizio in cui viene a cessare la relazione di copertura.

Le variazioni del fair value dei derivati che non soddisfino le condizioni per essere qualificati ai sensi dell’IFRS 9 come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

Attività finanziarie

La classificazione delle attività finanziarie e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell’attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall’attività.

L’attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano rispettate:

- a. il modello di gestione dell’attività finanziaria consista nella detenzione della stessa con la finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- b. l’attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell’attività finanziaria stessa.

I crediti valutati al costo ammortizzato sono inizialmente iscritti al fair value dell’attività sottostante, al netto degli eventuali proventi di transazione direttamente attribuibili; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata usando il metodo del tasso di interesse effettivo, applicato ai flussi finanziari che si prevede di poter incassare dall’attività, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. La stima delle somme ritenute

inesigibili è effettuata sulla base della metodologia riportata nel paragrafo “svalutazione e ripristino delle attività finanziarie”.

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

Tra le attività finanziarie valutate al costo ammortizzato sono rilevati i seguenti crediti derivanti da attività in concessione:

- a. i “diritti di subentro” che saranno incondizionatamente pagati dai concessionari subentranti alla scadenza dell’accordo di concessione;
- b. le somme dovute da enti pubblici quali contributi o compensazioni assimilabili relativi alla realizzazione delle opere (servizi di costruzione e/o miglioria resi).

Svalutazione e ripristino delle attività finanziarie

La valutazione della recuperabilità delle attività finanziarie misurate al costo ammortizzato è effettuata attraverso la stima delle “expected credit losses” (ECL), sulla base del valore dei flussi di cassa attesi. Tali flussi, tenuto conto della stima della probabilità che la controparte non ottemperi alla propria obbligazione di pagamento, sono determinati in relazione ai tempi di recupero previsti, al presumibile valore di realizzo, alle eventuali garanzie ricevute, nonché ai costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti.

Per i crediti relativi a controparti che non presentano un incremento significativo del rischio, le ECL sono determinate sulla base delle perdite attese nei 12 mesi successivi alla data di bilancio; negli altri casi si provvede alla stima delle perdite attese fino al termine della vita dello strumento finanziario.

Con riferimento ai crediti commerciali e agli altri crediti, per la determinazione della probabilità di non ottemperanza della controparte sono adottati rating interni della clientela, oggetto di verifica periodica anche tramite analisi di serie storiche.

Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie sono inizialmente iscritte al fair value, al netto degli eventuali oneri di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

Le passività commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali o per i quali non vi siano significative componenti finanziarie, non sono attualizzate.

Qualora si verifichi la modificazione di uno o più elementi di una passività finanziaria in essere (anche attraverso sostituzione con altro strumento), si procede ad un’analisi qualitativa e quantitativa al fine di verificare se tale modificazione risulti sostanziale rispetto ai termini contrattuali già in essere. In assenza di modificazioni sostanziali, la differenza tra il valore attuale dei flussi così come modificati (determinato utilizzando il tasso di interesse effettivo dello strumento in essere alla data della modifica) e il valore contabile dello strumento è iscritta nel conto economico, con conseguente adeguamento del valore della passività finanziaria e rideterminazione del tasso di interesse effettivo dello strumento; qualora si verifichino modificazioni sostanziali, si provvede alla cancellazione dello strumento in essere e alla contestuale rilevazione del fair value del nuovo strumento, con imputazione nel conto economico della relativa differenza.

Cancellazione degli strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari non sono più esposti in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, il Gruppo non è più coinvolto nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Valutazione del fair value e gerarchia di fair value

Per tutte le transazioni i saldi (finanziari o non finanziari) per cui un principio contabile richieda o consenta la misurazione al fair value e, che rientri nell’ambito di applicazione dell’IFRS 13, il Gruppo applica i seguenti criteri:

- a. identificazione della “unit of account”, vale a dire il livello al quale un’attività o una passività è aggregata o disaggregata per essere rilevata ai fini IFRS;

- b. identificazione del mercato principale (o, in assenza, del mercato maggiormente vantaggioso) nel quale potrebbero avvenire transazioni per l'attività o la passività oggetto di valutazione; in assenza di evidenze contrarie, si presume che il mercato correntemente utilizzato coincida con il mercato principale o, in assenza, con il mercato maggiormente vantaggioso;
- c. definizione, per le attività non finanziarie, dell'highest and best use (massimo e miglior utilizzo): in assenza di evidenze contrarie, l'highest and best use coincide con l'uso corrente dell'attività;
- d. definizione delle tecniche di valutazione più appropriate per la stima del fair value: tali tecniche massimizzano il ricorso a dati osservabili, che i partecipanti al mercato utilizzerebbero nel determinare il prezzo dell'attività o della passività;
- e. determinazione del fair value delle attività, quale prezzo che si percepirebbe per la relativa vendita, e delle passività e degli strumenti di capitale, quale prezzo che si pagherebbe per il relativo trasferimento in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione;
- f. inclusione del "non performance risk" nella valutazione delle attività e passività e, in particolare per gli strumenti finanziari, determinazione di un fattore di aggiustamento nella misurazione del fair value per includere, oltre il rischio di controparte (CVA- credit valuation adjustment), il proprio rischio di credito (DVA – debit valuation adjustment).

In base ai dati utilizzati per le valutazioni al fair value, è individuata una gerarchia di fair value in base alla quale classificare le attività e le passività valutate al fair value o per le quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio:

- a. livello 1: include i prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività identiche a quelle oggetto di valutazione;
- b. livello 2: include dati osservabili, differenti da quelli inclusi nel livello 1, quali ad esempio: (i) prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività simili; (ii) prezzi quotati in mercati non attivi per attività o passività simili o identiche; (iii) altri dati osservabili (curve di tassi di interesse, volatilità implicite, spread creditizi);
- c. livello 3: utilizza dati non osservabili, a cui è ammesso ricorrere qualora non siano disponibili dati di input osservabili. I dati non osservabili utilizzati ai fini delle valutazioni del fair value riflettono le ipotesi che assumerebbero i partecipanti al mercato nella fissazione del prezzo per le attività e le passività oggetto di valutazione.

Si rinvia alle note illustrative relative alle singole voci di bilancio per la definizione del livello di gerarchia di fair value in base a cui classificare i singoli strumenti valutati al fair value o per i quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio.

Il fair value degli strumenti derivati è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e la curva dei credit default swap quotati della controparte e delle società del Gruppo, per includere il rischio di non performance esplicitamente previsto dall'IFRS 13.

Per gli strumenti finanziari a medio-lungo termine, diversi dai derivati, ove non disponibili quotazioni di mercato, il fair value è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e considerando il rischio di controparte nel caso di attività finanziarie e il proprio rischio credito nel caso di passività finanziarie.

Fondi per accantonamenti

I "Fondi per accantonamenti" sono rilevati quando: (i) si è in presenza di una obbligazione attuale (legale o implicita) nei confronti di terzi che derivi da un evento passato, (ii) sia probabile un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione e (iii) possa essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'entità pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi ad un tasso di sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro e del rischio specifico dell'obbligazione, che sono approssimati facendo riferimento al rendimento dei titoli governativi del paese Italia. Gli

oneri sostenuti nell'esercizio per l'estinzione dell'obbligazione sono portati a diretta riduzione dei fondi precedentemente accantonati.

Il "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione delle infrastrutture in concessione, prevista nelle convenzioni sottoscritte dalle società concessionarie autostradali del Gruppo con i rispettivi Concedenti e finalizzate ad assicurarne la dovuta funzionalità e sicurezza. Gli accantonamenti a tale fondo sono determinati in funzione dell'usura e vetustà dell'infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell'esercizio e, quindi, degli interventi programmati, tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo. L'attualizzazione del fondo è effettuata sulla base dei medesimi criteri già descritti per i "Fondi per accantonamenti". Tra le consistenze del fondo è inclusa anche la stima degli oneri connessi agli interventi per somme urgenze e per il ripristino delle porzioni di infrastruttura interessati da eventi alluvionali già occorsi.

I costi per manutenzione ordinaria, invece, sono rilevati nel conto economico al momento del relativo sostenimento e, pertanto, non sono inclusi nella stima delle consistenze del fondo.

Il fondo, quindi, facendo riferimento ad interventi ciclici di manutenzione, accoglie la stima degli oneri che deriveranno da un singolo ciclo di interventi ed è determinato separatamente per ciascuna categoria di opera infrastrutturale. Per ciascuna categoria, sulla base delle specifiche valutazioni di carattere tecnico, delle conoscenze disponibili, della situazione attuale del traffico autostradale, dei materiali e della tecnologia in essere:

- a. è stimata la durata del ciclo dell'intervento di ripristino o sostituzione;
- b. è valutato lo stato di conservazione delle opere, raggruppando gli interventi in classi omogenee in relazione al grado di usura dell'infrastruttura e al numero di anni residui fino all'intervento previsto;
- c. sono determinati i costi per ciascuna classe omogenea, sulla base degli elementi documentati verificabili alla data e degli interventi comparabili;
- d. è determinato il valore complessivo degli interventi con riferimento al relativo ciclo;
- e. è calcolato il fondo alla data di riferimento del bilancio, ripartendo gli oneri nel conto economico in relazione agli anni residui fino alla data prevista di intervento, coerentemente con la classe omogenea di usura dell'infrastruttura, attualizzando il valore così ottenuto alla data di valutazione sulla base di un tasso di interesse con "duration" coerente con quella dei flussi finanziari previsti.

Gli effetti, come sopra determinati, sono rilevati nelle seguenti voci del conto economico:

- a. "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti", relativamente agli effetti dell'aggiornamento delle stime derivanti dalle valutazioni di carattere tecnico (ammontare degli interventi da realizzare e tempistica prevista degli stessi) e della variazione del tasso di attualizzazione utilizzato rispetto a quello dell'esercizio precedente;
- b. "Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti", con riferimento all'effetto del trascorrere del tempo, calcolato sulla base del valore del fondo e del tasso di interesse utilizzato per l'attualizzazione del fondo alla data di bilancio dell'esercizio precedente.

Al momento del sostenimento degli oneri dell'intervento, i costi sono rilevati per natura nelle singole voci del conto economico consolidato dell'esercizio e la voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti" accoglie l'utilizzo del fondo precedentemente accantonato. Oltre ai costi degli interventi inclusi tra le consistenze del fondo, nella medesima voce vengono rappresentati anche quelli relativi alle manutenzioni ordinarie. In particolare, nello stesso esercizio, a fronte dei costi rappresentati per natura nelle voci di conto economico, si procede a un accantonamento e a un utilizzo contestuale del medesimo importo (senza, pertanto, effetti né patrimoniali né economici), al fine di assicurarne anche una corretta rendicontazione ai fini regolatori e tariffari.

Il "Fondo per rinnovo infrastrutture autostradali" di Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco, coerentemente con gli obblighi convenzionali in essere, accoglie il valore attuale della stima degli oneri che dovranno essere sostenuti nel tempo a fronte della obbligazione contrattuale, posta in capo all'azienda dal contratto di concessione, di esecuzione dei necessari interventi di manutenzione straordinaria, ripristino e sostituzione dei beni in concessione. Tali oneri, infatti, non possono essere iscritti ad incremento del valore dei beni (in quanto, come precedentemente esposto, rappresentati quali attività immateriali o finanziarie) a cui sono destinati nel momento in cui vengono di volta in volta effettivamente sostenuti, in assenza del necessario requisito contabile; in relazione a ciò, vengono accantonati in un fondo in accordo con lo IAS 37, in funzione del grado di utilizzo dell'infrastruttura, in

quanto rappresentativi del probabile onere che l'azienda sarà chiamata a sostenere per garantire, nel tempo, il corretto adempimento all'obbligo di mantenimento dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione. Trattandosi di interventi ciclici, il valore del fondo iscritto in bilancio riflette la stima degli oneri che dovranno essere sostenuti nei limiti dell'orizzonte temporale del primo ciclo di interventi di piano, successivo alla data di chiusura del bilancio, calcolati, tenendo conto dei necessari fattori di attualizzazione, analiticamente per singolo intervento. La classificazione degli interventi tra quelli costitutivi il valore del fondo e quelli di costruzione/miglioria a favore del concedente, si basa su una valutazione aziendale dei contenuti essenziali dei progetti inclusi nel Piano di investimenti approvato, supportata dalle funzioni tecniche, che presentano le caratteristiche richiamate dai criteri appena esposti. L'attualizzazione del fondo è effettuata sulla base dei medesimi criteri già descritti per i "Fondi per accantonamenti".

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

Benefici per dipendenti

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

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

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

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

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

Le passività per benefici per dipendenti includono, ai sensi dello IAS 19, anche gli oneri con quantificazione certa a carico del Gruppo per il ricorso a strumenti previsti dalla normativa di riferimento per il prepensionamento dei dipendenti (cosiddetta "isopensione", di cui all'art. 4, Legge n. 92/2012), erogati per il tramite dell'INPS), in relazione agli accordi sottoscritti con i dipendenti che hanno aderito agli stessi.

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

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

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

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

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

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

Ricavi

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

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

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

Le prestazioni di servizi, sopra illustrate, includono anche i servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore dei Concedenti, in applicazione dell'IFRIC 12, e afferenti i contratti di concessione, di cui sono titolari talune imprese del Gruppo. In particolare, tali ricavi rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata e sono valutati al fair value, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti (costituiti principalmente dai costi per materiali e servizi esterni, dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività e dagli eventuali oneri finanziari), nonché dell'eventuale margine sui servizi realizzati con strutture interne al Gruppo (in quanto rappresentativo del fair value dei medesimi servizi). La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria è rappresentata dai diritti concessori delle attività immateriali o dalle attività finanziarie (diritti concessori e/o contributi su opere).

Oneri e proventi finanziari

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

Dividendi

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

Contributi pubblici

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

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

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

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

Imposte sul reddito

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

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

- a. le prime, solo se è probabile che ci sia un sufficiente reddito imponibile che ne consenta il recupero;
- b. le seconde, se esistenti, in ogni caso, salvo che le relative differenze temporanee derivino:
 1. dalla rilevazione iniziale dell'avviamento;
 2. dalla rilevazione iniziale di un'attività o di una passività in un'operazione che non sia un'aggregazione di imprese, al momento dell'operazione, non influisca né sull'utile contabile né sul reddito imponibile (perdita fiscale), e al momento dell'operazione non dà luogo alla rilevazione di un uguale ammontare di differenze imponibili e deducibili.

Le imposte anticipate e differite sono calcolate in base all'aliquota fiscale che si ritiene sarà in vigore al momento di riversamento delle differenze che le hanno generate, tenuto conto dei provvedimenti legislativi emanati entro la fine dell'esercizio. Il valore di carico delle attività per imposte anticipate è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuta probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero delle stesse.

Le imposte correnti, anticipate e differite sono imputate nel conto economico ad eccezione di quelle relative a voci rilevate direttamente nel patrimonio netto, per le quali sono imputate nel patrimonio netto anche i relativi effetti fiscali.

Per l'esercizio 2024 HRA predispone il Consolidato Fiscale Nazionale, cui aderisce Autostrade per l'Italia e talune imprese controllate.

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

Riduzione e ripristino di valore delle attività

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

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

Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Qualora quest'ultimo risultasse superiore, l'attività è svalutata fino a concorrenza del valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi ante imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, ante imposte, che rifletta la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività. Nel caso di stima dei flussi finanziari futuri di CGU operative in funzionamento, si utilizzano, invece, flussi finanziari e tassi di attualizzazione al netto delle imposte, che producono risultati sostanzialmente equivalenti a quelli derivanti da una valutazione ante imposte. I flussi finanziari sono desunti dai piani pluriennali elaborati dalle società partecipate/CGU, che per quelle titolari di concessioni possono comprendere un orizzonte temporale pari alla residua durata delle stesse. Tale metodologia risulta maggiormente appropriata rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (periodo limitato di proiezione esplicita con la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche dei contratti di concessione, tra le quali le norme di regolazione del settore e la durata predefinita dei contratti.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi sia indicazione che una perdita per riduzione di valore rilevata negli esercizi precedenti possa essersi ridotta, in tutto o in parte, si provvede a verificare la recuperabilità degli importi iscritti nella situazione patrimoniale-finanziaria e determinare l'eventuale importo della svalutazione da ripristinare nel conto economico; tale ripristino non può eccedere, in nessun caso, l'ammontare delle svalutazioni precedentemente effettuate. L'avviamento non è mai ripristinabile.

Stime e valutazioni

La redazione del bilancio consolidato, in applicazione degli IFRS, richiede l'effettuazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla data di riferimento del bilancio. Tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compresa la stima della svalutazione delle attività finanziarie), dei fondi per accantonamenti, dei benefici per dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, dello stadio di completamento delle attività relative alle prestazioni di servizi che generano ricavi, delle imposte correnti, anticipate e differite.

In particolare, la stima dei suddetti fondi è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di ripristino, di sostituzione e di rinnovo delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per classe omogenea di intervento.

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

Conversioni delle partite in valuta

I reporting package di ciascuna impresa consolidata sono redatti utilizzando la valuta funzionale relativa al contesto economico in cui ciascuna impresa opera. Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio di riferimento e le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta e iscritte al costo storico sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione.

Ai fini del consolidamento nei conti del Gruppo, la conversione dei reporting package delle società consolidate con valute funzionali diverse dall'euro avviene applicando ad attività e passività, inclusi l'avviamento e le rettifiche effettuate in sede di consolidamento, il tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio e alle voci di conto economico i cambi medi dell'esercizio (se approssimano i tassi di cambio in essere alla data delle rispettive operazioni) o del periodo oggetto di consolidamento, se inferiore. Le relative differenze cambio sono rilevate direttamente nel conto economico complessivo e riclassificate nel conto economico al momento della perdita del controllo della partecipazione e, quindi, del relativo deconsolidamento.

Nuovi principi contabili e interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2024 e principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non ancora omologati

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili e errori – nella tabella di seguito sono indicati:

- a. i nuovi principi contabili e le nuove interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore dal 1° gennaio 2024;
- b. i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, non ancora in vigore al 31 dicembre 2024, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio consolidato del Gruppo.

Titolo documento	Data di entrata in vigore del documento IASB	Data di omologazione da parte dell'UE
Nuovi principi contabili e nuove interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2024		
Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7 - Accordi di finanziamento dei fornitori	1° gennaio 2024	25 maggio 2023
Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio: classificazione delle passività come correnti o non correnti; passività non correnti con covenants	1° gennaio 2024	19 dicembre 2023
Modifiche all'IFRS16 - La passività per leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione	1° gennaio 2024	20 novembre 2023
Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni o modifiche ai principi contabili ed alle interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non omologati		
Modifiche allo IAS 21 – Mancanza di scambiabilità	1° gennaio 2025	13 novembre 2024

Con riferimento ai principi in vigore dal 1° gennaio 2024, si evidenzia che gli stessi non hanno comportato impatti sui valori del bilancio consolidato. Il Gruppo sta, invece, valutando gli eventuali impatti derivanti dall'applicazione futura dei nuovi principi e interpretazioni contabili non ancora in vigore al 31 dicembre 2024, per i quali non sono comunque previsti effetti significativi.

Nota 4

Contratti di concessione

Aspetti generali

Il Gruppo comprende, al 31 dicembre 2024, cinque società titolari di concessioni per la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di autostrade a pedaggio (comprese gallerie, ponti e viadotti) in Italia. La rete del Gruppo ASPI ha un'estensione di circa 3.000 Km (circa il 50% della rete nazionale) con 214 aree di servizio.

I rapporti concessori delle singole concessionarie sono regolati da una Convenzione Unica stipulata tra il Concedente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e ogni singolo Concessionario. In particolare, il concessionario da una parte ha l'obbligo di provvedere alla gestione tecnica delle infrastrutture in concessione, assicurare il mantenimento della funzionalità delle infrastrutture attraverso la manutenzione e la riparazione delle stesse, provvedere all'esecuzione di interventi di adeguamento della rete, procedendo all'affidamento dei lavori, sottoporre all'approvazione del Concedente i progetti degli interventi di potenziamento, di adeguamento e di manutenzione straordinaria e corrispondere allo Stato i canoni di concessione e subconcessione; dall'altra parte è titolare del diritto di percepire i pedaggi derivanti dalla gestione della concessione applicando e aggiornando le relative tariffe secondo i meccanismi previsti. Alla scadenza del rapporto concessorio, il concessionario ha l'obbligo di trasferire a titolo gratuito al Concedente tutte le opere autostradali realizzate (cosiddetti "beni devolvibili") in buono stato di manutenzione, a meno che non sia previsto il pagamento di un cosiddetto valore di subentro, calcolato in base a quanto disposto dalla Convenzione stessa.

Ad eccezione della Società per il Traforo del Monte Bianco (nel seguito anche "SiTMB"), l'equilibrio economico-finanziario di ciascuna delle società Concessionarie del Gruppo (che prevede la copertura dei costi di gestione e l'equa remunerazione del capitale investito da parte del Concessionario relativamente agli investimenti effettuati) è assicurato per ciascun periodo regolatorio quinquennale, nonché per l'intera durata della concessione, da incrementi tariffari autorizzati dal Concedente, definiti in modo tale da consentire anche la loro graduale applicazione nel tempo agli utenti. Tali informazioni sono declinate nel Piano Economico Finanziario (PEF), che assolve la funzione di dimostrare, sulla base di quanto definito tra Concessionaria e Concedente e tenuto conto delle previste dinamiche di evoluzione sopra elencate, l'equilibrio economico, patrimoniale e finanziario della gestione della concessione, le modalità di recupero da parte del Concessionario dei costi di gestione e di investimento sostenuti nonché la remunerazione spettante (in termini di tariffe in essere a carico degli utenti e di evoluzione delle stesse nel tempo, in relazione alle dinamiche dei costi di gestione e degli investimenti). I periodi regolatori hanno durata quinquennale.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) è l'autorità competente nella definizione del sistema tariffario di pedaggio anche delle convenzioni in essere, nonché di esprimere un parere nell'ambito della procedura di aggiornamento/revisione periodica delle medesime convenzioni.

Con riferimento a SiTMB, si evidenzia che il sistema convenzionale è basato su un accordo bilaterale Italia-Francia il quale prevede incrementi tariffari basati sulla media dei tassi di inflazione registrati in Francia e Italia, da applicarsi in egual misura dalla società stessa e dalla Società Traforo del Frejus, ai sensi della Delibera della CIG del 7 febbraio 2002.

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

Società concessionaria	km	Scadenza	Ricavi da pedaggio 2024 (milioni di euro)	Incremento tariffario 2024	Modello Tariffario (Gruppo ASPI)	Modello contabile	Note
Autostrade per l'Italia	2.855	2038	3.756	1,51%	Sistema regolatorio definito dall'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART), basato sul "metodo del price cap", con determinazione quinquennale dell'indicatore di produttività "X"	Misto – attività immateriale e finanziaria	
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32	2032	24	2,30%	Inflazione programmata e remunerazione degli investimenti, con riequilibrio dell'attivo regolatorio e degli altri costi ammessi (basato sulle Delibere CIPESS n° 39 del 15 giugno 2007 e 68 del 7 agosto 2017)	Misto – attività immateriale e finanziaria	(1)
Tangenziale di Napoli	20	2037	68	0,76%	Sistema regolatorio definito dall'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART), basato sul "metodo del price cap", con determinazione quinquennale dell'indicatore di produttività "X"	Attività immateriale	
Società Autostrada Tirrenica	55	2028	51	2,30%	Inflazione programmata e remunerazione degli investimenti, con riequilibrio dell'attivo regolatorio e degli altri costi ammessi (Delibera CIPE - ora CIPESS - n° 39 del 15 giugno 2007)	Misto – attività immateriale e finanziaria	(1) - (2)
Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco	6	2050	45	5,10%	Media dei tassi di inflazione registrati in Francia e Italia nel periodo 1° settembre N ² - 31 agosto N ¹	Attività immateriale	

Sistema regolatorio della Convenzione vigente. Le concessionarie hanno presentato al Concedente e all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica e i relativi allegati che (1) prevedono l'applicazione del sistema regolatorio definito dalla stessa ART, basato sul "metodo del price cap", con determinazione quinquennale dell'indicatore di produttività "X". Tali Atti Aggiuntivi sono attualmente oggetto di valutazione da parte delle Autorità competenti, come meglio descritto nel presente documento.

(2) Scadenza adeguata per recepire quanto previsto dalla legge n. 8/2020 di conversione del c.d. Decreto Milleproroghe 2020, che ha introdotto una disposizione che prevede la gestione da parte della SAT fino al 31 ottobre 2028 delle tratte autostradali dell'A12 già aperte al traffico (Livorno-Grosseto-Civitavecchia).

Principali eventi dell'esercizio in ambito regolatorio

Aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia

Il 31 dicembre 2024 si è concluso il quinquennio regolatorio 2020-2024 regolato dal previgente Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia. Al riguardo, la Società in data 25 luglio 2024, dopo una prima fase di interlocuzioni con il Concedente, ha presentato una proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) coerente con il sistema tariffario vigente; l'approvazione da parte del Concedente del nuovo PEF era prevista, in base al quadro normativo, entro il 31 dicembre 2024¹.

La proposta di PEF di ASPI include la stima preliminare aggiornata del piano di investimenti in concessione pari a circa 36 miliardi di euro nel periodo dal 2020 al 2038. Tale piano, che dovrà essere valutato dagli organi competenti, riflette le significative modifiche del quadro macroeconomico e di quello normativo, oltre a comprendere alcuni investimenti aggiuntivi. La stima degli investimenti tiene conto della nuova visione strategica nell'ambito del piano di rigenerazione della rete. In particolare, le variazioni rispetto al valore stimato nel precedente PEF sono state determinate dagli incrementi dei prezzi materiali occorsi tra il 2021 e il 2024, dalle prescrizioni emerse da parte degli enti territoriali in sede di iter autorizzativo e più in generale dalle nuove norme tecniche e standard di manutenzione e sicurezza che hanno modificato profondamente le strategie di ammodernamento e di estensione di vita utile dell'intero patrimonio infrastrutturale.

Alla data di predisposizione del presente bilancio l'istruttoria per l'approvazione del PEF da parte del Concedente non si è conclusa. In particolare, risultano tutt'ora in corso:

- a. le analisi e gli approfondimenti da parte di un'apposita commissione tecnica istituita dal Ministero Concedente (MIT) con l'obiettivo di valutare i piani di investimento inseriti nelle proposte di aggiornamento dei PEF presentati dalle società del comparto, tra cui ASPI;
- b. le interlocuzioni per l'individuazione di adeguati meccanismi di riequilibrio concessorio garantendo, da un lato, la sostenibilità all'utenza degli incrementi tariffari e, dall'altro, il rispetto di metriche che supportino un'adeguata struttura finanziaria.

¹ in data 29 giugno 2024 è stato pubblicato il Decreto Legge n. 89 recante "disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport", che ha introdotto il comma 3bis all'art. 13 del DL n. 162/2019, prevedendo che "entro il 31 luglio 2024 le società concessionarie per le quali interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale nell'anno 2024 presentano le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari". Inoltre, sempre all'interno dello stesso Decreto-legge, era previsto che tale aggiornamento "è perfezionato entro il 31 dicembre 2024".

Aggiornamento del Piano Economico Finanziario delle altre società concessionarie

Anche le società concessionarie RAV, SAT e TANA, i cui periodi regolatori erano già scaduti il 31 dicembre 2023, hanno avviato le interlocuzioni con il Concedente per la negoziazione dei nuovi PEF. Si ricorda che il decreto-legge 215 del 30 dicembre 2023 (milleproroghe 2023) aveva stabilito, per le concessionarie per le quali è già intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale, la presentazione entro il 30 marzo 2024 delle proposte di aggiornamento dei PEF prevedendo, inoltre, che il relativo aggiornamento avrebbe dovuto perfezionarsi entro il 31 dicembre 2024.

Alla data di predisposizione del presente documento le istruttorie per l'approvazione dei PEF da parte del Concedente sono in corso, tenuto anche conto della attività avviata dalla già citata Commissione Tecnica per la valutazione dei piani di investimento.

Le Società hanno evidenziato al Concedente come la mancata approvazione, per cause non imputabili alle stesse, di un PEF aggiornato con la previsione e la copertura finanziaria degli interventi urgenti da realizzare, ha determinato e sta determinando oggettive difficoltà per le Concessionarie.

Nel seguito si riporta un dettaglio dei contesti regolatori di riferimento per le tre concessionarie sopra menzionate.

Società Autostrada Tirrenica (SAT)

La Convenzione Unica tra SAT e il Concedente è stata stipulata l'11 marzo 2009, mentre a fine giugno 2011, la società ha presentato un PEF che, pur non essendo stato formalmente approvato, è stato utilizzato per la regolazione tariffaria negli anni successivi. In data 18 giugno 2014 SAT ha quindi presentato una nuova proposta di PEF, che includeva la previsione di durata fino al 2046, in conformità con la Delibera CIPE n. 78/2010.

Negli anni successivi la società ha trasmesso diverse ulteriori proposte di PEF, anche tenuto conto delle modifiche significative intervenute relativamente al quadro normativo di riferimento tra cui, in particolare:

- il Decreto-legge 162/2019, convertito con modificazioni dalla Legge n. 8/2022, come successivamente modificato, ha stabilito che SAT prosegua fino al 31 ottobre 2028 nella gestione delle tratte dell'A12 Civitavecchia-Livorno-Grosseto già aperte al traffico. Le tratte non ancora realizzate sono state invece assegnate ad ANAS, che si occuperà della realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, anche mediante l'adeguamento della Strada Statale n. 1 – Aurelia;
- il 19 giugno 2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato la Delibera n. 65, contenente la revisione del sistema tariffario;
- Il DL "Infrastrutture" n. 121/2021 ha disposto l'acquisto da parte di ANAS dei progetti sviluppati da SAT per la riqualifica dell'intervento Tarquinia-San Pietro in Palazzi. A tal riguardo, è stato previsto un contributo a carico dello Stato di euro 36,5 milioni di euro con definizione del corrispettivo subordinata ad accertamento da parte del Consiglio dei Lavori Pubblici e soggetto alla verifica dei progetti da parte della stessa ANAS. Il preventivo parere da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici è stato emesso in data in data 8 novembre 2023, ma in esso il Consiglio non ha definito l'entità del corrispettivo. In data 29 giugno 2024 è stato pubblicato il Decreto Legge 89/2024, che, al comma 2, lettera a), modifica l'articolo 2, comma 2-ter del decreto-legge n. 121 del 2021, escludendo l'obbligo preesistente, in capo al Consiglio superiore dei lavori pubblici, di procedere alla quantificazione del corrispettivo riconoscibile alla SAT e stabilisce che l'acquisto da parte di ANAS dei progetti sia quantificato sulla base della valutazione documentale e contabile affidata ad una primaria società di revisione abilitata al rilascio della certificazione di bilancio, con oneri a carico di ANAS;
- la Legge di Bilancio 2022 (n. 234 del 30 dicembre 2021) ha stabilito che SAT predisponga un nuovo PEF entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge, autorizzando una spesa pubblica fino a 200 milioni di euro, in ragione di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per garantire l'equilibrio finanziario della concessione. L'erogazione di tale contributo è stata subordinata all'approvazione degli atti convenzionali e alla rinuncia dei contenziosi.

A seguito della richiesta di informazioni di SAT al Concedente circa lo stato dell'iter istruttorio della proposta di PEF presentata e il mantenimento nel bilancio dello Stato del citato contributo pubblico di 200 milioni di euro, con nota del 27 febbraio 2025, il MIT ha confermato il mantenimento nel bilancio dello Stato delle somme relative alle annualità 2022, 2023 e 2024 per un importo complessivo di 120 milioni di euro, comunicando che, per le annualità 2025 e 2026, per le quali era previsto uno stanziamento complessivo di 80 milioni di euro, è stato effettuato un definanziamento per un importo totale di 40 milioni di euro, ai sensi dell'art. 1, commi da 870 a 873, della Legge 207/2024 ed ha altresì comunicato che ha proceduto a richiedere il "reintegro totale dello stanziamento per le annualità interessate"; con la medesima nota il

Concedente ha confermato di star procedendo alle valutazioni di competenza in merito alla proposta di aggiornamento di PEF.

- l'8 febbraio 2024, l'ART ha emesso la Delibera n. 15/2024, recante indicazioni operative sull'applicazione dei principi e dei criteri della regolazione economica delle concessioni autostradali con specifico riferimento agli effetti correlati al meccanismo delle cosiddette "poste figurative" e agli adeguamenti tariffari correlati all'attuazione degli investimenti.

Nel corso degli ultimi anni, la società ha presentato diverse proposte di aggiornamento del PEF, che recepiscono, tra l'altro: (i) la riduzione della scadenza della concessione al 31 ottobre 2028, in linea con la sentenza della Corte di Giustizia UE C-526/17, (ii) il contributo pubblico di 200 milioni di euro e (iii) la cessione, a titolo oneroso, dei progetti elaborati da SAT per diversi lotti d'opera ad ANAS, per l'importo di 36,5 milioni di euro previsto dalla legge.

L'ultima proposta di aggiornamento del piano economico finanziario è stata inviata il 17 maggio 2024 ed è coerente con il contesto normativo di riferimento della società sopra riportato nonché con un fabbisogno degli investimenti aggiornato.

A causa della mancata approvazione dell'aggiornamento del PEF per i periodi 2009-2013, 2014-2018, 2019-2023 e 2024-2028, e della conseguente difficoltà di copertura finanziaria (più volte rappresentata al Concedente) in cui versa la società, quest'ultima, con l'auspicio che venga approvato a breve l'aggiornamento del PEF, sta attualmente applicando una parte degli incrementi tariffari riconosciuti in sede giudiziale da un Commissario ad acta, fermo restando che assumerà le conseguenti valutazioni qualora la suddetta approvazione non dovesse intervenire in tempi congrui e compatibili con la sostenibilità finanziaria della società. Per il 2025, a fronte di un riconoscimento pari allo 0% da parte del MIT, SAT ha presentato ricorso. Per maggiori dettagli sugli incrementi tariffari di SAT si rimanda allo specifico paragrafo nel seguito.

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (RAV)

Con riferimento a RAV, si evidenzia che l'ultimo piano economico finanziario approvato è quello relativo al quinquennio regolatorio 2009-2013. Nel frattempo, a fronte della presentazione di diverse proposte di aggiornamento del PEF, si sono succedute numerose interlocuzioni tra la società e il Concedente, volte ad arrivare ad una definizione dell'iter di approvazione, a cui si è aggiunta la modifica del quadro normativo di riferimento con specifico riferimento, tra l'altro, al nuovo sistema tariffario definito dall'ART, in data 19 giugno 2019, con la Delibera n. 64 e alle successive indicazioni operative di carattere regolatorio, riportate nella citata Delibera 15/2024. Il concessionario ha dovuto, inoltre, prevedere la realizzazione di ulteriori interventi rispetto a quelli previsti dal PEF vigente, per dare attuazione agli obblighi convenzionali, alle nuove linee guida e normative, tra cui si segnalano quelle sulla sicurezza e sulla nuova normativa tecnica internazionale relativa ai sistemi di ventilazione antincendio. La società, pertanto, si trova ad operare (i) sulla base di una concessione il cui PEF da tempo non è più rispondente al contenuto delle obbligazioni che il Concessionario è tenuto ad adempiere, avendo a riferimento solo gli investimenti previsti in origine e relativi al periodo 2009 – 2013 e (ii) con tariffe ferme dal 2019 al 2023, incrementate del 2,3% soltanto nel 2024 (iii) nessun incremento è stato disposto per il 2025. Tale contesto è stato riflesso anche nell'ultima proposta di aggiornamento del PEF presentata da ultimo in data 17 maggio 2024, che ha individuato, in linea con le precedenti versioni inviate al Concedente, misure necessarie al ripristino del riequilibrio economico-finanziario della concessione, in coerenza con il nuovo sistema tariffario definito dall'ART; tra queste si segnala la sospensione dell'ammortamento del CIN regolatorio per esigenze di parziale riequilibrio del rapporto concessorio, in relazione all'introduzione di un diritto di subentro pari al valore netto dei "beni devolvibili". In data 12 marzo 2025 il Concedente ha rigettato la proposta di aggiornamento PEF, in relazione essenzialmente alla presenza di incrementi tariffari non sostenibili per l'utenza, evidenziato tuttavia «l'opportunità dell'immediato avvio di un confronto efficiente e collaborativo, finalizzato alla presentazione di una nuova proposta», «al fine di addivenire in tempi certi al perfezionamento della procedura di aggiornamento del PEF per il periodo regolatorio interessato.

Tangenziale di Napoli (TANA)

Il 31 dicembre 2023 si è concluso il quinquennio 2019-2023 regolato dal previgente PEF predisposto anche secondo quanto previsto dalla Delibera 79/2019 dell'ART ed efficace dal 12 maggio 2022. Conseguentemente, in ottemperanza alle previsioni normative la società ha avviato con il Concedente l'iter approvativo di aggiornamento del PEF relativo al quinquennio 2024-2028, presentando diverse proposte (l'ultima il 16 maggio 2024). Come già evidenziato per ASPI e per alcune concessionarie del Gruppo, la proposta di aggiornamento del PEF include un

fabbisogno di investimenti significativamente maggiore rispetto al piano vigente e scaduto a fine 2023, su cui incide, tra l'altro, la nuova normativa di riferimento per gli adeguamenti sismici. In data 12 marzo 2025 il Concedente ha rigettato la proposta di aggiornamento PEF, in relazione essenzialmente alla presenza di incrementi tariffari non sostenibili per l'utenza, evidenziato tuttavia «l'opportunità dell'immediato avvio di un confronto efficiente e collaborativo, finalizzato alla presentazione di una nuova proposta», «al fine di addivenire in tempi certi al perfezionamento della procedura di aggiornamento del PEF per il periodo regolatorio interessato.

Evoluzione del quadro normativo e regolatorio

Si riportano di seguito i principali provvedimenti del 2024 che hanno impattato il quadro normativo regolatorio di riferimento:

- a. Delibera ART n. 124/2024, che ha determinato la misura del WACC del settore autostradale per i concessionari con PEF in scadenza nel 2024, tra i quali, anche ASPI. In particolare, il WACC nominale pre-tax, utilizzabile dal 2025 per la remunerazione delle opere "da realizzarsi", è pari a 7,67%. Si evidenzia che la delibera 124/2024 ha sancito espressamente che tale valore potrebbe essere suscettibile di modifiche, "nell'ipotesi di una revisione della metodologia per il calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito netto e la conseguente rideterminazione del suo valore", in relazione alla revisione più generale del sistema tariffario, meglio descritta nel seguito;
- b. Legge annuale per il Mercato e la Concorrenza 2023, n. 193/2024, contenente "Disposizioni in materia di riordino delle concessioni autostradali". La riforma prevede delle norme prevalentemente destinate alle future concessioni da aggiudicare tramite gara o società in house (artt. da 1 a 13) mentre per le concessioni in essere, come ASPI e le controllate (TANA, RAV e SAT) sono state previste soltanto due disposizioni (artt. 14 e 15) rispettivamente afferenti alla procedura di aggiornamento dei PEF e alle quote di esternalizzazione per i lavori sull'infrastruttura. In particolare, a decorrere dall'entrata in vigore della legge e con riferimento al primo aspetto (aggiornamento PEF), per le società concessionarie per le quali interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale (in particolare per ASPI), l'incremento tariffario coincide con l'"indice di inflazione rilevato nei documenti di programmazione di finanza pubblica per il relativo anno", nelle more dell'aggiornamento del PEF;
- c. Delibera ART n. 132/2024² che introduce "misure concernenti il contenuto minimi degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali" (Diritti minimi agli utenti). La delibera contiene delle prescrizioni relative al diritto alla trasparenza, all'informazione e all'assistenza lungo l'asse autostradale che le concessionarie autostradali sono obbligate a recepire secondo tempistiche ben definite dall'ART sulla base della complessità di attuazione delle stesse. Con riguardo alla disciplina concernente il meccanismo del rimborso in presenza di cantieri (c.d. "Cashback di comparto"), l'Autorità, come indicato alla misura 8 dell'Allegato A alla succitata Delibera, adotterà un successivo provvedimento (termine fissato al 31 marzo 2025, cfr. Delibera ART n. 91/2024), a conclusione della fase di consultazione ad oggi in corso. In particolare, si segnala che AISCAT, a nome delle concessionarie associate, aveva inviato all'Autorità un'istanza di riesame (in data 25 ottobre 2024) chiedendo l'espunzione e/o la modifica di alcune misure. Contestualmente, AISCAT ha inviato all'Autorità una richiesta di chiarimenti su alcune misure la cui interpretazione risulta poco chiara e uno specifico incontro. Le suddette richieste di AISCAT sono state riscontrate dall'ART, e, all'esito degli approfondimenti svolti, è stato deciso, a livello di comparto, di procedere all'impugnazione della Delibera con ricorso presentato da ASPI e le società controllate in data 24 gennaio 2025.

Con riferimento alla delibera n. 124 relativa al WACC sopra descritta, si evidenzia che in data 12 novembre 2024, ASPI ha presentato ricorso per il suo annullamento. Le contestazioni riguardano in particolare: (i) il criterio di determinazione del premio al debito adottato dall'ART nella delibera impugnata; (ii) la modifica dei comparables presi in considerazione dall'ART nella determinazione del costo del capitale proprio e, segnatamente, nella determinazione della componente dell'equity beta.

² Delibera emanata a conclusione di una specifica indagine conoscitiva (avviata il 14 aprile 2022, con delibera 59/2022) e di due specifiche consultazioni (svoltesi tra il 2022 e il 2024).

Infine, con riferimento alla Delibera ART n. 139 del 2023, che ha determinato il WACC del settore autostradale per i concessionari con PEF in scadenza nel 2023 e pertanto applicabile alle società concessionarie controllate da ASPI, si segnala che sono tutt'ora pendenti i ricorsi presentati al TAR da RAV, SAT e TANA. Al loro interno, come già descritto nella Relazione finanziaria annuale 2023, cui si rimanda, si contestava: (i) il criterio di determinazione del premio al debito adottato dall'ART nella delibera impugnata; (ii) la modifica – rispetto a quanto stabilito rispettivamente nelle Delibere n. 64 e 65 e 79 del 2019 – dei comparables presi in considerazione dall'ART nella determinazione del costo del capitale proprio e, segnatamente, nella determinazione della componente dell'equity beta.

Evoluzione della disciplina ART in merito ai sistemi tariffari di pedaggio

L'ART, a seguito della verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali, avviata con Delibera n. 181/2023 e conclusasi in data 24 gennaio 2024, ha evidenziato l'opportunità di intervenire sulla predetta metodologia sia attraverso l'adozione di indicazioni operative, sia considerando eventuali ipotesi di revisione, da sottoporre a consultazione pubblica, in ragione dei cambiamenti nel frattempo intervenuti nel settore. Nel corso del 2024, l'Autorità ha pubblicato una serie di delibere³ in cui sono state avviate una serie di analisi e indagini conoscitive che hanno come obiettivo l'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio. La conclusione dell'iniziativa da parte dell'ART è prevista il 31 maggio 2025, come stabilito dalla Delibera ART 186/2024.

Sempre con riferimento a quanto sopra riportato, si segnala che l'Autorità ha emesso in data 8 febbraio 2024 la Delibera n. 15/2024 recante indicazioni operative sull'applicazione dei principi e dei criteri della regolazione economica delle concessioni autostradali. Nella delibera, oltre a essere fornite indicazioni sul trattamento conseguente alla mancata realizzazione degli investimenti programmati da parte del concessionario, l'Autorità ha rilevato che l'applicazione di un incremento tariffario linearizzato (incremento percentuale costante per tutta la durata residua della concessione), pur assicurando la neutralità finanziaria in termini di rendimento atteso del progetto, determina una rilevante posticipazione del recupero dei costi, causando incrementi delle cosiddette poste figurative (remunerate) a credito della concessionaria, con livelli tariffari fortemente crescenti nel tempo e, quindi, potenzialmente non sostenibili per gli utenti. Per ovviare a tale rilievo, ha ritenuto necessaria la presentazione da parte dei concessionari, nell'ambito della proposta di PEF, di uno scenario in cui, nel caso di tariffe unitarie crescenti, la dinamica tariffaria sia realizzata con una successione di incrementi annui decrescenti nel tempo calcolati con un determinato rapporto, identificato e ritenuto accettabile dall'Autorità (cosiddetto incremento geometrico).

Nota 5

Perimetro di consolidamento e operazioni societarie

Perimetro di consolidamento

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2024 è variato rispetto a quello del 31 dicembre 2023 a seguito delle seguenti operazioni:

- a. la costituzione nel mese di luglio 2024 della società consortile RAV S.c.ar.l, il cui capitale sociale è interamente detenuto dalle controllate Amplia Infrastructures e C.I.EL. Costruzioni Impianti Elettromeccanici, deputata all'esecuzione di tutte le attività ed opere dei soci relative ai lavori di adeguamento, ai sensi del D.Lgs. 264/2006, delle gallerie dell'autostrada gestita dalla concessionaria RAV, appaltati da quest'ultima all'Associazione Temporanea di Impresa in essere tra i soci della RAV S.c.ar.l.;
- b. l'acquisizione, intercorsa in data 19 dicembre 2024 per il tramite di Amplia Infrastructures, del 60% della Amplia Engineering & Equipment S.r.l. (già New Lead e nel seguito anche "Amplia Engineering"), le cui residue quote rappresentative del capitale sociale sono detenute, pariteticamente, da Deal S.r.l. (gruppo Rizzani de Heccher) e Friulia S.p.A. (società finanziaria controllata dalla Regione Friuli Venezia Giulia), come meglio descritto nel seguito.

Si evidenzia inoltre che, a seguito di un ampio processo competitivo il Gruppo ha raggiunto tramite la controllata Free to X nel mese di gennaio 2025, un accordo con il gruppo Renault – attraverso il marchio dedicato alla mobilità

³ Delibera n. 29/2024, Delibera n. 62/2024 e Delibera 186/2024.

Mobilize – per la cessione di una quota del capitale di Free To X S.p.A. con l’obiettivo di sviluppare ulteriormente il business e-mobility al di fuori della rete autostradale. In particolare, l’accordo prevede che il Gruppo ASPI continui a mantenere il controllo sulle infrastrutture di ricarica situate sulla rete autostradale del Gruppo, mentre opererà a supporto di Mobilize per la crescita delle attività fuori dalla suddetta rete autostradale in gestione.

Seppure l’accordo sia stato stipulato successivamente alla chiusura dell’esercizio, il processo di vendita e le trattative con la controparte erano già state avviate nell’esercizio 2024 e il completamento del processo è atteso entro il 2025. Pertanto, una quota delle attività e passività di Free to X S.p.A., rappresentata proprio dal business dedicato alle attività fuori sedime autostradale, è stata riclassificata a far data dal 31 dicembre 2024, ai sensi dell’IFRS5, nelle specifiche voci delle “attività e passività destinate alla vendita”.

Infine, con riferimento a Pavimental Polska si segnala che la Società non presenta più i requisiti per la classificazione ai sensi dell’IFRS5 tra le “attività e passività destinate alla vendita”.

I cambi applicati per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 e per quello comparativo per la conversione dei reporting package con valute funzionali diverse dall’euro sono quelli pubblicati dalla Banca d’Italia e presentati nella tabella seguente:

Valute	2024		2023	
	Cambio puntuale al 31 dicembre	Cambio medio	Cambio puntuale al 31 dicembre	Cambio medio
Euro/Zloty polacco	4,275	4,306	4,340	4,542
Euro/Peso messicano	21,550	19,831	18,723	19,183

Operazioni societarie dell’esercizio

Acquisizione di Amplia Engineering

A fine dicembre 2024 Amplia ha perfezionato l’acquisizione del 60% di Amplia Engineering, società che ha ricevuto in conferimento, con efficacia dal 16 dicembre 2024, da Deal S.r.l. il ramo d’azienda relativo alla progettazione, produzione e vendita di soluzioni per la costruzione, in via prevalente, di ponti, viadotti e strutture sopraelevate per sistemi di trasporto metropolitano e, in via non prevalente, anche di altre opere infrastrutturali. L’esborso per l’acquisizione è risultato pari a 12,5 milioni di euro.

Si evidenzia che gli accordi sottoscritti tra i soci di Amplia Engineering prevedono opzioni incrociate put e call per effetto delle quali Amplia potrà acquisire dai soci di minoranza le quote di partecipazione detenute da queste ultime, trascorso un determinato periodo di tempo. Come stabilito dallo IAS 32, nell’ambito del bilancio consolidato di Autostrade per l’Italia tali opzioni di put/call risultano inquadrabili quali strumenti di acquisto di azioni proprie. Tenuto conto delle caratteristiche dei contratti di put/call e della circostanza che il prezzo di esercizio può non essere collegato al fair value di tali quote di minoranza alla data di esercizio delle opzioni, ai fini della predisposizione del bilancio consolidato il Gruppo considera che i soci terzi non risultino esposti ai rischi e benefici connessi alle medesime quote. Inoltre, poiché come sopra indicato i contratti di put/call prevedono la facoltà per i soci di minoranza di cedere a Amplia Infrastructures le quote residue di Amplia Engineering, in accordo con il par. 23 dello IAS 32 stabilisce che è necessario provvedere alla rilevazione iniziale di una passività finanziaria pari al valore attuale dell’importo stimato da pagare a termine. Successivamente, la passività finanziaria è misurata sulla base dell’IFRS 9.

In relazione a ciò, nel bilancio consolidato non risulta contabilizzata la quota di patrimonio netto di terzi detenuto in Amplia Engineering mentre si è proceduto alla rilevazione, a partire dalla data di acquisizione, quale passività finanziaria (classificata nell’ambito delle “Altre passività finanziarie non correnti”), del valore attuale del presumibile importo complessivo che sarà pagato a termine da Amplia Infrastructures (stimato in 8.333 migliaia di euro).

Il corrispettivo totale per l’acquisizione è pertanto pari a 20,8 milioni di euro.

Ai fini della predisposizione del presente bilancio consolidato, l’operazione è stata contabilizzata attraverso l’utilizzo dell’acquisition method, in accordo con l’IFRS 3, procedendo alla identificazione dei fair value delle attività e passività di Amplia Engineering in essere alla data dell’Operazione.

Nella tabella seguente sono riportati i valori contabili delle attività e passività acquisite e l'allocazione provvisoria degli aggiustamenti ai relativi fair value identificati.

(Migliaia di euro)	Valore contabile alla data di acquisizione	Eliminazione avviamento preesistente	Fair value
Attività nette acquisite:			
Attività materiali	149		149
Goodwill già contabilizzato da Deal	2.944	(2.944)	-
Magazzino	3.890		3.890
Altre attività	5		5
TFR	(318)		(318)
Altre passività	(670)		(670)
Totale	6.000	(2.944)	3.056
Patrimonio netto di pertinenza di terzi			-
Totale attività nette acquisite dal Gruppo			3.056
Avviamento			17.777
Corrispettivo totale			20.833
Passività finanziaria per put			8.333
Esborso di cassa alla data di acquisizione			12.500

Cessione delle partecipazioni in Tangenziali Esterne di Milano e Tangenziale Esterna

Nel corso del mese di ottobre Autostrade per l'Italia e la controllata Amplia Infrastructures hanno perfezionato la cessione delle partecipazioni non di controllo in Tangenziali Esterne di Milano e in Tangenziale Esterna (nel seguito anche rispettivamente "TEM" e "TE") al Gruppo ASTM a fronte di un corrispettivo pari a 122 milioni di euro, oltre al rimborso dei finanziamenti soci per 18 milioni di euro. L'operazione ha comportato la rilevazione nel conto economico consolidato di una plusvalenza pari a 59 milioni di euro.

Nota 6

Questioni legate al cambiamento climatico

Anche che nel corso dell'esercizio 2024 è proseguito l'impegno nei confronti del contrasto degli effetti connessi al cambiamento climatico. Il Gruppo ha posto al centro la sostenibilità in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile e si trova a svolgere un ruolo cruciale lungo tre direttrici: ridurre la propria impronta carbonica, adattare le proprie infrastrutture alla sfida rappresentata dai fenomeni estremi, abilitare lungo le proprie reti modelli di mobilità sostenibili.

Con riferimento al breve periodo il management non rileva impatti specifici di rilevante entità derivanti da rischi legati al clima, da considerare nell'applicazione dei principi contabili. Il Gruppo, in tutti i settori di attività serviti, persegue l'eccellenza dell'erogazione del servizio; questo comporta un costante impegno nello sviluppo di infrastrutture adeguate e nell'evoluzione della gestione delle medesime, con il giusto grado di innovazione tecnologica.

Con riferimento al medio-lungo periodo il management, nel proseguire la definizione di sempre più aggiornati piani di sviluppo, non ravvede ulteriori considerazioni specifiche da fattorizzare nell'applicazione dei principi contabili per la predisposizione di bilancio.

Il Gruppo, inoltre, ha predisposto e pubblicato un piano di transizione climatica (Transition plan) all'interno del quale sono al centro l'ambizione climatica, i relativi piani di implementazione e finanziamento, la strategia di engagement ed il quadro di rendicontazione del Gruppo. Con il percorso di sostenibilità iniziato nei precedenti esercizi ASPI ha incorporato nella propria strategia due pilastri di ambizione:

- a. la mitigazione degli impatti climatici attraverso la riduzione dell'impronta carbonica e lo sviluppo di modelli di mobilità sostenibile;
- b. l'adattamento e la resilienza delle proprie infrastrutture ai cambiamenti climatici.

Difatti, per il Gruppo, le azioni per il contenimento dei rischi collegati al cambiamento climatico si concretizzano principalmente nella realizzazione di investimenti nelle infrastrutture per prevenire e/o mitigare gli impatti derivanti prevalentemente dai rischi fisici, nonché negli interventi di manutenzione.

Il Piano di investimenti e delle manutenzioni di ASPI inseriti nell'ambito della proposta di aggiornamento del piano economico finanziario ha tra le altre cose come obiettivo quello di sostenere l'ambizione climatica del gruppo attraverso le nuove opere, l'ammodernamento e le attività di manutenzione.

Con riferimento agli eventi alluvionali del 2024, la società ha rilevato oneri nell'esercizio 2024 pari a 22 milioni di euro per la messa in sicurezza delle porzioni di infrastruttura interessate dall'evento. Inoltre, è stato stanziato un fondo oneri nell'ambito del fondo ripristino e sostituzione della società per un importo pari a 33 milioni di euro con l'obiettivo di ripristinare l'infrastruttura.

Oltre a quanto sopra evidenziato, non si segnalano ulteriori aspetti che possano avere impatto sulla valutazione delle attività e passività iscritte in bilancio o sui ricavi e costi dell'esercizio, considerando anche che:

- gli investimenti sull'infrastruttura in concessione e quindi i diritti concessori immateriali assumono rilevanza ai fini regolatori;
- Il fondo ripristino e sostituzione include gli stanziamenti connessi alle manutenzioni cicliche e non ricorrenti incluse nel piano;
- ai fini della predisposizione del test di impairment, come meglio specificato nel seguito, la società ha tenuto conto dell'ultima proposta di piano di investimenti coerente con i principi e le azioni declinate nel Transition plan.

Si evidenzia infine che la legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici potrebbe dar luogo a nuovi obblighi, ad oggi non prevedibili.

Nota 7

Attività materiali

a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	31/12/2024			31/12/2023		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari	830.281	(559.241)	271.040	749.286	(524.406)	224.880
Investimenti immobiliari	871	(715)	156	392	(292)	100
Attività materiali	831.152	(559.956)	271.196	749.678	(524.698)	224.980

b. Movimentazioni dell'esercizio

€ migliaia	Valore netto al 31/12/2023	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							Valore netto al 31/12/2024	
		Investimenti	Incrementi diritti d'uso	Ammortamenti	Svalutazioni	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche e altre rettifiche	Riclassifiche IFRS5		Decrementi per contributi
Terreni	5.472	-	-	-	-	-	(253)	(53)	5.166	
Fabbricati	23.667	11.137	-	(2.599)	-	(25)	3.755	-	34.017	
Impianti e macchinari	36.241	16.021	-	(6.256)	(2.259)	(3)	1.242	276	45.262	
Attrezzature industriali e commerciali	81.385	35.135	-	(22.563)	-	(155)	7.786	(1.004)	98.664	
Altri beni	20.211	9.281	-	(7.406)	-	(4)	318	(141)	22.047	
Migliaione su beni di terzi	3.382	3	-	(415)	-	-	228	-	3.198	
Immobili, impianti e macchinari in corso e accounti	19.449	25.915	-	-	-	(117)	(12.947)	(6.592)	25.708	
Diritti d'uso di terreni in locazione	1.471	-	-	(170)	-	-	188	(1.489)	-	
Diritti d'uso di fabbricati in locazione	29.251	-	7.711	(6.577)	-	-	(1.890)	(1.504)	26.991	
Diritti d'uso di attrezzature e altri beni in locazione	4.451	-	8.939	(4.768)	-	-	(237)	1.602	9.987	
Immobili, impianti e macchinari	224.880	97.492	16.650	(50.754)	(2.259)	(304)	(1.810)	(8.905)	(3.950)	271.040
Terreni	34	-	-	-	-	-	2	(28)	-	8
Fabbricati	66	-	-	(241)	-	-	323	-	-	148
Investimenti immobiliari	100	-	-	(241)	-	-	325	(28)	-	156
Attività materiali	224.980	97.492	16.650	(50.995)	(2.259)	(304)	(1.485)	(8.933)	(3.950)	271.196

Relativamente ai diritti d'uso, non sono presentate le informazioni integrative richieste dal principio contabile IFRS16, in quanto non rilevanti.

Si evidenzia, infine, che al 31 dicembre 2024 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali significative che ne limitano la disponibilità.

Nota 8

Attività immateriali

a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	31/12/2024				31/12/2023			
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto
Diritti concessori immateriali	16.298.708	(4.598.261)	(116.048)	11.584.399	14.459.528	(3.934.188)	(116.048)	10.409.292
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.129.371	-	-	6.129.371	6.111.555	-	-	6.111.555
Altre attività immateriali	739.555	(571.976)	-	167.579	640.723	(502.720)	-	138.003
Attività immateriali	23.167.634	(5.170.237)	(116.048)	17.881.349	21.211.806	(4.436.908)	(116.048)	16.658.850

L'avviamento e le altre attività a vita utile indefinita per un valore complessivo pari a 6.129.371 migliaia di euro, sono costituite essenzialmente dai seguenti elementi:

- il valore contabile dell'avviamento (non oggetto di ammortamento sistematico, ma soggetto a test di impairment almeno annualmente), pari a 6.111.198 migliaia di euro, relativo al valore rilevato a seguito del conferimento in Autostrade per l'Italia del compendio autostradale da parte della ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A., nell'ambito del progetto di riorganizzazione che ha interessato il Gruppo nel 2003. Tale valore è determinato sulla base dei precedenti principi contabili (in accordo con l'esenzione prevista dall'IFRS 1) e coincide con il valore netto contabile in essere al 1° gennaio 2004, data di transizione agli IFRS;
- il valore contabile dell'avviamento risultante dall'acquisizione di Amplia Engineering, per un importo pari a 17.777 migliaia di euro, come già descritto nella precedente nota 5.

b. Movimentazioni dell'esercizio

€ migliaia	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						Valore netto al 31/12/2024
	Valore netto al 31/12/2023	Incrementi per opere realizzate, acquisizioni e capitalizzazioni	Ammortamenti	Variazione del perimetro di consolidamento	Decrementi per contributi	Riclassifiche e altre rettifiche	
Diritti acquisiti	60.130	-	(7.791)	-	-	-	52.339
Diritti per investimenti in opere infrastrutturali	10.261.930	1.876.461	(650.371)	-	(33.417)	(3.864)	11.450.739
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	87.232	-	(5.913)	-	-	2	81.321
Diritti concessori immateriali	10.409.292	1.876.461	(664.075)	-	(33.417)	(3.862)	11.584.399
Avviamento	6.111.234	-	-	17.777	-	-	6.129.011
Marchi	321	39	-	-	-	-	360
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.555	39	-	17.777	-	-	6.129.371
Sviluppo software	75.385	59.518	(51.293)	-	-	8.727	92.337
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	28.546	23.787	(19.112)	-	-	90	33.311
Concessioni e licenze	2.018	134	(279)	-	-	121	1.994
Diritti d'uso attività immateriali	822	-	(68)	-	-	(754)	-
Altre	4.880	-	(840)	-	-	32	4.072
Attività immateriali in corso e acconti	26.352	19.473	-	-	-	(9.960)	35.865
Altre attività immateriali	138.003	102.912	(71.592)	-	-	(1.744)	167.579
Attività immateriali	16.658.850	1.979.412	(735.667)	17.777	(33.417)	(5.606)	17.881.349

Si evidenzia che nel corso del 2024 il Gruppo ha effettuato investimenti in attività in concessione per complessivi 1.888.641 migliaia di euro (1.468.455 migliaia di euro nel 2023) come rappresentato in tabella:

€ migliaia	Note	2024	2023	Variazione
Utilizzo del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali	15	12.180	13.903	(1.723)
Incremento dei diritti concessori immateriali per opere infrastrutturali	18	1.876.461	1.454.552	421.909
Investimenti in attività in concessione		1.888.641	1.468.455	420.186

Nel 2024 sono stati rilevati inoltre nel conto economico consolidato costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 5,5 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.

Con riferimento alla controllata RAV, si evidenzia che, come descritto nella precedente nota 4, a partire dall'esercizio 2024 i relativi diritti concessori immateriali (relativi ai beni devolvibili di tale impresa e sostanzialmente coincidenti con il capitale regolatorio della società) non sono soggetti ad ammortamento. La conseguente sospensione è coerente con i meccanismi del contratto di Convenzione vigente che prevede il riconoscimento del pieno recupero degli investimenti effettuati, anche in caso di uno scenario alternativo di tutela dei diritti della concessionaria previsto dalla Convenzione stessa (risoluzione).

c. Informativa su impairment test

Con riferimento alla recuperabilità degli avviamenti iscritti in bilancio, come previsto dallo IAS 36 si è proceduto allo sviluppo dei relativi test di impairment.

Con riferimento all'avviamento relativo alla CGU di Autostrade per l'Italia (6.111.198 migliaia di euro), il test è stato effettuato mediante il modello dell'Unlevered Discounted Cash Flow, sulla base dei flussi finanziari relativi al business plan elaborato sulla base del PEF inviato al Concedente in data 25 luglio 2024 e approvato nella stessa data dal Consiglio di Amministrazione, che prevede investimenti nel periodo di concessione 2020-2038 pari a 35,9 miliardi di euro, significativamente superiori rispetto al Piano Economico Finanziario attualmente vigente, con incrementi tariffari a riequilibrio del Piano Finanziario Regolatorio. Ai fini della determinazione del valore d'uso derivante dall'attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi, è stato utilizzato il piano pluriennale avente un orizzonte temporale pari alla durata della concessione che risulta maggiormente appropriato, rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (periodo limitato di proiezione esplicita con la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche dei contratti di concessione, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita dei contratti. È inoltre opportuno specificare che nella definizione dei flussi e del tasso di attualizzazione degli stessi, sono considerati gli effetti dei costi previsti e delle spese in conto capitale per far fronte agli impegni del Green Deal Europeo riguardante le emissioni nette di gas serra.

Si evidenzia che il tasso di attualizzazione, pari al 5,48% e determinato sulla base di quanto richiesto dallo IAS 36, differisce dal tasso di remunerazione del capitale investito e dei servizi di costruzione e gestione previsti dalla Convenzione Unica, determinato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti sulla base di specifiche modalità indicate in apposita delibera.

Il test di impairment ha confermato la piena recuperabilità dell'avviamento e dei diritti concessori della CGU del bilancio consolidato al 31 dicembre 2024.

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

- prendendo a riferimento scenari con previsioni di flusso degli investimenti ottimizzati, considerando ulteriori elementi di riequilibrio oltre a quello tariffario (i.e. proroga della concessione), per ottenere incrementi tariffari sostenibili per l'utenza;
- incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione indicato, valutandolo come unico elemento, in considerazione dello sviluppo tariffario con sistema regolatorio di "riequilibrio", rappresentativo di un'ipotesi di stress test dei possibili impatti di medio-lungo termine.

Anche i risultati delle analisi di sensitività hanno confermato la piena recuperabilità delle attività iscritte.

Con riferimento all'avviamento rilevato nel corso del 2024 in relazione all'acquisizione del 60% di Amplia Engineering, pari a 17.777 migliaia di euro, lo stesso risulta supportato dalla perizia di stima del valore economico dell'azienda predisposta da due esperti indipendenti nel corso del 2024, a supporto del conferimento del ramo intercorso a favore di tale impresa (da parte del socio Deal S.r.l.) con efficacia dal 16 dicembre 2024. Per maggiori informazioni sull'operazione e sul citato conferimento, si rinvia a quanto illustrato nella precedente nota 5.

Con riferimento alla recuperabilità delle attività immateriali e più in generale al capitale investito netto in essere al 31 dicembre 2024 delle altre CGU del Gruppo, si è rilevata la presenza indicatori di possibili perdite di valore con riferimento:

- ad Amplia e Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco (SITMB), in relazione ai business plan predisposti dalle stesse con previsioni peggiorative rispetto alle precedenti versioni e;
- a Raccordo Autostradale Valle D'Aosta, in relazione ai ritardi accumulati dal Concedente nella definizione del Piano Economico Finanziario di riequilibrio della concessione di cui è titolare la società, come già illustrato nella precedente nota 4 cui si rimanda.

Per tali CGU, i relativi test di impairment sono stati sviluppati attraverso la stima del valore d'uso, sulla base dei flussi finanziari relativi alla più recente previsione predisposta dalla direzione aziendale, mediante il modello dell'Unlevered Discounted Cash Flow.

In particolare, per SITMB (a cui sono riconducibili diritti concessori netti al 31 dicembre 2024 pari a 82.382 migliaia di euro e un capitale investito netto in contribuzione negativo pari a 125.624 migliaia di euro) il valore d'uso è stato determinato mediante l'attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi per l'intero residuo periodo concessorio (2025-2050), sulla base del business plan aggiornato in funzione dell'avvio intercorso nel 2024 delle attività di rinnovo della volta del Traforo. Per l'attualizzazione dei flussi è stato utilizzato un tasso pari al 6,0%.

Per quanto riguarda RAV, (cui sono riconducibili diritti concessori netti al 31 dicembre 2024 pari a 232.577 migliaia di euro e un capitale investito netto in contribuzione pari a 199.112 migliaia di euro) il valore d'uso è stato determinato mediante l'attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi per l'intero residuo periodo di durata della concessione (2025 – 2032), sulla base del business plan predisposto in relazione al contenuto del PEF di riequilibrio presentato dalla società al Concedente nel maggio 2024, ancorché lo stesso non risulti ancora approvato, che prevede, a fronte degli investimenti in corso da parte della concessionaria e delle dinamiche dei costi operativi e dei pedaggi attesi, l'introduzione di un valore di subentro a fine concessione, ovvero di contributi, pari al valore contabile regolatorio dei beni devolvibili della società (sostanzialmente coincidente il valore contabile dei diritti concessori). Per l'attualizzazione dei flussi è stato utilizzato un tasso pari al 6,53%, determinato sulla base di quanto richiesto dallo IAS 36.

Per le CGU riferite a RAV e SITMB si evidenzia, come già descritto per ASPI, che l'utilizzo del piano pluriennale avente un orizzonte temporale pari alla durata della concessione risulta maggiormente appropriato rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (periodo limitato di proiezione esplicita con la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche del contratto di concessione.

Per Amplia, che svolge principalmente servizi di costruzione e pavimentazione di supporto alle concessionarie del Gruppo (cui è riconducibile un capitale investito netto in contribuzione pari a 90.502 migliaia di euro), il valore d'uso è stato determinato mediante l'attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi per il periodo 2025 – 2038, tenuto conto della circostanza che per tale periodo il piano elaborato da tale società risulta strettamente correlato al piano di investimenti di Autostrade per l'Italia; in relazione a ciò, l'utilizzo di tale orizzonte temporale è stato ritenuto maggiormente appropriato rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (periodo limitato di proiezione esplicita con la stima del valore terminale). Per l'attualizzazione dei flussi è stato utilizzato un tasso del 7,22%.

I test sopra indicati hanno confermato la piena recuperabilità delle attività riferite a tali CGU in essere nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2024. In aggiunta, con riferimento a RAV sono state predisposte analisi di sensitivity, sviluppate su uno scenario di maggiore sostenibilità delle tariffe di pedaggio per gli utenti, ipotizzando incrementi tariffari annui più contenuti rispetto a quelli previsti nel PEF di riequilibrio presentato al Concedente. Anche il risultato di tali analisi di sensitività, confermano la piena recuperabilità delle attività iscritte in bilancio.

Nota 9

Partecipazioni

a. Consistenze iniziali e finali e movimentazioni dell'esercizio

€ migliaia	31/12/2023	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO			31/12/2024	
		Alienazioni e dismissioni	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto			Riclassifiche e altre variazioni
			Saldo iniziale	Conto economico		
Partecipazioni contabilizzate al fair value	10.858	(5.961)	-	(12)	4.885	
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:						
- società collegate	60.552	(57.215)	116	-	3.453	
- joint venture	1.947	-	727	(169)	2.505	
Partecipazioni	73.357	(63.176)	843	(169)	10.843	

La riduzione della voce si riferisce essenzialmente alla cessione delle partecipazioni in TEM e TE già commentate in precedenza.

b. Informativa su impairment test

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni, dal momento che nel 2024 non sono emersi indicatori di possibili perdite di valore, non sono stati effettuati test di impairment.

c. Altre informazioni

Di seguito si riporta la tabella di dettaglio delle principali partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2024, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico.

€ migliaia	31/12/2024		31/12/2023	
	% possesso	Saldo finale	% possesso	Saldo finale
Partecipazioni contabilizzate al fair value:				
Tangenziale Esterna	-	-	1,25%	5.811
digITAllog (Uirnet)	1,40%	427	1,40%	427
Strada dei Parchi	2,00%	4.271	2,00%	4.271
Altre partecipazioni minori		187		349
Totale Partecipazioni contabilizzate al fair value		4.885		10.858
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:				
- società collegate				
Tangenziali Esterne di Milano	-	-	27,45%	57.215
Bologna & Fiera Parking	36,81%	3.385	36,81%	3.269
Altre partecipazioni minori		68		68
- joint venture				
Geie del Traforo del Monte Bianco	50,00%	1.000	50,00%	1.000
Tecne-Systra SWS Advanced Tunneling S.r.l.	50,00%	764	50,00%	446
Tecne Speri Bridge Designers	50,00%	741	50,00%	501
Totale Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		5.958		62.499
Partecipazioni		10.843		73.357

Si precisa che la valutazione in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni nelle imprese collegate e nelle joint venture è effettuata utilizzando le ultime situazioni economico-patrimoniali approvate e rese disponibili dalle rispettive società. Tali dati, in caso di indisponibilità del bilancio al 31 dicembre 2024, sono integrati da apposite stime sulla base delle informazioni a disposizione e rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo. Inoltre non si riscontrano partecipazioni in imprese individualmente rilevanti rispetto sia al totale delle attività consolidate, sia alle attività di gestione e alle aree geografiche e, pertanto, non sono presentate le informazioni integrative richieste in tali casi dall'IFRS 12.

Si rinvia all'Allegato 1 per l'elenco analitico delle partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2024.

Nota 10

Attività finanziarie

a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	Note	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Attività finanziarie non correnti per contributi		103.162	124.118	(20.956)
Depositi vincolati non correnti		98.352	120.191	(21.839)
Titoli		48.418	63.218	(14.800)
Derivati non correnti con fair value positivo	(1)	50	152.292	(152.242)
Altre attività finanziarie non correnti		17.471	29.897	(12.426)
Attività finanziarie non correnti		267.453	489.716	(222.263)
Diritti concessori finanziari correnti		14.368	14.368	-
Attività finanziarie correnti per contributi		54.299	31.215	23.084
Depositi vincolati correnti		42.833	17.296	25.537
Attività per contratti derivati	(1)	-	1.270	(1.270)
Ratei attivi per attività finanziarie a medio - lungo termine		469	1.165	(696)
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine		20.131	45.855	(25.724)
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		20.600	48.290	(27.690)
Altre attività finanziarie correnti		20.668	23.838	(3.170)
Attività finanziarie correnti		152.768	135.007	17.761
Totale		420.221	624.723	(204.502)

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

Il saldo di bilancio è composto da:

- a. le "attività finanziarie per contributi" (157.461 migliaia di euro) che includono i crediti relativi alle somme dovute dal Concedente, da terzi e da altri enti pubblici, quali contributi maturati sui servizi di costruzione effettuati;
- b. i "depositi vincolati" (141.185 migliaia di euro) che si riferiscono a somme vincolate a fronte delle erogazioni effettuate dagli istituti bancari in relazione ai finanziamenti stipulati per l'attivazione dei contributi previsti dalle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997 riferibili alle opere della A1 indicate al punto a). La natura del vincolo deriva dall'indisponibilità delle somme accreditate sui conti, fino al rilascio da parte del

Concedente di specifici nulla-osta in relazione all'effettiva esecuzione dei lavori e all'avanzamento dei progetti;

- c. i "Titoli" detenuti in portafoglio dalle società controllate Traforo del Monte Bianco e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (pari a 64.039 migliaia di euro).

La diminuzione del saldo totale delle attività finanziarie (204.502 migliaia di euro) rispetto al 31 dicembre 2023 è prevalentemente riconducibile:

- a. alla chiusura dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting (169.761 migliaia di euro) da parte di Autostrade per l'Italia in corrispondenza delle emissioni obbligazionarie, cui era destinata la copertura;
- b. al rimborso di titoli pari a 39.102 migliaia di euro, detenuti dalla società Raccordo Autostradale Valle D'Aosta.

Per maggiori dettagli si rinvia alla nota 25 "Gestione dei rischi finanziari".

b. Informativa su impairment test

Si precisa che per le attività finanziarie iscritte nel bilancio consolidato e commentate nella presente voce, non si sono manifestati indicatori di impairment nel corso dell'esercizio e che il valore contabile delle stesse approssima il relativo fair value.

Nota 11

Attività commerciali e altre attività correnti

a. Attività commerciali

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Rimanenze	158.264	165.420	(7.156)
Attività contrattuali	70.413	88.585	(18.172)
Crediti commerciali	649.977	602.310	47.667
Attività commerciali	878.654	856.315	22.339

di cui:

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Crediti commerciali verso:			
Clienti autostradali	358.905	313.146	45.759
Subconcessionari delle aree di servizio autostradali	67.980	74.370	(6.390)
Clienti diversi	159.406	157.324	2.082
Crediti commerciali (saldo lordo)	586.291	544.840	41.451
Fondo svalutazione crediti commerciali	(55.128)	(55.344)	216
Altre attività commerciali	118.814	112.814	6.000
Crediti commerciali (saldo netto)	649.977	602.310	47.667

I crediti commerciali, al netto del relativo fondo svalutazione, si incrementano di 47.667 migliaia di euro, in relazione all'incremento dei ricavi da pedaggio nell'ultimo trimestre 2024 rispetto al corrispondente periodo dello scorso esercizio.

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

€ migliaia	Totale saldo crediti al 31/12/2024	Saldo a scadere	Scaduto da 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti commerciali	586.291	482.461	41.857	19.067	42.906

I crediti commerciali scaduti sono riferibili ai pedaggi autostradali non incassati, alle royalty dovute dai concessionari di aree di servizio e alle prestazioni o forniture di diversa natura, quali le convenzioni di attraversamento dell'autostrada e le cessioni di servizi e di beni di proprietà.

La tabella seguente evidenzia la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nel 2024, determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati storici relativi alle perdite su crediti, tenendo conto anche dei depositi cauzionali e delle garanzie prestate dai clienti.

€ migliaia	31/12/2023	Incrementi	Utilizzi	31/12/2024
Fondo svalutazione crediti commerciali	55.344	2.681	(2.897)	55.128

Le società del Gruppo monitorano costantemente i crediti commerciali stimando in misura analitica la percentuale di perdita attesa del monte crediti, sulla base di tutte le informazioni in loro possesso.

Per i crediti commerciali riferibili a pedaggi autostradali non incassati, le società concessionarie effettuano una valutazione delle perdite attese basata sull'analisi delle serie storiche relative alla stratificazione delle perdite e degli incassi registrati a seguito dell'emissione dei rapporti di mancato pagamento.

Per i crediti commerciali diversi da quelli riferibili a pedaggi autostradali non incassati e non soggetti a stime analitiche, la valutazione si basa sulla ponderazione di un rating cliente calcolato tenendo in considerazione i seguenti parametri:

- l'analisi dei profili storici degli incassi e delle perdite;
- l'analisi della situazione dello scaduto sul monte credito analizzato;
- l'applicazione di un tasso di default in relazione alla segmentazione dei clienti presenti in portafoglio per tipologia di settore industriale di appartenenza.

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

b. Altre attività correnti

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	29.659	32.375	(2.716)
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	19.852	19.465	387
Crediti verso dipendenti	2.665	2.290	375
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	2.083	2.078	5
Crediti verso enti previdenziali	1.714	1.746	(32)
Risconti attivi non commerciali	410	521	(111)
Altre attività correnti	60.704	78.540	(17.836)
Altre attività correnti (saldo lordo)	117.087	137.015	(19.928)
Fondo svalutazione	(3.369)	(3.135)	(234)
Altre attività correnti (saldo netto)	113.718	133.880	(20.162)

Si evidenzia che il fondo svalutazione è correlato principalmente alla stima di inesigibilità di parte dei crediti verso gli utenti e verso le assicurazioni per il recupero dei danni subiti all'infrastruttura autostradale gestita da Autostrade per l'Italia.

Nota 12

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Come riportato nel rendiconto finanziario consolidato la dinamica finanziaria del 2024 evidenzia una riduzione delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 753.196 migliaia di euro (82.429 migliaia di euro nel 2023).

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio nel 2024 è pari a 1.727.773 migliaia di euro (1.916.764 migliaia di euro nel 2023) su cui incidono:

- a. l'FFO (Flusso di cassa operativo o Cash Flow Operativo⁴) pari a 1.739.791 migliaia di euro, in aumento di 19.964 migliaia di euro rispetto al 2023 (1.719.827 migliaia di euro);
- b. il flusso assorbito dalla variazione del capitale di esercizio e altre variazioni, pari a 12.018 migliaia di euro, che include le dinamiche connesse ai crediti e debiti commerciali.

Il flusso finanziario assorbito per attività di investimento è pari a 1.713.510 migliaia di euro (1.269.077 migliaia di euro nel 2023) su cui incidono gli investimenti in attività in concessione (1.888.641 migliaia di euro) e in attività materiali e altre attività immateriali (200.443 migliaia di euro), parzialmente compensati dall'incasso derivante dalla cessione delle partecipazioni in Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. e Tangenziale Esterna S.p.A. (121.946 migliaia di euro) e la variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti, positiva per 229.254 migliaia di euro, relativa prevalentemente alla chiusura dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting già commentata in precedenza.

Il flusso di cassa assorbito per attività finanziaria nel 2024 è pari a 767.377 migliaia di euro (729.761 migliaia di euro nel 2023) su cui incidono i rimborsi dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio-lungo termine (2.221.126 migliaia di euro) e i dividendi dell'esercizio (372.662 migliaia di euro), parzialmente compensati dall'emissione obbligazionaria e dagli utilizzi di linee di credito (complessivamente pari a 1.800.000 migliaia di euro).

Nota 13

Attività e passività destinate alla vendita

Come indicato nella precedente nota 5 "Perimetro di consolidamento e operazioni societarie", cui si rimanda, al 31 dicembre 2024 la voce include le attività e passività di Free to X S.p.A. riferite al business dedicato alle attività fuori sedime autostradale di Gruppo, che saranno oggetto di scorporo e cessione del controllo al gruppo Renault.

Con riferimento, invece, ai saldi comparativi relativi al 31 dicembre 2023, questi sono riferibili alle attività e passività della controllata Pavimental Polska, per la quale nel corso del 2024 sono venuti meno i requisiti per la classificazione nella presente voce, ai sensi dell'IFRS 5.

Il dettaglio per natura (commerciale, finanziaria o altra) della voce è evidenziato nella tabella seguente.

⁴ "FFO-Cash Flow Operativo o flusso di cassa operativo": è l'indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. Il flusso di cassa operativo è determinato come: utile/(perdita) dell'esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- accantonamenti di fondi, rilasci per eccedenze e utilizzi operativi di fondi + altri stanziamenti rettificativi + oneri finanziari da attualizzazione di fondi +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione di attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- imposte differite/anticipate rilevate a conto economico.

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Attività non finanziarie non correnti	13.425	5.750	7.675
- Attività materiali	11.381	2.448	8.933
- Attività immateriali	1.021	22	999
- Attività per imposte anticipate	1.023	1.953	(930)
- Partecipazioni	-	1.000	(1.000)
- Altre attività non correnti	-	327	(327)
Attività non finanziarie correnti	3.190	18.077	(14.887)
- Attività commerciali	3.148	17.691	(14.543)
- Altre attività non finanziarie correnti	42	386	(344)
Attività finanziarie non correnti	95	3.368	(3.273)
Attività finanziarie correnti	11.000	5.064	5.936
- Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11.000	5.052	5.948
- Altre attività finanziarie correnti	-	12	(12)
Totale attività destinate alla vendita	27.710	32.259	(4.549)
Passività non finanziarie non correnti	1.174	3.333	(2.159)
- Fondi non correnti per rischi e oneri	205	180	25
- Passività per imposte differite	969	1.680	(711)
- Altre passività non correnti	-	1.473	(1.473)
Passività commerciali e altre passività non finanziarie correnti	4.932	8.365	(3.433)
- Fondi correnti per rischi e oneri	-	115	(115)
- Passività commerciali	4.408	5.962	(1.554)
- Altre passività correnti	524	2.288	(1.764)
Passività finanziarie non correnti	2.439	978	1.461
Passività finanziarie correnti	817	640	177
Totale passività destinate alla vendita	9.362	13.316	(3.954)

Nota 14

Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2024 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 2023.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 3.288.334 migliaia di euro, si incrementa di 682.736 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 (2.605.598 migliaia di euro) per effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio (1.037.352 migliaia di euro), parzialmente compensato dalla distribuzione del saldo dei dividendi 2023 (351.445 migliaia di euro). Il dividendo per azione risulta pari a 0,565 euro.

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi è pari a 299.902 migliaia di euro e si riduce di 9.503 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2023 (309.405 migliaia di euro) in relazione principalmente alla distribuzione di dividendi a soci terzi (21.217 migliaia di euro), parzialmente compensata dal risultato economico complessivo dell'esercizio positivo per 8.756 migliaia di euro.

Gli obiettivi di Autostrade per l'Italia nella gestione del capitale sono diretti a creare valore per gli azionisti, 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.

Nota 15

Fondi per accantonamenti

a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	31/12/2024			31/12/2023		
	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	109.851	86.080	23.771	114.076	103.134	10.942
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.076.025	874.312	201.713	1.071.900	947.936	123.964
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	90.778	80.665	10.113	91.487	76.259	15.228
Altri fondi per rischi e oneri	1.279.414	1.020.909	258.505	1.474.831	1.139.067	335.764
Fondi per accantonamenti	2.556.068	2.061.966	494.102	2.752.294	2.266.396	485.898

b. Movimentazioni dell'esercizio

€ migliaia	Saldo di bilancio al 31/12/2023	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					Saldo di bilancio al 31/12/2024
		Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	Decrementi per utilizzi	(Utili) perdite attuariali rilevate nel conto economico complessivo	Riclassifiche e altre variazioni	
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	55.456	789	1.552	(9.370)	121	467	49.015
Altri fondi per dipendenti	58.620	6.000	-	(3.784)	-	-	60.836
Fondi per benefici per dipendenti	114.076	6.789	1.552	(13.154)	121	467	109.851
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.071.900	515.940	7.843	(519.658)	-	-	1.076.025
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	91.487	10.631	840	(12.180)	-	-	90.778
Altri fondi per rischi e oneri	1.474.831	(4.335)	14	(189.136)	-	(1.960)	1.279.414
Fondi per accantonamenti	2.752.294	529.025	10.249	(734.128)	121	(1.493)	2.556.068

c. Fondi per benefici per dipendenti

Al 31 dicembre 2024 la voce, è composta dai seguenti elementi:

- il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (di seguito "TFR") nei confronti del personale dipendente, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro come previsto dalla normativa vigente in Italia;
- il valore residuo del piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione, da Autostrade per l'Italia, Youverse e Tecne. Al 31 dicembre 2024 l'ammontare dei benefici ai dipendenti a fronte dei quali è stato già attivato lo strumento dell'isopensione è pari a 28.332 migliaia di euro.

Il modello attuariale di riferimento per la valutazione del TFR è basato su ipotesi sia di tipo demografico che economico.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni definite ai fini della stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato al 31 dicembre 2024.

Ipotesi finanziarie	
Tasso annuo di attualizzazione ^(*)	3,18%
Tasso annuo di inflazione	2,00%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%
Tasso annuo incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	da 1% a 7%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	da 0,5% a 3,5%
Duration (anni)	da 4 a 15
(*) Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato con riferimento alla curva dei rendimenti medi elaborati sulla base dell'indice IBOXX Corporates AA 5-7 con duration commisurata alla stima della permanenza media nel Gruppo del collettivo oggetto di valutazione.	
Ipotesi demografiche	
Decesso	ISTAT 2022
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria

Si riporta di seguito l'analisi di sensitività del TFR per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio 2024, mostrando gli effetti che si sarebbero determinati sul TFR a seguito delle variazioni delle stesse ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data.

Analisi di sensitività al 31/12/2024						
€ migliaia	Variazione delle ipotesi					
	Tasso di turnover		Tasso di inflazione		Tasso di attualizzazione	
	+ 1 %	- 1 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 0,25 %	- 0,25 %
Fondo TFR	48.857	48.683	49.161	48.389	48.186	49.373

d. Fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali

Come illustrato nella precedente nota 3, tale fondo e il fondo ammortamento dei diritti concessori immateriali vanno considerati nel loro insieme per assicurare un'adeguata copertura degli oneri connessi alla costruzione ed all'esercizio dei beni in concessione.

Il fondo, comprensivo della quota corrente e non corrente, si incrementa di 4.125 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023. In particolare, nel corso del 2024 si è provveduto a:

- utilizzare un ammontare pari a 519.658 migliaia di euro. Il fondo è stato utilizzato sia per la copertura di manutenzioni non ricorrenti (112.712 migliaia di euro) che per manutenzioni ricorrenti. Queste ultime comprendono anche quote di personale adibito agli interventi di manutenzione. L'utilizzo e accantonamento nello stesso esercizio del fondo a fronte delle manutenzioni ricorrenti, è volto ad assicurare, come evidenziato nella precedente nota 3, una corretta rendicontazione ai fini regolatori e tariffari;
- determinare l'accantonamento dell'esercizio per un importo pari a 515.940 migliaia di euro, che dedotta la componente relativa alle manutenzioni ricorrenti, è determinato tenendo conto dello stato di usura dell'infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell'esercizio e, quindi, degli interventi programmati sulle opere incluse nel fondo. Nel corso dell'esercizio è stato inoltre accantonato un importo pari a 32.600 migliaia di euro per far fronte alla stima dei costi previsti per il ripristino delle porzioni di infrastruttura interessate dalle alluvioni del 2023 e del 2024.

e. Fondo per rinnovo infrastrutture autostradali

Il fondo per rinnovo infrastrutture autostradali di Traforo del Monte Bianco, comprensivo della quota corrente e non corrente, è pari complessivamente a 90.778 migliaia di euro (91.487 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e rimane sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente. In particolare, nel corso dell'esercizio si è proceduto ad utilizzare 12.180 migliaia di euro per gli interventi effettuati nel 2024 sulla volta e soletta del traforo e si è proceduto a determinare gli accantonamenti (10.631 migliaia di euro) in funzione dell'aggiornamento della stima a finire degli interventi futuri previsti.

f. Altri fondi rischi e oneri

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi e oneri ritenuti probabili a fine esercizio e si decrementa di 195.417 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 essenzialmente per gli utilizzi dell'esercizio (189.136 migliaia di euro) prevalentemente connessi al fondo per far fronte agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIT e con il Governo (177.561 migliaia di euro), riferiti essenzialmente a sconti tariffari agli utenti e sconti per disagio lavori (119.389 migliaia di euro), agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (46.969 migliaia di euro), nonché ai contributi per i progetti di mobilità di logistica e digitali nell'area di Genova (11.203 migliaia di euro).

Per maggiori dettagli circa le evoluzioni dei principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2024 si rinvia alla nota 26 "Informativa sui contenziosi in essere".

Nota 16

Passività finanziarie

a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Prestiti obbligazionari ⁽¹⁾	8.277.759	8.273.543	4.216
Debiti verso istituti di credito	1.924.055	2.278.894	(354.839)
Debiti verso altri finanziatori	108.604	133.387	(24.783)
Debiti per Leasing	28.278	29.575	(1.297)
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.060.937	2.441.856	(380.919)
Derivati non correnti con fair value negativo	51.920	39.098	12.822
Altre passività finanziarie non correnti	8.333	-	8.333
Passività finanziarie non correnti	10.398.949	10.754.497	(355.548)
Prestiti obbligazionari ⁽¹⁾	999.274	998.727	547
Debiti verso istituti di credito	120.996	111.670	9.326
Debiti verso altri finanziatori	65.518	32.732	32.786
Debiti per Leasing	9.702	7.928	1.774
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine	183.471	182.125	1.346
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine ⁽¹⁾	1.378.961	1.333.182	45.779
Derivati correnti con fair value negativo	-	1	(1)
Scoperti di conto corrente	-	11.000	(11.000)
Finanziamenti a breve termine	-	15.999	(15.999)
Altre passività finanziarie correnti	1.320	921	399
Passività finanziarie a breve termine	1.320	27.920	(26.600)
Passività finanziarie correnti	1.380.281	1.361.103	19.178
Totale passività finanziarie	11.779.230	12.115.600	(336.370)

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

b. Tassi di interesse applicati, scadenze e fair value

€ migliaia	Periodo di scadenza	31/12/2024			Esigibilità			31/12/2023		
		Valore nominale	Fair Value (1)	Valore di bilancio	Quota con scadenza entro 12 mesi	Quota con scadenza tra 13 e 60 mesi	Quota con scadenza oltre 60 mesi	Valore nominale	Fair Value (1)	Valore di bilancio
Prestiti obbligazionari	-tasso fisso quotati dal 2025 al 2038	9.352.427	9.196.871	9.277.033	999.274	3.757.393	4.520.366	9.347.784	8.904.206	9.272.270
Debiti verso istituti di credito		2.049.581	2.005.874	2.045.051	120.996	702.821	1.221.234	2.380.999	2.449.833	2.390.564
Debiti verso altri finanziatori	tasso fisso dal 2025 al 2036	1.491.169	1.489.610	1.490.964	80.638	366.241	1.044.085	970.717	979.347	970.717
	tasso variabile dal 2025 al 2034	558.412	516.264	554.087	40.358	336.580	177.149	1.410.282	1.470.486	1.419.847
	infruttiferi ⁽²⁾ dal 2025 al 2028	176.601	174.122	174.122	65.518	108.604	-	169.731	166.119	166.119
Debiti per leasing		37.980	37.980	37.980	9.702	20.447	7.831	37.503	37.503	37.503
Finanziamenti a medio-lungo termine		2.264.162	2.217.976	2.257.153	196.216	831.872	1.229.065	2.588.233	2.653.455	2.594.186
Passività finanziarie a medio-lungo termine				8.333						
Derivati con fair value negativo			51.920	51.920	-	-	51.920		39.099	39.099
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine			183.471	183.471	183.471	-	-		182.125	182.125
Passività finanziarie a breve termine			1.319	1.319	1.319	-	-		27.918	27.918
Totale passività finanziarie		11.616.589	11.651.557	11.779.229	1.380.280	4.597.598	5.801.351	11.936.017	11.806.803	12.115.598

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

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

c. Tasso medio e tasso effettivo di interesse

€ migliaia	31/12/2024				31/12/2023	
	Valore nominale	Valore di bilancio	Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2024	Tasso medio di interesse effettivo al 31/12/2024	Valore nominale	Valore di bilancio
Euro (EUR)	11.467.413	11.376.506	3,11%	3,30%	11.786.841	11.701.545
Yen (JPY)	149.176	157.680	5,30%	3,39%	149.176	164.911
Totale passività finanziarie	11.616.589	11.534.186	3,14%		11.936.017	11.866.456

d. Movimentazione dell'esercizio

€ migliaia	Valore di bilancio al 31/12/2023	Nuove accessioni	Rimborsi	Differenze di cambio e altri movimenti	Valore di bilancio al 31/12/2024
Prestiti obbligazionari	9.272.270	989.876	(1.000.000)	14.887	9.277.033
Debiti verso istituti di credito	2.390.564	879.020	(1.213.217)	(11.316)	2.045.051
Debiti verso altri finanziatori	166.119	10.979	(7.909)	4.933	174.122
Debiti per Leasing	37.503	16.447	(13.493)	(2.477)	37.980
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.594.186	906.446	(1.234.619)	(8.860)	2.257.153
Totale	11.866.456	1.896.322	(2.234.619)	6.027	11.534.186

Si evidenzia che, a fronte di talune passività finanziarie attuali e prospettiche, la Società ha posto in essere strumenti derivati di tipo Interest Rate Swap (IRS) e di Cross Currency Swap (CCIRS). Il valore di mercato (fair value) al 31 dicembre 2024 di tali strumenti finanziari è rilevato nelle voci "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 25 "Gestione dei rischi finanziari".

e. Prestiti obbligazionari

In relazione alla voce "Prestiti obbligazionari" si segnala:

- l'emissione del prestito obbligazionario "Sustainability-Linked" a febbraio 2024, per un valore nozionale pari a 1.000.000 migliaia di euro (suddiviso in due tranches da 500.000 migliaia di euro ciascuna, con scadenza rispettivamente nel 2032 nel 2036);
- il rimborso avvenuto a giugno 2024 del prestito obbligazionario di importo nominale pari a 1.000.000 migliaia di euro.

f. Finanziamenti a medio-lungo termine

La diminuzione dei finanziamenti a medio-lungo termine pari a 337.033 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 è essenzialmente riconducibile ai seguenti effetti combinati da parte di Autostrade per l'Italia:

- il rimborso anticipato del finanziamento Term Loan con Cassa Depositi e Prestiti, originariamente previsto a dicembre 2027, per un importo pari a 1.100.000 migliaia di euro;
- i rimborsi dell'esercizio, contrattualmente previsti, di taluni finanziamenti concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e da Cassa Depositi e Prestiti (102.804 migliaia di euro);
- utilizzi di linee di credito per complessivi 800.000 migliaia di euro, di cui per 600.000 migliaia di euro riferiti alla linea sottoscritta con la Banca Europea per gli Investimenti (a fronte di un ammontare complessivo messo a disposizione di 800.000 migliaia di euro) e per 50.000 migliaia di euro alla linea di credito Sustainability-linked sottoscritta con Cassa Depositi e Prestiti e assistita da garanzia SACE (a fronte di un ammontare messo a disposizione di 600.000 migliaia di euro).

La durata media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero complessivo al 31 dicembre 2024 è pari a circa cinque anni e quattro mesi. Il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3,1%.

g. Derivati con fair value negativo

La voce al 31 dicembre 2024 accoglie principalmente il derivato di tipo Cross Currency Swap stipulato allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione del tasso di cambio relativo al prestito obbligazionario in yen.

L'aumento della voce rispetto al 31 dicembre 2023, pari a 12.822 migliaia di euro, è riconducibile alla diminuzione dei tassi di interesse al 31 dicembre 2024 rispetto al 31 dicembre 2023 (7.542 migliaia di euro) e al deprezzamento dello yen giapponese rispetto all'euro (5.280 migliaia di euro).

h. Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine

La voce, al 31 dicembre 2024, accoglie principalmente gli interessi da liquidare in relazione a:

- i prestiti obbligazionari, per 158.249 migliaia di euro;

- b. i finanziamenti ottenuti da istituti di credito, per 23.968 migliaia di euro.

i. Passività finanziarie a breve termine

Il decremento pari a 26.598 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2023 è prevalentemente attribuibile alla diminuzione dei finanziamenti a breve termine della controllata Movyon per 15.999 migliaia di euro e alla diminuzione degli scoperti di conto corrente della controllata Amplia Infrastructures per 11.000 migliaia di euro.

j. Informativa sui covenant

Relativamente al prestito obbligazionario in Yen giapponesi, 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 e Net Debt di Gruppo alla scadenza di ogni anno fiscale;
- c. Patrimonio Netto di Autostrade per l'Italia.

Con riferimento ad alcuni finanziamenti, si segnala che è richiesto il rispetto di una soglia minima del parametro finanziario dato dal rapporto tra "Cash flow operativo per il servizio del debito" e "Servizio del debito" (DSCR) e che al 31 dicembre 2024 non si rilevano aspetti da segnalare.

Si segnala inoltre che anche le linee di credito stipulate dalle controllate Amplia Infrastructures e Tangenziale di Napoli prevedono il rispetto di alcuni parametri finanziari e che alla data della presente relazione annuale integrata non si evidenziano aspetti da segnalare.

Il mancato rispetto dei covenant costituirebbe un evento di default. Si segnala che le società del Gruppo sopra citate monitorano periodicamente i covenant e al 31 dicembre 2024 non si rilevano aspetti da segnalare.

k. Posizione finanziaria netta in accordo con la raccomandazione dell'ESMA del 4 marzo 2021

La tabella seguente evidenzia l'ammontare della posizione finanziaria netta, come richiesto dall'ultima Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority – ESMA del 4 marzo 2021. Gli attuali Orientamenti aggiornano le precedenti Raccomandazioni CESR (ivi inclusi i riferimenti presenti nella Comunicazione n. DEM/6064293 del 28-7-2006 in materia di posizione finanziaria netta).

€ milioni	31/12/2024	31/12/2023
Disponibilità liquide	(1.222)	(1.849)
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide ⁽¹⁾	(211)	(355)
Altre attività finanziarie correnti ⁽²⁾	-	(2)
Liquidità (A)	(1.433)	(2.206)
Debito finanziario corrente ⁽³⁾	1	28
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	1.379	1.333
Indebitamento finanziario corrente (B)	1.380	1.361
Indebitamento finanziario netto corrente (C=A+B)	(53)	(845)
Debito finanziario non corrente ⁽⁴⁾	2.122	2.481
Strumenti di debito ⁽⁵⁾	8.278	8.273
Indebitamento finanziario non corrente (D)	10.400	10.754
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E=D+C)	10.347	9.909

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

€ milioni	31/12/2024	31/12/2023
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E)	10.347	9.909
Attività finanziarie correnti⁽⁶⁾ al netto dei derivati (F)	(161)	(140)
Attività finanziarie non correnti (G)	(268)	(489)
Indebitamento finanziario netto (H=E+F+G)	9.918	9.280

- (1) La voce include mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate, così come riportati nella nota 12 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024".
- (2) Trattasi dei derivati attivi inclusi nella voce "Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine", così come riportati nella nota 10 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024".
- (3) Include il valore degli "Scoperti di conto corrente", dei "Finanziamenti a breve termine" e delle "Altre passività finanziarie correnti" così come riportati nella nota 16 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024".
- (4) Include il valore dei "Finanziamenti a medio-lungo termine", dei "Derivati non correnti con fair value negativo" e delle "Altre passività finanziarie non correnti" così come riportati nella nota 16 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024".
- (5) Include il valore dei "Prestiti obbligazionari" così come riportati nella nota n. 16 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024".
- (6) Include il valore delle "Attività finanziarie correnti", al netto del valore del fair value dei derivati attivi e dei relativi ratei attivi inclusi nella voce "Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine", così come riportati nella nota 10 del "Bilancio consolidato al 31 dicembre 2024" e ricompresi nella voce "Altre attività finanziarie correnti" del prospetto ESMA di cui sopra.

Nota 17

Passività commerciali e altre passività

a. Passività commerciali

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Debiti verso fornitori	1.238.918	1.109.788	129.130
Debiti per rapporti di interconnessione	644.718	700.542	(55.824)
Pedaggi in corso di regolazione	78.279	69.422	8.857
Ratei e risconti passivi e altre passività commerciali	10.162	10.289	(127)
Passività commerciali	1.972.077	1.890.041	82.036

Le passività commerciali si incrementano di 82.036 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2023 per l'incremento dei debiti verso fornitori (129.130 migliaia di euro) in relazione alle maggiori attività di investimento e manutenzioni effettuate nell'ultimo trimestre del 2024 rispetto a quello di confronto, parzialmente compensato dalla diminuzione dei debiti verso società interconnesse (55.824 migliaia di euro).

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

b. Altre passività

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Risconti passivi non commerciali	21.373	20.950	423
Debiti verso il personale	3.965	-	3.965
Debiti per espropri	405	405	-
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	1.444	-	1.444
Altre passività non correnti	27.187	21.355	5.832
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	28.602	72.003	(43.401)
Debiti verso il personale	77.914	81.164	(3.250)
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	39.116	36.535	2.581
Debiti per canoni	89.814	88.877	937
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	2.575	2.418	157
Debiti verso Amministrazioni Pubbliche	387	388	(1)
Altri debiti	225.861	205.877	19.984
Altre passività correnti	464.269	487.262	(22.993)

La diminuzione delle altre passività correnti per 22.993 migliaia di euro è riferita prevalentemente ai minori debiti IVA (43.401 migliaia di euro), in virtù del pagamento dell'acconto IVA effettuato nel mese di dicembre.

Nota 18

Ricavi

a. Ricavi da pedaggio

I ricavi da pedaggio sono pari a 3.944.254 migliaia di euro e aumentano di 106.377 migliaia di euro rispetto al 2023 (3.837.877 migliaia di euro) in conseguenza dell'incremento del traffico sulla rete pari al 1,9% e all'incremento tariffario riconosciuto ad Autostrade per l'Italia (1,51%). Si segnala che la voce include anche variazioni in aumento derivanti dall'utilizzo del fondo rischi e oneri stanziato negli esercizi precedenti per gli sconti e le esenzioni riconosciuti all'utenza e che sono pari a 119.065 migliaia di euro nel 2024 (68.799 migliaia di euro nel 2023). Pertanto, l'effetto economico di tali componenti risulta nullo. La voce comprende, infine, per 389.554 migliaia di euro nel 2024 (382.461 migliaia di euro nel 2023) le maggiorazioni tariffarie di competenza dell'ANAS esposte tra i costi operativi nella voce "oneri concessori".

b. Ricavi per servizi di costruzione

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

€ migliaia	2024	2023	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione per opere infrastrutturali	1.876.461	1.454.552	421.909
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	-	672	(672)
Ricavi per servizi di costruzione	1.876.461	1.455.224	421.237

I ricavi per servizi di costruzione sono costituiti dagli interventi in opere infrastrutturali e dai ricavi per opere a carico dei sub-concessionari e sono rappresentativi del fair value del corrispettivo spettante per le attività di ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture in concessione effettuate nell'esercizio, determinato sulla base dei costi nonché dell'eventuale margine sui servizi realizzati con strutture interne al Gruppo come indicato nella nota 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati" cui si rinvia. L'incremento è connesso ai maggiori investimenti.

c. Altri ricavi

€ migliaia	2024	2023	Variazione
Ricavi da subconcessionari	166.634	162.756	3.878
Ricavi per manutenzioni	17.746	19.268	(1.522)
Altri ricavi da gestione autostradale	22.522	19.770	2.752
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	34.845	52.120	(17.275)
Rimborsi	28.392	24.645	3.747
Risarcimento danni e indennizzi	21.454	49.285	(27.831)
Ricavi da pubblicità	4.917	4.065	852
Ricavi contrattuali	84.505	93.818	(9.313)
Altri proventi	61.726	63.390	(1.664)
Altri ricavi	442.741	489.117	(46.376)

Gli altri ricavi nel 2023 includevano l'indennizzo connesso alla polizza All Risks stipulata da Autostrade per l'Italia per l'evento Polcevera (29.000 migliaia di euro).

d. Disaggregazione dei ricavi provenienti da contratti con i clienti

€ milioni	2024				2023			
	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi
	At a point in time	Over the time			At a point in time	Over the time		
Ricavi netti da pedaggio	3.944	-	-	3.944	3.838	-	-	3.838
Ricavi per servizi di costruzione	-	1.876	-	1.876	-	1.455	-	1.455
Altri ricavi	104	98	241	443	111	108	270	489
Totale Ricavi	4.048	1.974	241	6.263	3.949	1.563	270	5.782

e. Dati per area geografica

€ milioni	Ricavi (*)		Attività non correnti (**)	
	2024	2023	2024	2023
Italia	6.193	5.736	18.161	16.957
Polonia	52	37	3	-
Francia	6	3	-	-
Altri paesi	12	6	-	-
Totale	6.263	5.782	18.164	16.957

(*) 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.

Nota 19

Costi

a. Materie prime, materiali e costi per servizi

€ migliaia	2024	2023	Variazione
Materiale da costruzione	(206.666)	(167.994)	(38.672)
Materiale elettrico ed elettronico	(16.428)	(32.622)	16.194
Carbolubrificanti e combustibili	(32.980)	(25.157)	(7.823)
Altre materie prime e materiali di consumo	(134.747)	(74.820)	(59.927)
Acquisti di materiali	(390.821)	(300.593)	(90.228)
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	(6.037)	22.570	(28.607)
Costi per materie prime capitalizzati	908	1.397	(489)
Materie prime e materiali	(395.950)	(276.626)	(119.324)

€ migliaia	2024	2023	Variazione
Costi per servizi edili e simili	(1.133.580)	(963.159)	(170.421)
Prestazioni professionali	(400.601)	(368.749)	(31.852)
Trasporti e simili	(82.876)	(68.132)	(14.744)
Utenze	(53.649)	(63.988)	10.339
Assicurazioni	(32.007)	(30.303)	(1.704)
Compensi collegio sindacale	(844)	(852)	8
Prestazioni diverse	(221.158)	(216.920)	(4.238)
Costi per servizi	(1.924.715)	(1.712.103)	(212.612)

Le voci si riferiscono ai costi sostenuti dalle società del Gruppo per l'acquisto di materiali, prodotti e prestazioni edili o servizi professionali destinate principalmente alle attività di investimento e manutenzione della rete autostradale. L'incremento, rispetto all'esercizio precedente, è correlato all'aumento degli investimenti.

Si evidenzia che i costi per materie prime e materiali e i costi per servizi non includono gli oneri connessi agli investimenti non remunerati dal Concedente, pari a 46.969 migliaia di euro nel 2024 e 29.819 migliaia di euro nel 2023, i cui impatti sono rappresentati a diretta riduzione dei fondi per rischi e oneri, già stanziati in esercizi precedenti.

b. Costo per il personale

€ migliaia	2024	2023	Variazione
Salari e stipendi	(542.878)	(513.394)	(29.484)
Oneri sociali	(167.875)	(156.242)	(11.633)
Accantonamenti ad altri fondi per dipendenti	(6.000)	(58.620)	52.620
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	(32.595)	(29.919)	(2.676)
Compensi ad amministratori	(3.547)	(4.455)	908
Altri costi del personale	(42.931)	(47.748)	4.817
Costo per il personale lordo	(795.826)	(810.378)	14.552
Costo del lavoro capitalizzato per attività non in concessione	2.991	3.155	(164)
Costo per il personale	(792.835)	(807.223)	14.388

L'aumento delle voci salari e stipendi e oneri sociali è riconducibile all'incremento dell'organico medio di Tecne, Amplia e Movyon per le maggiori esigenze delle attività connesse agli investimenti e alle manutenzioni sull'infrastruttura di Autostrade per l'Italia.

La voce “accantonamenti ad altri fondi per dipendenti” include gli accantonamenti connessi al piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell’isopensione effettuato da Tecne (6.000 migliaia di euro nel 2024) e da Youverse e Autostrade per l’Italia (58.620 migliaia di euro nel 2023).

ORGANICO MEDIO

	2024	2023	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	166	154	12	7,79%
Quadri	556	516	40	7,75%
Impiegati	4.767	4.383	384	8,76%
Operai	2.440	2.446	(6)	(0,25%)
Corpo esattoriale	1.499	1.618	(119)	(7,35%)
Totale	9.428	9.117	311	3,41%

c. Altri oneri

Gli altri oneri del 2024, il cui dettaglio è riportato nella tabella seguente, risultano sostanzialmente in linea con il saldo del 2023.

€ migliaia	2024	2023	Variazione
Oneri concessori	(483.812)	(473.756)	(10.056)
Oneri per godimento beni di terzi	(21.490)	(24.761)	3.271
Contributi e liberalità	(28.290)	(35.617)	7.327
Imposte indirette e tasse	(14.502)	(13.006)	(1.496)
Altri oneri diversi	(23.648)	(28.129)	4.481
Oneri diversi	(66.440)	(76.752)	10.312
Altri oneri	(571.742)	(575.269)	3.527

Nota 20**Variazione operativa dei fondi per accantonamenti**

La voce è costituita dalle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti, ad esclusione di quelle per benefici per dipendenti (classificate nel costo per il personale), rilevati dalle società del Gruppo per poter adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l’impiego di risorse economiche negli esercizi successivi.

La voce registra un utilizzo netto pari a 11.152 migliaia di euro quale effetto delle dinamiche connesse ai fondi rischi e oneri e al fondo ripristino e sostituzione dell’infrastruttura autostradale già commentati nella precedente nota 15.

Nota 21**Ammortamenti**

L’incremento di 72.473 migliaia di euro rispetto al 2023 si riferisce essenzialmente all’incremento dei diritti concessori immateriali, in relazione al maggior valore delle opere in infrastrutture autostradali per gli investimenti dell’esercizio 2023. Per maggiori dettagli si rinvia alle note 7 “Attività materiali” e 8 “Attività immateriali”.

Nota 22

Proventi/(Oneri) finanziari

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

€ migliaia	2024	2023	Variazione
Proventi finanziari rilevati ad incremento delle attività finanziarie	-	951	(951)
Proventi da operazioni di finanza derivata	52.793	32.875	19.918
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	54.375	65.738	(11.363)
Plusvalenza da cessione partecipazioni	58.919	311	58.608
Altri proventi da cessione partecipazioni	7.124	38	7.086
Proventi finanziari diversi	7.259	9.902	(2.643)
Totale proventi finanziari (a)	180.470	109.815	70.655
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	(10.249)	(23.461)	13.212
Oneri su finanziamenti a medio-lungo termine	(122.789)	(133.285)	10.496
Oneri da operazioni di finanza derivata	(29.955)	(33.919)	3.964
Oneri su prestiti obbligazionari	(290.597)	(294.384)	3.787
Oneri per interessi passivi rilevati ad incremento delle passività finanziarie	(4.643)	(4.411)	(232)
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	(1.153)	(2.387)	1.234
Oneri finanziari diversi	(15.870)	(17.591)	1.721
Altri oneri finanziari	(465.007)	(485.977)	20.970
Totale oneri finanziari (b)	(475.256)	(509.438)	34.182
Utili su cambi	11.141	15.272	(4.131)
Perdite su cambi	(10.672)	(15.022)	4.350
Utili (Perdite) su cambi (c)	469	250	219
Proventi/(Oneri) finanziari (a+b+c)	(294.317)	(399.373)	105.056

Gli “Altri oneri finanziari”, al netto dei “Proventi finanziari”, sono pari a 284.537 migliaia di euro e si riducono di 91.625 migliaia di euro rispetto al 2023 (376.162 migliaia di euro), prevalentemente per effetto della plusvalenza dalla cessione delle partecipazioni in Tangenziali Esterne di Milano S.p.A e Tangenziale Esterna S.p.A. (58.919 migliaia di euro).

La voce “Oneri finanziari da attualizzazione dei fondi per accantonamenti” è calcolata sulla base del valore dei fondi e dei tassi di interesse di riferimento per la relativa attualizzazione al 31 dicembre dell’anno precedente. Il decremento della voce, pari a 13.212 migliaia di euro, è sostanzialmente riconducibile ai minori tassi di interesse del 31 dicembre 2023 (che hanno generato la rilevazione degli oneri finanziari nel 2024) rispetto a quelli del 31 dicembre 2022 (che avevano influenzato i valori comparativi del 2023).

Nota 23

Imposte

a. (Oneri)/Proventi fiscali

€ migliaia	2024	2023	Variazione
IRES	(251.051)	(207.106)	(43.945)
IRAP	(74.082)	(75.895)	1.813
Altre imposte sul reddito	(1.800)	(2.142)	342
Beneficio imposte correnti da perdite fiscali	1.618	3.202	(1.584)
Imposte correnti sul reddito	(325.315)	(281.941)	(43.374)
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	1.516	7.218	(5.702)
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(1.500)	(970)	(530)
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	16	6.248	(6.232)
Accantonamenti	205.956	254.256	(48.300)
Rilasci	(301.532)	(273.398)	(28.134)
Variazione di stime di esercizi precedenti	738	(1.391)	2.129
Imposte anticipate	(94.838)	(20.533)	(74.305)
Accantonamenti	(18.758)	(90.939)	72.181
Rilasci	6.091	6.145	(54)
Imposte differite	(12.667)	(84.794)	72.127
Imposte anticipate e differite	(107.505)	(105.327)	(2.178)
(Oneri)/Proventi fiscali	(432.804)	(381.020)	(51.784)

Gli oneri fiscali del 2024 sono pari a 432.804 migliaia di euro e si incrementano di 51.784 migliaia di euro rispetto al 2023 (381.020 migliaia di euro), per effetto principalmente dell'incremento del risultato prima delle imposte al netto della plusvalenza derivante dalla cessione di Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. e Tangenziale Esterna S.p.A su cui si applica il regime della PEX.

b. Attività e passività per imposte sul reddito correnti

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

€ migliaia	Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
IRES	7.634	3.101	70.910	59.914
IRAP	3.755	584	1.400	52.362
Altre Imposte sul reddito	341	9.120	-	36.934
	11.730	12.805	72.310	149.210

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo presenta passività nette per imposte sul reddito pari a 60.580 migliaia di euro (136.405 migliaia di euro al 31 dicembre 2023). Il decremento pari a 75.825 migliaia di euro è essenzialmente dovuto alle imposte versate a titolo di saldo dell'esercizio 2023 e di acconti dell'esercizio 2024 (complessivamente pari a 400.133 migliaia di euro) al netto dello stanziamento delle imposte di competenza dell'esercizio (325.133 migliaia di euro).

c. Imposte anticipate e differite

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023
Attività per imposte anticipate	1.284.479	1.381.817
Passività per imposte differite compensabili	(1.148.333)	(1.247.288)
Attività per imposte anticipate nette	136.146	134.529
Passività per imposte differite	(716.569)	(611.245)
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite	(580.423)	(476.716)

d. Movimentazione delle imposte anticipate e differite

€ migliaia	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					31/12/2024
	31/12/2023	Accantonamenti	Rilasci	Accantonamenti (rilasci) su altre componenti del conto economico complessivo	Riclassifiche e altre variazioni	
Attività per imposte anticipate su:						
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12 di Autostrade per l'Italia	270.459	-	(18.030)	-	-	252.429
Fondi per accantonamenti	996.659	199.379	(275.159)	-	1.634	922.513
Svalutazioni ed ammortamenti di attività non correnti	9.493	-	(7)	-	41	9.527
Strumenti finanziari derivati	20.624	-	-	(3.369)	-	17.255
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	5.903	494	(196)	-	115	6.316
Perdite fiscalmente riportabili	(1.119)	-	(513)	-	(107)	(1.739)
Utili e perdite attuariali del fondo TFR	2.723	17	-	3	-	2.743
Altre differenze temporanee	77.075	6.066	(7.627)	4	(68)	75.435
Totale	1.381.817	205.956	(301.532)	(3.362)	1.615	1.284.479
Passività per imposte differite su:						
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	(1.723.287)	(15.941)	-	-	-	(1.739.228)
Differenza tra valore contabile e fair value di attività e passività acquisite da business	(10.247)	-	2.050	-	-	(8.197)
Strumenti finanziari derivati	(101.834)	-	-	6.938	-	(94.896)
Altre differenze temporanee	(23.165)	(2.817)	4.041	(8)	(632)	(22.581)
Totale	(1.858.533)	(18.758)	6.091	6.930	(632)	(1.864.902)
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite (compensabili e non)	(476.716)	187.198	(295.441)	3.568	983	(580.423)

Il saldo delle imposte differite nette, pari a 580.423 migliaia di euro al 31 dicembre 2024, è composto principalmente da:

- le imposte anticipate sulle quote deducibili nei futuri esercizi dei fondi per accantonamenti, pari a 922.513 migliaia di euro, in prevalenza riferibili al fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali e al fondo oneri in relazione agli impegni assunti da Autostrade per l'Italia con il MIT;
- il saldo residuo delle imposte anticipate di Autostrade per l'Italia relative al riconoscimento fiscale dei relativi valori contabili iscritti in applicazione dell'IFRIC 12, pari a 252.429 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.

L'incremento delle passività per imposte differite (al netto delle attività per imposte anticipate compensabili) per 103.707 migliaia di euro, è prevalentemente riferito al decremento delle imposte anticipate connesso ai fondi per accantonamenti già commentati in precedenza.

e. Riconciliazione Tax Rate

€ migliaia	2024			2023		
	Imponibile	Imposte	Incidenza	Imponibile	Imposte	Incidenza
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.498.012			1.256.069		
Imposta teorica calcolata con l'aliquota IRES della capogruppo		359.523	24,0%		301.457	24,0%
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	750.570	180.137	12,0%	916.198	219.888	17,5%
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi	(64.360)	(15.446)	(1,0%)	(353.545)	(84.851)	(6,8%)
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	(1.081.817)	(259.636)	(17,3%)	(975.987)	(234.237)	(18,6%)
Altre differenze permanenti (*)	(55.604)	(13.345)	(0,9%)	15.790	3.789	0,3%
Irap		74.082			75.895	
Altre imposte sul reddito		-			-	
Totale		325.315	21,7%		281.941	22,4%

(*) Le altre differenze permanenti includono la plusvalenza della cessione di TEM e TE

Nota 24

Settori operativi

Sono stati individuati i seguenti settori operativi al fine di valutare meglio l'andamento delle attività tenendo conto del business e della struttura organizzativa delle aree di business:

- Attività autostradali:** include le attività delle società concessionarie autostradali;
- Ingegneria e costruzione:** include le attività connesse alla progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture svolte da Tecne e Amplia Infrastructures con le sue controllate;
- Tecnologia e innovazione:** include le attività connesse (i) alla creazione di nuove piattaforme per la tariffazione dinamica, (ii) all'installazione delle infrastrutture digitali per le smart road e per le aree di servizio intelligenti (iii) allo sviluppo del sistema innovativo di monitoraggio delle infrastrutture e (iv) ai servizi di mobilità sostenibile, svolte da Movyon, Free To X S.r.l., Free to X S.p.A. e Movyon Electronics S.r.l.;
- Altri servizi:** include prevalentemente Elgea e le attività di service di Youverse, Ad Moving, Giovia verso le altre società del Gruppo.

Si segnala che, per una migliore rappresentazione dei settori, la società Autostrade Meridionali in liquidazione, la cui concessione è stata trasferita al concessionario subentrante ad aprile 2022, è stata riclassificata in "Altri servizi". Conseguentemente, l'EBITDA del 2023 del settore "Attività Autostradali" diminuisce rispetto a quanto in precedenza pubblicato per 3 milioni di euro, mentre l'EBITDA del settore "Altri servizi" aumenta per il medesimo valore.

Una sintesi dei principali dati e indicatori di performance economico-patrimoniali⁵ dei settori identificati, in linea con quanto disposto dall'IFRS 8, è rappresentata nelle tabelle seguenti.

⁵ Si rinvia al paragrafo 5.1 "Indicatori Alternativi di Performance (Iap)" inserito nelle Note metodologiche e altre informazioni.

2024

€ milioni	Attività autostradali	Ingegneria e Costruzione	Innovazione e Tecnologia	Altri Servizi	Elisioni e rettifiche di consolidato	Poste non allocate	Totale Consolidato
Ricavi verso terzi	4.204	95	69	15	4	-	4.387
Ricavi intersettoriali	17	1.033	151	43	(1.244)	-	-
RICAVI	4.221	1.128	220	58	(1.240)	-	4.387
EBITDA	2.517	62	20	5	(3)	-	2.601
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi						(810)	(810)
EBIT							1.791
Oneri finanziari netti						(293)	(293)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento							1.498
Oneri fiscali						(433)	(433)
Risultato delle attività operative in funzionamento							1.065
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate						-	-
Utile dell'esercizio							1.065
FFO-Cash Flow Operativo	1.671	49	18	5	(3)	-	1.740
Investimenti	1.955	49	26	1	58	-	2.089

2023

€ milioni	Attività autostradali	Ingegneria e Costruzione	Innovazione e Tecnologia	Altri Servizi	Elisioni e rettifiche di consolidato	Poste non allocate	Totale Consolidato
Ricavi verso terzi	4.130	108	72	20	(2)	-	4.328
Ricavi intersettoriali	18	731	124	43	(916)	-	-
RICAVI	4.148	839	196	63	(918)	-	4.328
EBITDA	2.350	51	17	(17)	-	-	2.401
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi						(739)	(739)
EBIT							1.662
Oneri finanziari netti						(406)	(406)
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento							1.256
Oneri fiscali						(381)	(381)
Risultato delle attività operative in funzionamento							875
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate						-	-
Utile dell'esercizio							875
FFO-Cash Flow Operativo	1.670	35	16	(1)	-	-	1.720
Investimenti	1.504	24	28	-	74	-	1.630

Nota 25

Gestione dei rischi finanziari

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

Le principali passività finanziarie del Gruppo, diverse dai derivati, comprendono i prestiti e i finanziamenti bancari, i prestiti obbligazionari e i debiti commerciali e i debiti diversi. L'obiettivo principale di tali passività è di finanziare le attività operative e in particolare i piani di investimento delle società del Gruppo. Il Gruppo ha poi crediti commerciali e non commerciali, oltre a disponibilità liquide e depositi a breve termine che si originano direttamente dall'attività operativa.

Il Gruppo è esposto al rischio di mercato, al rischio di liquidità e al rischio di credito e il management è deputato alla gestione di questi rischi. In particolare, la Capogruppo si è dotata di un presidio organizzativo dedicato ai temi finanziari. Il modello operativo prevede attività strutturate di pianificazione e ottimizzazione della liquidità del Gruppo, attività di hedging per neutralizzare gli effetti di eventuali variazioni avverse dei tassi d'interesse, attività di analisi finanziaria, attività di dialogo strutturato e trasparente con gli investitori e con i mercati. ASPI si è inoltre dotata di un Sustainability-linked Financing Framework, consolidando ulteriormente il legame fra sostenibilità e strategie finanziarie.

b. Rischio di mercato

Il rischio di mercato è rappresentato dal rischio che il valore o i flussi finanziari futuri di un'attività o di una passività finanziaria subiscano fluttuazioni in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi del capitale.

La strategia seguita per tale tipologia di rischio mira alla mitigazione degli effetti derivanti dall'esposizione alla variazione dei tassi di cambio e di interesse e alla ottimizzazione del costo del debito, coerentemente con i principi di prudenza e in linea con le best practice di mercato.

La gestione e la mitigazione di tale rischio è effettuata attraverso le medesime politiche prese a riferimento per la gestione dei rischi di tasso di interesse, di cambio e di liquidità nel seguito riportate, cui si rimanda. A tal proposito si segnala che i valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine esercizio pubblicato dalla Banca Centrale Europea e la vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2024 è pari a circa cinque anni e quattro mesi. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel 2024 è stato pari al 3,1% (valore che include gli effetti delle coperture di cash flow hedge poste in essere).

c. 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 il rischio di oscillazione dei flussi di cassa connessi alle attività o passività finanziarie indicizzate ad un tasso di interesse di mercato variabile;
- b. rischio di fair value: rappresenta il rischio derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di interesse di mercato.

Con l'obiettivo di mitigare il rischio di tasso di interesse e limitare l'ammontare di passività finanziarie (principalmente prestiti obbligazionari e finanziamenti verso istituti di credito) esposte alla variazione dei tassi di interesse di mercato, il Gruppo ha posto in essere contratti derivati di Interest Rate Swap (IRS), classificati al 31 dicembre 2024 come di cash flow hedge.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contratti derivati a copertura del rischio di tasso di interesse in essere alla data del 31 dicembre 2024, con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

€ migliaia		31/12/2024		31/12/2023	
Tipologia	Rischio coperto	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento
Derivati di cash flow hedge (1)					
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	-	-	152.042	1.000.000
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	(6.962)	253.376	(4.096)	358.252
		(6.962)	253.376	147.496	1.358.252
Derivati di non hedge accounting (1)					
Derivati incorporati nei finanziamenti	Tassi di interesse	-	1.580	(1)	7.497
		-	1.580	(1)	7.497
	di cui:				
	con fair value positivo	50		153.562	
	con fair value negativo	(7.012)		(5.617)	

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

Le scadenze dei derivati e delle relative passività finanziarie sottostanti esistenti sono le medesime. Qualora il nozionale di riferimento del derivato sia maggiore del nozionale del finanziamento sottostante, la variazione di valore relativa a tale quota viene contabilizzata a Conto Economico. Gli Interest Rate Swap a copertura di finanziamenti in essere sono classificati come di cash flow hedge, avendo rispettato tutti i requisiti richiesti dal principio IFRS 9.

Le passività finanziarie a tasso variabile che non sono oggetto di copertura del rischio di tasso di interesse rappresentano il principale elemento di rischio a causa del potenziale impatto negativo in termini di maggiori oneri finanziari, nel caso di un eventuale aumento del livello dei tassi di interesse di mercato.

Al 31 dicembre 2024 non risultano più presenti derivati di IRS Forward Starting, essendo stati oggetto di unwinding gli ultimi strumenti in essere per un nozionale di 1.000 milioni di euro in corrispondenza dell'emissione obbligazionaria perfezionata a febbraio 2024 per pari importo; per tali strumenti di pre-hedging, essendo rispettati i requisiti previsti dall'IFRS 9, la relativa riserva di cash flow hedge rilevata nel patrimonio netto fino alla data di unwinding (pari a complessivi 169.761 migliaia di euro) verrà rilasciata al conto economico in corrispondenza dell'effettivo scambio dei flussi di interesse della passività finanziaria oggetto di copertura.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, l'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2024 è espresso per il 92% a tasso fisso.

d. Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di cambio è rappresentata principalmente da:

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

In particolare, per il Gruppo Autostrade per l'Italia, il rischio di tasso di cambio deriva principalmente dalla presenza di attività e passività finanziarie denominate in valuta diversa dall'euro, principalmente associate ai prestiti obbligazionari emessi in valuta estera.

Al fine di minimizzare l'esposizione al rischio di oscillazione dei tassi di cambio il Gruppo pone in essere contratti derivati di tipo Cross Currency Swaps, classificati al 31 dicembre 2024 come di cash flow hedge.

I valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine esercizio pubblicato dalla Banca Centrale Europea.

L'indebitamento finanziario a medio-lungo termine del Gruppo è espresso per l'1% in valute diverse dall'euro (yen). Tenuto conto dei derivati di Cross Currency Swap connessi ai bond in valuta, l'indebitamento finanziario del Gruppo non risulta di fatto esposto al rischio oscillazione dei tassi di cambio.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contratti derivati a copertura del rischio di tasso di cambio in essere alla data del 31 dicembre 2024, con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

€ migliaia		31/12/2024		31/12/2023	
Tipologia	Rischio coperto	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento
<i>Derivati di cash flow hedge (1)</i>					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	(44.907)	149.176	(33.482)	149.176
Totale		(44.907)	149.176	(33.482)	149.176
		di cui:			
		con fair value positivo		-	
		con fair value negativo		(33.482)	

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

Per maggiori dettagli sui derivati su tasso di cambio, si prega di far riferimento alla nota 16 “Passività Finanziarie” e 10 “Attività finanziarie”.

e. Analisi di sensitività

L’analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul Conto Economico 2024 e sul Patrimonio Netto al 31 dicembre 2024 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui il Gruppo risulta esposta.

In particolare, l’analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull’esposizione ai tassi degli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dell’1% (100 bps) all’inizio dell’anno.

In base all’analisi sopra descritta, risulta che:

- a. in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa variazione in diminuzione dell’1% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo a conto economico pari a 15.991 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale, essenzialmente attribuibile alla minore remunerazione sulla liquidità investita, e un impatto negativo nelle altre componenti di Conto Economico Complessivo pari a 14.238 migliaia di euro, essenzialmente attribuibile alla riduzione del valore degli strumenti derivati in essere. Al contrario, nel caso di una inattesa variazione in aumento dei tassi di interesse pari all’1%, il Gruppo avrebbe avuto un impatto a Conto Economico negativo per 4.100 migliaia di euro, generato principalmente dall’esposizione a tasso variabile finanziamenti bancari in essere, parzialmente compensato dall’incremento della remunerazione sulla liquidità investita;
- b. L’analisi di sensitività relativa ai tassi di cambio misura gli impatti a conto economico e a patrimonio netto nel caso di inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio verso cui il Gruppo risulta esposta in relazione all’euro. In particolare, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio, avrebbe comportato un impatto negativo nelle altre componenti del Conto Economico Complessivo pari a 2.915 migliaia di euro, riconducibile alla variazione negativa del fair value del derivato di tipo Cross Currency Swap in yen.

f. Rischio di liquidità

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 e, dall’altro, le scadenze dei debiti finanziari e degli impieghi di liquidità.

Il Gruppo mitiga tale rischio monitorando su base periodica i flussi di cassa, la liquidità e le necessità di finanziamento, rifinanziando con congruo anticipo i propri fabbisogni e mantenendo un adeguato livello di risorse finanziarie prontamente disponibili, nonché un profilo equilibrato di scadenze del debito e fonti di finanziamento.

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo dispone di linee di finanziamento non utilizzate per un ammontare pari a 3.993 milioni di euro con una vita media residua ponderata di circa 5 anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa 1 anno e 6 mesi.

Nella tabella che segue è riportato il dettaglio delle linee di credito committed di natura sustainability-linked, con indicazione delle quote utilizzate.

€ migliaia	31/12/2024			31/12/2023		
	Disponibili	di cui utilizzate	di cui non utilizzate	Disponibili	di cui utilizzate	di cui non utilizzate
Linee di credito Committed	4.845.000	852.000	3.993.000	2.450.000	25.000	2.425.000

Le tabelle seguenti rappresentano la distribuzione per scadenze dei flussi contrattuali delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2024 e il dato comparativo al 31 dicembre 2023. Gli importi indicati nelle tabelle includono il pagamento degli interessi e delle quote capitali.

€ migliaia	Valore di bilancio	31/12/2024				
		flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari (A)	9.277.033	(11.051.778)	(1.260.423)	(979.173)	(3.649.017)	(5.163.165)
Finanziamenti a medio-lungo termine (1)						
Totale debiti verso istituti di credito	2.045.051	(2.623.390)	(210.332)	(246.911)	(742.257)	(1.423.890)
Totale debiti verso altri finanziatori e debiti per leasing	212.102	(63.796)	(24.056)	(8.800)	(23.108)	(7.831)
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	2.257.153	(2.687.186)	(234.388)	(255.711)	(765.365)	(1.431.721)
Totale passività finanziarie non derivate (C)= (A)+(B)	11.534.186	(13.951.834)	(1.541.431)	(1.451.984)	(5.337.565)	(5.620.854)
Derivati (2)						
Totale derivati	51.870	(97.082)	(5.620)	(5.484)	(15.960)	(70.018)

€ migliaia	Valore di bilancio	31/12/2023				
		Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate						
Prestiti obbligazionari (A)	9.272.270	(10.886.360)	(1.274.782)	(1.216.193)	(3.618.075)	(4.777.310)
Finanziamenti a medio-lungo termine (1)						
Totale debiti verso istituti di credito	2.390.564	(2.998.648)	(244.009)	(227.565)	(1.697.881)	(829.193)
Totale debiti verso altri finanziatori e debiti per leasing	203.622	(66.826)	(22.641)	(8.226)	(21.609)	(14.351)
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	2.594.186	(3.065.474)	(266.649)	(235.791)	(1.719.490)	(843.544)
Totale passività finanziarie non derivate (C)= (A)+(B)	11.866.456	(13.951.834)	(1.541.431)	(1.451.984)	(5.337.565)	(5.620.854)
Derivati (2)						
Totale derivati	39.099	(72.688)	(1.830)	(2.082)	(7.685)	(61.091)

(1) I flussi futuri relativi agli interessi sui finanziamenti a medio-lungo termine a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza.

(2) I flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura, in essere e prospettiche a copertura dei fabbisogni futuri.

La tabella seguente presenta inoltre la distribuzione dei flussi di cassa attesi associati ai derivati di copertura, e gli esercizi in cui si prevede che tali flussi produrranno impatti nel Conto Economico.

€ migliaia	Valore bilancio	31/12/2024					31/12/2023					
		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	Valore bilancio	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Interest rate swap												
Derivati con fair value positivo	50	50	50	-	-	-	153.562	153.732	9.010	18.627	53.043	73.052
Derivati con fair value negativo	(51.920)	(51.912)	(4.359)	(5.752)	(9.652)	(32.149)	(39.099)	(38.442)	(1.388)	(4.624)	(13.025)	(19.405)
Totale derivati di cash flow hedge	(51.870)						114.463					
Ratei passivi da cash flow hedge	(275)						(245)					
Ratei attivi da cash flow hedge	322						971					
Totale (passività)/attività per contratti derivati di cash flow hedge	(51.823)	(51.862)	(4.309)	(5.752)	(9.652)	(32.149)	115.189	115.290	7.622	14.003	40.018	53.647
		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	
Interest rate swap												
Oneri da cash flow hedge		50	50	-	-	-	153.561	13.785	17.767	53.552	68.457	
Proventi da cash flow hedge		(51.920)	(5.194)	(5.621)	(9.428)	(31.677)	(39.098)	(2.456)	(4.978)	(12.644)	(19.020)	
Totale (oneri)/proventi da cash flow hedge		(51.870)	(5.144)	(5.621)	(9.428)	(31.677)	114.463	11.329	12.789	40.908	49.437	

(1) I flussi di cassa prospettici relativi ai derivati con fair value negativo e positivo sono relativi al valore netto dei differenziali degli swap calcolato in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

g. Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione del Gruppo a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalla controparte.

Tale rischio può discendere sia da fattori di natura strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale (contestazioni sulla natura/quantità del servizio, sull'interpretazione di clausole contrattuali, sulle fatture a supporto, ecc.), sia da fattori di natura tipicamente finanziaria, ossia il cosiddetto "credit standing" della controparte, qualora in contratti e strumenti finanziari stipulati con banche e altri istituti finanziari, il debitore non sia in grado di onorare in tutto o in parte alle proprie obbligazioni nei confronti del Gruppo.

I crediti commerciali sono costituiti essenzialmente da crediti per prestazioni di servizi e sono riconducibili ad attività connesse al core business.

In questa fattispecie rientrano principalmente:

- a. crediti per pedaggi autostradali non incassati;
- b. crediti per canoni di concessione e royalty connesse alla gestione delle aree di servizio;
- c. crediti per convenzioni di attraversamento dell'autostrada o per posizionamento di impianti;
- d. crediti per cessione di beni/servizi;
- e. crediti derivanti da affitti di unità immobiliari.

Si evidenzia inoltre che il rischio di credito originato da forme di investimento della liquidità e/o da eventuali posizioni su operazioni in strumenti finanziari derivati può essere considerato di entità marginale, in quanto le controparti utilizzate, nel rispetto della Policy Finanziaria di Gruppo, sono primari istituti di credito.

Sono oggetto di svalutazione individuale le posizioni creditorie, se singolarmente significative, per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie. A fronte di crediti che non sono oggetto di una svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione.

Per maggiori dettagli circa il fondo svalutazione relativo ai crediti commerciali si rinvia alla nota 11 "Attività commerciali".

Nota 26

Informativa sui contenziosi in essere

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

Quantificazione dei ristori delle concessionarie autostradali a seguito delle perdite subite per effetto della pandemia da COVID-19 per il periodo da Marzo 2020 fino al termine del periodo di emergenza Nazionale (Marzo 2022)

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

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

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

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

In occasione dell'invio della proposta di aggiornamento del PEF del nuovo quinquennio regolatorio 2024-2028 TANA ha trasmesso al Concedente la quantificazione asseverata dei ristori dovuti al 31 dicembre 2021.

Con riferimento alle altre società concessionarie del Gruppo – ad eccezione di SITMB - si segnala che il ristoro degli effetti negativi netti subiti in conseguenza dell'emergenza sanitaria da COVID-19 avverrà attraverso il recupero tariffario solo in seguito al perfezionamento dei relativi atti aggiuntivi (del 1° e 2° periodo regolatorio) alle Convenzioni Uniche attualmente in corso di definizione.

Contenzioso promosso dalle associazioni AIPE, CONFIMI ABRUZZO e ADUSBEP

Il 27 maggio 2022, AIPE, CONFIMI ABRUZZO e ADUSBEP hanno proposto ricorso, con richiesta di sospensiva, per l'annullamento dell'Accordo stipulato tra ASPI e il Concedente in data 14 ottobre 2021 e del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007 nonché degli atti e pareri presupposti e conseguenti adottati dall'amministrazione.

Sono controinteressati al ricorso ASPI, Mundys, CDP, CDP Equity, Blackstone e Macquarie.

In data 19 ottobre 2022, il TAR Lazio ha emesso la sentenza non definitiva, con la quale ha dichiarato l'estromissione di AIPE e di CONFIMI ABRUZZO dal giudizio e riconosciuto la legittimazione ad agire di ADUSBEP e ha sollevato alcune questioni pregiudiziali dinanzi alla Corte di Giustizia Europea, sospendendo, intanto il procedimento.

Il 7 novembre 2024, la Corte di Giustizia Europea ha pubblicato la propria decisione sulla questione ad essa deferita pregiudizialmente, rinviando al TAR del Lazio la conclusione della causa principale.

La Corte ha statuito, con riferimento alla compatibilità dell'accordo del 14 ottobre 2021 con il diritto europeo (Direttiva 2014/23/UE), che:

- a. l'art. 43 della Direttiva 2014/23/UE non impedisce di effettuare, senza svolgere una procedura di gara, motivate modifiche non sostanziali ad una concessione;
- b. il citato articolo 43 non impone che nel procedimento di modifica della concessione vigente debba essere valutata l'affidabilità del concessionario.

La Corte, inoltre, ha dichiarato irricevibile la ulteriore domanda in cui si chiedeva se l'art. 43 Direttiva 2014/23/UE prevedesse un obbligo di risoluzione, come conseguenza delle modifiche alla concessione effettuate in mancanza dell'indizione di una gara e della valutazione di affidabilità del concessionario.

Sulla portata delle modifiche apportate alla concessione con l'Accordo del 2021, la Corte ha motivato circa gli elementi che propendono per ritenerle non sostanziali.

Il TAR del Lazio, che dovrà tenere conto nella propria decisione di quanto stabilito dalla Corte di Giustizia Europea, ha ripreso il giudizio. L'udienza di discussione si è tenuta in data 12 febbraio 2025 e il TAR si è riservato la decisione che non è stata ancora pubblicata.

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

Con riferimento al procedimento di contestazione di grave inadempimento avviato dal Concedente con nota del 22 luglio 2020 ai sensi dell'art. 8 della Convenzione Unica, avente ad oggetto le attività di verifica condotte da ASPI sulle gallerie ricomprese nella rete dalla stessa gestita, con particolare riferimento a quelle della Regione Liguria, a seguito delle controdeduzioni presentate dalla Società e alle due specifiche audizioni tenutesi presso gli uffici del Concedente, quest'ultimo, con provvedimento del 21 aprile 2021, ritenendo che la Società abbia disatteso la programmazione stimata per le lavorazioni da eseguire in 4 gallerie, ha irrogato ASPI una sanzione pari ad euro 100.000,00. Il provvedimento è stato impugnato da ASPI con ricorso promosso davanti al TAR Lazio il 21 giugno 2021 ed è attualmente pendente, in attesa di fissazione dell'udienza.

Contenziosi su incrementi tariffari di SAT

Con riferimento ai contenziosi promossi da SAT in relazione ai mancati riconoscimenti degli incrementi tariffari relativi agli anni dal 2013 al 2021, con esclusione del 2014, e al 2025, si evidenzia quanto segue:

- pedaggi relativi al 2013: il 6 febbraio 2023 è stata emessa una sentenza che ha condannato il MIT e il MEF, in solido, al pagamento della somma di 186.877,00 euro per il periodo coperto dall'illegittima sospensione dei pedaggi per l'anno 2013 (1° gennaio 2013 – 9 aprile 2013 – data di revoca della sospensione) oltre agli interessi legali;
- pedaggi relativi al 2015: il 25 luglio 2021 il TAR del Lazio ha emesso una sentenza di parziale accoglimento del ricorso di SAT contro il Commissario ad acta, con la quale è stato annullato il decreto emesso da quest'ultimo il 28 ottobre 2020 nella parte in cui: (i) "fissa una percentuale pari a zero per la componente K in luogo dell'1,32%" e (ii) "non riconosce il diritto di SAT a recuperare l'aumento per il 2015 applicando un aumento del 5,68%". Alla luce di quanto precede, il TAR ha ordinato al Commissario ad Acta di adottare le misure necessarie per conformarsi alla sentenza. Conseguentemente, il Commissario ha dato esecuzione alla citata sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, riconoscendo, con decreto del 9 dicembre 2021, il diritto di recuperare l'aumento per il 2015, pari al 5,68%, risultante dalla differenza tra la percentuale dovuta per l'anno in questione, pari al 7,18%, e l'aumento previsto dal decreto ministeriale del 31 dicembre 2014, pari all'1,50%;
- pedaggi relativi al 2016: a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 7455/2023, la società ha presentato al MIT e al Commissario ad Acta un'istanza per il recupero tariffario legato all'incremento dovuto a SAT, pari al +17,85%, quale risultante dalla somma: (i) del 16,89%, specificatamente per l'esercizio 2016 e (ii) dello 0,96%, a titolo di effetto composto. Successivamente, con decreto del Commissario ad Acta del 14 ottobre 2024 è stato riconosciuto un incremento del 17,85% (pari al 16,89%+ dello 0,96% a titolo di effetto composto). Di tale 17,85% la SAT ha già applicato in precedenza l'aumento tariffario del 9,03%, mentre ad oggi ancora non è stato applicato dalla società il restante 8,82%.
- pedaggi relativi agli anni 2017 e 2018: in secondo grado, il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso con cui SAT aveva chiesto l'annullamento parziale della precedente sentenza del TAR del Lazio. La società, in attuazione delle sentenze del Consiglio di Stato e dei successivi decreti del Commissario ad Acta, entrambi del 25 settembre 2023 che hanno

previsto un aumento del 6,85% per l'anno 2017 e del 5,59% per il 2018, ha comunicato al MIT la volontà di ripartire in due tranches la somma degli incrementi tariffari pari al 12,44%, per non gravare eccessivamente sull'utenza, applicando pertanto: (i) il +6,22% a partire dal 1° dicembre 2023; (ii) e l'ulteriore +6,22% a far data dal 1° luglio 2024, salvo che, entro tale termine, non fossero stati assunti tutti gli atti concessori e regolatori che avrebbero consentito il riconoscimento degli adeguamenti tariffari previsti nel piano economico finanziario in via di definizione. SAT ha pertanto applicato, a far data dal 1° dicembre 2023, un aumento della tariffa del 6,22% pari alla metà dell'incremento del 12,44% (di cui 6,85% per l'anno 2017 e 5,59% per l'anno 2018) e, non essendo stati assunti i suddetti atti concessori e regolatori, a far data dal 1° luglio 2024, ha applicato il citato incremento tariffario pari al restante 6,22%.

- Pedaggio relativo all'anno 2019: è stato disposto l'aggiornamento tariffario pari allo 0,00%, a fronte del 1,59% (per il solo 2019, cumulato dal 2014 al 2015 del 36,41%) richiesto da SAT. A conclusione del contenzioso per il recupero tariffario è stata emessa sentenza di accoglimento in data 3 luglio 2024. SAT in ottemperanza a tale sentenza ha dato incarico ai propri legali per presentare l'istanza diretta al Commissario ad Acta in ordine alla esatta quantificazione del recupero tariffario.

- Pedaggio relativo all'anno 2020: SAT ha proposto ricorso, tuttora pendente, innanzi al TAR Lazio per l'annullamento del provvedimento del MIT del 31 dicembre 2019, con il quale è stato disposto l'aggiornamento tariffario pari allo 0,00% a fronte del 3,39% richiesto da SAT.

- Pedaggio relativo all'anno 2021: SAT ha proposto ricorso innanzi al TAR Lazio per l'annullamento del provvedimento del MIT del 31 dicembre 2020, con il quale è stato disposto l'aggiornamento tariffario pari allo 0,00% a fronte dello 0,70% richiesto da SAT. Non è stata ancora fissata l'udienza di trattazione. È ancora in corso il contenzioso.

- Pedaggio relativo all'anno 2022: È stato comunicato dal Concedente l'aggiornamento tariffario pari allo 0,00% a fronte dello 0,89% richiesto.

- Pedaggio relativo all'anno 2023: È stato comunicato dal Concedente l'aggiornamento tariffario pari allo 0,00% a fronte dello 2,00% richiesto.

- Pedaggio relativo all'anno 2025: È stato comunicato dal Concedente l'aggiornamento tariffario pari allo 0,00% a fronte del 3,18% richiesto. SAT ha presentato ricorso il 3 marzo 2025.

Contenzioso Raccordo Autostradale Valle d'Aosta su tariffe 2020-2021 e 2023

Con riferimento al ricorso presentato da RAV in merito al mancato adeguamento tariffario per gli anni 2020 e 2021, a seguito della sentenza con cui il TAR Valle d'Aosta ha rigettato il ricorso, la Società ha presentato ricorso al Consiglio di Stato.

Da ultimo, in data 15 gennaio 2025, il Consiglio di Stato ha disposto il rinvio alla Corte Costituzionale della questione di legittimità costituzionale rilevante e non manifestamente infondata dell'intervento normativo di cui all'art. 13, comma 3, del D.L. 169/2019, che ha determinato il mancato adeguamento tariffario.

Si segnala che, relativamente al mancato adeguamento delle tariffe di pedaggio autostradale applicabili dal 1° gennaio 2023, RAV ha presentato ricorso dinnanzi al TAR Valle d'Aosta per l'annullamento della nota del MIT prot. 145 del 4 gennaio 2023, ove stabilisce "l'assenza dei presupposti per il riconoscimento dell'adeguamento tariffario a decorrere dal 1° gennaio 2023, sulla base dell'istanza formulata in data 14 ottobre 2022". A seguito del rigetto da parte del TAR Valle d'Aosta, RAV ha presentato appello al Consiglio di Stato.

Alla data odierna la causa è stata sospesa con ordinanza del Consiglio di Stato n. 1219/2025, in ragione della pendenza di questione di legittimità costituzionale relativa ai giudizi delle annualità 2020 e 2021.

Sinistro del 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga dell'autostrada A16 Napoli-Canosa

In relazione all'incidente stradale occorso il 28 luglio 2013 all'altezza del Viadotto Acqualonga a un pullman che percorreva l'A16 Napoli/Canosa il 28 settembre 2023 la Corte di Appello di Napoli ha emesso il seguente dispositivo con deposito delle motivazioni entro 90 giorni: 6 anni di reclusione per coloro che all'epoca dei fatti rivestivano la carica/funzione di Amministratore Delegato, Condirettore Generale Operations & Maintenance, Responsabile Struttura Pavimentazioni e Barriere di Sicurezza e RUP; 5 anni di reclusione per i 3 Direttori del VI Tronco di Cassino succedutisi all'epoca dei fatti; 3 anni per i 3 Responsabili Esercizio del VI Tronco di Cassino succedutisi all'epoca dei fatti; conferma dell'assoluzione in primo grado per i 2 Coordinatori Centro Esercizio della Direzione di Cassino.

In data 15 maggio 2024, è stata depositata la sentenza della Corte di Appello. In data 28 giugno 2024, i legali hanno depositato i ricorsi in Cassazione e le udienze sono state fissate per i giorni 1, 4 e 11 aprile 2025.

Indagine della Procura di Genova sul crollo di una sezione del Viadotto Polcevera e accesso al rito alternativo del patteggiamento

In data 7 aprile 2022 il Giudice dell'Udienza Preliminare ha pronunciato sentenza di patteggiamento nei confronti di ASPI ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 a fronte del pagamento di una sanzione pecuniaria e della confisca del profitto del reato per un importo complessivo pari a circa 28 milioni di euro. Tale importo era stato già accantonato tra i fondi rischi e oneri nei precedenti esercizi.

A tal proposito, si rammenta che i Pubblici Ministeri, nel loro parere di adesione alla richiesta di patteggiamento, hanno evidenziato come ASPI abbia posto in essere tutta una serie di iniziative attraverso le quali risulta aver pienamente soddisfatto le condizioni di cui all'art. 17 del D.lgs. 231/01 ("riparazione delle conseguenze del reato").

Per effetto del patteggiamento il processo penale continua nei confronti delle sole persone fisiche tenendo altresì conto che, in data 19 settembre 2022, il Tribunale ha accolto la richiesta di esclusione di ASPI come responsabile civile per le condotte degli imputati: conseguentemente, in caso di condanna definitiva (e fatta salva la possibilità di provvisoriamente immediatamente esecutive), le parti civili, fermo restando la possibilità di citare ASPI in un contenzioso civile, avranno un titolo diretto nei confronti delle sole persone fisiche.

Allo stato attuale, il processo penale è in fase dibattimentale. In data 2 ottobre 2024, il Tribunale ha conferito un nuovo incarico ai periti finalizzato ad accertare l'attendibilità delle indagini svolte dal gestore per comprendere lo stato di ammaloramento dei cavi di acciaio e la causa del fenomeno corrosivo individuato sulla sommità dell'antenna dello strallo del sistema bilanciato n.9 che si è spezzato. Le operazioni peritali sono iniziate il 15 ottobre e l'elaborato è stato depositato il 31 gennaio 2025.

Dopo l'esame e controesame dei periti, è tuttora in corso l'esame e controesame dei consulenti tecnici di parte.

Indagini della Procura di Genova relative a: (i) installazione di barriere integrate sicurezza e antirumore modello "Integautos" su A12; (ii) presunti falsi report di sorveglianza di alcuni viadotti della rete; e (iii) evento occorso il 30.12.2019 nella galleria Bertè in A26

I procedimenti in questione sono stati riuniti e, durante la fase delle indagini, è stata indagata anche la Società ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 per il reato di falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici. I reati contestati alle 47 persone fisiche coinvolte (di cui n. 14 riferite ad ASPI), sono quelli di falso ideologico, frode nelle pubbliche forniture, attentato alla sicurezza dei trasporti, disastro colposo nonché la circostanza aggravante dell'aver commesso il fatto con abuso dei poteri, o con violazione dei doveri inerenti a una pubblica funzione o a un pubblico servizio.

La Società, con specifico riguardo alla contestazione ex D.lgs. n. 231/01, nel corso del 2022 ha avuto accesso al patteggiamento a fronte del pagamento di una sanzione.

In data 29 settembre 2023 il Pubblico Ministero ha emesso una richiesta di rinvio a giudizio per i 47 imputati.

A seguito di una serie di rinvii, la prima udienza si è tenuta in data 18 gennaio 2024 e i legali delle parti civili hanno depositato le costituzioni, chiedendo la citazione di ASPI come responsabile civile al GUP, che tuttavia ne ha disposto l'esclusione in data 16 maggio 2024. Il processo, proseguirà dunque solo nei confronti delle persone fisiche ed il GUP, in data 17 ottobre 2024, ha emesso il decreto che dispone il giudizio nei confronti di tutti gli imputati che hanno scelto il rito ordinario.

Il dibattimento è iniziato in data 8 gennaio 2025. Nel corso dell'udienza, i legali di alcune parti civili (3 associazioni, 1 impresa, due sindacati) escluse dall'udienza preliminare hanno ridepositato le costituzioni di parte civile. Terminata la fase delle questioni sulle costituzioni, le parti civili costituenti e costituite chiederanno al Tribunale la citazione dei responsabili civili. Il Tribunale ha rinviato all'udienza del 13 marzo 2025 per consentire ai legali degli imputati di formulare le eccezioni sulle suddette costituzioni.

Al termine dell'udienza del 13 marzo, il Tribunale ha rinviato all'udienza dell'11 aprile per decidere sulle costituzioni di parte civile e sulle conseguenti citazioni dei responsabili civili.

Presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico

Il procedimento penale incardinato avanti il Tribunale di Firenze per presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico (reati previsti e puniti dall'art. 260 «traffico organizzato

di rifiuti» in relazione all'art. 186, comma 5 «utilizzo delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti anziché come rifiuti» del Testo Unico Ambientale ("TUA") n. 152/06; 256 comma 1, lett. a) e b) «gestione non autorizzata di rifiuti» e terzo comma «discarica abusiva» del TUA), si è concluso in primo grado con l'assoluzione del Condirettore Generale Sviluppo Rete e del Project Manager di ASPI con la formula piena «perché il fatto non sussiste».

Avverso la suddetta sentenza, la Procura di Firenze ha presentato ricorso c.d. "per saltum" innanzi la Corte di Cassazione.

La Corte di Cassazione, accogliendo il ricorso, ha annullato la sentenza di assoluzione con rinvio alla Corte di Appello di Firenze per un nuovo giudizio, la quale in data 6 marzo 2025 ha confermato la sentenza di primo grado assolvendo tutti gli imputati e i responsabili civili ed ha previsto un termine di 90 giorni per il deposito della motivazione.

Indagine della Procura di Genova per reati ambientali a carico di un Direttore Tecnico di AMPLIA e della stessa Società ai sensi del D.lgs. 231/01

Nel mese di ottobre 2023 la Procura di Genova ha notificato l'avviso di conclusione delle indagini per reati ambientali nei confronti del Direttore Tecnico di AMPLIA e della stessa Società ai sensi del D.lgs. 231/01 in relazione a due presunti episodi di inquinamento colposo afferenti i lavori per la costruzione della linea ferroviaria tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi.

La Società, tramite il proprio difensore, ha depositato in Procura una memoria finalizzata a dimostrare l'infondatezza dell'ipotesi accusatoria.

Il procedimento è tuttora in corso.

Indagine della Procura di Genova per reati ambientali a carico di un Direttore Tecnico di AMPLIA e della stessa Società ai sensi del D.lgs. 231/01

In data 5 marzo 2024, la Procura di Genova ha notificato un nuovo avviso di conclusione delle indagini per reati ambientali nei confronti di un altro Direttore Tecnico di AMPLIA sempre per i lavori per la costruzione della linea ferroviaria tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi di cui sopra perché, in assenza della prescritta autorizzazione, avrebbe effettuato attività di gestione di rifiuti speciali non pericolosi. Anche in questo procedimento, è indagata la stessa Società ai sensi del Decreto 231/01.

A fine marzo 2024, la Società, tramite il proprio difensore, ha depositato in Procura una memoria finalizzata a dimostrare l'infondatezza dell'ipotesi accusatoria.

In data 8 agosto 2024 è stato notificato il decreto di citazione diretta a giudizio per il 20 maggio 2025 nei confronti del Direttore Tecnico davanti al Giudice dell'udienza predibattimentale del Tribunale Monocratico di Genova. Il reato per cui si procede può essere estinto attraverso l'ammissione al pagamento dell'oblazione.

Per quel che concerne, invece, la posizione della Società, è stata archiviata dal Pubblico Ministero.

Indagine della Procura di Ancona sulla caduta del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 Bologna-Taranto

A seguito della caduta, avvenuta in data 9 marzo 2017, del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 al km 235+794, che ha causato la morte del conducente e di un passeggero di un autoveicolo e il ferimento di tre operai di una ditta subappaltatrice della Amplia S.p.A., cui ASPI aveva in precedenza affidato l'esecuzione dei lavori di ampliamento della terza corsia lungo l'A14 Bologna-Bari-Taranto nel tratto Rimini Nord-Porto Sant'Elpidio, è stato incardinato un procedimento penale a carico di dipendenti ed ex dipendenti della Società per i reati di cooperazione in crollo colposo, cooperazione in omicidio colposo plurimo, e cooperazione in omicidio stradale. Inoltre, ASPI risulta imputata ai sensi all'art. 25-septies del D.lgs. N. 231/2001 per il reato di omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

All'udienza del 1° marzo, il Giudice ha riunito il procedimento penale con quello relativo alle contravvenzioni antinfortunistiche e ha rigettato alcune questioni preliminari sollevate dai difensori degli imputati. L'udienza è stata così rinviata al 7 giugno 2022. Nel corso dell'udienza del 7 giugno 2022 il Giudice ha dato atto del verificarsi delle condizioni di cui all'art. 17 del D.lgs. n. 231/2001 (risarcimento integrale del danno; adozione ed attuazione di un modello di organizzazione, gestione e controllo idoneo; messa a disposizione del profitto ai fini della confisca) per escludere l'applicazione di sanzioni interdittive a carico di ASPI e Amplia. Sono stati ammessi altresì tutti i testi citati dalle parti. Il dibattimento è ancora in corso e si sta svolgendo l'escussione dei testi delle difese.

Indagine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma in merito alla determinazione delle tariffe, destinazione dei pedaggi e distribuzione dei dividendi

In data 21 dicembre 2022 la Sezione Anticorruzione della Guardia di Finanza, nell'ambito di un procedimento penale volto ad analizzare gli ultimi venticinque anni di gestione di ASPI, avuto specifico riguardo alla determinazione delle tariffe, destinazione dei pedaggi e distribuzione dei dividendi, ha effettuato un primo accesso presso la sede di ASPI per notificare un ordine di esibizione relativo alla documentazione riferita appunto agli anni dal 1997 al 2022. In data 29 marzo 2023, con un nuovo accesso la medesima Sezione della Guardia di Finanza ha notificato un ulteriore ordine di esibizione finalizzato all'acquisizione di ulteriore documentazione riferita questa volta agli anni dal 1980 al 2008. Tutta la documentazione richiesta dalla PG è stata fornita dalla Società.

È seguita una prima interlocuzione con la Procura ed è emerso che la Società non è coinvolta al momento nelle indagini. A seguito di un ulteriore controllo in Procura nei primi mesi del 2024, è stato confermato il non coinvolgimento di ASPI nel procedimento.

A fine aprile la Società ha appreso che l'ex Presidente e l'ex AD di ASPI nonché l'ex Presidente di Mundys hanno ricevuto la notifica della richiesta, da parte del Pubblico Ministero procedente, di proroga delle indagini preliminari. Le fattispecie di reato contestate agli indagati sono quelle di peculato per l'ex AD di ASPI e di peculato e malversazione di erogazioni pubbliche per gli ex Presidenti delle due società.

Indagine della Procura di Roma relativa ad una presunta non corretta allocazione nei bilanci di alcune opere autostradali

Avanti alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma è pendente, nella fase delle indagini preliminari, un procedimento nei confronti dei vertici attuali e passati della Società per i reati di (i) false comunicazioni sociali, (ii) ostacolo all'esercizio delle funzioni delle autorità pubbliche di vigilanza e (iii) manipolazione del mercato in relazione all'approvazione di bilanci, relazioni ed altre comunicazioni sociali dirette ai soci ed al pubblico redatti – secondo l'ipotesi d'accusa – in violazione della direttiva c.d. Costa Ciampi (Direttiva Ministeriale n. 283 del 20.10.1998, nel prosieguo anche "Direttiva") e degli artt. 2423 e ss c.c. per non aver previsto "l'accantonamento di un apposito fondo avente ad oggetto i maggiori introiti derivanti dall'incremento delle tariffe riconosciuto per effetto della delibera CIPE del 20 dicembre 1996 per [alcune] opere non eseguite previste nei piani di investimento".

In base al d.lgs 231/2001 la Società è sottoposta ad indagini per la presunta violazione dell'articolo 25 ter lett. B) e S). La contestazione riguarda i bilanci di esercizio dal 2017 al 2022 (anche per via dei riflessi rivenienti dai precedenti bilanci).

La contestazione provvisoria ruota sul presunto obbligo di effettuare accantonamenti, asseritamente previsti dalla Direttiva, per un importo complessivamente pari a circa €/000 471.997, nel periodo 1997-2006, importo che si sarebbe poi rivalutato, in base al tasso d'inflazione effettivo, nel periodo 2007-2022 sino ad €/000 611.515. Tali importi sono stati stimati dai consulenti tecnici della Procura della Repubblica le cui relazioni (qualificate espressamente ancora come 'preliminari') sono state messe a disposizione della Società alla fine del mese di dicembre 2024.

Per effetto di tale ricostruzione, con riguardo ad ogni bilancio di esercizio, si contesta di (i) non aver ottemperato agli obblighi, previsti dalla Direttiva, di appostare nel conto economico, alla voce 'costi della produzione', a titolo 'altri accantonamenti', gli accantonamenti per i maggiori introiti conseguiti dall'incremento delle tariffe per opere non eseguite benché previste nei piani di investimento, esponendo così falsamente nel conto economico, alla voce "risultato prima delle imposte", a titolo di utile di esercizio, importi superiori rispetto a quelli effettivamente maturati; (ii) di non aver alimentato, con quote annuali pari ai maggiori introiti, un fondo, esponendo così, falsamente, nello stato patrimoniale un patrimonio netto indebitamente maggiorato.

Alla luce dell'analisi della documentazione ottenuta, tuttora in corso, si conferma preliminarmente quanto già indicato nell'informativa finanziaria trimestrale al 30 settembre 2024 a seguito della ricostruzione effettuata dalle strutture tecniche della Società. In particolare, si evidenzia che:

- la Direttiva Costa Ciampi non ha efficacia diretta nei confronti dei concessionari in quanto si limita a dettare le condizioni alle quali devono essere stipulate le future concessioni (come chiarito anche dal nomen attribuito dal ministero competente allo strumento impiegato, ovvero "Direttiva"). Tale assunto trova conferma anche nell'articolo 5, rubricato non a caso "Nuove Concessioni", il quale non è applicabile alle opere individuate nella contestazione (i.e., quelle assentite nella Convenzione Unica del 1997) ma esclusivamente alle nuove opere comprese nell'oggetto delle concessioni sottoscritte in epoca successiva all'entrata in vigore della Direttiva stessa;

- non vi sono evidenze che la Società abbia conseguito o conseguirà maggiori introiti connessi a specifici incrementi tariffari per la prevista realizzazione degli investimenti assentiti nella Convenzione Unica del 1997, come risulta da una ricostruzione cronologica dei contenuti degli atti convenzionali che si sono susseguiti a partire dal 1997 fino alla Convenzione Unica del 2007 e dai bilanci di ASPI;

- le stime sviluppate dai consulenti della Procura della Repubblica - per individuare il presunto mancato accantonamento di un fondo - appaiono arbitrarie (e dunque non basate sugli algoritmi previsti nella Direttiva Costa-Ciampi, ma su una immotivata e soggettiva reinterpretazione della stessa, con ciò confermando la tesi della non applicabilità delle sue previsioni al caso di specie).

In sintesi, ad oggi, sulla base della documentazione sino ad ora disponibile e del motivato parere di illustri professionisti incaricati dalla Società, non si ravvisano motivi per ritenere fondate - nei loro presupposti e nei loro sviluppi applicativi - le contestazioni provvisorie mosse dai consulenti dell'Ufficio di Procura con riferimento ai presunti mancati accantonamenti e all'attuale consistenza della corrispondente presunta mancata appostazione di un fondo, con conseguente pari riduzione del patrimonio netto contabile della Società. In ogni caso, si precisa che la quota disponibile delle riserve di patrimonio netto disponibili al 31 dicembre 2024 comprensive dell'utile dell'esercizio 2024, anche tenendo conto della proposta di destinazione dello stesso, ammonta al superiore importo di 792 milioni di euro.

Contenziosi tributari in materia di TOSAP, COSAP e CUP

Nel corso degli ultimi anni, diversi Enti locali hanno notificato ad Autostrade per l'Italia numerosi atti richiedenti il pagamento di importi a titolo di Tassa per l'Occupazione di Spazi ed Aree Pubbliche ("TOSAP") e di Canone per l'Occupazione di Spazi ed Aree Pubbliche ("COSAP") – ora Canone Unico Patrimoniale ("CUP") a decorrere dall'anno d'imposta 2021 – per gli attraversamenti di strade comunali/provinciali, effettuati mediante infrastrutture autostradali (quali ponti, viadotti, sottopassi ecc.). Alcuni degli accertamenti notificati alla Società, recano la sanzione per occupazione abusiva, pari al 250% del Canone richiesto. L'attività di accertamento si è ulteriormente intensificata in seguito ad alcune pronunce della Corte di Cassazione negative per la Società. La questione ha interessato anche alcune controllate che agiscono in regime di concessione.

L'orientamento della Suprema Corte sui contenziosi in materia è attualmente sfavorevole alle società concessionarie ed è stato recentemente confermato con diverse pronunce.

Nell'estate del 2023, ASPI ha ricevuto due lettere indirizzate dal MIT ad AISCAT e a tutte le concessionarie autostradali ove il Ministero ha chiarito che le opere autostradali non possono essere qualificate come "abusive" e che non necessitano di autorizzazione da parte dell'Ente locale. Entrambe le lettere confermano l'orientamento da sempre espresso dalla Società in sede di contenzioso, anche perché, tra l'altro, alcuni attraversamenti di strade comunali o provinciali, facenti parte della rete autostradale in concessione sono state realizzate direttamente dallo Stato e in un secondo momento affidate in gestione ad ASPI.

Dato che la materia CUP attiene a fattispecie di diritto amministrativo (i.e. circa il presupposto per l'applicazione del Canone) la Società ha istaurato una linea difensiva innanzi al Giudice amministrativo. Nel 2023, il Consiglio di Stato – con più ordinanze – si è pronunciato in senso favorevole ad ASPI riconoscendo che gli attraversamenti di strade comunali e provinciali della rete autostradale non possono essere considerati abusivi e, di conseguenza, la non debenza delle sanzioni per occupazione abusiva e del relativo Canone.

Controparte ha impugnato in Cassazione tali ordinanze, lamentando il difetto di giurisdizione del Consiglio di Stato. La Cassazione dovrà pronunciarsi (verosimilmente nel corso del 2025) su questo tema.

Da ultimo, si segnala che alcune Corti di merito hanno stabilito la non debenza della TOSAP in capo ad ASPI, per carenza dei presupposti soggettivi e oggettivi d'imposta. L'orientamento della Cassazione ha, tuttavia, determinato un conflitto di giurisdizione con il Consiglio di Stato.

Considerata l'alea del contenzioso e l'incertezza degli esiti, sono stati accantonati al Fondo rischi fiscali gli importi per atti già notificati alla Società (e non quelli potenzialmente notificabili).

Accordo con il MIT del 14 ottobre 2021: Imposta di Registro

Nell'aprile del 2022, l'Agenzia delle Entrate – D.P. I di Roma, ha notificato ad ASPI l'avviso di liquidazione n. 1/2022 richiedente l'Imposta di Registro, per € 22,8 mln, sull'accordo ASPI-MIT del 14 ottobre 2021.

Con l'atto in questione l'Ufficio ha qualificato le somme già versate da ASPI per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (pari ad € 583 mln) come adempimento di un'obbligazione (e non come atto ricognitivo derivante da un provvedimento di legge), assoggettandole a Imposta di Registro al 3%.

La Società, ha impugnato l'avviso con ricorso davanti al giudice competente.

La Corte di Giustizia Tributaria di I grado di Roma, con la sentenza n. 12905/3/2022, ha accolto il ricorso di ASPI per la maggior parte della pretesa impositiva, riconoscendo:

- la non debenza dell'imposta di registro al 3% sugli oneri di ricostruzione del Viadotto Polcevera (17,5 €/mln);
- la debenza dell'imposta sugli ulteriori oneri inclusi nell'Accordo (5,3 €/mln).

ASPI ha provveduto a versare all'Erario l'Imposta di Registro (5,3 €/mln) riconosciuta in sentenza.

L'Agenzia delle Entrate ha proposto appello avverso la sentenza di primo grado. ASPI si è quindi costituita in appello per contestare le eccezioni sollevate dall'Ufficio ed ha presentato appello incidentale per la parte di soccombenza.

La Società, su iniziativa dell'Ufficio, sta attualmente valutando una eventuale ipotesi di conciliazione.

Modalità di affidamento degli appalti da parte di ASPI al mercato e a società del Gruppo

Impugnativa sentenza del TAR Toscana sulla procedura di affidamento lavori terza corsia Firenze Sud – Incisa

Con sentenza del 16 giugno 2022, il TAR Toscana ha annullato l'impugnato provvedimento di revoca della procedura di affidamento, avente ad oggetto i lavori di ampliamento della terza corsia del tratto autostradale –Firenze Sud-Incisa, dell'11 marzo 2022, a seguito del quale ASPI, anche alla luce della sentenza n. 218/21 della Corte Costituzionale (in tema di affidamento dei contratti dei concessionari), aveva affidato l'esecuzione dei relativi lavori alla controllata Amplia.

Secondo il giudice amministrativo di primo grado, benché l'art. 177 del D.lgs. n. 50 del 2016 e s.m.i. (Codice) sia stato dichiarato incostituzionale dalla Corte costituzionale con sentenza n. 218/21, per l'irragionevolezza degli stringenti obblighi di esternalizzazione mediante procedure ad evidenza pubblica ivi previsti a carico dei concessionari scelti senza gara, da tale sentenza non si potrebbe far derivare il totale venir meno degli obblighi di esternalizzazione in capo ai concessionari scelti senza gara (in base dall'art. 1, comma 2, lettere c) e d), del Codice).

Con ricorso in appello (R.g. n. 7052/2022) notificato il 7 settembre 2022, ASPI ha impugnato la decisione del TAR innanzi al Consiglio di Stato. Successivamente, la ricorrente di primo grado ha formulato appello incidentale con domande cautelare, riproponendo i motivi non accolti in primo grado, oltre ad impugnare la parte della sentenza di primo grado in cui il TAR si è dichiarato privo di giurisdizione in ordine alla domanda di inefficacia del contratto stipulato tra ASPI e Amplia. All'udienza del 3 novembre 2022, l'appellante incidentale ha rinunciato alla propria domanda cautelare e ha domandato una anticipazione del merito, che il Presidente ha concesso al 23 febbraio (dal 23 marzo). In tale data, si è svolta l'udienza pubblica per la discussione del merito della controversia, all'esito della quale la ricorrente ha domandato la pubblicazione anticipata del dispositivo e la causa è stata trattenuta in decisione.

In data 27 febbraio 2023 il Consiglio di Stato ha pubblicato il dispositivo di sentenza n. 2007/203 con cui, pronunciandosi sugli appelli, principale e incidentale, come proposti dalle parti, ha accolto l'appello principale di ASPI e, per l'effetto, in riforma della sentenza appellata, ha rigettato il ricorso incidentale di Medil che è stato pertanto dichiarato improcedibile. Avendo Medil richiesto la pubblicazione anticipata del dispositivo, le motivazioni del Consiglio di Stato non sono state immediatamente disponibili.

Con sentenza n. 5330/2023 del 30 maggio 2023, il Consiglio di Stato ha, in via definitiva, pubblicato le motivazioni con cui ha accolto l'appello di ASPI.

Il Collegio ha accolto, confermandole, le tesi di ASPI sia sulla ricostruzione normativa in tema di affidamenti a seguito della sentenza della Corte costituzionale n. 218/2021 (statuendo in sintesi che sono stati pienamente rispettati gli obblighi di trasparenza imposti dalla normativa applicabile), sia sulla legittimità del provvedimento revoca della gara adottato da ASPI che della successiva contrattualizzazione con AMPLIA.

Ricorso per risarcimento del danno da mancata aggiudicazione conseguente alla Sentenza della Corte Cost. n. 218/2021 e del Consiglio di Stato n. 5330/2023

In data 7 luglio 2023, il Consorzio Medil, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 5330/2023 del 30 maggio e con riferimento alla procedura di affidamento avente ad oggetto i lavori di ampliamento della terza corsia del tratto

autostradale –Firenze Sud-Incisa, dell’11 marzo 2022, ha instaurato innanzi al TAR Toscana un giudizio volto ad ottenere il risarcimento del danno da mancata aggiudicazione.

Il Consorzio Medil quantifica il danno da mancata aggiudicazione in euro 51.856.931,70 e, in via subordinata, in euro 14.834.452,15, a titolo di responsabilità precontrattuale.

Quanto al danno da mancata aggiudicazione, Il Consorzio Medil sostiene che ASPI, avrebbe escluso in modo illegittimo dalla procedura di gara il Consorzio Medil, con conseguente ritardo nell’aggiudicazione sino all’emanazione della Sentenza della Corte costituzionale n. 218/2021, in virtù della quale ASPI ha poi legittimamente revocato la gara.

Quanto alla responsabilità precontrattuale, il Consorzio Medil sostiene che lo stato di avanzamento cui era giunta la procedura di gara avrebbe determinato in capo a Medil un legittimo affidamento nell’aggiudicazione della procedura, leso dalla revoca della gara disposta da ASPI.

Contenzioso Università Agraria di Gallicano nel Lazio

Nell’anno 2007, l’Università Agraria di Gallicano nel Lazio (Università) ha promosso un ricorso dinanzi al Commissario degli Usi Civici per il Lazio, Umbria e Toscana, per accertare la sussistenza di usi civici sui terreni di sua proprietà, siti nel Comune di Gallicano nel Lazio, sui quali era stata realizzata la sede autostradale (bretella Fiano – S. Cesareo).

Il Commissario ha provveduto all’accertamento positivo circa la presenza di usi civici gravanti i terreni in questione.

Autostrade ha quindi impugnato la decisione del Commissario dinanzi la Corte d’Appello di Roma la quale, con la sentenza del 2013, ha rigettato il gravame.

Nel 2017, l’Università ha notificato alla società un atto di citazione dinanzi al Tribunale di Roma per farsi riconoscere l’importo di circa 5 milioni di euro, oltre agli interessi legali dal 30 ottobre 1986 sino alla data di pagamento, a titolo di risarcimento del danno e di indennità per l’acquisizione a seguito di esproprio delle aree gravate da uso civico.

Riconosciuto il difetto di giurisdizione del Tribunale ordinario, come da eccezione sollevata da Autostrade, l’Università ha promosso un ricorso per regolamento preventivo di giurisdizione dinanzi alla Corte di Cassazione, che ha dichiarato la competenza del giudice amministrativo.

Quindi, l’Università ha riassunto il giudizio, nel 2022, dinanzi al TAR Lazio.

Nel 2023, il ricorso è stato dichiarato perento per inerzia del ricorrente, il quale però lo ha riproposto nel 2024; la relativa udienza non è stata ancora fissata.

In considerazione dei fatti sopra commentati, i fondi per rischi e oneri già stanziati riflettono in base alle informazioni alla data disponibili la migliore stima del rischio di soccombenza e degli oneri potenzialmente connessi alle controversie sopra descritte.

Nota 27

Altre informazioni

a. Partecipazioni consolidate con interessenze di terzi

Nel seguito, coerentemente con quanto previsto dall’IFRS 12, è esposto l’elenco delle principali partecipazioni consolidate con interessenze di soci Terzi al 31 dicembre 2024 (con il rispettivo dato di confronto al 31 dicembre 2023). Per l’elenco completo delle partecipazioni del Gruppo al 31 dicembre 2024 si rimanda all’Allegato 1 “Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l’Italia al 31 dicembre 2024”.

Partecipazioni consolidate con interessenze di Terzi	Paese	31/12/2024		31/12/2023	
		Interessenza del Gruppo	Interessenze di Terzi	Interessenza del Gruppo	Interessenze di Terzi
Autostrade Meridionali S.p.A. (in liquidazione)	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%
Amplia Infrastructures S.p.A.	Italia	99,80%	0,20%	99,80%	0,20%
Pavimental Polska Sp.Zo.O.	Polonia	99,80%	0,20%	99,80%	0,20%
C.I.EL. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A	Italia	99,80%	0,20%	99,80%	0,20%
Forli 3. S.c.ar.l.	Italia	69,23%	30,77%	69,23%	30,77%
RAV S.c.ar.l.	Italia	99,80%	0,20%	-	-
Amplia Engineering & Equipment S.r.l.	Italia	59,88%	40,12%	-	-

b. Garanzie

Al 31 dicembre 2024 il Gruppo ha in essere alcune garanzie personali e personali rilasciate a terzi. Tra queste si segnala per rilevanza:

- a. le fidejussioni rilasciate a beneficio dell'I.N.P.S. da Aspi e dalle società del gruppo, per complessivi 56,3 milioni di euro, a garanzia degli impegni contributivi assunti da Aspi e dalle società del gruppo, per tutta la durata prevista dei rispettivi piani di esodo;
- b. la costituzione, da parte di Amplia Infrastructures SpA, di un privilegio speciale sulla TBM (Tunnel Boring Machine) a favore della banca finanziatrice CACIB in ottemperanza a quanto richiesto dal contratto di finanziamento finalizzato all'acquisto della stessa (58,6 milioni di euro);
- c. le garanzie bancarie rilasciate dalle società concessionarie del gruppo a beneficio del MIT come previsto dagli impegni assunti nelle rispettive convenzioni per complessivi 35,3 milioni di euro;
- d. le garanzie rilasciate da Amplia Infrastructures SpA per la buona esecuzione dei lavori ad essa affidati per 16,6 milioni di euro, di cui circa 1,4 milioni di euro a beneficio di società del Gruppo;
- e. la costituzione di diversi privilegi speciali e ipoteche su beni mobili, per un valore di circa 18 milioni di euro, come previsto dal contratto di finanziamento con la banca Monte dei Paschi di Siena. Il contratto stipulato per il sostenimento di investimenti materiali prevede infatti la costituzione di garanzie sul 90% dei beni acquistati;
- f. le fidejussioni di Movyon Spa per un totale di 12,4 milioni di euro finalizzate alla partecipazione a gare e/o all'esecuzione dei lavori nell'ambito dei servizi di mobilità.

Risultano inoltre costituite in pegno, a beneficio dei rispettivi finanziatori, le azioni della società partecipata Bologna & Fiera Parking.

c. Riserve

Al 31 dicembre 2024 risultano riserve iscritte dagli appaltatori nei confronti di società del Gruppo in relazione a:

- a. attività di investimento, per circa 1.306 milioni di euro (1.353 milioni di euro al 31 dicembre 2023). 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 45 milioni di euro (47 milioni di euro al 31 dicembre 2023), il cui presumibile onere futuro da sostenere è stato considerato nell'ambito della quantificazione dei fondi per rischi e oneri già iscritti in bilancio.

d. Rapporti con parti correlate

Nelle tabelle seguenti sono riportati i saldi economici e patrimoniali rilevanti, di natura commerciale e finanziaria, derivanti dai rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con parti correlate, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e ai dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia, identificati ai sensi del principio contabile IAS 24.

€ milioni	Principali rapporti commerciali con parti correlate			
	Crediti commerciali e di altra natura	Debiti commerciali e di natura fiscale	Ricavi operativi	Costi operativi
	31/12/2024		2024	
Holding Reti Autostradali	7,8	70,9	0,8	-
Totale imprese controllanti	7,8	70,9	0,8	-
Pavimental Est	(0,1)	-	-	-
Tecne Speri Bridge Designers	1,2	2,9	0,2	5,9
TECNE - SYSTRA SWS ADVANCED TUNNELING S.R.L.	0,6	0,7	-	3,4
Totale imprese collegate	1,7	3,6	0,2	9,3
Gruppo CDP Reti	-	-	0,1	-
Eni	0,5	2,1	-	4,0
MEF	-	64,3	-	2,6
MIP Politecnico di Milano	-	0,1	-	0,2
Poste Italiane	0,1	2,9	-	0,7
Gruppo Snam	0,1	0,4	0,2	0,2
Gruppo Fincantieri	-	0,4	-	0,1
CDP	0,2	-	-	0,3
Gruppo Italgas	-	-	0,1	0,2
Uirnet	0,1	-	-	-
Open Fiber	-	-	(1,6)	(0,1)
Totale altre correlate	1,0	70,2	(1,2)	8,2
Fondo pensione ASTRI	-	8,4	-	22,6
Fondo pensione CAPIDI	-	1,9	-	5,0
Totale fondi pensione	-	10,3	-	27,6
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	9,2	-	16,0
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	9,2	-	16,0
TOTALE	10,5	164,2	(0,2)	61,1
	31/12/2023		2023	
Holding Reti Autostradali	1,9	59,9	0,8	-
Totale imprese controllanti	1,9	59,9	0,8	-
Pavimental Est	(0,1)	-	-	-
Spea	2,9	7,8	4,4	2,5
Spea Brasile	0,2	-	-	-
Tecne Speri Bridge Designers	0,5	2,9	0,2	4,9
TECNE - SYSTRA SWS ADVANCED TUNNELING S.R.L.	0,5	0,7	-	3,4
Totale imprese collegate	4,0	11,4	4,6	10,8
CESI	-	-	-	(0,1)
Gruppo CDP Reti	0,1	-	0,1	0,1
Eni	0,8	0,9	(0,1)	6,4
MEF	-	63,1	-	2,6
Maticmind	-	1,4	-	4,3
MIP Politecnico di Milano	-	-	-	0,3
Poste Italiane	-	3,1	-	0,9
Gruppo Snam	-	0,2	0,1	4,9
Gruppo Terna	-	-	-	0,7
Gruppo Fincantieri	-	0,4	-	-
CDP	-	-	-	0,2
Uirnet	0,1	-	-	-
Open Fiber	1,5	-	3,2	(0,3)
Totale altre correlate	2,5	69,1	3,3	20,0
Fondo pensione ASTRI	-	8,5	-	20,1
Fondo pensione CAPIDI	-	1,6	-	3,7
Totale fondi pensione	-	10,1	-	23,8
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	13,3	-	16,7
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	13,3	-	16,7
TOTALE	8,4	163,8	8,7	71,3

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

€ milioni	Principali rapporti finanziari con parti correlate			
	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Proventi finanziari	Oneri finanziari
	31/12/2024		2024	
Pavimental Est (1)	0,3	-	-	-
Totale società del Gruppo	0,3	-	-	-
Poste Italiane	6,7	-	-	0,1
CDP	-	292,1	-	43,2
Totale altre correlate	6,7	292,1	-	43,3
TOTALE	7,0	292,1	-	43,3
	31/12/2023		2023	
Spea	-	0,8	-	1,4
Pavimental Est (1)	0,3	-	-	-
Totale imprese collegate	0,3	0,8	-	1,4
Poste Italiane	7,7	-	-	0,1
CDP	-	1.377,5	-	71,5
Totale imprese correlate	7,7	1.377,5	-	71,6
TOTALE	8,0	1.378,3	-	73,0

⁽¹⁾ Si segnala che le altre attività finanziarie correnti risultano essere completamente coperte dallo stanziamento di un apposito fondo.

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

Nel corso del 2024 non si sono verificati eventi e/o operazioni non ricorrenti.

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

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con imprese controllanti

Con riferimento ai rapporti di natura tributaria, si evidenzia che al 31 dicembre 2024 il Gruppo rileva passività nette verso la controllante Holding Reti Autostradali, per complessivi 70,9 milioni di euro, derivanti dall'adesione al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da quest'ultima.

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

Per quanto attiene i rapporti intercorsi tra le società concessionarie del Gruppo Autostrade per l'Italia e le altre imprese correlate si segnala che la voce "Debiti commerciali e di natura fiscale" accoglie principalmente i debiti per canoni di concessione del Gruppo verso il MEF per 63,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024 (62,6 milioni di euro al 31 dicembre 2023).

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenziano finanziamenti per complessivi 292,1 milioni di euro (di cui 23 milioni di euro riferiti alla quota corrente) da Cassa Depositi e Prestiti, interamente riferibili ai finanziamenti in essere di Autostrade per l'Italia, nonché 6,7 milioni di euro relativi a conti correnti postali aperti presso Poste Italiane. La riduzione rispetto al 31 dicembre 2023 riflette il rimborso del Term Loan come precedentemente descritto.

e. Legge 4 agosto 2017, n.124 – Legge annuale per il mercato e la concorrenza

La legge 4 agosto 2017, n. 124 ha introdotto all'articolo 1, commi da 125 a 129, alcune misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche.

Per il Gruppo, la disciplina si traduce in un obbligo di pubblicazione delle erogazioni ricevute nella nota integrativa del bilancio (comma 126) da:

- le pubbliche amministrazioni e i soggetti di cui all'articolo 2-bis del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33;
- le società controllate, di diritto o di fatto, direttamente o indirettamente, da pubbliche amministrazioni, comprese le società con azioni quotate in mercati regolamentati e le loro partecipate;
- le società a partecipazione pubblica, comprese quelle che emettono azioni quotate in mercati e dagli altri soggetti.

La disciplina è accompagnata da un severo sistema sanzionatorio correlato all'inosservanza dell'obbligo di pubblicazione che si traduce nella restituzione delle somme ai soggetti eroganti (comma 125).

Sulla base delle analisi effettuate è emerso che, a giudizio delle società del Gruppo, l'unica tipologia di erogazioni ricevuta per la quale si applicano gli obblighi di informativa è rappresentata dai contributi a fronte degli investimenti autostradali.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contributi incassati nel 2024.

€ migliaia		
Ente erogatore	Importo contributo incassato	Descrizione
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	38.335	Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di cui al Decreto ministeriale n.93/2022 - Programma finalizzato all'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo di ponti e viadotti e tunnel della rete viaria
Regione Marche	861	Progettazione e realizzazione di interventi di riqualifica del cavalcavia 164 e 166 sull'Autostrada A14 in località Camerano (AN). (Convenzione del 5.12.2022)
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.516	Contributo PNRR per piano investimenti su Monitoraggio Dinamico
INPS Fondo Nuove competenze per conto di ANPAL	472	Rimborso per dei corsi on line erogati a tutti i dipendenti
INPS Fondo Nuove competenze per conto di ANPAL	323	Rimborso per dei corsi on line erogati a tutti i dipendenti
Fondimpresa	362	Rimborso per dei corsi on line erogati a tutti i dipendenti
Totale	41.869	

f. Eventi successivi al 31 dicembre 2024

Oltre a quanto già evidenziato in precedenza, si riportano di seguito i principali eventi successivi alla data di chiusura dell'esercizio.

Accordo per la cessione di una quota del capitale di Free to X

Come già commentato nella precedente nota 5, il 14 gennaio 2025 ad esito di un ampio processo competitivo, il Gruppo ha raggiunto tramite la controllata Free to X, un accordo con il Gruppo Renault - attraverso il marchio dedicato alla mobilità Mobilize – per la cessione di una quota del capitale di Free to X. L'esecuzione è subordinata all'ottenimento di tutte le necessarie autorizzazioni.

Emissione prestiti obbligazionari

Autostrade per l'Italia ha concluso con successo la riapertura dei due prestiti obbligazionari Sustainability-Linked emessi a febbraio 2024 con scadenza 8 e 12 anni e cedola fissa annuale rispettivamente del 4,250% e del 4,625%, con un collocamento aggiuntivo ('Tap Issue') per un importo complessivo pari a 500 milioni di euro.

Allegati al bilancio consolidato

Allegato 1

Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2024

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2024 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2024	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO AL 31/12/2024	NOTE
CONTROLLANTE								
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	Concessioni autostradali	EURO	622.027.000				
IMPRESSE CONTROLLATE CONSOLIDATE CON IL METODO INTEGRALE								
AD Moving S.p.A.	Roma	Altre attività	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Amplia Infrastructures S.p.A.	Roma	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	30.116.452	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,8%	99,8%	
Amplia Engineering & Equipment S.r.l.	Pozzuolo del Friuli (UD)	Costruzione, riparazione e manutenzione di attrezzature meccaniche	EURO	1.000.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	60%	59,9%	(1)
Autostrade Meridionali S.p.A. (in liquidazione)	Napoli	Concessioni autostradali	EURO	9.056.250	Autostrade per l'Italia S.p.A.	58,98%	58,98%	
C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A.	Roma	Progettazione e impiantistica	EURO	400.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	100%	99,8%	
ELGEA S.p.A.	Roma	Produzione, vendita e stoccaggio energia	EURO	2.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Farfil 3 S.c.a.r.l.	Roma	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	20.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	69,37%	69,23%	
Free To X S.r.l.	Roma	Altre attività	EURO	69.602.822	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Free To X S.p.A.	Roma	Altre attività	EURO	50.000	Free To X S.r.l.	100%	100%	
Giovita S.r.l.	Roma	Servizi autostradali	EURO	10.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Movyon Electronics S.r.l.	Concordia sulla Secchia (Modena)	Servizi autostradali	EURO	1.400.000	Movyon S.p.A.	100%	100%	
Movyon S.p.A.	Roma	Servizi autostradali	EURO	1.120.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
MovyonMex S.A. de C.V. (in liquidazione)	Città del Messico	Servizi di Ingegneria, Studio e Progettazione	Mex\$	5.000.000	Movyon S.p.A.	99,99%	100%	
					Movyon Electronics S.r.l.	0,01%		
					Movyon S.p.A.	100%		
Movyon South East Europe Single Member Società Anonima (Movyon SEE S.A.)	Atope	Servizi di Ingegneria	EURO	50.000	Movyon S.p.A.	100%	100%	
Pavimental Polska SP.oo.o.	Trzebinia (Polonia)	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	ZLOTY	3.000.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	100%	99,8%	
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	Aosta	Concessioni autostradali	EURO	343.805.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	47,97%	24,46%	(2)
RAV S.C.A.R.L.	Roma	Costruzione di strade, autostrade e piste aeroportuali	EURO	10.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	100%	99,8%	(3)
					C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici	44,53%		
					Amplia Infrastructures S.p.A.	55,48%		
Società Autostrada Tirrenica p.a.	Roma	Concessioni autostradali	EURO	24.460.800	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,93%	100%	(4)
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	Pre Saint Didier (Aosta)	Concessioni autostradali	EURO	198.749.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	51%	51%	
Tangenziale di Napoli S.p.A.	Napoli	Concessioni autostradali	EURO	108.077.490	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Tecne-Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	Servizi di Ingegneria, Studio e Progettazione	EURO	10.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Youverse S.p.A.	Roma	Servizi amministrativi	EURO	5.037.100	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	(5)

(1) In data 19 dicembre 2024 si è perfezionato l'acquisto, da parte di Amplia Infrastructures, del 60% del capitale della società New Lead srl. In data 20 febbraio 2025 si è perfezionata l'iscrizione della deliberazione dell'Assemblea Straordinaria dei Soci della (gia) New Lead S.r.l. dello scorso 14 febbraio 2025 relativa alla variazione della denominazione sociale in Amplia Engineering & Equipment S.r.l.
 (2) Il capitale sociale è composto per 284.350.000 euro da azioni ordinarie e per 59.455.000 euro da azioni privilegiate. La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, pari al 58,00%, è riferita alle sole azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria.
 (3) In data 10 luglio 2024 è stata costituita la Rav S.c.a.r.l., società consortile a valle del Raggruppamento temporaneo di imprese tra Ciel e Amplia, assegnataria dei "Lavori di adeguamento al D.Lgs 264 delle gallerie Les Cretes, Villeneuve, Avier, Leverogne, Avioz, Villaret, Chabodoy, Morgex, P. St Didier, Dolonne" affidati a giugno 2023, da parte di Gruppo RAV - Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.
 (4) A seguito dell'acquisto in data 2 maggio 2023 da parte di Autostrade per l'Italia di 2.000 azioni della Società Autostrada Tirrenica S.p.A., il totale delle azioni in circolazione è posseduto da Autostrade per l'Italia. Si specifica infatti che in data 29 dicembre 2015 Società Autostrada Tirrenica ha acquistato n. 109.600 proprie azioni da soci di minoranza. Pertanto la quota di interessenza della società è pari al 100%, calcolata come rapporto tra le azioni possedute dalla Società e le azioni totali in circolazione della controllata.
 (5) In data 12 luglio 2024 si è perfezionata l'iscrizione della deliberazione dell'Assemblea dei Soci della (gia) EseDise Società di Servizi S.p.A. dello scorso 20 giugno 2024 relativa, tra l'altro, alla modifica della denominazione sociale.

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2024 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2024	NOTE
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO							
Imprese collegate							
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna	Altre Concessioni	EURO	2.715.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	36,81%	
Joint venture							
GEIE del Traforo del Monte Bianco	Courmayeur (Aosta)	Servizi Autostradali	EURO	2.000.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	50,00%	
Tecne Spesi Bridge Designers S.r.l.	Roma	Servizi di Ingegneria, Studio e Progettazione	EURO	250.000	Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	50,00%	
Tecne-Systra SWS Advanced Tunneling S.r.l.	Torino	Servizi di Ingegneria	EURO	150.000	Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	50,00%	

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2024 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2024	NOTE
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE AL FAIR VALUE							
Imprese controllate non consolidate							
Pavimental-Est AO (in liquidazione)	Mosca (Russia)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	RUBLO RUSSO	4.200.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	100,00%	
Altre partecipazioni							
digITAllog S.p.A. (in liquidazione)	Roma	Altre Attività	EURO	1.142.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	1,401%	
Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A.	Livorno	Altre Attività	EURO	11.756.695	Società Autostrada Tirrenica p.a.	0,43%	
Strada dei Parchi S.p.A.	Roma	Concessioni e Costruzione autostrade	EURO	48.114.240	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2,00%	

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2024 (UNITÀ)	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 31/12/2024	NOTE	
CONSORZI								
					Autostrade per l'Italia S.p.A. Tangenziale di Napoli S.p.A. Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. Società Autostrada Tirrenica p.A. Amplia Infrastructures S.p.A. Free To X S.r.l.	30,95% 2,21% 2,08% 1,24% 0,55% 1,13% 0,01%	38,17%	
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Altre Attività	EURO	116.330				
Consorzio Costruttori Teem (in liquidazione)	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Amplia Infrastructures S.p.A.		1,00%	
Consorzio MIDRA	Firenze	Altre Attività	EURO	73.989	Movyon S.p.A.		33,33%	
Consorzio Ramonti S.c. a r.l. (in liquidazione)	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Amplia Infrastructures S.p.A.		49%	
Consorzio R.f.c.c. (in liquidazione)	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	510.000	Amplia Infrastructures S.p.A.		30%	
Consorzio Tecne - Rina	Genova	Attività di architettura e ingegneria	EURO	50.000	Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.		51%	
Consorzio Tecnologie - Consorzio Costruttori Grandi Impianti (in liquidazione)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	180.000	C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A		2,78%	
Contratto di rete AGROBOT	Perugia	Rete per lo sviluppo di un prototipo di robot autonomi a servizio dell'agricoltura umbra	EURO	2.500	Movyon Electronics S.r.l.		20% 100%	(1)
Costruzioni Impianti Autostradali S.c. a r.l. (in liquidazione)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Amplia Infrastructures S.p.A. Movyon S.p.A. Pavimental Polska Sp. z o.o.	75% 20% 5%		
Ferroadriatica 2003 Società consortile A.r.l. (in liquidazione)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.400	C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A		49,69%	
Lambro S.c. a r.l.	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	200.000	Amplia Infrastructures S.p.A.		2,78%	
Open Fiber Network Solutions S.c. a r.l.	Milano	Servizi di ingegneria	EURO	100.000	Amplia Infrastructures S.p.A. C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A	0,01% 0,01%	0,02% (2)	
Panigale Società consortile a r.l.	Carpi (Modena)	Progettazione e Costruzione	EURO	500.000	Amplia Infrastructures S.p.A.		0,01%	
Rome Advanced District	Roma	Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria	EURO	700.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.		14,29% (1)	
Safe Roads S.c. a r.l.	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Movyon S.p.A.		17,22% 30,7%	
Sat Lavori S.c. a r.l. (in liquidazione)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	100.000	Costruzioni Impianti Autostradali S.c.a.r.l. (in liquidazione) Società Autostrada Tirrenica p.A.	29,7% 1%		
Smart Mobility Systems S.c. a r.l.	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Movyon S.p.A.		24,5%	

(1) Il Contratto di rete è dotato di soggettività giuridica

(2) Il 9 dicembre 2024 Amplia Infrastructures e CIEL Costruzioni Impianti Elettromeccanici hanno ridotto la propria quota di partecipazione in Open Fiber Network Solutions.

Allegato 2

Informazioni relative ai compensi della società di revisione ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 16bis, del Codice Civile

€ migliaia

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo	224
Servizi di attestazione	Revisore della capogruppo	310
Altri servizi	Revisore della capogruppo	194
Totale		728

Imprese controllate

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo	450
Revisione contabile	Rete del revisore della capogruppo	23
Servizi di attestazione	Revisore della capogruppo	125
Altri servizi	Revisore della capogruppo	52
Totale controllate		650

Totale Gruppo Autostrade per l'Italia	1.378
--	--------------



RELAZIONE
ANNUALE
INTEGRATA
2024

7

BILANCIO
D'ESERCIZIO

AL 31 DICEMBRE 2024

Prospetti contabili

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

€	Note	31/12/2024	31/12/2023
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
Attività materiali	6	106.882.490	93.599.196
Immobili, impianti e macchinari		104.450.111	90.765.387
Investimenti immobiliari		2.432.379	2.833.809
Attività immateriali	7	16.706.900.303	15.649.908.391
Diritti concessori immateriali		10.466.775.465	9.432.830.016
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.297.458	6.111.258.461
Altre attività immateriali		128.827.380	105.819.914
Partecipazioni	8	305.585.153	374.992.132
Attività finanziarie non correnti	9	213.384.982	426.271.950
Attività finanziarie non correnti per contributi		97.757.941	119.494.837
Depositi vincolati non correnti		97.757.938	119.494.835
Derivati non correnti con fair value positivo		-	152.041.890
Altre attività finanziarie non correnti		17.869.103	35.240.388
Altre attività non correnti		-	-
Totale attività non correnti		17.332.752.928	16.544.771.669
Attività correnti			
Attività commerciali	10	940.164.572	804.753.758
Rimanenze		87.645.836	87.874.366
Attività contrattuali		4.226.481	4.226.481
Crediti commerciali		848.292.255	712.652.911
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	1.230.546.441	2.045.082.164
Disponibilità liquide		1.026.701.442	1.651.504.141
Mezzi equivalenti		100.029.042	300.065.716
Rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate		103.815.957	93.512.307
Attività finanziarie correnti	9	326.026.682	282.119.815
Attività finanziarie correnti per contributi		54.298.271	31.215.130
Depositi vincolati correnti		42.832.597	17.296.159
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		228.715.814	230.645.575
Altre attività finanziarie correnti		180.000	2.962.951
Attività per imposte sul reddito correnti	22	2.253.948	92.315
Altre attività correnti	10	70.458.332	88.124.616
Partecipazioni possedute per la vendita		-	1.000.000
Totale attività correnti		2.569.449.975	3.221.172.668
TOTALE ATTIVITÀ*		19.902.202.903	19.765.944.337

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

€	Note	31/12/2024	31/12/2023
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Patrimonio netto			
Capitale emesso		622.027.000	622.027.000
Riserve e utili portati a nuovo		1.225.543.757	1.149.365.924
Acconto sui dividendi		-	(434.174.846)
Utile/(Perdita) dell'esercizio		1.026.694.307	873.102.229
Totale patrimonio netto	12	2.874.265.064	2.210.320.307
Passività non correnti			
Fondi non correnti per accantonamenti			
Fondi non correnti per benefici per dipendenti	13	49.736.765	65.833.791
Fondo non corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		813.691.063	857.840.885
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		1.017.561.249	1.134.129.880
Passività finanziarie non correnti	14	10.274.368.433	10.697.339.256
Prestiti obbligazionari		8.277.759.178	8.273.543.420
Finanziamenti a medio-lungo termine		1.944.688.691	2.384.697.455
Derivati non correnti con fair value negativo		51.920.564	39.098.381
Passività per imposte differite nette	22	717.031.518	611.211.546
Altre passività non correnti	15	25.606.350	20.409.393
Totale passività non correnti		12.897.995.378	13.386.764.751
Passività correnti			
Passività commerciali			
Debiti commerciali	15	1.888.118.914	1.759.834.609
Fondi correnti per accantonamenti	13	428.118.977	436.013.648
Fondi correnti per benefici per dipendenti		16.250.051	8.936.030
Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		173.356.793	110.112.499
Fondo corrente per sanzioni e penali da Convenzione Unica		16.405.661	16.405.661
Altri fondi correnti per rischi e oneri		222.106.472	300.559.458
Passività finanziarie correnti	14	1.515.829.181	1.552.374.731
Scoperti di conto corrente		65	-
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate		108.749.811	164.734.757
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		1.335.079.305	1.305.639.974
Altre passività finanziarie correnti		72.000.000	82.000.000
Passività per imposte sul reddito correnti	22	63.595.165	142.163.895
Altre passività correnti	15	234.280.224	278.472.396
Passività connesse ad attività destinate alla vendita		-	-
Totale passività correnti		4.129.942.461	4.168.859.279
TOTALE PASSIVITÀ'		17.027.937.839	17.555.624.030
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ'		19.902.202.903	19.765.944.337

CONTO ECONOMICO

€	Note	2024	2023
RICAVI			
Ricavi da pedaggio	16	3.756.161.808	3.638.380.440
Ricavi per servizi di costruzione	16	1.697.479.352	1.317.594.191
Altri ricavi	16	273.612.436	304.481.906
TOTALE RICAVI		5.727.253.596	5.260.456.537
COSTI			
Materie prime e materiali	17	(125.632.025)	(85.124.969)
Costi per servizi	17	(2.187.730.350)	(1.872.646.467)
Plusvalenze/(Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali e immateriali		1.109.746	1.427.937
Costo per il personale	17	(431.288.745)	(468.413.300)
Altri oneri	17	(542.075.079)	(542.781.796)
Oneri concessori		(472.645.006)	(462.587.938)
Oneri per godimento beni di terzi		(14.315.981)	(11.426.238)
Oneri diversi		(55.114.092)	(68.767.620)
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	18	(3.293.878)	(18.659.271)
(Accantonamenti)/Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		(11.398.530)	4.450.484
(Accantonamenti) dei fondi per rischi e oneri		8.104.652	(23.109.755)
Ammortamenti	19	(719.440.377)	(641.934.589)
Ammortamento attività materiali		(28.779.911)	(26.628.364)
Ammortamento diritti concessori immateriali		(628.855.334)	(543.204.814)
Ammortamento altre attività immateriali		(61.805.132)	(72.101.411)
(Svalutazioni)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti	20	(12.126.982)	(16.050.449)
TOTALE COSTI		(4.020.477.690)	(3.644.182.904)
RISULTATO OPERATIVO		1.706.775.906	1.616.273.633
Proventi finanziari		198.429.785	133.537.337
Dividendi da società partecipate		28.104.825	20.081.475
Altri proventi finanziari		170.324.960	113.455.862
Oneri finanziari		(472.888.335)	(504.208.024)
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti		(8.814.887)	(20.547.418)
Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni		-	(2.134.480)
Altri oneri finanziari		(464.073.448)	(481.526.126)
Utili/(Perdite) su cambi		(1.260)	10.868
(ONERI)/PROVENTI FINANZIARI	21	(274.459.810)	(370.659.819)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.432.316.096	1.245.613.814
(Oneri)/Proventi fiscali	22	(405.621.789)	(372.511.585)
Imposte correnti sul reddito		(296.214.757)	(253.024.096)
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		(17.283)	1.367.744
Imposte anticipate e differite		(109.389.749)	(120.855.233)
RISULTATO DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.026.694.307	873.102.229
Dividendi, al netto dell'effetto fiscale, di attività operative cessate		-	-
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		1.026.694.307	873.102.229

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

€ migliaia	2024	2023
Utile/(Perdita) dell'esercizio (A)	1.026.694	873.102
Utili/(Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	9.618	(96.824)
Effetto fiscale su utili/(perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	(2.309)	23.239
Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (B)	7.309	(73.585)
(Perdite)/Utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	(277)	10.553
Effetto fiscale su (perdite)/utili da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	66	(2.533)
Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico dell'esercizio (C)	(211)	8.020
Altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	(24.214)	145
Effetto fiscale su altre riclassifiche della riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	5.812	(35)
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio (D)	(18.402)	110
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio (E=B+C+D)	(11.304)	(65.455)
Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+E)	1.015.390	807.647

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

€ migliaia	Riserve e utili portati a nuovo								Totale Patrimonio Netto
	Capitale emesso	Riserva da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserve diverse e utili portati a nuovo	Riserve e utili portati a nuovo	Acconto sui dividendi	Utile/(Perdita) dell'esercizio	
Saldo al 31/12/2022	622.027	216.070	124.406	336.253	264.468	941.197	-	1.197.956	2.761.180
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-	-	(73.475)	8.020	(65.455)	-	873.102	807.647
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni									
Destinazione del risultato dell'esercizio 2022 a utili portati a nuovo (Assemblea Ordinaria del 20 aprile 2023)	-	-	-	-	273.624	273.624	-	(273.624)	-
Saldo dividendi dell'esercizio 2022 (Assemblea Ordinaria del 20 aprile 2023)	-	-	-	-	-	-	-	(924.332)	(924.332)
Acconto sui dividendi dell'esercizio 2023	-	-	-	-	-	-	(434.175)	-	(434.175)
Saldo al 31/12/2023	622.027	216.070	124.406	262.778	546.112	1.149.366	(434.175)	873.102	2.210.320
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-	-	(11.093)	(211)	(11.304)	-	1.026.694	1.015.390
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni									
Destinazione del risultato dell'esercizio 2023 a utili portati a nuovo (Assemblea Ordinaria del 18 aprile 2024)	-	-	-	-	208.155	208.155	-	(208.155)	-
Saldo dividendi dell'esercizio 2023 (Assemblea Ordinaria del 18 aprile 2024)	-	-	-	-	(120.673)	(120.673)	434.175	(664.947)	(351.445)
Saldo al 31/12/2024	622.027	216.070	124.406	251.685	633.383	1.225.544	-	1.026.694	2.874.265

RENDICONTO FINANZIARIO

€	Note	2024	2023
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO			
Utile (Perdita) dell'esercizio		1.026.694.307	873.102.229
Rettificato da:			
Ammortamenti	19	719.440.377	641.934.589
Variazione operativa dei fondi		(186.749.408)	(64.184.272)
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	21	8.814.887	20.547.418
Svalutazioni/(Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti e delle partecipazioni contabilizzate al fair value	20	5.900.000	12.784.480
Svalutazioni/(Rivalutazioni) di valore di attività correnti e non correnti (Plusvalenze)/Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		6.226.982	4.050.449
		(51.158.767)	(1.739.389)
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	22	109.389.749	120.855.233
Altri (proventi)/oneri non monetari		8.363.859	13.024.269
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		(119.299.553)	12.778.066
Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]	11	1.527.622.433	1.633.153.072
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO			
Investimenti in attività in concessione	7	(1.697.479.352)	(1.317.594.191)
Investimenti in attività materiali	6	(36.792.914)	(23.058.379)
Investimenti in altre attività immateriali	7	(84.851.677)	(85.182.774)
Contributi su attività in concessione		30.873.169	32.218.591
Contributi su attività materiali e immateriali e altre variazioni		5.836.272	419.439
Investimenti in partecipazioni	8	-	(38.427.558)
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		114.704.702	1.791.300
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		186.139.612	340.858.765
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]	11	(1.481.570.188)	(1.088.974.807)
FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITA' FINANZIARIA			
Dividendi corrisposti		(351.445.255)	(1.358.506.968)
Emissione di prestiti obbligazionari	14	989.876.169	1.485.354.478
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti per leasing)	14	797.700.000	-
Rimborsi di prestiti obbligazionari	14	(1.000.000.000)	(750.000.000)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	14	(1.202.803.800)	(101.744.097)
Rimborsi debiti leasing	14	(8.309.382)	(7.151.554)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		(29.620.910)	24.278.399
Flusso di cassa netto per attività finanziaria [c]	11	(804.603.178)	(707.769.742)
(Decremento)/Incremento delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti dell'esercizio [a+b+c]	11	(758.550.933)	(163.591.477)
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		1.880.342.272	2.043.933.749
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.121.791.339	1.880.342.272

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

€ migliaia	2024	2023
Imposte sul reddito corrisposte/(rimborsate)	376.962	128.931
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati	118.193	120.975
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti	507.561	480.959
Dividendi incassati	28.106	20.081
Utili su cambi incassati	69	18
Perdite su cambi corrisposte	69	2

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

€ migliaia	2024	2023
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio	1.880.347	2.043.941
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.045.082	2.087.446
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	(164.735)	(43.505)
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio	1.121.796	1.880.347
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.230.546	2.045.082
Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate	(108.750)	(164.735)

Note illustrative

Nota 1

Informazioni generali

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

Tale concessione ha come oggetto la realizzazione, la gestione, il miglioramento e il mantenimento in pristino di tratte autostradali in Italia. Per maggiori informazioni circa il contratto di concessione della Società si rinvia a quanto riportato nella nota 4 "Contratto di concessione".

La sede legale è in Italia, Roma, Via Bergamini, 50 e non dispone di sedi secondarie.

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

L'88,06% del capitale della Società è detenuto da Holding Reti Autostradali S.p.A. (nel seguito anche "HRA"). HRA è una holding di partecipazioni, le cui azioni sono detenute da CDP Equity S.p.A. (51%), BP Miro (Lux) SCSp (21,85%), BIP-V Miro (Lux) SCSp (2,65%) e da Italian Motorway Holdings S.à.r.l.(24,5%). HRA è la controllante ultima di Autostrade per l'Italia ed esercita attività di direzione e coordinamento su quest'ultima. Nessuno dei soci esercita, né direttamente né attraverso le controllanti, attività di direzione e coordinamento nei confronti di HRA.

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

La Società ha obbligazioni negoziate sui mercati regolamentati (lussemburghese e irlandese), dunque:

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

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato e autorizzato alla pubblicazione il presente bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024 nella riunione del 13 marzo 2025.

Si evidenzia che la Società, detenendo significative partecipazioni di controllo in altre imprese, provvede anche alla predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo, pubblicato unitamente al presente bilancio di esercizio.

Nota 2

Forma e contenuto del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 è redatto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D. Lgs. n. 38/2005 nel presupposto della continuità aziendale.

Il bilancio di esercizio è predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board, alle interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) nonché ai precedenti International Accounting Standards (IAS) e alle precedenti interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in

vigore, omologati dalla Commissione Europea. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni è di seguito definito come gli "IFRS".

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

Il conto economico ed il conto economico complessivo sono presentati in base alla natura dei costi; in particolare, il conto economico complessivo, partendo dal risultato dell'esercizio, espone gli effetti degli utili e delle perdite rilevati direttamente a Patrimonio Netto in applicazione degli IFRS. Il Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto rappresenta le variazioni intervenute nell'esercizio nelle singole voci che lo compongono mentre il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

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

I prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico e del rendiconto finanziario sono presentati in unità di euro, mentre i prospetti del conto economico complessivo e delle variazioni del patrimonio netto e le note illustrative sono presentati in migliaia di euro, salvo quanto diversamente indicato.

L'euro rappresenta la valuta funzionale della Società, nonchè quella di presentazione del presente bilancio.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili separati è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. Tali valori comparativi non sono stati oggetto di rettifica o riclassifica.

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

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

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

Nota 3

Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2024. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio precedente, ad eccezione delle modifiche introdotte con decorrenza dal 2024 agli IFRS in vigore, per i cui dettagli si rinvia ai paragrafi successivi, che comunque non hanno comportato impatti sulle voci di bilancio.

Attività materiali

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

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

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

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2024, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività materiali	Aliquota d'ammortamento
Fabbricati	3% - 16,7%
Diritto d'uso fabbricati	6,3% - 50%
Attrezzature industriali e commerciali	9% - 25%
Altri beni	12% - 25%
Migliorie su beni di terzi	6,7%
Diritto d'uso altri beni	20% - 50%

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

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

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

Attività immateriali

Diritti concessori

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

I "diritti concessori", pertanto, rappresentano i diritti del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione, costruzione e manutenzione del bene e sono rappresentati (i) dagli investimenti in opere infrastrutturali e (ii) dagli investimenti in opere realizzate da subconcessionari delle aree di servizio e devoluti gratuitamente alla Società alla scadenza dei relativi contratti.

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

- a. per le opere infrastrutturali, il fair value dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai "Ricavi"), al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie e costituite dalle quote coperte sotto forma di contributo;
- b. per le opere realizzate da subconcessionari delle aree di servizio, gli investimenti sostenuti da tali soggetti e devoluti gratuitamente alla Società alla scadenza dei relativi contratti.

I diritti concessori sono ammortizzati lungo il periodo di durata della relativa concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità di consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine, tenuto conto che la concessione di cui è titolare Autostrade per l'Italia ha ad oggetto una infrastruttura autostradale matura, entrata in esercizio da molti anni e per la quale si evidenzia una dinamica di traffico sostanzialmente contenuta in un orizzonte di lungo periodo, gli ammortamenti sono calcolati a quote costanti.

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

Alla data di chiusura dell'esercizio il valore netto contabile dei diritti concessori, tenuto altresì conto dell'ammontare del "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" iscritto tra i fondi per accantonamenti, rappresenta, pertanto, il residuo onere concessorio delle società del Gruppo di competenza di futuri esercizi, rappresentato da:

- a. devoluzione all'Ente concedente alla scadenza della concessione dei beni reversibili;
- b. sostituzione dei beni reversibili e costi di ripristino e sostituzione dei componenti soggetti ad usura.

Altre attività immateriali

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

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

Le attività immateriali sono inizialmente iscritte al costo, che, ad esclusione dei "diritti concessori", è determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali.

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

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2024, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività immateriali	Aliquota d'ammortamento
Costi di sviluppo	14,3% - 33,3%
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	10% - 33,3%
Licenze e diritti simili	3,3% - 33,3%

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

L'utile o la perdita derivante dalla cessione di un'attività immateriale è determinato con le stesse modalità previste per le attività materiali.

Aggregazioni aziendali e avviamento

Le operazioni di acquisizione del controllo di aziende e rami d'azienda sono contabilizzate attraverso l'utilizzo dell'acquisition method, come previsto dall'IFRS 3; a tal fine le attività acquisite e le passività assunte e identificabili sono rilevate ai rispettivi fair value alla data di acquisizione. Il costo dell'acquisizione è misurato dal fair value, alla data di scambio, delle attività erogate, delle passività assunte e degli eventuali strumenti di capitale emessi dalla Società in cambio del controllo dell'entità acquisita. I costi accessori direttamente attribuibili all'operazione di aggregazione sono rilevati a conto economico quando sostenuti. L'avviamento è iscritto in conformità all'IFRS 3 ad un valore pari alla differenza positiva tra:

- a. la sommatoria di:
 1. il costo dell'acquisizione, come sopra definito;
 2. il fair value alla data di acquisizione, di eventuali quote non di controllo già detenute nell'acquisita;
 3. il valore degli interessi di minoranza detenuti da terzi nell'acquisita, valutati, per ciascuna operazione, al fair value oppure in proporzione al valore corrente delle attività nette identificabili dell'acquisita;

- b.** il fair value netto, alla data di acquisizione, delle attività acquisite e delle passività assunte identificabili.

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

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

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

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

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e joint venture sono valutate al costo, inclusivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo è rettificato per eventuali perdite di valore secondo i criteri previsti dallo IAS 36, per i quali si rimanda alla sezione relativa alla "Riduzione e ripristino di valore delle attività". Il valore è successivamente ripristinato, qualora vengano meno i presupposti che hanno determinato le rettifiche; il ripristino di valore non può eccedere il costo originario della partecipazione. In caso di eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione, l'eccedenza è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la Società è impegnata ad adempiere a obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprirne le perdite.

Le partecipazioni in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari di capitale ai sensi dell'IFRS 9, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di acquisizione, in quanto rappresentativo del fair value, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

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

- a.** per quanto attiene alle operazioni di cessione di partecipazioni infragruppo, qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, la differenza tra il corrispettivo riconosciuto e il valore di carico della partecipazione ceduta è iscritta nel conto economico. Negli altri casi, tale differenza è rilevata direttamente nel patrimonio netto;
- b.** relativamente alle operazioni di acquisto di partecipazioni infragruppo, qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, queste sono rilevate al costo (come sopra definito); negli altri casi, la partecipazione è rilevata al medesimo valore cui la stessa era iscritta nel bilancio della società cedente e la differenza tra il corrispettivo riconosciuto e tale valore è rilevata, se positiva, ad incremento del valore della partecipazione detenuta nella società cedente (o nella controllante della cedente, nel caso di controllo indiretto), ovvero, se negativa, nel patrimonio netto alla stregua del pagamento di un dividendo.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino, costituite prevalentemente da scorte e ricambi per la manutenzione e l'assemblaggio di impianti, sono valutate al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di

presumibile realizzo ottenibile dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo di acquisto è determinato attraverso l'applicazione del metodo del costo medio ponderato.

Strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari comprendono le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti, gli strumenti finanziari derivati e le attività e passività finanziarie (come definite dall'IFRS 9, che includono, tra l'altro, i crediti e debiti commerciali). Gli strumenti finanziari sono rilevati nel momento in cui la Società diviene parte delle clausole contrattuali dello strumento o, più in generale, ha diritto il legale a ricevere, o un'obbligazione a dover pagare, denaro o suoi equivalenti.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti sono iscritti al valore nominale e comprendono i valori che possiedono i requisiti di alta liquidità, disponibilità a vista o a brevissimo termine e un irrilevante rischio di variazione del loro valore.

Strumenti finanziari derivati

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

I derivati sono classificati come strumenti di copertura, in accordo con l'IFRS 9, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata.

Per gli strumenti di *cash flow hedge* che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività (anche prospettiche e altamente probabili) oggetto di copertura, le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico complessivo (nella riserva di *cash flow hedge*) e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico. Le variazioni cumulate di fair value accantonate nella riserva di *cash flow hedge* sono riclassificate dal conto economico complessivo al conto economico dell'esercizio in cui viene a cessare la relazione di copertura.

Le variazioni del fair value dei derivati che non soddisfino le condizioni per essere qualificati ai sensi dell'IFRS 9 come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

Attività finanziarie

La classificazione delle attività finanziarie e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano rispettate:

- a. il modello di gestione dell'attività finanziaria consista nella detenzione della stessa con la finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- b. l'attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

I crediti valutati al costo ammortizzato sono inizialmente iscritti al fair value dell'attività sottostante, al netto degli eventuali proventi di transazione direttamente attribuibili; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata usando il metodo del tasso di interesse effettivo, applicato ai flussi finanziari che si prevede di poter incassare dall'attività, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base della metodologia riportata nel paragrafo "Svalutazione e ripristino delle attività finanziarie".

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

Tra le attività finanziarie valutate al costo ammortizzato sono rilevati i crediti derivanti da attività in concessione, quali le somme dovute da enti pubblici quali contributi o compensazioni assimilabili relativi alla realizzazione delle opere (servizi di costruzione e/o miglioria resi).

Svalutazione e ripristino delle attività finanziarie

La valutazione della recuperabilità delle attività finanziarie misurate al costo ammortizzato è effettuata attraverso la stima delle "expected credit losses" (ECL), sulla base del valore dei flussi di cassa attesi. Tali flussi, tenuto conto della stima della probabilità che la controparte non ottemperi alla propria obbligazione di pagamento, sono determinati in relazione ai tempi di recupero previsti, al presumibile valore di realizzo, alle eventuali garanzie ricevute, nonché ai costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti.

Per i crediti relativi a controparti che non presentano un incremento significativo del rischio, le ECL sono determinate sulla base delle perdite attese nei 12 mesi successivi alla data di bilancio; negli altri casi si provvede alla stima delle perdite attese fino al termine della vita dello strumento finanziario.

Con riferimento ai crediti commerciali e agli altri crediti, per la determinazione della probabilità di non ottemperanza della controparte sono adottati rating interni della clientela, oggetto di verifica periodica anche tramite analisi di serie storiche.

Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie sono inizialmente iscritte al fair value, al netto degli eventuali oneri di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

Le passività commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali o per i quali non vi siano significative componenti finanziarie, non sono attualizzate.

Qualora si verifichi la modificazione di uno o più elementi di una passività finanziaria in essere (anche attraverso sostituzione con altro strumento), si procede ad un'analisi qualitativa e quantitativa al fine di verificare se tale modificazione risulti sostanziale rispetto ai termini contrattuali già in essere. In assenza di modificazioni sostanziali, la differenza tra il valore attuale dei flussi così come modificati (determinato utilizzando il tasso di interesse effettivo dello strumento in essere alla data della modifica) e il valore contabile dello strumento è iscritta nel conto economico, con conseguente adeguamento del valore della passività finanziaria e rideterminazione del tasso di interesse effettivo dello strumento; qualora si verifichino modificazioni sostanziali, si provvede alla cancellazione dello strumento in essere e alla contestuale rilevazione del fair value del nuovo strumento, con imputazione nel conto economico della relativa differenza.

Cancellazione degli strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari non sono più esposti in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, la Società non è più coinvolta nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Valutazione del fair value e gerarchia di fair value

Per tutte le transazioni, i saldi (finanziari o non finanziari) per cui un principio contabile richieda o consenta la misurazione al fair value e, che rientri nell'ambito di applicazione dell'IFRS 13, la Società applica i seguenti criteri:

- a. identificazione della "unit of account", vale a dire il livello al quale un'attività o una passività è aggregata o disaggregata per essere rilevata ai fini IFRS;
- b. identificazione del mercato principale (o, in assenza, del mercato maggiormente vantaggioso) nel quale potrebbero avvenire transazioni per l'attività o la passività oggetto di valutazione; in assenza di evidenze contrarie, si presume che il mercato correntemente utilizzato coincida con il mercato principale o, in assenza, con il mercato maggiormente vantaggioso;
- c. definizione, per le attività non finanziarie, dell'highest and best use (massimo e miglior utilizzo): in assenza di evidenze contrarie, l'highest and best use coincide con l'uso corrente dell'attività;

- d. definizione delle tecniche di valutazione più appropriate per la stima del fair value: tali tecniche massimizzano il ricorso a dati osservabili, che i partecipanti al mercato utilizzerebbero nel determinare il prezzo dell'attività o della passività;
- e. determinazione del fair value delle attività, quale prezzo che si percepirebbe per la relativa vendita, e delle passività e degli strumenti di capitale, quale prezzo che si pagherebbe per il relativo trasferimento in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione;
- f. inclusione del "non performance risk" nella valutazione delle attività e passività e, in particolare per gli strumenti finanziari, determinazione di un fattore di aggiustamento nella misurazione del fair value per includere, oltre il rischio di controparte (CVA- credit valuation adjustment), il proprio rischio di credito (DVA – debit valuation adjustment).

In base ai dati utilizzati per le valutazioni al fair value, è individuata una gerarchia di fair value in base alla quale classificare le attività e le passività valutate al fair value o per le quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio:

- a. livello 1: include i prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività identiche a quelle oggetto di valutazione;
- b. livello 2: include dati osservabili, differenti da quelli inclusi nel livello 1, quali ad esempio: (i) prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività simili; (ii) prezzi quotati in mercati non attivi per attività o passività simili o identiche; (iii) altri dati osservabili (curve di tassi di interesse, volatilità implicite, spread creditizi);
- c. livello 3: utilizza dati non osservabili, a cui è ammesso ricorrere qualora non siano disponibili dati di input osservabili. I dati non osservabili utilizzati ai fini delle valutazioni del fair value riflettono le ipotesi che assumerebbero i partecipanti al mercato nella fissazione del prezzo per le attività e le passività oggetto di valutazione.

Si rinvia alle note illustrative relative alle singole voci di bilancio per la definizione del livello di gerarchia di fair value in base a cui classificare i singoli strumenti valutati al fair value o per i quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio.

Il fair value degli strumenti derivati è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e la curva dei credit default swap quotati della controparte e della Società, per includere il rischio di non performance esplicitamente previsto dall'IFRS 13.

Per gli strumenti finanziari a medio-lungo termine, diversi dai derivati, ove non disponibili quotazioni di mercato, il fair value è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e considerando il rischio di controparte nel caso di attività finanziarie e il proprio rischio credito nel caso di passività finanziarie.

Fondi per accantonamenti

I "Fondi per accantonamenti" sono rilevati quando: (i) si è in presenza di una obbligazione attuale (legale o implicita) nei confronti di terzi che derivi da un evento passato, (ii) sia probabile un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione e (iii) possa essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'entità pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi ad un tasso di sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro e del rischio specifico dell'obbligazione, che sono approssimati facendo riferimento al rendimento dei titoli governativi del paese Italia o alternativamente paese in cui sarà sostenuto l'esborso per l'estinzione dell'obbligazione. Gli oneri sostenuti nell'esercizio per l'estinzione dell'obbligazione sono portati a diretta riduzione dei fondi precedentemente accantonati.

Il "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell'obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione delle infrastrutture in

concessione, prevista nella convenzione sottoscritta con il Concedente e finalizzata ad assicurarne la dovuta funzionalità e sicurezza. Gli accantonamenti a tale fondo sono determinati in funzione dell'usura e vetustà dell'infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell'esercizio e, quindi, degli interventi programmati, tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo. L'attualizzazione del fondo è effettuata sulla base dei medesimi criteri già descritti per i "Fondi per accantonamenti". Tra le consistenze del fondo è inclusa anche la stima degli oneri connessi agli interventi per somme urgenze e per il ripristino delle porzioni di infrastruttura interessate da eventi alluvionali già occorsi.

I costi per manutenzione ordinaria, invece, sono rilevati nel conto economico al momento del relativo sostenimento e, pertanto, non sono inclusi nella stima delle consistenze del fondo.

Il fondo, facendo riferimento ad interventi ciclici di manutenzione, accoglie la stima degli oneri che deriveranno da un singolo ciclo di interventi ed è determinato separatamente per ciascuna categoria di opera infrastrutturale. Per ciascuna categoria, sulla base delle specifiche valutazioni di carattere tecnico, delle conoscenze disponibili, della situazione attuale del traffico autostradale, dei materiali e della tecnologia in essere:

- a. è stimata la durata del ciclo dell'intervento di ripristino o sostituzione;
- b. è valutato lo stato di conservazione delle opere, raggruppando gli interventi in classi omogenee in relazione al grado di usura dell'infrastruttura e al numero di anni residui fino all'intervento previsto;
- c. sono determinati i costi per ciascuna classe omogenea, sulla base degli elementi documentati verificabili alla data e degli interventi comparabili;
- d. è determinato il valore complessivo degli interventi con riferimento al relativo ciclo;
- e. è calcolato il fondo alla data di riferimento del bilancio, ripartendo gli oneri nel conto economico in relazione agli anni residui fino alla data prevista di intervento, coerentemente con la classe omogenea di usura dell'infrastruttura, attualizzando il valore così ottenuto alla data di valutazione sulla base di un tasso di interesse con "duration" coerente con quella dei flussi finanziari previsti.

Gli effetti, come sopra determinati, sono rilevati nelle seguenti voci del conto economico:

- a. "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti", relativamente agli effetti dell'aggiornamento delle stime derivanti dalle valutazioni di carattere tecnico (ammontare degli interventi da realizzare e tempistica prevista degli stessi) e della variazione del tasso di attualizzazione utilizzato rispetto a quello dell'esercizio precedente;
- b. "Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti", con riferimento all'effetto del trascorrere del tempo, calcolato sulla base del valore del fondo e del tasso di interesse utilizzato per l'attualizzazione del fondo alla data di bilancio dell'esercizio precedente.
- c. Al momento del sostenimento degli oneri dell'intervento, i costi sono rilevati per natura nelle singole voci del conto economico dell'esercizio e la voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti" accoglie l'utilizzo del fondo precedentemente accantonato.

Al momento del sostenimento degli oneri dell'intervento, i costi sono rilevati per natura nelle singole voci del conto economico dell'esercizio e la voce "Variazione operativa dei fondi per accantonamenti" accoglie l'utilizzo del fondo precedentemente accantonato. Oltre ai costi degli interventi inclusi tra le consistenze del fondo, nella medesima voce vengono rappresentati anche quelli relativi alle manutenzioni ordinarie. In particolare, nello stesso esercizio, a fronte dei costi rappresentati per natura nelle voci di conto economico, si procede a un accantonamento e a un utilizzo contestuale del medesimo importo (senza, pertanto, effetti né patrimoniali né economici), al fine di assicurarne anche una corretta rendicontazione ai fini regolatori e tariffari.

Benefici per dipendenti

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

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

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

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

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

Le passività per benefici per dipendenti includono, ai sensi dello IAS 19, anche gli oneri con quantificazione certa a carico della Società per il ricorso a strumenti previsti dalla normativa di riferimento per il prepensionamento dei dipendenti (cosiddetta "isopensione", di cui all'art. 4, Legge n. 92/2012), erogati per il tramite dell'INPS), in relazione agli accordi sottoscritti con i dipendenti che hanno aderito agli stessi.

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

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

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

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

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

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

Ricavi

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

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

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

Le prestazioni di servizi, sopra illustrate, includono anche i servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente, in applicazione dell'IFRIC 12, e afferenti ai contratti di concessione. In particolare, tali ricavi rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata e sono valutati al fair value, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti (costituiti principalmente dai costi per materiali e servizi esterni e dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività). La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria è rappresentata dai diritti concessori delle attività immateriali o dalle attività finanziarie (diritti concessori e/o contributi su opere).

Oneri e proventi finanziari

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

Dividendi

I dividendi sono rilevati quando è stabilito il diritto incondizionato a riceverne il pagamento. I dividendi e gli acconti sui dividendi pagabili agli azionisti della holding sono rappresentati come movimento del patrimonio

netto alla data in cui sono approvati, rispettivamente, dall'Assemblea degli azionisti e dal Consiglio di Amministrazione.

Contributi pubblici

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

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

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

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

Imposte sul reddito

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

Le imposte anticipate e differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività (risultante dall'applicazione dei criteri di valutazione descritti nella presente nota 3 e il valore fiscale delle stesse (derivante dall'applicazione della normativa tributaria) e sono iscritte:

- a. le prime, solo se è probabile che ci sia un sufficiente reddito imponibile che ne consenta il recupero;
- b. le seconde, se esistenti, in ogni caso, salvo che le relative differenze temporanee derivino:
 1. dalla rilevazione iniziale dell'avviamento;
 2. dalla rilevazione iniziale di un'attività o di una passività in un'operazione che non sia un'aggregazione di imprese, al momento dell'operazione, non influisca né sull'utile contabile né sul reddito imponibile (perdita fiscale), e al momento dell'operazione, non dà luogo alla rilevazione di un uguale ammontare di differenze imponibili e deducibili.

Le imposte anticipate e differite sono calcolate in base all'aliquota fiscale che si ritiene sarà in vigore al momento di riversamento delle differenze che le hanno generate, tenuto conto dei provvedimenti legislativi emanati entro la fine dell'esercizio. Il valore di carico delle attività per imposte anticipate è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più ritenuta probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero delle stesse.

Le imposte correnti, anticipate e differite sono imputate nel conto economico ad eccezione di quelle relative a voci rilevate direttamente nel patrimonio netto, per le quali sono imputate nel patrimonio netto anche i relativi effetti fiscali.

Per l'esercizio 2024 Autostrade per l'Italia partecipa al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto dalla controllante Holding Reti Autostradali.

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

Riduzione e ripristino di valore delle attività

Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi siano indicazioni che il valore contabile di una o più delle attività materiali e immateriali e delle partecipazioni (ad esclusione di quelle eventualmente valutate al fair value) possa aver subito una perdita di valore, si procede ad una verifica della recuperabilità del valore contabile,

come descritto nel seguito, per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione, rilevata nel conto economico. Per le attività immateriali a vita utile indefinita (es. avviamento, marchi, ecc.) e per quelle in corso di realizzazione, la verifica è effettuata almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si verifichino eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

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

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

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Alla data di chiusura del bilancio, qualora vi sia indicazione che una perdita per riduzione di valore rilevata negli esercizi precedenti possa essersi ridotta, in tutto o in parte, si provvede a verificare la recuperabilità degli importi iscritti nella situazione patrimoniale-finanziaria e determinare l'eventuale importo della svalutazione da ripristinare nel conto economico; tale ripristino non può eccedere, in nessun caso, l'ammontare delle svalutazioni precedentemente effettuate. L'avviamento non è mai ripristinabile.

Stime e valutazioni

La redazione del bilancio, in applicazione degli IFRS, richiede l'effettuazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla data di riferimento del bilancio. Tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compresa la stima della svalutazione delle attività finanziarie), dei fondi per accantonamenti, dei benefici per dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, dello stadio di completamento delle attività relative alle prestazioni di servizi che generano ricavi, delle imposte correnti, anticipate e differite.

In particolare, la stima dei suddetti fondi è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per classe omogenea di intervento.

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

Conversioni delle partite in valuta

Le transazioni in valuta, diversa dalla valuta funzionale, sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio di riferimento e le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta e iscritte al costo storico sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione.

Nuovi principi contabili e interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2024 e principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi e interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non ancora omologati

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili e errori – nella tabella di seguito sono indicati:

- a. i nuovi principi contabili e le nuove interpretazioni contabili, ovvero le modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, che risultano in vigore dal 1° gennaio 2024;
- b. i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, non ancora in vigore al 31 dicembre 2024, che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio d'esercizio della Società.

Titolo documento	Data di entrata in vigore	Data di omologazione
Nuovi principi contabili e nuove interpretazioni, modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni in vigore dal 1° gennaio 2024		
Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7 - Accordi di finanziamento dei fornitori	1° gennaio 2024	25 maggio 2023
Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio: classificazione delle passività come correnti o non correnti; passività non correnti con covenants	1° gennaio 2024	19 dicembre 2023
Modifiche all'IFRS16 - La passività per leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione	1° gennaio 2024	20 novembre 2023
Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni o modifiche ai principi contabili ed alle interpretazioni esistenti non ancora in vigore o non omologati		
Modifiche allo IAS 21 – Mancanza di scambiabilità	1° gennaio 2025	13 novembre 2024

Con riferimento ai principi in vigore dal 1° gennaio 2024, si evidenzia che gli stessi non hanno comportato impatti sui valori del bilancio d'esercizio. La Società sta, invece, valutando gli eventuali impatti derivanti dall'applicazione futura dei nuovi principi e interpretazioni contabili non ancora in vigore al 31 dicembre 2024, per i quali non sono comunque previsti effetti significativi.

Nota 4

Contratto di concessione

Aspetti generali

La Convenzione Unica è stata sottoscritta il 12 ottobre 2007 tra la Società e l'ANAS (a cui, dal 1° ottobre 2012, è subentrato, nelle funzioni di Concedente, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ed è stata approvata con la Legge n. 101/2008. Oggetto della convenzione è la costruzione e la gestione delle tratte autostradali assentite in concessione. La Convenzione Unica scade il 31 dicembre 2038.

In particolare, il Concessionario da una parte ha l'obbligo di provvedere alla gestione tecnica delle infrastrutture in concessione, assicurare il mantenimento della funzionalità delle infrastrutture attraverso la manutenzione e la riparazione delle stesse, provvedere all'esecuzione di interventi di adeguamento della rete, procedendo all'affidamento dei lavori, sottoporre all'approvazione del Concedente i progetti degli interventi di potenziamento, di adeguamento e di manutenzione straordinaria e corrispondere allo Stato i canoni di concessione e subconcessione; dall'altra parte è titolare del diritto di percepire i pedaggi derivanti dalla gestione della concessione applicando e aggiornando le relative tariffe secondo i meccanismi previsti. Alla scadenza del rapporto concessorio, il Concessionario ha l'obbligo di trasferire a titolo gratuito al Concedente tutte le opere autostradali realizzate (cosiddetti "beni devolvibili") in buono stato di manutenzione, a meno che non sia previsto il pagamento di un cosiddetto valore di subentro, calcolato in base a quanto disposto dalla Convenzione stessa.

L'equilibrio economico-finanziario (che prevede la copertura dei costi di gestione e l'equa remunerazione del capitale investito da parte del concessionario relativamente agli investimenti effettuati) è assicurato per ciascun periodo regolatorio quinquennale, nonché per l'intera durata della concessione, da incrementi

tariffari autorizzati dal Concedente, definiti in modo tale da consentire anche la loro graduale applicazione nel tempo agli utenti. Tali informazioni sono declinate nel Piano Economico Finanziario (PEF), che assolve la funzione di dimostrare, sulla base di quanto definito tra Concessionaria e Concedente e tenuto conto delle previste dinamiche di evoluzione sopra elencate, l'equilibrio economico, patrimoniale e finanziario della gestione della concessione, le modalità di recupero da parte del concessionario dei costi di gestione e di investimento sostenuti nonché la remunerazione spettante (in termini di tariffe in essere a carico degli utenti e di evoluzione delle stesse nel tempo, in relazione alle dinamiche dei costi di gestione e degli investimenti). I periodi regolatori hanno durata quinquennale.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) è l'autorità competente nella definizione del sistema tariffario di pedaggio anche della convenzione in essere, nonché di esprimere un parere nell'ambito della procedura di aggiornamento/revisione periodica della medesima convenzione.

Nella tabella seguente sono riepilogate le tratte autostradali in concessione al 31 dicembre 2024.

Tratta autostradale	Km in esercizio
A1 Milano – Napoli	803,5
A4 Milano – Brescia	93,5
A7 Genova – Serravalle	50,0
A8/9 Milano – Iaghi	77,7
A8 / A26 raccordo	24,0
A10 Genova – Savona	45,5
A11 Firenze – Pisa nord	81,7
A12 Genova – Sestri Levante	48,7
A12 Roma – Civitavecchia	65,4
A13 Bologna – Padova	127,3
A14 Bologna – Taranto	781,4
A16 Napoli – Canosa	172,3
A23 Udine – Tarvisio	101,2
A26 Genova – Gravelona	244,9
A27 Mestre – Belluno	82,2
A30 Caserta – Salerno	55,3
Totale	2.854,6

Principali eventi dell'esercizio in ambito regolatorio

Aggiornamento del Piano Economico Finanziario

Il 31 dicembre 2024 si è concluso il quinquennio regolatorio 2020-2024 regolato dal previgente Piano Economico Finanziario. Al riguardo, la Società in data 25 luglio 2024, dopo una prima fase di interlocuzioni con il Concedente, ha presentato una proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) coerente con il sistema tariffario vigente; l'approvazione da parte del Concedente del nuovo PEF era prevista, in base al quadro normativo, entro il 31 dicembre 2024¹.

La proposta di PEF di ASPI include la stima preliminare aggiornata del piano di investimenti in concessione pari a circa 36 miliardi di euro nel periodo dal 2020 al 2038. Tale piano, che dovrà essere valutato dagli organi competenti, riflette le significative modifiche del quadro macroeconomico e di quello normativo, oltre a comprendere alcuni investimenti aggiuntivi. La stima degli investimenti tiene conto della nuova visione strategica nell'ambito del piano di rigenerazione della rete. In particolare, le variazioni rispetto al valore stimato nel precedente PEF sono state determinate dagli incrementi dei prezzi materiali occorsi tra il 2021 e il 2024, dalle prescrizioni emerse da parte degli enti territoriali in sede di iter autorizzativo e più in generale

¹ in data 29 giugno 2024 è stato pubblicato il Decreto Legge n. 89 recante "disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport", che ha introdotto il comma 3bis all'art. 13 del DL n. 162/2019, prevedendo che "entro il 31 luglio 2024 le società concessionarie per le quali interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale nell'anno 2024 presentano le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari". Inoltre, sempre all'interno dello stesso Decreto-legge, era previsto che tale aggiornamento "è perfezionato entro il 31 dicembre 2024".

dalle nuove norme tecniche e standard di manutenzione e sicurezza che hanno modificato profondamente le strategie di ammodernamento e di estensione di vita utile dell'intero patrimonio infrastrutturale.

Alla data di predisposizione del presente bilancio l'istruttoria per l'approvazione del PEF da parte del Concedente non si è conclusa. In particolare, risultano tutt'ora in corso:

- a. le analisi e gli approfondimenti da parte di un'apposita commissione tecnica istituita dal Ministero Concedente (MIT) con l'obiettivo di valutare i piani di investimento inseriti nelle proposte di aggiornamento dei PEF presentati dalle società del comparto, tra cui ASPI;
- b. le interlocuzioni per l'individuazione di adeguati meccanismi di riequilibrio concessorio garantendo da un lato la sostenibilità all'utenza degli incrementi tariffari e dall'altro il rispetto di metriche che supportino un'adeguata struttura finanziaria.

Evoluzione del quadro normativo e regolatorio

Si riportano di seguito i principali provvedimenti del 2024 che hanno impattato il quadro normativo regolatorio di riferimento:

- a. Delibera ART n. 124/2024, che ha determinato la misura del WACC del settore autostradale per i concessionari con PEF in scadenza nel 2024, tra i quali, anche ASPI. In particolare, il WACC nominale pre-tax, utilizzabile dal 2025 per la remunerazione delle opere "da realizzarsi", è pari a 7,67%. Si evidenzia che la delibera 124/2024 ha sancito espressamente che tale valore potrebbe essere suscettibile di modifiche, "nell'ipotesi di una revisione della metodologia per il calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito netto e la conseguente rideterminazione del suo valore", in relazione alla revisione più generale del sistema tariffario, meglio descritta nel seguito.
- b. Legge annuale per il Mercato e la Concorrenza 2023, n. 193/2024, contenente "Disposizioni in materia di riordino delle concessioni autostradali". La riforma prevede delle norme prevalentemente destinate alle future concessioni da aggiudicare tramite gara o società in house (artt. da 1 a 13) mentre per le concessioni in essere, come ASPI e le controllate (TANA, RAV e SAT) sono state previste soltanto due disposizioni (artt. 14 e 15) rispettivamente afferenti alla procedura di aggiornamento dei PEF e alle quote di esternalizzazione per i lavori sull'infrastruttura. In particolare, a decorrere dall'entrata in vigore della legge e con riferimento al primo aspetto (aggiornamento PEF), per le società concessionarie per le quali interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale (in particolare per ASPI), l'incremento tariffario coincide con l'"indice di inflazione rilevato nei documenti di programmazione di finanza pubblica per il relativo anno", nelle more dell'aggiornamento del PEF.
- c. Delibera ART n. 132/2024² che introduce "misure concernenti il contenuto minimi degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali" (Diritti minimi agli utenti). La delibera contiene delle prescrizioni relative al diritto alla trasparenza, all'informazione e all'assistenza lungo l'asse autostradale che le concessionarie autostradali sono obbligate a recepire secondo tempistiche ben definite dall'ART sulla base della complessità di attuazione delle stesse. Con riguardo alla disciplina concernente il meccanismo del rimborso in presenza di cantieri (c.d. "Cashback di comparto"), l'Autorità, come indicato alla misura 8 dell'Allegato A alla succitata Delibera, adotterà un successivo provvedimento (termine fissato al 31 marzo 2025, cfr. Delibera ART n. 91/2024), a conclusione della fase di consultazione ad oggi in corso. In particolare, si segnala che AISCAT, a nome delle concessionarie associate, aveva inviato all'Autorità un'istanza di riesame (in data 25 ottobre 2024) chiedendo l'espunzione e/o la modifica di alcune misure. Contestualmente, AISCAT ha inviato all'Autorità una richiesta di chiarimenti su alcune misure la cui interpretazione risulta poco chiara e uno specifico incontro. Le suddette richieste di AISCAT sono state riscontrate dall'ART, e, all'esito degli approfondimenti svolti, è stato deciso, a livello di comparto, di procedere all'impugnazione della Delibera con ricorso presentato da ASPI e le società controllate in data 24 gennaio 2025.

² Delibera emanata a conclusione di una specifica indagine conoscitiva (avviata il 14 aprile 2022, con delibera 59/2022) e di due specifiche consultazioni (svolttesi tra il 2022 e il 2024).

Con riferimento alla delibera n. 124 relativa al WACC sopra descritta, si evidenzia che in data 12 novembre 2024, ASPI ha presentato ricorso per il suo annullamento. Le contestazioni riguardano in particolare: (i) il criterio di determinazione del premio al debito adottato dall'ART nella delibera impugnata; (ii) la modifica dei comparables presi in considerazione dall'ART nella determinazione del costo del capitale proprio e, segnatamente, nella determinazione della componente dell'equity beta.

Evoluzione della disciplina ART in merito ai sistemi tariffari di pedaggio

L'ART, a seguito della verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali, avviata con Delibera n. 181/2023 e conclusasi in data 24 gennaio 2024, ha evidenziato l'opportunità di intervenire sulla predetta metodologia sia attraverso l'adozione di indicazioni operative, sia considerando eventuali ipotesi di revisione, da sottoporre a consultazione pubblica, in ragione dei cambiamenti nel frattempo intervenuti nel settore. Nel corso del 2024, l'Autorità ha pubblicato una serie di delibere³ in cui sono state avviate una serie di analisi e indagini conoscitive che hanno come obiettivo l'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio. La conclusione dell'iniziativa da parte dell'ART è prevista il 31 maggio 2025, come stabilito dalla Delibera ART 186/2024.

Sempre con riferimento a quanto sopra riportato, si segnala che l'Autorità ha emesso in data 8 febbraio 2024 la Delibera n. 15/2024 recante indicazioni operative sull'applicazione dei principi e dei criteri della regolazione economica delle concessioni autostradali. Nella delibera, oltre a essere fornite indicazioni sul trattamento conseguente alla mancata realizzazione degli investimenti programmati da parte del concessionario, l'Autorità ha rilevato che l'applicazione di un incremento tariffario linearizzato (incremento percentuale costante per tutta la durata residua della concessione), pur assicurando la neutralità finanziaria in termini di rendimento atteso del progetto, determina una rilevante posticipazione del recupero dei costi, causando incrementi delle cosiddette poste figurative (remunerate) a credito della concessionaria, con livelli tariffari fortemente crescenti nel tempo e, quindi, potenzialmente non sostenibili per gli utenti. Per ovviare a tale rilievo, ha ritenuto necessaria la presentazione da parte dei concessionari, nell'ambito della proposta di PEF, di uno scenario in cui, nel caso di tariffe unitarie crescenti, la dinamica tariffaria sia realizzata con una successione di incrementi annui decrescenti nel tempo calcolati con un determinato rapporto, identificato e ritenuto accettabile dall'Autorità (cosiddetto incremento geometrico).

Nota 5

Questioni legate al cambiamento climatico

Anche nel corso dell'esercizio 2024 è proseguito l'impegno nei confronti del contrasto degli effetti connessi al cambiamento climatico. La Società ha posto al centro la sostenibilità in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile e si trova a svolgere un ruolo cruciale lungo tre direttrici: ridurre la propria impronta carbonica, adattare le proprie infrastrutture alla sfida rappresentata dai fenomeni estremi, abilitare lungo le proprie reti modelli di mobilità sostenibili.

Con riferimento al breve periodo il management non rileva impatti specifici di rilevante entità derivanti da rischi legati al clima, da considerare nell'applicazione dei principi contabili. La Società, in tutti i settori di attività serviti, persegue l'eccellenza dell'erogazione del servizio; questo comporta un costante impegno nello sviluppo di infrastrutture adeguate e nell'evoluzione della gestione delle medesime, con il giusto grado di innovazione tecnologica.

Con riferimento al medio-lungo periodo il management, nel proseguire la definizione di sempre più aggiornati piani di sviluppo, non ravvede ulteriori considerazioni specifiche da fattorizzare nell'applicazione dei principi contabili per la predisposizione di bilancio.

La Società, inoltre, ha predisposto e pubblicato un piano di transizione climatica (Transition plan) all'interno del quale sono al centro l'ambizione climatica, i relativi piani di implementazione e finanziamento, la strategia di engagement ed il quadro di rendicontazione della Società. Con il percorso di sostenibilità iniziato nei precedenti esercizi, ASPI ha incorporato nella propria strategia due pilastri di ambizione:

³ Delibera n. 29/2024, Delibera n. 62/2024 e Delibera 186/2024.

- a. la mitigazione degli impatti climatici attraverso la riduzione dell'impronta carbonica e lo sviluppo di modelli di mobilità sostenibile;
- b. l'adattamento e la resilienza delle proprie infrastrutture ai cambiamenti climatici.

Difatti, per la Società, le azioni per il contenimento dei rischi collegati al cambiamento climatico si concretizzano principalmente nella realizzazione di investimenti nelle infrastrutture per prevenire e/o mitigare gli impatti derivanti prevalentemente dai rischi fisici, nonché negli interventi di manutenzione.

Il Piano di investimenti e delle manutenzioni di ASPI inseriti nell'ambito della proposta di aggiornamento del piano economico finanziario ha tra le altre cose come obiettivo quello di sostenere l'ambizione climatica del gruppo attraverso le nuove opere, l'ammodernamento e le attività di manutenzione.

Con riferimento agli eventi alluvionali del 2024, la società ha rilevato oneri nell'esercizio 2024 pari a 22 milioni di euro per la messa in sicurezza delle porzioni di infrastruttura interessate dall'evento. Inoltre, è stato stanziato un fondo oneri nell'ambito del fondo ripristino e sostituzione della società per un importo pari a 33 milioni di euro con l'obiettivo di ripristinare l'infrastruttura.

Oltre a quanto sopra evidenziato, non si segnalano ulteriori aspetti che possano avere impatto sulla valutazione delle attività e passività iscritte in bilancio o sui ricavi e costi dell'esercizio, considerando anche che:

- a. gli investimenti sull'infrastruttura in concessione e quindi i diritti concessori immateriali assumono rilevanza ai fini regolatori;
- b. Il fondo ripristino e sostituzione include gli stanziamenti connessi alle manutenzioni cicliche e non ricorrenti incluse nel piano;
- c. ai fini della predisposizione del test di impairment, come meglio specificato nel seguito, la società ha tenuto conto dell'ultima proposta di piano di investimenti coerente con i principi e le azioni declinate nel Transition plan.

Si evidenzia infine che la legislazione introdotta in risposta ai cambiamenti climatici potrebbe dar luogo a nuovi obblighi, ad oggi non preventivabili.

Nota 6

Attività materiali

a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	31/12/2024			31/12/2023		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari	422.533	(318.083)	104.450	398.123	(307.358)	90.765
Investimenti immobiliari	13.120	(10.688)	2.432	13.338	(10.504)	2.834
Attività materiali	435.653	(328.771)	106.882	411.461	(317.862)	93.599

b. Movimentazioni dell'esercizio

€ migliaia	Valore netto al 31/12/2023	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						Valore netto al 31/12/2024
		Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Passaggi in esercizio	Ammortamenti	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche e altre rettifiche	Decrementi per contributi	
Terreni	1.308	-	-	-	-	104	-	1.412
Fabbricati	17.434	4.736	23	(1.469)	(25)	57	(1.818)	18.947
Diritti d'uso di fabbricati	10.297	5.486	-	(3.197)	-	(1.866)	-	10.720
Impianti e macchinari	-	277	-	(14)	-	-	-	263
Attrezzature industriali e commerciali	37.327	14.403	505	(14.444)	(14)	-	-	37.777
Altri beni	16.597	6.329	130	(6.097)	(2)	-	(212)	16.745
Diritti d'uso altri beni	3.290	4.021	-	(2.968)	-	(300)	-	4.043
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	1.144	11.048	(658)	-	-	-	-	11.534
Migliorie su beni di terzi	3.378	-	-	(368)	-	-	-	3.009
Immobili, impianti e macchinari	90.765	46.300	-	(28.539)	(41)	(2.005)	(2.030)	104.450
Terreni	236	-	-	-	-	(104)	-	132
Fabbricati	2.598	-	-	(241)	-	(57)	-	2.300
Investimenti immobiliari	2.834	-	-	(241)	-	(161)	-	2.432
Attività materiali	93.599	46.300	-	(28.780)	(41)	(2.166)	(2.030)	106.882

Relativamente ai diritti d'uso, non sono presentate le informazioni integrative richieste dal principio contabile IFRS 16, in quanto non rilevanti.

Si evidenzia che la voce investimenti immobiliari accoglie alcune porzioni di fabbricati e terreni non strumentali, destinati alla locazione (prevalentemente a società del Gruppo ASPI) e valutati al costo. Il fair value di tali attività, stimato in apposite perizie redatte da esperti indipendenti e basate sulle indicazioni provenienti dal mercato immobiliare applicabili per la tipologia di investimenti detenuti, è stimato complessivamente per un valore pari a circa 13 milioni di euro, risultando superiore rispetto al valore contabile. Nell'esercizio 2024 gli immobili hanno generato canoni di locazione attivi pari a 661 migliaia di euro, a fronte di costi operativi diretti di manutenzione e gestione pari a 6.786 migliaia di euro.

Nel corso del 2024 non si sono verificate variazioni della vita utile stimata dei beni. Si precisa, infine, che al 31 dicembre 2024 le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

Nota 7

Attività immateriali

a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	31/12/2024			31/12/2023		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Diritti concessori immateriali	13.905.523	(3.438.749)	10.466.774	12.242.723	(2.809.893)	9.432.830
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.300	-	6.111.300	6.111.261	-	6.111.261
Altre attività immateriali	645.566	(516.737)	128.829	560.753	(454.933)	105.820
Attività immateriali	20.662.389	(3.955.486)	16.706.903	18.914.737	(3.264.826)	15.649.911

La voce è costituita da:

- a. i diritti concessori immateriali pari a 10.466.774 migliaia di euro (9.432.830 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) riconducibili alle seguenti categorie:
 1. gli investimenti in opere infrastrutturali (10.386.407 migliaia di euro);
 2. i diritti su opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio autostradali devoluti gratuitamente alla Società al termine dei relativi contratti (80.367 migliaia di euro);
- b. l'avviamento e le altre attività a vita utile indefinita per un valore complessivo pari a 6.111.300 migliaia di euro;
- c. le altre attività immateriali pari a 128.829 migliaia di euro.

b. Movimentazioni dell'esercizio

€ migliaia	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							Valore netto al 31/12/2024
	Valore netto al 31/12/2023	Incrementi per opere realizzate	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Ammortamenti	Passaggi in esercizio	Decrementi per contributi	Riclassifiche e altre rettifiche	
Diritti per investimenti in opere infrastrutturali	9.346.722	1.697.479	-	(623.115)	-	(30.874)	(3.805)	10.386.407
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	86.108	-	-	(5.741)	-	-	-	80.367
Diritti concessori immateriali	9.432.830	1.697.479	-	(628.856)	-	(30.874)	(3.805)	10.466.774
Avviamento	6.111.198	-	-	-	-	-	-	6.111.198
Marchi	63	-	39	-	-	-	-	102
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.261	-	39	-	-	-	-	6.111.300
Sviluppo software	71.146	-	55.082	(45.690)	568	-	-	81.106
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	22.153	-	20.240	(15.915)	1	-	-	26.479
Concessioni e licenze	1.988	-	-	(199)	-	-	-	1.789
Attività immateriali in corso e acconti	10.533	-	9.491	-	(569)	-	-	19.455
Altre attività immateriali	105.820	-	84.813	(61.804)	-	-	-	128.829
Attività immateriali	15.649.911	1.697.479	84.852	(690.660)	-	(30.874)	(3.805)	16.706.903

Nel corso del 2024, le attività immateriali evidenziano un incremento netto pari a 1.056.992 migliaia di euro, principalmente per l'effetto combinato di:

- a. gli investimenti in opere infrastrutturali (1.697.479 migliaia di euro);
- b. gli investimenti in altre attività immateriali (84.813 migliaia di euro), riconducibili essenzialmente all'attuazione delle iniziative del Piano di trasformazione della Società focalizzate sull'innovazione tecnologica per la gestione e sicurezza delle infrastrutture e sui servizi digitali avanzati per la mobilità;
- c. gli ammortamenti dell'esercizio (690.660 migliaia di euro).

Si evidenzia infine che nell'esercizio 2024 sono stati rilevati nel conto economico costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 3.839 migliaia di euro (2.971 migliaia di euro nel 2023). Tali attività sono finalizzate al miglioramento di infrastrutture, servizi offerti, livelli di sicurezza, sviluppo interno di software, tutela e valorizzazione dell'ambiente.

c. Informativa su impairment test

Riguardo la voce "Avviamento", si evidenzia che la stessa è stata rilevata nel 2003 a seguito del conferimento a favore della Società del compendio autostradale da parte della ex Autostrade - Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. nell'ambito del progetto di riorganizzazione del Gruppo. Il valore, che è stato determinato sulla base dei precedenti principi contabili applicati dalla Società (in accordo con l'esenzione prevista dall'IFRS 1), coincide con il valore netto contabile in essere al 1° gennaio 2004, data di transizione agli IFRS.

Si precisa che, analogamente a quanto effettuato nei precedenti esercizi, l'intera attività della Società rappresenta un'unica "CGU", in quanto i flussi finanziari generati dalle tratte autostradali assegnate in gestione dalla concessione sono tra loro strettamente correlati. Pertanto, il test di impairment consente di verificare, nel complesso, la recuperabilità di tutte le attività immateriali nonché dell'intero capitale investito netto.

Con riferimento alla recuperabilità dell'avviamento e dei diritti concessori di tale CGU, è stato effettuato il test di impairment secondo quanto disciplinato dallo IAS 36.

Come previsto dallo IAS 36, il test è stato effettuato mediante il modello dell'Unlevered Discounted Cash Flow (UDCF), sulla base dei flussi finanziari relativi al business plan elaborato sulla base del PEF inviato al Concedente in data 25 luglio 2024 e approvato nella stessa data dal Consiglio di Amministrazione, che prevede investimenti nel periodo di concessione 2020-2038 pari a 35,9 miliardi di euro, significativamente superiori rispetto al Piano Economico Finanziario attualmente vigente, con incrementi tariffari a riequilibrio del Piano Finanziario Regolatorio. Ai fini della determinazione del valore d'uso derivante dall'attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti attesi, è stato utilizzato il piano pluriennale avente un orizzonte temporale pari alla durata della concessione che risulta maggiormente appropriato, rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (periodo limitato di proiezione esplicita con la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche dei contratti di concessione, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita dei contratti. È inoltre opportuno specificare che nella definizione dei flussi e del tasso di attualizzazione degli stessi, sono considerati gli effetti dei costi previsti e delle spese in conto capitale per far fronte agli impegni del Green Deal Europeo riguardante le emissioni nette di gas serra.

Ai fini dell'esercizio di impairment è stato utilizzato un tasso di attualizzazione pari al 5,48%; si evidenzia che tale tasso di attualizzazione, determinato sulla base di quanto richiesto dallo IAS 36, differisce dal tasso di remunerazione del capitale investito e dei servizi di costruzione e gestione previsti dalla Convenzione Unica, determinato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti sulla base di specifiche modalità indicate in apposita delibera.

Il test di impairment ha confermato la piena recuperabilità dell'avviamento e dei diritti concessori di Autostrade per l'Italia iscritti in bilancio.

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

- a. prendendo a riferimento scenari con previsioni di flusso degli investimenti ottimizzati, considerando ulteriori elementi di riequilibrio oltre a quello tariffario (i.e. proroga della concessione), per ottenere incrementi tariffari sostenibili per l'utenza;

- b. incrementando dell'1% il tasso di attualizzazione indicato, valutandolo come unico elemento, in considerazione dello sviluppo tariffario con sistema regolatorio di "riequilibrio", rappresentativo di un'ipotesi di stress test dei possibili impatti di medio-lungo termine.

Anche i risultati delle analisi di sensitività hanno confermato la piena recuperabilità delle attività iscritte.

Nota 8

Partecipazioni

a. Consistenze iniziali e finali e movimentazioni dell'esercizio

AUTOSTRADE PER L'ITALIA	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							
	01/01/2024			Costo		Svalutazioni		31/12/2024
€ migliaia	Costo	(Svalutazioni) cumulate	Valore netto	Decrementi per liquidazioni	Svalutazioni	Costo	(Svalutazioni) cumulate	Valore netto
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	90.674	-	90.674	-	-	90.674	-	90.674
Tangenziale di Napoli S.p.A.	54.785	-	54.785	-	-	54.785	-	54.785
Amplia Infrastructures S.p.A.	44.386	(4.891)	39.495	-	-	44.386	(4.891)	39.495
Free To X S.r.l.	76.000	-	76.000	-	-	76.000	-	76.000
Autostrade Meridionali S.p.A. in liquidazione	15.340	-	15.340	-	(5.900)	15.340	(5.900)	9.440
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	11.350	-	11.350	-	-	11.350	-	11.350
Movyon S.p.A.	5.692	-	5.692	-	-	5.692	-	5.692
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	2.461	-	2.461	-	-	2.461	-	2.461
Elgea S.p.A.	2.000	-	2.000	-	-	2.000	-	2.000
AD Moving S.p.A.	4.000	(3.165)	835	-	-	4.000	(3.165)	835
Youverse S.p.A.	18.701	(12.000)	6.701	-	-	18.701	(12.000)	6.701
Giovia S.r.l.	326	-	326	-	-	326	-	326
Partecipazioni in imprese controllate (A)	325.715	(20.056)	305.659	-	(5.900)	325.715	(25.956)	299.759
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	64.867	(2.522)	62.345	(62.345)	-	2.522	(2.522)	-
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	999	-	999	-	-	999	-	999
Consorzio Autostrade Italiane Energia	29	-	29	-	-	29	-	29
Partecipazioni in imprese collegate (B)	65.895	(2.522)	63.373	(62.345)	-	3.550	(2.522)	1.028
Strada dei Parchi S.p.A.	4.271	-	4.271	-	-	4.271	-	4.271
Tangenziale Esterna S.p.A.	1.163	-	1.163	(1.163)	-	-	-	-
digITAllog S.p.A. in liquidazione	426	-	426	-	-	426	-	426
ROME ADVANCED DISTRICT	100	-	100	-	-	100	-	100
Partecipazioni in altre imprese (C)	5.960	-	5.960	(1.163)	-	4.797	-	4.797
Partecipazioni (A+B+C)	397.570	(22.578)	374.992	(63.508)	(5.900)	334.062	(28.478)	305.584

b. Dettaglio delle partecipazioni con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico al 31 dicembre 2024

Denominazione	Sede	Valore nominale azione/quote (€)	Capitale/Fondo consortile/Fondo Patrimoniale (€)	Quota partecipazione (%)	Numero azioni/quote possedute	Utile (Perdita) dell'esercizio 2024 (€ migliaia) (1)	Patrimonio netto al 31/12/2024 (€ migliaia) (1)	Valore di carico (€ migliaia) 31/12/2024	
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	Roma	0,15	24.460.800	100,00%	(3)	162.962.400	7.735	91.682	90.674
Tangenziale di Napoli S.p.A.	Napoli	5,16	108.077.490	100,00%	-	20.945.250	1.047	280.802	54.785
Amplia Infrastructures S.p.A.	Roma	0,13	30.116.452	99,80%	-	231.196.989	(1.651)	52.462	39.495
Free To X S.r.l.	Roma	69.602.822	69.602.822	100,00%	1	-	(4.248)	114.008	76.000
Autostrade Meridionali S.p.A. in liquidazione	Napoli	2,07	9.056.250	58,96%	-	2.580.500	337	18.258	9.440
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	1,00	10.000.000	100,00%	-	10.000.000	18.218	39.337	11.350
Movyon S.p.A.	Roma	1,00	1.120.000	100,00%	-	1.120.000	12.331	91.783	5.692
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	Pré Saint Didier (Aosta)	51,65	198.749.200	51,00%	-	1.962.480	(4.892)	219.120	2.461
Elgea S.p.A.	Roma	1,00	2.000.000	100,00%	-	2.000.000	81	1.839	2.000
AD Moving S.p.A.	Roma	1,00	1.000.000	100,00%	-	1.000.000	940	3.071	835
Youverse S.p.A.	Roma	1,00	5.037.100	100,00%	-	5.037.100	2.011	7.048	6.701
Giovia S.r.l.	Roma	10.000	10.000	100,00%	1	-	1.054	3.253	326
Partecipazioni in imprese controllate (A)									299.759
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna	1,00	2.715.200	36,81%	-	999.440	244	(2)	999
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	-	116.330	30,95%	-	-	-	116	29
Partecipazioni in imprese collegate (B)									1.028
Strada dei Parchi S.p.A.	Roma	10,00	48.114.240	2%	-	96.228	259.333	(2)	4.271
digITAllog S.p.A. in liquidazione	Roma	1.000,00	1.142.000	1,401%	-	16	736	(2)	426
ROME ADVANCED DISTRICT	Roma	-	700.000	14,286%	-	-	-	-	100
Partecipazioni in altre imprese (C)									4.797
Partecipazioni (A+B+C)									305.584

(1) I dati sono riferiti al bilancio al 31 dicembre 2024 approvato dal Consiglio di Amministrazione di ciascuna società.

(2) I dati sono riferiti al bilancio al 31 dicembre 2023.

(3) A seguito dell'acquisto in data 2 maggio 2023 da parte di Autostrade per l'Italia di 2.000 azioni della Società Autostrada Tirrenica S.p.A., il totale delle azioni in circolazione è posseduto da Autostrade per l'Italia. Si specifica infatti che in data 29 dicembre 2015 Società Autostrada Tirrenica ha acquistato n. 109.600 proprie azioni da soci di minoranza. Pertanto la quota di interessenza della società è pari al 100% al 31 dicembre 2023 calcolata come rapporto tra le azioni possedute dalla Società e le azioni totali in circolazione della controllata.

La variazione della voce, pari a 69.408 migliaia di euro, è riconducibile ai seguenti effetti combinati:

- a. la cessione, in data 25 ottobre 2024, di Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. (nel seguito anche "TEM") e di Tangenziale Esterna S.p.A. (nel seguito anche "TE") che erano iscritte a un valore contabile di 63.508 migliaia di euro;

- b. la svalutazione della partecipazione in Autostrade Meridionali S.p.A. in liquidazione (5.900 migliaia di euro), sulla base di quanto risultante dal patrimonio netto di liquidazione della società stessa, come indicato nel seguito.

c. Informativa su impairment test

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni in essere al 31 dicembre 2024, sono state rilevate indicazioni, provenienti da fonti interne di informazione, di eventi o cambiamenti di circostanze con effetto sfavorevole che possono causare perdite di valore. A tal proposito, con riferimento alle società controllate Amplia Infrastructures S.p.A. e Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco, è stato predisposto nel corso dell'esercizio un Business Plan con previsioni peggiorative rispetto alle precedenti versioni. Entrambe le partecipazioni sono state quindi assoggettate a test di impairment al fine di verificare eventuali perdite durevoli di valore. Gli esercizi di impairment sono stati effettuati sulla base dei flussi finanziari derivanti dalle previsioni incluse nei suddetti business plan e sono stati effettuati mediante l'Unlevered Discounted Cash Flow, con determinazione del valore d'uso derivante dall'attualizzazione dei predetti flussi attesi al tasso di sconto (WACC) pari al 7,22% per Amplia e al 6% per la Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco calcolati sulla base di quanto richiesto dallo IAS 36, anche tenendo conto delle rischiosità specifiche delle singole società. I risultati hanno evidenziato la piena recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni al 31 dicembre 2024.

Con riferimento alla società controllata Autostrade Meridionali S.p.A., si evidenzia che nel corso del 2024 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione di dividendi ai soci (di cui 18.558 migliaia di euro a favore di ASPI, rilevati nei "Proventi finanziari") nonché lo scioglimento volontario della società e l'avvio della liquidazione della messa in liquidazione in assenza di ulteriori opportunità di business. In relazione a ciò, il valore di carico della partecipazione detenuta da ASPI in tale impresa è stato svalutato per 5.900 migliaia di euro, allineando quest'ultimo al patrimonio netto pro-quota di tale impresa.

Nota 9

Attività finanziarie

a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	Note	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Attività finanziarie non correnti per contributi		97.758	119.495	(21.737)
Depositi vincolati non correnti		97.758	119.495	(21.737)
Derivati non correnti con fair value positivo	(1)	-	152.042	(152.042)
Finanziamenti a medio-lungo termine		28	15.755	(15.727)
Prestiti al personale		3.178	3.178	-
Risconti attivi finanziari pluriennali		2.950	4.528	(1.578)
Altri crediti finanziari		11.713	11.779	(66)
Altre attività finanziarie non correnti	(1)	17.869	35.240	(17.371)
Attività finanziarie non correnti		213.385	426.272	(212.887)
Attività finanziarie correnti per contributi		54.299	31.215	23.084
Depositi vincolati correnti		42.833	17.296	25.537
Derivati correnti con fair value positivo	(1)	-	1.270	(1.270)
Finanziamenti a medio-lungo termine		226.000	226.000	-
Ratei attivi per attività finanziarie a medio-lungo termine		469	1.165	(696)
Prestiti al personale		689	695	(6)
Risconti attivi finanziari pluriennali		91	104	(13)
Altri crediti finanziari		1.466	1.411	55
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		228.715	230.645	(1.930)
Altre attività finanziarie		180	2.963	(2.783)
Attività finanziarie correnti		326.027	282.119	43.908
Totale		539.412	708.391	(168.979)

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

Il saldo di bilancio è composto da:

- a. le "attività finanziarie per contributi" (152.057 migliaia di euro) che includono i crediti relativi alle somme dovute dal Concedente, da terzi e da altri enti pubblici, quali contributi maturati sui servizi di costruzione effettuati;
- b. i "depositi vincolati" (140.591 migliaia di euro) che si riferiscono a somme vincolate a fronte delle erogazioni effettuate dagli istituti bancari in relazione ai finanziamenti stipulati per l'attivazione dei contributi previsti dalle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997 riferibili alle opere della A1 indicate al punto a). La natura del vincolo deriva dall'indisponibilità delle somme accreditate sui conti, fino al rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta in relazione all'effettiva esecuzione dei lavori e all'avanzamento dei progetti;
- c. i "finanziamenti a medio-lungo termine", pari a 226.028 migliaia di euro al 31 dicembre 2024, che si riferiscono essenzialmente al finanziamento concesso alla controllata Società Autostrada Tirrenica (226.000 migliaia di euro, tasso fisso del 5% e scadenza fissata per il 30 settembre 2025). Con riferimento a tale finanziamento, si segnala che la Società si è impegnata, fino al 100% del finanziamento originario, ad estendere la durata del finanziamento al 30 settembre 2026 nel caso in cui la controllata non riuscisse a rifinanziare integralmente con le banche il finanziamento originario.

La diminuzione delle attività finanziarie per complessivi 168.979 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023, è principalmente riconducibile a:

- a. la diminuzione dei "derivati con fair value positivo" (153.312 migliaia di euro), su cui incide la chiusura dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting in corrispondenza delle emissioni obbligazionarie di febbraio 2024 (169.761 migliaia di euro), cui era destinata la copertura;
- b. la diminuzione dei finanziamenti a medio-lungo termine (15.727 migliaia di euro), su cui incide essenzialmente il rimborso del finanziamento TEM a seguito della cessione della partecipazione sopra descritta.

Per maggiori dettagli si rinvia alla nota 23 "Gestione dei rischi finanziari".

b. Informativa su impairment test

Si precisa che per le attività finanziarie iscritte e commentate nella presente voce non si sono manifestati indicatori di impairment nel corso dell'esercizio e che il valore contabile delle stesse approssima il relativo fair value.

Nota 10

Attività commerciali e altre attività correnti

a. Attività commerciali

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Rimanenze	87.646	87.874	(228)
Attività contrattuali	4.226	4.226	-
Crediti commerciali	848.292	712.654	135.638
Attività commerciali	940.164	804.754	135.410

di cui:

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Crediti commerciali verso:			
Clienti autostradali	351.979	310.016	41.963
Subconcessionari delle aree di servizio autostradali	67.980	74.370	(6.390)
Clienti diversi	79.112	83.609	(4.497)
Crediti commerciali (saldo lordo)	499.071	467.995	31.076
Fondo svalutazione crediti commerciali	(47.469)	(47.693)	224
Altre attività commerciali	396.690	292.352	104.338
Crediti commerciali (saldo netto)	848.292	712.654	135.638

L'incremento del saldo netto dei crediti commerciali, pari a 135.638 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2023, è determinato principalmente dall'incremento delle altre attività commerciali (104.338 migliaia di euro) relativo agli anticipi e acconti versati principalmente alle controllate Amplia e Tecne per le attività connesse agli investimenti autostradali.

La tabella seguente presenta l'anzianità dei crediti commerciali.

€ migliaia	Totale saldo crediti al 31/12/2024	Saldo a scadere	Scaduto da 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti commerciali	499.071	461.002	4.790	9.959	23.320

I crediti scaduti sono riferibili a pedaggi autostradali non incassati, alle royalty dovute dai concessionari di aree di servizio e a prestazioni o forniture di natura diversa, quali le convenzioni di attraversamento dell'autostrada e le cessioni di servizi e di beni di proprietà.

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

€ migliaia	31/12/2023	Incrementi	Utilizzi	31/12/2024
Fondo svalutazione crediti commerciali	47.693	2.368	(2.592)	47.469

Il fondo svalutazione dei crediti commerciali risulta sostanzialmente in linea rispetto al 31 dicembre 2023.

La Società monitora costantemente i crediti commerciali stimando in misura analitica la percentuale di perdita attesa del monte crediti, sulla base di tutte le informazioni in suo possesso.

Per i crediti commerciali riferibili a pedaggi autostradali non incassati, la Società effettua una valutazione delle perdite attese basata sull'analisi delle serie storiche relative alla stratificazione delle perdite e degli incassi registrati a seguito dell'emissione dei rapporti di mancato pagamento.

Per i crediti commerciali diversi da quelli riferibili a pedaggi autostradali non incassati e non soggetti a stime analitiche, la valutazione si basa sulla ponderazione di un rating cliente calcolato tenendo in considerazione i seguenti parametri:

- l'analisi dei profili storici degli incassi e delle perdite;
- l'analisi della situazione dello scaduto sul monte credito analizzato;
- l'applicazione di un tasso di default in relazione alla segmentazione dei clienti presenti in portafoglio per tipologia di settore industriale di appartenenza.

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

b. Altre attività correnti

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	19.762	19.375	387
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	2.071	2.066	5
Crediti verso enti previdenziali	462	445	17
Anticipi e altri crediti diversi	51.036	68.827	(17.791)
Altre attività correnti (saldo lordo)	73.331	90.713	(17.382)
Fondo svalutazione altre attività correnti	(2.873)	(2.591)	(282)
Altre attività correnti (saldo netto)	70.458	88.122	(17.664)

Il fondo svalutazione altre attività correnti è interamente correlato alla stima di inesigibilità dei crediti verso gli utenti e verso le assicurazioni per il recupero dei danni subiti all'infrastruttura autostradale gestita dalla Società. Tale fondo è determinato coerentemente con quanto descritto da criteri contabili indicati nella nota 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati".

Nota 11

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Come riportato nel rendiconto finanziario, la dinamica finanziaria del 2024 evidenzia una riduzione delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 758.551 migliaia di euro (163.594 migliaia di euro nel 2023).

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio nel 2024 è pari a 1.527.621 migliaia di euro (1.633.155 migliaia di euro nel 2023) su cui incidono:

- a. l'FFO (Flusso di cassa operativo o Cash Flow Operativo⁴) pari a 1.646.923 migliaia di euro, in aumento di 26.546 migliaia di euro rispetto al 2023 (1.620.377 migliaia di euro);
- b. il flusso assorbito dalla variazione del capitale di esercizio e altre variazioni, pari a 119.302 migliaia di euro, che include le dinamiche connesse ai crediti e debiti commerciali.

Il flusso finanziario assorbito per attività di investimento è pari a 1.481.569 migliaia di euro (1.088.976 migliaia di euro nel 2023) su cui incidono gli investimenti in attività in concessione (1.697.479 migliaia di euro) e gli investimenti in attività materiali e altre attività immateriali (121.645 migliaia di euro), parzialmente compensati dall'incasso derivante dalla cessione delle partecipazioni in TEM e TE (113.556 migliaia di euro) e la variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti, positiva per 186.139 migliaia di euro, relativa prevalentemente alla chiusura dei derivati di Interest Rate Swap Forward Starting già commentata in precedenza.

Il flusso di cassa assorbito per attività finanziaria nel 2024 è pari a 804.603 migliaia di euro (707.773 migliaia di euro nel 2023) su cui incidono i rimborsi dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti a medio-lungo termine (2.202.804 migliaia di euro), i dividendi corrisposti agli azionisti a titolo di saldo dell'esercizio 2023 (351.445 migliaia di euro), parzialmente compensati dall'emissione obbligazionaria e dagli utilizzi di linee di credito (complessivamente pari a 1.800.000 migliaia di euro).

Nota 12

Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2024, il capitale sociale, interamente sottoscritto e versato, è composto da n. 622.027.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 622.027 migliaia di euro, e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2023.

Il patrimonio netto, pari a 2.874.265 migliaia di euro, si incrementa di 663.945 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 (2.210.320 migliaia di euro) principalmente per l'effetto combinato:

- a. del risultato economico complessivo dell'esercizio (1.015.390 migliaia di euro), composto dall'utile dell'esercizio (1.026.694 migliaia di euro) e del saldo negativo delle altre componenti del conto economico complessivo (11.304 migliaia di euro) su cui incide principalmente la variazione negativa del fair value degli strumenti finanziari derivati;
- b. della distribuzione del saldo dei dividendi dell'esercizio 2023 (351.445 migliaia di euro). Il dividendo per azione risulta pari a 0,565 euro.

⁴ "FFO-Cash Flow Operativo o flusso di cassa operativo": è l'indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. Il flusso di cassa operativo è determinato come: utile/(perdita) dell'esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristinati di valore di attività +/- accantonamenti di fondi, rilasci per eccedenze e utilizzi operativi di fondi + altri stanziamenti rettificativi + oneri finanziari da attualizzazione di fondi +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione di attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- imposte differite/anticipate rilevate a conto economico.

Gli obiettivi di Autostrade per l'Italia nella gestione del capitale sono diretti a creare valore per gli azionisti, 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 della Società e il rispetto degli impegni sottoscritti in Convenzione.

Si riporta di seguito il prospetto di riepilogo delle voci di patrimonio netto con la relativa possibilità di utilizzazione e l'evidenza della quota disponibile.

	Saldo al 31/12/2024 (€ migliaia)	Possibilità di utilizzo (A, B, C, D)*	Quota disponibile (€ migliaia)	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nel periodo 01/01/2022 - 31/12/2024 (ex art. 2427, 7 bis, c.c.)	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
Capitale emesso	622.027	B	-	-	-
Riserva da sovrapprezzo azioni	216.070	A, B, C	216.070	-	-
Riserva legale	124.406	B	-	-	-
Riserva da valutazione di strumenti finanziari di cash flow hedge	251.685	-	-	-	-
Riserva straordinaria	441.269	A, B, C	441.269	-	-
Riserva da utili e perdite per valutazione	(11.969)	-	(11.969)	-	-
Quota della riserva da transizione agli IFRS non disponibile	272.016	B	-	-	-
Quota della riserva da transizione agli IFRS disponibile	296.622	A, B, C	296.622	-	-
Riserva da prima applicazione dell'IFRIC 12	(962.198)	-	(962.198)	-	-
Riserva da prima applicazione dell'IFRS 9	25.528	-	25.528	-	-
Riserva da operazioni under common control	36.666	A, B, C	36.666	-	-
Utili portati a nuovo	535.449	A, B, C	535.449	-	-
Riserve diverse e utili portati a nuovo	633.383		361.367	-	802.415
Riserve e utili portati a nuovo	1.225.544		577.437	-	802.415
Totale	1.847.571		577.437	-	802.415
di cui:					
Quota non distribuibile ⁽¹⁾			22.089		
Quota distribuibile			555.348		

* Legenda:

- A: per aumento di capitale
- B: per copertura perdite
- C: per distribuzione ai soci
- D: per altri vincoli statutari/assembleari

Note:

(1) Rappresenta l'ammontare della quota non distribuibile destinata alla copertura dei costi di sviluppo non ancora ammortizzati, in accordo con l'art. 2426, comma 5 del Codice Civile.

Nota 13

Fondi per accantonamenti

a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	31/12/2024			31/12/2023		
	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	65.987	49.737	16.250	74.770	65.834	8.936
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	987.048	813.691	173.357	967.953	857.841	110.112
Fondi per sanzioni e penali da Convenzione Unica	16.406	-	16.406	16.406	-	16.406
Fondo per rischi e oneri con Amministrazione Finanziaria	27.654	-	27.654	20.652	-	20.652
Fondi per rischi e oneri diversi	1.212.013	1.017.561	194.452	1.414.037	1.134.130	279.907
Altri fondi per rischi e oneri	1.239.667	1.017.561	222.106	1.434.689	1.134.130	300.559
Fondi per accantonamenti	2.309.108	1.880.989	428.119	2.493.818	2.057.805	436.013

b. Movimentazioni dell'esercizio

€ migliaia	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						Saldo di bilancio al 31/12/2024
	Saldo di bilancio al 31/12/2023	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	Decrementi per liquidazione e anticipi TFR e altre variazioni	(Utili) perdite attuariali rilevate nel conto economico complessivo	Utilizzi (*) Diretti Indiretti	
Fondi per benefici per dipendenti	74.770	173	1.120	(7.054)	277	(3.299)	65.987
Fondo per trattamento di fine rapporto	39.770	173	1.120	(7.054)	277	-	34.286
Altri fondi per dipendenti	35.000	-	-	-	-	(3.299)	31.701
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	967.953	485.483	7.696	-	-	(474.084)	987.048
Fondo per sanzioni e penali da Convenzione Unica	16.406	-	-	-	-	-	16.406
Altri fondi per rischi e oneri	1.434.689	(8.105)	-	-	-	(186.917)	1.239.667
Fondo per rischi e oneri con amministrazione finanziaria	20.652	8.887	-	-	-	(1.885)	27.654
Fondo contenziosi, rischi e oneri diversi	1.414.037	(16.992)	-	-	-	(185.032)	1.212.013
Fondi per accantonamenti	2.493.818	477.551	8.816	(7.054)	277	(190.216)	(474.084)

(*) Gli utilizzi diretti sono quelli a riduzione diretta dei costi, mentre quelli indiretti sono quelli che confluiscono nella variazione operativa dei fondi.

c. Fondi per benefici per dipendenti

Al 31 dicembre 2024 la voce è composta dai seguenti elementi:

- il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (di seguito "TFR") nei confronti del personale dipendente, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro;
- il valore residuo del piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione. Al 31 dicembre 2024 l'ammontare dei benefici ai dipendenti a fronte dei quali è stato già attivato lo strumento dell'isopensione è pari a 25.581 migliaia di euro.

Il modello attuariale di riferimento per la valutazione del TFR è basato su ipotesi sia di tipo demografico che economico.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del TFR al 31 dicembre 2024.

Ipotesi finanziarie	
Tasso annuo di attualizzazione ^(*)	3,18%
Tasso annuo di inflazione	2,00%
Tasso annuo di incremento del TFR	3,00%
Tasso annuo di incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	2,00%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	2,50%
Duration (anni)	5,3
^(*) Si segnala che il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato con riferimento alla curva dei rendimenti medi che scaturisce dall'Iboxx Corporate AA con duration 5-7 anni alla data della valutazione.	
Ipotesi demografiche	
Decesso	ISTAT 2022
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Età pensionamento	Raggiungimento requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria

Si riporta di seguito l'analisi di sensitività del TFR per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio 2024, mostrando gli effetti che si sarebbero determinati sul TFR a seguito delle variazioni delle stesse ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data.

Analisi di sensitività al 31/12/2024						
€ migliaia	Variazione dell'ipotesi attuariale					
	tasso di turnover		tasso di inflazione		tasso di attualizzazione	
	+1%	-1%	+0,25%	-0,25%	+0,25%	-0,25%
TFR	34.334	34.235	34.537	34.037	33.898	34.682

d. Fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali

Come illustrato nella precedente nota 3, tale fondo e il fondo ammortamento dei diritti concessori immateriali vanno considerati nel loro insieme per assicurare un'adeguata copertura degli oneri connessi alla costruzione ed all'esercizio dei beni in concessione.

Il fondo, comprensivo della quota corrente e non corrente, si incrementa di 19.095 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023. In particolare, nel corso del 2024 si è provveduto a:

- utilizzare un ammontare pari a 474.084 migliaia di euro. Il fondo è stato utilizzato sia per la copertura di manutenzioni non ricorrenti (95.592 migliaia di euro) che per manutenzioni ricorrenti. Queste ultime comprendono anche quote di personale adibito agli interventi di manutenzione. L'utilizzo e accantonamento nello stesso esercizio del fondo a fronte delle manutenzioni ricorrenti, è volto ad assicurare, come evidenziato nella precedente nota 3, una corretta rendicontazione ai fini regolatori e tariffari;
- determinare l'accantonamento dell'esercizio per un importo pari a 485.483 migliaia di euro che, dedotta la componente relativa alle manutenzioni ricorrenti, è determinato tenendo conto dello stato di usura dell'infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell'esercizio e, quindi, degli interventi

programmati sulle opere incluse nel fondo. Nel corso dell'esercizio è stato, inoltre, accantonato un importo pari a 32.600 migliaia di euro per far fronte alla stima dei costi previsti per il ripristino delle porzioni di infrastruttura interessate dalle alluvioni del 2023 e 2024.

e. Fondo per sanzioni e penali da Convenzione Unica

Il valore del fondo al 31 dicembre 2024 è rimasto in linea rispetto all'esercizio precedente ed accoglie essenzialmente:

- l'importo complessivo pari a 9.506 migliaia di euro relativo alle penali applicate (o che potrebbero essere applicate in base alle non conformità contestate) per gli anni dal 2009 al 2019 dal Concedente ai sensi dell'Allegato N della vigente Convenzione Unica in relazione al mancato rispetto dei parametri di cui al Piano Annuale di Monitoraggio previsto nella Convenzione medesima;
- l'ammontare complessivo pari a 6.900 migliaia di euro per le penali e sanzioni applicate in relazione ad eventi nevosi, disagi alla circolazione e a visite ispettive.

f. Altri fondi rischi e oneri

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi e oneri ritenuti probabili a fine esercizio e si decrementa per 195.022 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2023, essenzialmente gli utilizzi diretti, pari a 186.917 migliaia di euro, prevalentemente connessi agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIT e con il Governo (177.561 migliaia di euro), riferiti essenzialmente a sconti tariffari agli utenti e sconti per disagio lavori (119.389 migliaia di euro), agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (46.969 migliaia di euro), nonché ai contributi per o progetti di mobilità, di logistica e digitali nell'area di Genova (11.203 migliaia di euro). Per maggiori dettagli circa le evoluzioni dei principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2024, si rinvia alla nota 24 "Informativa sui contenziosi in essere".

Nota 14

Passività finanziarie

a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Prestiti obbligazionari (A) ⁽¹⁾	8.277.759	8.273.543	4.216
Debiti verso istituti di credito (B)	1.827.954	2.245.617	(417.663)
Debiti verso altri finanziatori (C) ⁽²⁾	97.758	119.495	(21.737)
Debiti per Leasing (D)	18.977	19.586	(609)
Finanziamenti a medio-lungo termine (E=B+C+D)	1.944.689	2.384.698	(440.009)
Derivati con fair value negativo (F)	51.920	39.098	12.822
Passività finanziarie non correnti	10.274.368	10.697.339	(422.971)
Prestiti obbligazionari (A)	999.274	998.727	547
Debiti verso istituti di credito (B)	103.672	102.550	1.122
Debiti verso altri finanziatori (C) ⁽²⁾	42.833	17.296	25.537
Debiti per Leasing (D)	6.246	5.249	997
Finanziamenti a medio-lungo termine (E=B+C+D)	152.751	125.095	27.656
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine (F)	183.055	181.818	1.237
<i>Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate</i>	<i>108.750</i>	<i>164.735</i>	<i>(55.985)</i>
<i>Altre passività finanziarie correnti</i>	<i>72.000</i>	<i>82.000</i>	<i>(10.000)</i>
Passività finanziarie a breve termine (G)	180.750	246.735	(65.985)
Passività finanziarie correnti	1.515.830	1.552.375	(36.545)
Totale passività finanziarie	11.790.198	12.249.714	(459.516)

(1) Il valore nominale dei prestiti obbligazionari in yen è espresso al tasso di cambio del Cross Currency Swap ad esso collegato.

(2) La voce è relativa ai debiti verso ANAS derivanti dal pagamento, effettuato direttamente dalla stessa ANAS, in relazione al programma degli investimenti, dei finanziamenti in conto contributi da istituti di credito previsti dalle Leggi n. 662/1996, n. 135/1997 e n. 345/1997 per gli interventi infrastrutturali sulle tratte "Firenze Nord - Firenze Sud" e "Cà Nova - Aglio" (Variante di Valico). Si ricorda che tali debiti saranno ridotti, al momento del rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta, a fronte delle attività finanziarie per contributi, maturati contestualmente alla realizzazione delle opere.

b. Tassi di interesse applicati, scadenze e fair value

€ migliaia	Periodo di scadenza	31/12/2024			Esigibilità			31/12/2023		
		Valore nominale	Fair Value (*)	Valore di bilancio	Quota con scadenza entro 12 mesi	Quota con scadenza tra 13 e 60 mesi	Quota con scadenza oltre 60 mesi	Valore nominale	Fair Value (*)	Valore di bilancio
Prestito obbligazionario (emissione 2004)	2024	-	-	-	-	-	-	1.000.000	1.008.200	988.727
Prestito obbligazionario (emissione 2009 - JPY)	2038	149.176	126.272	157.680	-	-	157.680	149.176	131.717	164.911
Prestito obbligazionario (emissione 2010)	2025	500.000	504.540	499.622	499.622	-	-	500.000	506.380	499.102
Prestito obbligazionario (emissione 2012)	2032	35.000	35.992	35.000	-	-	-	35.000	34.668	35.000
Prestito obbligazionario (emissione 2012 - Zero)	2032	93.251	99.033	93.251	-	-	-	93.251	88.608	88.608
Prestito obbligazionario (emissione 2013)	2033	75.000	70.732	73.565	-	-	-	75.000	64.101	73.424
Prestito obbligazionario (emissione 2014)	2038	75.000	61.444	73.261	-	-	-	75.000	59.009	73.163
Prestito obbligazionario (emissione 2014)	2034	125.000	114.425	124.229	-	-	-	125.000	109.228	124.160
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2025	500.000	495.820	499.652	499.652	-	-	500.000	484.795	499.246
Prestito obbligazionario (emissione 2015)	2026	750.000	739.005	748.746	-	748.746	-	750.000	715.523	747.919
Prestito obbligazionario (emissione 2016)	2027	600.000	587.220	595.263	-	595.263	-	600.000	568.800	597.454
Prestito obbligazionario (emissione 2017)	2029	700.000	658.728	678.834	-	678.834	-	700.000	623.910	674.676
Prestito obbligazionario (emissione 2020)	2028	1.250.000	1.184.825	1.234.001	-	1.234.001	-	1.250.000	1.150.900	1.230.152
Prestito obbligazionario (emissione 2021)	2030	1.000.000	933.010	990.317	-	-	990.317	1.000.000	889.450	988.519
Prestito obbligazionario (emissione 2022)	2028	500.000	478.870	497.549	-	497.549	-	500.000	460.100	496.778
Prestito obbligazionario (emissione 2022)	2032	500.000	466.505	494.657	-	-	494.657	500.000	444.725	493.971
Prestito obbligazionario (emissione 2023)	2031	750.000	784.273	743.038	-	-	743.038	750.000	775.058	742.069
Prestito obbligazionario (emissione 2023)	2033	750.000	807.743	744.866	-	-	744.866	750.000	786.735	744.391
Prestito obbligazionario (emissione 2024)	2032	500.000	514.200	494.403	-	-	494.403	-	-	-
Prestito obbligazionario (emissione 2024)	2036	500.000	514.235	496.099	-	-	496.099	-	-	-
Prestiti obbligazionari	tasso fisso quotati	9.352.427	9.196.871	9.277.033	999.274	3.757.393	4.520.366	9.347.784	8.904.206	9.272.270
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	dal 2025 al 2036	1.491.169	1.489.610	1.490.964	80.638	366.241	1.044.085	970.717	979.347	970.717
	tasso fisso	1.491.169	1.489.610	1.490.964	80.638	366.241	1.044.085	970.717	979.347	970.717
Cassa Depositi e Prestiti	dal 2025 al 2034	294.186	268.666	292.162	23.034	106.899	162.229	1.367.442	1.428.089	1.377.450
Linee di credito bancarie	dal 2025 al 2029	150.000	144.173	148.500	-	148.500	-	-	-	-
	tasso variabile	444.186	402.839	440.662	23.034	255.399	162.229	1.367.442	1.428.089	1.377.450
Debiti verso istituti di credito (A)		1.935.355	1.892.449	1.931.626	103.672	621.640	1.206.314	2.338.159	2.407.436	2.348.167
ANAS		140.591	140.591	140.591	42.833	97.758	-	136.791	136.791	136.791
Debiti verso altri finanziatori (B)		140.591	140.591	140.591	42.833	97.758	-	136.791	136.791	136.791
Debiti per leasing (C)		25.223	25.223	25.223	6.246	11.799	7.178	24.835	24.835	24.835
Finanziamenti a medio-lungo termine		2.101.169	2.058.263	2.097.440	152.751	731.197	1.213.492	2.499.785	2.569.062	2.509.793
Derivati con fair value negativo		51.920	51.920	51.920	-	-	51.920	-	39.098	39.098
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		-	183.055	183.055	183.055	-	-	-	181.818	181.818
Passività finanziarie a breve termine		180.750	180.750	180.750	180.750	-	-	180.750	180.750	180.750
Totale passività finanziarie		11.453.596	11.670.858	11.790.198	1.515.830	4.488.590	5.785.778	11.847.569	11.940.919	12.249.714

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

c. Tasso medio e tasso effettivo di interesse

€ migliaia	31/12/2024				31/12/2023	
	Valore nominale	Valore di bilancio	Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2024	Tasso medio di interesse effettivo al 31/12/2024	Valore nominale	Valore di bilancio
Euro (EUR)	11.304.420	11.216.793	3,10%	3,30%	11.698.392	11.617.152
Yen (JPY)	149.176	157.680	5,30%	3,39%	149.176	164.911
Totale	11.453.596	11.374.473	3,13%		11.847.568	11.782.063

d. Movimentazioni dell'esercizio

€ migliaia	Valore di bilancio al 31/12/2023	Nuove accessioni	Rimborsi	Differenze di cambio e altri movimenti	Valore di bilancio al 31/12/2024
Prestiti obbligazionari	9.272.270	989.876	(1.000.000)	14.887	9.277.033
Debiti verso istituti di credito	2.348.167	797.700	(1.202.804)	(11.437)	1.931.626
Debiti verso altri finanziatori	136.791	-	-	3.800	140.591
Debiti per Leasing	24.835	9.507	(8.309)	(810)	25.223
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.509.793	807.207	(1.211.113)	(8.447)	2.097.440
Totale	11.782.063	1.797.083	(2.211.113)	6.440	11.374.473

Si evidenzia che, a fronte di talune passività finanziarie attuali e prospettiche, la Società ha posto in essere strumenti derivati di tipo Interest Rate Swap (IRS) e di Cross Currency Swap (CCIRS). Il valore di mercato (fair value) al 31 dicembre 2024 di tali strumenti finanziari è rilevato nelle voci "Derivati con fair value negativo".

Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari detenuti dalla Società si rinvia a quanto indicato nella nota 23 "Gestione dei rischi finanziari".

e. Prestiti obbligazionari

In relazione alla voce "Prestiti obbligazionari", composta dalle emissioni obbligazionarie destinate esclusivamente a investitori istituzionali (9.277.033 migliaia di euro), si segnala:

- a. l'emissione del prestito obbligazionario "Sustainability-Linked" a febbraio 2024, per un valore nominale pari a 1.000.000 migliaia di euro (suddiviso in due tranches da 500.000 migliaia di euro ciascuna, con scadenza rispettivamente nel 2032 nel 2036);
- b. il rimborso avvenuto a giugno 2024 del prestito obbligazionario di importo nominale pari a 1.000.000 migliaia di euro.

f. Finanziamenti a medio-lungo termine

La voce, pari a 2.097.440 migliaia di euro, include prevalentemente i finanziamenti ottenuti da istituti di credito e si riduce di 412.353 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023 è essenzialmente riconducibile ai seguenti effetti combinati:

- a. il rimborso anticipato del finanziamento Term Loan con Cassa Depositi e Prestiti, originariamente previsto a dicembre 2027, per un importo pari a 1.100.000 migliaia di euro;
- b. i rimborsi dell'esercizio, contrattualmente previsti, di taluni finanziamenti concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e da Cassa Depositi e Prestiti (102.804 migliaia di euro);
- c. utilizzi di linee di credito per complessivi 800.000 migliaia di euro, di cui per 600.000 migliaia di euro riferiti alla linea sottoscritta con la Banca Europea per gli Investimenti (a fronte di un ammontare complessivo messo a disposizione di 800.000 migliaia di euro) e per 50.000 migliaia di euro alla linea di credito Sustainability-linked sottoscritta con Cassa Depositi e Prestiti e assistita da garanzia SACE (a fronte di un ammontare messo a disposizione di 600.000 migliaia di euro).

Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel 2024, comprensivo dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti con istituti di credito, è stato pari al 3,1% (valore che include gli effetti delle coperture di cash flow hedge poste in essere). La vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2024 è pari a circa cinque anni e quattro mesi.

g. Derivati con fair value negativo

La voce, al 31 dicembre 2024, accoglie principalmente il derivato di tipo Cross Currency Swap stipulato allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione del tasso di cambio relativo al prestito obbligazionario in yen.

L'aumento della voce rispetto al 31 dicembre 2023, pari a 12.822 migliaia di euro, è riconducibile alla diminuzione dei tassi di interesse al 31 dicembre 2024 rispetto al 31 dicembre 2023 (7.542 migliaia di euro) e al deprezzamento dello yen giapponese rispetto all'euro (5.280 migliaia di euro).

h. Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine

La voce, al 31 dicembre 2024, accoglie principalmente gli interessi da liquidare in relazione a:

- a. i prestiti obbligazionari, per 158.249 migliaia di euro;
- b. i finanziamenti ottenuti da istituti di credito, per 23.968 migliaia di euro.

i. Passività finanziarie a breve termine

Il decremento del saldo delle passività finanziarie a breve termine rispetto al 31 dicembre 2023, pari a 65.985 migliaia di euro, è principalmente riconducibile al decremento del saldo dei rapporti passivi di conto corrente verso le società del Gruppo (55.985 migliaia di euro).

La voce "Altre passività finanziarie correnti" accoglie i depositi vincolati di liquidità delle controllate Autostrade Meridionali, Società Italiana Traforo del Monte Bianco e Raccordo Autostradale Val D'Aosta (72 migliaia di euro).

Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari derivati sottoscritti, si rinvia a quanto indicato nella nota 23 "Gestione dei rischi finanziari".

j. Informativa sui covenant

Relativamente al prestito obbligazionario in Yen giapponesi, 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 e Net Debt di Gruppo alla scadenza di ogni anno fiscale;
- c. Patrimonio Netto di Autostrade per l'Italia.

Con riferimento ad alcuni finanziamenti, si segnala che è richiesto il rispetto di una soglia minima del parametro finanziario dato dal rapporto tra "Cash flow operativo per il servizio del debito" e "Servizio del debito" (DSCR) e che al 31 dicembre 2024 non si rilevano aspetti da segnalare.

Il mancato rispetto dei covenant costituirebbe un evento di default. Si segnala che la Società monitora periodicamente i covenant e al 31 dicembre 2024 non si rilevano aspetti da segnalare.

k. Posizione finanziaria netta in accordo con la raccomandazione dell'ESMA del 20 marzo 2013

La tabella seguente evidenzia l'ammontare della posizione finanziaria netta, come richiesto dall'ultima Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority – ESMA del 4 marzo 2021. Gli attuali Orientamenti aggiornano le precedenti Raccomandazioni CESR (ivi inclusi i riferimenti presenti nella Comunicazione n. DEM/6064293 del 28-7-2006 in materia di posizione finanziaria netta).

€ Migliaia	31/12/2024	31/12/2023
Disponibilità liquide	(1.026.701)	(1.651.504)
Mezzi equivalenti a disponibilità liquide ⁽¹⁾	(203.845)	(393.578)
Altre attività finanziarie correnti ⁽²⁾	(469)	(2.435)
Liquidità (A)	(1.231.015)	(2.047.517)
Debito finanziario corrente ⁽³⁾	180.750	246.735
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	1.335.080	1.305.640
Indebitamento finanziario corrente (B)	1.515.830	1.552.375
Indebitamento finanziario netto corrente (C=A+B)	284.815	(495.142)
Debito finanziario non corrente ⁽⁴⁾	1.996.609	2.423.796
Strumenti di debito ⁽⁵⁾	8.277.759	8.273.543
Indebitamento finanziario non corrente (D)	10.274.368	10.697.339
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E=D+C)	10.559.183	10.202.197

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

€ Migliaia	31/12/2024	31/12/2023
Indebitamento finanziario netto come da orientamento ESMA (E)	10.559.183	10.202.197
Attività finanziarie correnti⁽⁶⁾ al netto dei derivati (F)	(325.558)	(279.684)
Attività finanziarie non correnti (G)	(213.385)	(426.272)
Indebitamento finanziario netto Reported (H=E+F+G)	10.020.240	9.496.241

- (1) La voce include mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo positivo verso parti correlate, così come riportati nella nota 11 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024".
- (2) Trattasi del valore del fair value dei derivati attivi e dei ratei attivi inclusi nella voce "Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine", così come riportati nella nota 9 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024".
- (3) Include il valore dei "Rapporti di conto corrente con saldo negativo verso parti correlate" e delle "Altre passività finanziarie correnti" così come riportati nella nota 14 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024".
- (4) Include il valore dei "Finanziamenti a medio-lungo termine" e dei "Derivati non correnti con fair value negativo" così come riportati nella nota 14 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024".
- (5) Include il valore dei "Prestiti obbligazionari" così come riportati nella nota 14 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024".
- (6) Include il valore delle "Attività finanziarie correnti", al netto del valore del fair value dei derivati attivi e dei ratei attivi inclusi nella voce "Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine", così come riportati nella nota 9 del "Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024" e ricompresi nella voce "Altre attività finanziarie correnti" del prospetto ESMA di cui sopra.

Nota 15

Passività commerciali e altre passività

a. Passività commerciali

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Debiti verso fornitori	1.156.165	977.603	178.562
Debiti per rapporti di interconnessione	655.556	715.165	(59.609)
Pedaggi in corso di regolazione	76.230	66.825	9.405
Altre passività commerciali	168	242	(74)
Passività commerciali	1.888.119	1.759.835	128.284

L'incremento delle passività commerciali, pari a 128.284 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2023, è attribuibile principalmente all'incremento dei debiti verso fornitori (178.562 migliaia di euro) in relazione alle maggiori attività di investimento e manutenzioni effettuate nell'ultimo trimestre del 2024 rispetto a quello di confronto, parzialmente compensato dalla diminuzione dei debiti verso società concessionarie interconnesse (59.609 migliaia di euro) per effetto dei maggiori acconti corrisposti nel 2024 rispetto a quelli del 2023.

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

b. Altre passività

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Risconti passivi non commerciali	20.197	20.409	(212)
Debiti verso il personale	3.965	-	3.965
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	1.444	-	1.444
Altre passività non correnti	25.606	20.409	5.197
€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Debiti per canoni	86.925	86.149	776
Debiti verso il personale	52.648	61.313	(8.665)
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	20.397	63.694	(43.297)
Altri debiti diversi	47.616	39.820	7.796
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	22.812	23.836	(1.024)
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	3.882	3.660	222
Altre passività correnti	234.280	278.472	(44.192)

Il decremento delle altre passività correnti, pari a 44.192 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2023, è essenzialmente riconducibile ai minori debiti IVA (43.297 migliaia di euro), in virtù del pagamento dell'acconto IVA effettuato nel mese di dicembre.

Nota 16

Ricavi

a. Ricavi da pedaggio

I ricavi da pedaggio sono pari a 3.756.162 migliaia di euro e aumentano di 117.782 migliaia di euro rispetto al 2023 (3.638.380 migliaia di euro) in relazione principalmente all'incremento del traffico sulla rete pari al 2% e all'incremento tariffario dell'1,51%. Si segnala che la voce include anche variazioni in aumento derivanti dall'utilizzo del fondo rischi e oneri stanziato negli esercizi precedenti per gli sconti e le esenzioni riconosciuti all'utenza e che sono pari a 119.065 migliaia di euro nel 2024 (68.799 migliaia di euro nel 2023). Pertanto, l'effetto economico di tali componenti risulta nullo. La voce comprende, infine, per 381.771 migliaia di euro nel 2024 (374.614 migliaia di euro nel 2023) le maggiorazioni tariffarie di competenza dell'ANAS esposte tra i costi operativi nella voce "oneri concessori".

b. Altri ricavi

€ migliaia	2024	2023	Variazione
Ricavi da subconcessionari di aree di servizio	165.517	161.483	4.034
Risarcimento danni e indennizzi	19.683	48.508	(28.825)
Rimborsi	25.344	22.212	3.132
Ricavi per prestazioni	15.249	13.967	1.282
Ricavi per manutenzioni	16.933	15.934	999
Altri ricavi da gestione autostradale	14.960	15.060	(100)
Ricavi da pubblicità	1.930	1.973	(43)
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	375	502	(127)
Altri proventi	13.622	24.843	(11.221)
Altri ricavi	273.613	304.482	(30.869)

Gli "Altri ricavi" nel 2023 includevano l'indennizzo pagato dalla compagnia di assicurazione con riferimento alla polizza All Risks stipulata dalla Società per l'evento Polcevera (29.000 migliaia di euro).

c. Disaggregazione dei ricavi provenienti da contratti con i clienti

€ migliaia	2024				2023			
	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi
	At a point in time	Over the time			At a point in time	Over the time		
Ricavi netti da pedaggio	3.756.162	-	-	3.756.162	3.638.380	-	-	3.638.380
Ricavi per servizi di costruzione	-	1.697.479	-	1.697.479	-	1.317.594	-	1.317.594
Altri ricavi	36.130	-	237.483	273.613	34.450	-	270.032	304.482
Totale Ricavi	3.792.292	1.697.479	237.483	5.727.254	3.672.830	1.317.594	270.032	5.260.456

I ricavi fuori ambito IFRS 15 sono essenzialmente rappresentati dai ricavi da subconcessioni delle aree di servizio, dai rimborsi e dai risarcimenti danni e indennizzi.

Nota 17

Costi

a. Materie prime, materiali e costi per servizi

€ migliaia	2024	2023	Variazione
Materiale elettrico ed elettronico	(38.496)	(32.693)	(5.803)
Carbolubrificanti e combustibili	(10.354)	(12.750)	2.396
Materiale da costruzione	(19.891)	(17.536)	(2.355)
Altre materie prime e materiali di consumo	(62.335)	(31.910)	(30.425)
Acquisti di materiali	(131.076)	(94.889)	(36.187)
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	4.772	8.825	(4.053)
Costi per materie prime capitalizzati	672	939	(267)
Materie prime e materiali	(125.632)	(85.125)	(40.507)
€ migliaia	2024	2023	Variazione
Costi per servizi edili e simili	(1.500.765)	(1.235.563)	(265.202)
Prestazioni professionali	(488.598)	(442.124)	(46.474)
Utenze	(46.089)	(51.170)	5.081
Trasporti e simili	(24.923)	(23.660)	(1.263)
Assicurazioni	(17.310)	(18.458)	1.148
Pubblicità	(12.101)	(11.568)	(533)
Compensi Collegio Sindacale	(285)	(280)	(5)
Prestazioni diverse	(97.659)	(89.823)	(7.836)
Costi per servizi	(2.187.730)	(1.872.646)	(315.084)

L'incremento delle voci è correlato essenzialmente all'incremento degli investimenti in opere infrastrutturali rispetto al 2023. Si evidenzia che i costi per materie prime e materiali e i costi per servizi non includono gli oneri connessi agli investimenti non remunerati dal Concedente, pari a 46.969 migliaia di euro nel 2024 e 29.819 migliaia di euro nel 2023, i cui impatti sono rappresentati a diretta riduzione dei fondi per rischi e oneri, già stanziati in esercizi precedenti.

b. Costo per il personale

€ migliaia	2024	2023	Variazione
Salari e stipendi	(303.554)	(303.192)	(362)
Oneri sociali	(91.243)	(89.690)	(1.553)
Accantonamento ad altri fondi per dipendenti	-	(35.000)	35.000
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	(18.051)	(17.446)	(605)
Compensi ad amministratori	(2.032)	(2.312)	280
Recupero oneri per personale distaccato	7.390	11.151	(3.761)
Altri costi del personale	(24.321)	(33.001)	8.680
Costo del personale capitalizzato	522	1.077	(555)
Costo per il personale	(431.289)	(468.413)	37.124

Sul decremento incide principalmente la rilevazione nel 2023 dello stanziamento degli effetti connessi al piano straordinario uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione (35.000 migliaia di euro).

ORGANICO MEDIO	2024	2023	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	109	112	(3)	-3%
Quadri	242	252	(10)	-4%
Impiegati	2.293	2.301	(8)	n.s.
Corpo esattoriale	1.347	1.461	(114)	-8%
Operai	813	841	(28)	-3%
Totale	4.804	4.967	(163)	-3%

c. Altri oneri

Gli altri oneri del 2024, il cui dettaglio è riportato nella tabella seguente, risultano sostanzialmente in linea con il saldo del 2023.

€ migliaia	2024	2023	Variazione
Oneri concessori	(472.645)	(462.588)	(10.057)
Oneri per godimento beni di terzi	(14.316)	(11.426)	(2.890)
Risarcimenti danni e penalità	(9.988)	(17.228)	7.240
Contributi e liberalità	(26.233)	(33.646)	7.413
Imposte indirette e tasse	(12.606)	(11.478)	(1.128)
Altri oneri	(6.288)	(6.417)	129
Oneri diversi	(55.115)	(68.769)	13.654
Altri oneri	(542.076)	(542.783)	707

Nota 18

Variazione operativa dei fondi per accantonamenti

La voce è costituita dalle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti, ad esclusione di quelli per benefici per dipendenti (classificate nel costo per il personale), rilevati per poter adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l'impiego di risorse economiche negli esercizi successivi. La voce registra un accantonamento netto pari a 3.294 migliaia di euro, quale effetto delle dinamiche connesse ai fondi rischi e oneri e al fondo ripristino e sostituzione dell'infrastruttura autostradale, già commentati nella precedente nota 13.

Nota 19

Ammortamenti

L'incremento di 77.505 migliaia di euro rispetto al 2023 si riferisce essenzialmente all'incremento dell'ammortamento dei diritti concessori immateriali in relazione al maggior valore delle opere in

infrastrutture autostradali per gli investimenti dell'esercizio 2023. Per maggiori dettagli si rinvia alla nota 6 "Attività materiali" e 7 "Attività immateriali".

Nota 20

(Rettifiche)/Ripristini di valore di attività correnti e non correnti

Il saldo della voce nel 2024 (12.127 migliaia di euro) accoglie essenzialmente la svalutazione della partecipazione detenuta nella controllata Autostrade Meridionali in liquidazione (5.900 migliaia di euro), nonché la svalutazione dei crediti commerciali, dei crediti assicurativi e dei rapporti di mancato pagamento del pedaggio sorti in esercizi precedenti, in relazione al rischio di inesigibilità degli stessi.

Nota 21

(Oneri)/Proventi finanziari

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

€ migliaia	2024	2023	Variazione
Dividendi da imprese partecipate	28.106	20.081	8.025
Proventi da operazioni di finanza derivata	52.356	32.720	19.636
Proventi da valutazione strumenti finanziari al costo ammortizzato	1.971	1.902	69
Interessi attivi	65.948	77.534	(11.586)
Proventi finanziari rilevati ad incremento di attività finanziarie	-	951	(951)
Plusvalenza da cessione partecipazioni	50.049	311	49.738
Proventi finanziari diversi	-	38	(38)
Altri proventi finanziari	170.324	113.456	56.868
Totale proventi finanziari (a)	198.430	133.537	64.893
Oneri da attualizzazione finanziaria di fondi per accantonamenti	(8.816)	(20.549)	11.733
Interessi passivi	(404.188)	(399.262)	(4.926)
Oneri da operazioni di finanza derivata	(29.894)	(33.847)	3.953
Oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato	632	(22.159)	22.791
Oneri finanziari rilevati ad incremento di passività finanziarie	(4.643)	(4.411)	(232)
Oneri finanziari diversi	(25.980)	(21.846)	(4.134)
Altri oneri finanziari	(464.073)	(481.525)	17.452
Rettifiche di valore di attività finanziarie e di partecipazioni	-	(2.134)	2.134
Totale oneri finanziari (b)	(472.889)	(504.208)	31.319
Utili/(Perdite) su cambi (c)	(1)	11	(12)
(Oneri)/Proventi finanziari (a+b+c)	(274.460)	(370.660)	96.200

Gli "Altri oneri finanziari", al netto degli "Altri proventi finanziari", sono pari a 293.750 migliaia di euro e si riducono di 74.308 migliaia di euro rispetto al 2023 (368.058 migliaia di euro), prevalentemente per gli effetti della plusvalenza della vendita di TEM e di TE (50.049 migliaia di euro).

La voce "Oneri da attualizzazione finanziaria dei fondi per accantonamenti" è calcolata sulla base del valore dei fondi e dei tassi di interesse di riferimento per la relativa attualizzazione al 31 dicembre dell'anno precedente. Il decremento della voce, pari a 11.733 migliaia di euro, è sostanzialmente riconducibile ai minori tassi di interesse del 31 dicembre 2023 (che hanno generato la rilevazione degli oneri finanziari nel 2024) rispetto a quelli del 31 dicembre 2022 (che avevano influenzato i valori comparativi del 2023).

Nota 22

Imposte

a. (Oneri)/Proventi fiscali

€ migliaia	2024	2023	Variazione
IRES	(228.196)	(183.010)	(45.186)
IRAP	(68.019)	(70.014)	1.995
Imposte correnti sul reddito	(296.215)	(253.024)	(43.191)
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti	(17)	1.368	(1.385)
Accantonamenti	182.781	213.656	(30.875)
Rilasci	(276.292)	(251.188)	(25.104)
Variazione di stime di esercizi precedenti	128	(1.507)	1.635
Imposte anticipate	(93.383)	(39.039)	(54.344)
Accantonamenti	(16.007)	(84.365)	68.358
Rilasci	-	2.549	(2.549)
Imposte differite	(16.007)	(81.816)	65.809
Imposte anticipate e differite	(109.390)	(120.855)	11.465
(Oneri)/Proventi fiscali	(405.622)	(372.511)	(33.111)

Gli oneri fiscali del 2024 sono pari a 405.622 migliaia di euro e si incrementano di 33.111 migliaia di euro rispetto al 2023 (372.511 migliaia di euro), per effetto principalmente dell'incremento del risultato prima delle imposte al netto dei dividendi non imponibili e della plusvalenza della cessione di TEM e TE a cui si applica il regime della PEX.

b. Attività e passività per imposte sul reddito correnti

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

€ migliaia	Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
IRES	147	92	63.596	54.294
IRAP	2.107	-	-	50.936
Altre Imposte sul reddito	-	-	-	36.934
Totale	2.254	92	63.596	142.164

Al 31 dicembre 2024, la Società presenta passività nette per imposte correnti pari a 61.342 migliaia di euro (142.072 migliaia di euro al 31 dicembre 2023).

Il decremento pari a 80.730 migliaia di euro è essenzialmente dovuto a:

- le imposte versate a titolo di saldo dell'esercizio 2023 e di acconti dell'esercizio 2024 (328.187 migliaia di euro), al netto dello stanziamento delle imposte di competenza dell'esercizio (296.215 migliaia di euro);
- il pagamento della quota di debito per l'imposta sostitutiva relativa all'affrancamento di quota parte del valore fiscale dell'avviamento, dedotta extra-contabilmente (36.934 migliaia di euro).

c. Imposte anticipate e differite

€ migliaia	31/12/2024	31/12/2023
Passività per imposte differite IRES	1.563.430	1.554.361
Passività per imposte differite IRAP	273.021	273.021
Passività per imposte differite	1.836.451	1.827.382
Attività per imposte anticipate IRES compensabili	992.752	1.079.640
Attività per imposte anticipate IRAP compensabili	126.667	136.531
Attività per imposte anticipate compensabili	1.119.419	1.216.171
Passività per imposte differite nette	717.032	611.211

d. Movimentazione delle imposte anticipate e differite

€ migliaia	31/12/2023	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO				31/12/2024
		Accantonamenti	Rilasci	Accantonamenti/ (rilasci) iscritti tra le altre componenti del conto economico complessivo	Variazione di stime di esercizi precedenti e altre variazioni	
Ammortamento fiscale dell'avviamento	1.723.287	15.940	-	-	-	1.739.227
Strumenti finanziari derivati con fair value positivo	101.836	-	-	(6.938)	-	94.898
Valutazione attuariale del fondo TFR a conto economico	2.259	67	-	-	-	2.326
Passività per imposte differite	1.827.382	16.007	-	(6.938)	-	1.836.451
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12	270.459	-	(18.030)	-	-	252.429
Fondi per accantonamenti	919.269	182.160	(257.853)	-	-	843.576
Strumenti finanziari derivati con fair value negativo	18.854	-	-	(3.435)	-	15.419
Utili e perdite attuariali del fondo TFR	2.259	-	-	66	-	2.325
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	4.730	483	(182)	-	125	5.156
Altre differenze temporanee	600	138	(227)	-	3	514
Attività per imposte anticipate compensabili	1.216.171	182.781	(276.292)	(3.369)	128	1.119.419
Passività per imposte differite nette	611.211	(186.774)	276.292	(3.569)	(128)	717.032

Come evidenziato nella tabella, il saldo al 31 dicembre 2024 include sostanzialmente:

- le imposte differite stanziate, a partire dal 2003, in relazione alla quota annuale di deduzione dell'ammortamento (rilevato ai soli fini fiscali) dell'avviamento;
- le quote non dedotte dei fondi per accantonamenti, in prevalenza riferibili al fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali e al fondo oneri in relazione agli impegni assunti dalla Società con il MIT;
- il saldo residuo delle imposte anticipate relative al riallineamento, rilevato in quote costanti in 29 anni a partire dal 2010, del saldo globale determinato in sede di prima applicazione dell'IFRIC 12 ai sensi dell'art. 11 comma 3 del D.M. 8 giugno 2011 di coordinamento tra fiscalità e principi contabili internazionali.

L'incremento delle passività per imposte differite nette, per 105.821 migliaia di euro, è prevalentemente riferito al decremento delle imposte anticipate connesso ai fondi per accantonamenti già commentati in precedenza.

e. Riconciliazione tax rate

€ migliaia	2024			2023		
	Imponibile	Valore	Incidenza %	Imponibile	Valore	Incidenza %
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.432.316			1.245.613		
IRES teorica di competenza dell'esercizio		343.756	24,00%		298.947	24,00%
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	672.070	161.297	11,26%	783.400	188.016	15,09%
Accantonamenti a fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture	650.076	156.018		713.188	171.165	
Accantonamento fondi altri rischi e oneri	13.296	3.191		27.142	6.514	
Altre differenze	8.698	2.088		43.070	10.337	
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:	(66.697)	(16.007)	(1,12%)	(340.967)	(81.832)	(6,57%)
Ammortamento extracontabile dell'avviamento	(66.419)	(15.941)		(351.520)	(84.365)	
Valutazione attuariale del fondo TFR a conto economico	(278)	(67)		10.553	2.533	
Rilascio netto delle differenze temporanee di esercizi precedenti	(1.015.599)	(243.743)	(17,02%)	(923.718)	(221.692)	(17,80%)
Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	(732.163)	(175.719)		(731.924)	(175.662)	
Utilizzi fondi rischi e oneri	(201.852)	(48.444)		(115.603)	(27.745)	
Utilizzo fondi altri benefici per dipendenti	(3.299)	(792)		-	-	
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC12	(67.651)	(16.236)		(67.651)	(16.236)	
Altre differenze	(10.634)	(2.551)		(8.540)	(2.050)	
Differenze permanenti:	(71.277)	(17.106)	(1,19%)	(1.786)	(429)	(0,03%)
Dividendi non imponibili	(26.701)	(6.408)		(19.077)	(4.578)	
Altre differenze permanenti (*)	(44.576)	(10.698)		17.291	4.150	
Imponibile fiscale IRES	950.813			762.542		
IRES di competenza dell'esercizio		228.196	15,93%		183.010	14,69%
IRAP di competenza dell'esercizio		68.019	4,75%		70.014	5,62%
Imposte correnti sul reddito		296.215	20,68%		253.024	20,31%

(*) Le altre differenze permanenti includono la plusvalenza della cessione di TEM e TE.

Nota 23

Gestione dei rischi finanziari

a. Obiettivi e politica di gestione dei rischi finanziari

Le principali passività finanziarie, diverse dai derivati, comprendono i prestiti e i finanziamenti bancari, i prestiti obbligazionari, i debiti commerciali e i debiti diversi. L'obiettivo principale di tali passività è di finanziare le attività operative e, in particolare, i piani di investimento della Società. La Società ha poi crediti commerciali e non commerciali, oltre a disponibilità liquide e depositi a breve termine che si originano direttamente dall'attività operativa.

La Società è esposta al rischio di mercato, al rischio di liquidità e al rischio di credito e il management è deputato alla gestione di questi rischi. In particolare, la Società si è dotata di un presidio organizzativo dedicato ai temi finanziari. Il modello operativo prevede attività strutturate di pianificazione e ottimizzazione della liquidità, attività di hedging per neutralizzare gli effetti di eventuali variazioni avverse dei tassi d'interesse, attività di analisi finanziaria, attività di dialogo strutturato e trasparente con gli investitori e con i mercati. La Società si è inoltre dotata di un Sustainability-linked Financing Framework, consolidando ulteriormente il legame fra sostenibilità e strategie finanziarie.

b. Rischio di mercato

Il rischio di mercato è rappresentato dal rischio che il valore o i flussi finanziari futuri di un'attività o di una passività finanziaria subiscano fluttuazioni in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi del capitale.

La strategia seguita per tale tipologia di rischio mira alla mitigazione degli effetti derivanti dall'esposizione alla variazione dei tassi di cambio e di interesse e alla ottimizzazione del costo del debito, coerentemente con i principi di prudenza e in linea con le best practice di mercato.

La gestione e la mitigazione di tale rischio è effettuata attraverso le medesime politiche prese a riferimento per la gestione dei rischi di tasso di interesse, di cambio e di liquidità nel seguito riportate, cui si rimanda. A tal proposito si segnala che i valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine esercizio pubblicato dalla Banca Centrale Europea e la vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2024 è pari a circa cinque anni e quattro mesi. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel 2024 è stato pari al 3,1% (valore che include gli effetti delle coperture di cash flow hedge poste in essere).

c. 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 il rischio di oscillazione dei flussi di cassa connessi alle attività o passività finanziarie indicizzate ad un tasso di interesse di mercato variabile;
- b. rischio di fair value: rappresenta il rischio derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di interesse di mercato.

Con l'obiettivo di mitigare il rischio di tasso di interesse e limitare l'ammontare di passività finanziarie (principalmente prestiti obbligazionari e finanziamenti verso istituti di credito) esposte alla variazione dei tassi di interesse di mercato, la Società ha posto in essere contratti derivati di Interest Rate Swap (IRS).

Nella tabella seguente sono riepilogati i contratti derivati a copertura del rischio di tasso di interesse in essere alla data del 31 dicembre 2024, con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

€ migliaia		31/12/2024		31/12/2023	
Tipologia	Rischio coperto	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento
Derivati di cash flow hedge (1)					
Interest Rate Swap Forward Starting	Tassi di interesse	-	-	152.042	1.000.000
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	(7.013)	244.186	(4.346)	367.442
	Totale	(7.013)	244.186	147.696	1.367.442
	di cui:				
	con fair value positivo	-	-	152.042	-
	con fair value negativo	(7.013)	-	(4.346)	-

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

Le scadenze dei derivati e delle relative passività finanziarie sottostanti esistenti sono le medesime. Qualora il nozionale di riferimento del derivato sia maggiore del nozionale del finanziamento sottostante, la variazione di valore relativa a tale quota viene contabilizzata a Conto Economico. Gli Interest Rate Swap a copertura di finanziamenti in essere sono classificati come di cash flow hedge, avendo rispettato tutti i requisiti richiesti dal principio IFRS 9.

Le passività finanziarie a tasso variabile che non sono oggetto di copertura del rischio di tasso di interesse rappresentano il principale elemento di rischio a causa del potenziale impatto negativo in termini di maggiori oneri finanziari, nel caso di un eventuale aumento del livello dei tassi di interesse di mercato.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, l'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2024 è espresso per il 92% a tasso fisso.

Al 31 dicembre 2024 non risultano più presenti derivati di IRS Forward Starting, essendo stati oggetto di unwinding gli ultimi strumenti in essere per un nozionale di 1.000 milioni di euro in corrispondenza dell'emissione obbligazionaria perfezionata a febbraio 2024 per pari importo; per tali strumenti di pre-hedging, essendo stati rispettati i requisiti previsti dall'IFRS 9, la relativa riserva di cash flow hedge rilevata nel patrimonio netto fino alla data di unwinding (pari a complessivi 169.761 migliaia di euro) verrà rilasciata a conto economico in corrispondenza dell'effettivo scambio dei flussi di interesse della passività finanziaria oggetto di copertura.

d. Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di cambio è rappresentata principalmente da:

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

In particolare, per la Società il rischio di tasso di cambio deriva principalmente dalla presenza di attività e passività finanziarie denominate in valuta diversa dall'euro, principalmente associate ai prestiti obbligazionari emessi in valuta estera. Al fine di minimizzare l'esposizione al rischio di oscillazione dei tassi di cambio la Società pone in essere contratti derivati di tipo Cross Currency Swaps, classificati al 31 dicembre 2024 come di cash flow hedge.

I valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine esercizio pubblicato dalla Banca Centrale Europea.

Al 31 dicembre 2024 l'indebitamento finanziario a medio-lungo termine della Società è espresso per l'1% in valute diverse dall'euro (yen). Tenuto conto dei derivati di Cross Currency Swap connessi ai bond in valuta, l'indebitamento finanziario della Società non risulta di fatto esposto al rischio oscillazione dei tassi di cambio.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contratti derivati a copertura del rischio di tasso di cambio in essere alla data del 31 dicembre 2024, con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

€ migliaia		31/12/2024		31/12/2023	
Tipologia	Rischio coperto	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento
Derivati di cash flow hedge (1)					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	(44.907)	149.176	(33.482)	149.176
Totale		(44.907)	149.176	(33.482)	149.176
		di cui:			
con fair value positivo		-	-	-	-
con fair value negativo		(44.907)	-	(33.482)	-

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

e. Analisi di sensitività

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul Conto Economico 2024 e sul Patrimonio Netto al 31 dicembre 2024 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui la Società risulta esposta.

In particolare, l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi degli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dell'1% (100 bps) all'inizio dell'anno.

In base all'analisi sopra descritta, risulta che:

- in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa variazione in diminuzione dell'1% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo a conto economico pari a 13.671 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale, essenzialmente attribuibile alla minore remunerazione sulla liquidità investita, e un impatto negativo nelle altre componenti di Conto Economico Complessivo pari a 14.206 migliaia di euro, essenzialmente attribuibile alla riduzione del valore degli strumenti derivati in essere. Al contrario, nel caso di una inattesa variazione in aumento dei tassi di interesse pari all'1%, la Società avrebbe avuto un impatto a Conto Economico negativo per 3.630 migliaia di euro, generato principalmente dall'esposizione a tasso variabile finanziamenti bancari in essere, parzialmente compensato dall'incremento della remunerazione sulla liquidità investita;
- l'analisi di sensitività relativa ai tassi di cambio misura gli impatti a conto economico e a patrimonio netto nel caso di inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio verso cui la società risulta esposta in relazione all'euro. In particolare, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio, avrebbe comportato un impatto negativo nelle altre componenti del Conto Economico Complessivo pari a 2.915 migliaia di euro, riconducibile alla variazione negativa del fair value del derivato di tipo Cross Currency Swap in yen.

f. Rischio di liquidità

I principali fattori che contribuiscono al rischio di liquidità della Società sono, da un lato, la generazione/assorbimento di risorse finanziarie da parte delle attività operative e di investimento e, dall'altro, le scadenze dei debiti finanziari e degli impieghi di liquidità.

La Società mitiga tale rischio monitorando su base periodica i flussi di cassa, la liquidità e le necessità di finanziamento, rifinanziando con congruo anticipo i propri fabbisogni e mantenendo un adeguato livello di risorse finanziarie prontamente disponibili, nonché un profilo equilibrato di scadenze del debito e fonti di finanziamento.

Al 31 dicembre 2024 la Società dispone di linee di finanziamento non utilizzate per un ammontare pari a 3.925 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 sei mesi.

Migliaia di euro	31/12/2024			31/12/2023		
	Disponibili	di cui utilizzate	di cui non utilizzate	Disponibili	di cui utilizzate	di cui non utilizzate
Linee di credito Committed	4.725.000	800.000	3.925.000	2.325.000	-	2.325.000

Le tabelle seguenti rappresentano la distribuzione per scadenze dei flussi contrattuali delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2024 e il dato comparativo al 31 dicembre 2023.

31/12/2024						
€ migliaia	Valore di bilancio	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate ⁽¹⁾						
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY) ⁽¹⁾	157.680	169.522	3.348	3.348	10.045	152.781
Prestito obbligazionario 2010-2025	499.622	521.875	521.875	-	-	-
Prestito obbligazionario 2012-2032	35.000	48.440	1.680	1.680	5.040	40.040
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	93.251	135.000	-	-	-	135.000
Prestito obbligazionario 2013-2033	73.565	100.314	2.813	2.813	8.438	86.250
Prestito obbligazionario 2014-2034	124.229	165.500	4.050	4.050	12.150	145.250
Prestito obbligazionario 2014-2038	73.261	113.063	2.719	2.719	8.156	99.469
Prestito obbligazionario 2015-2025	499.652	509.375	509.375	-	-	-
Prestito obbligazionario 2015-2026	748.746	776.250	13.125	763.125	-	-
Prestito obbligazionario 2016-2027	598.263	631.500	10.500	10.500	610.500	-
Prestito obbligazionario 2017-2029	678.834	765.625	13.125	13.125	739.375	-
Prestito obbligazionario 2020-2028	1.234.001	1.330.000	20.000	20.000	1.290.000	-
Prestito obbligazionario 2021-2030	990.317	1.120.000	20.000	20.000	60.000	1.020.000
Prestito obbligazionario 2022-2032	494.657	590.000	11.250	11.250	33.750	533.750
Prestito obbligazionario 2022-2028	497.549	532.500	8.125	8.125	516.250	-
Prestito obbligazionario 2023-2031	743.038	999.375	35.625	35.625	106.875	821.250
Prestito obbligazionario 2023-2033	744.866	1.095.939	38.438	38.438	115.313	903.750
Prestito obbligazionario 2024-2032	494.403	670.000	21.250	21.250	63.750	563.750
Prestito obbligazionario 2024-2036	496.099	777.500	23.125	23.125	69.375	661.875
Totale prestiti obbligazionari	9.277.033	11.051.778	1.260.423	979.173	3.649.017	5.163.165
Linee di credito bancarie	148.500	179.617	5.901	5.968	167.748	-
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	1.490.964	1.949.590	142.973	140.770	441.182	1.224.665
Cassa Depositi e Prestiti	292.162	374.279	38.209	37.499	119.443	179.128
Totale debiti verso istituti di credito (A)	1.931.626	2.503.486	187.083	184.237	728.373	1.403.793
Totale debiti verso altri finanziatori (B)	140.591	-	-	-	-	-
Totale debiti per leasing (C)	25.223	(25.223)	(6.246)	(2.946)	(8.853)	(7.178)
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)	2.097.440	2.478.263	180.837	181.291	719.520	1.396.615
Totale derivati con fair value negativo ^{(2) (3)}	51.920	(86.838)	(3.766)	(3.852)	(12.090)	(67.130)

31/12/2023						
€ migliaia	Valore di bilancio	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate ⁽¹⁾						
Prestito obbligazionario 2004-2024	998.727	1.058.589	1.058.589	-	-	-
Prestito obbligazionario 2009-2038 (JPY) ⁽¹⁾	164.911	180.315	3.493	3.493	10.478	162.851
Prestito obbligazionario 2010-2025	499.102	543.750	21.875	521.875	-	-
Prestito obbligazionario 2012-2032	35.000	50.120	1.680	1.680	5.040	41.720
Prestito obbligazionario 2012-2032 (Zero Coupon Bond)	88.608	135.000	-	-	-	135.000
Prestito obbligazionario 2013-2033	73.424	103.127	2.813	2.813	8.438	89.063
Prestito obbligazionario 2014-2034	124.160	169.550	4.050	4.050	12.150	149.300
Prestito obbligazionario 2014-2038	73.163	115.782	2.719	2.719	8.156	102.188
Prestito obbligazionario 2015-2025	499.246	518.750	9.375	509.375	-	-
Prestito obbligazionario 2015-2026	747.919	789.375	13.125	13.125	763.125	-
Prestito obbligazionario 2016-2027	597.454	642.000	10.500	10.500	621.000	-
Prestito obbligazionario 2017-2029	674.676	778.750	13.125	13.125	39.375	713.125
Prestito obbligazionario 2020-2028	1.230.152	1.350.000	20.000	20.000	1.310.000	-
Prestito obbligazionario 2021-2030	988.519	1.140.000	20.000	20.000	60.000	1.040.000
Prestito obbligazionario 2022-2032	493.971	601.250	11.250	11.250	33.750	545.000
Prestito obbligazionario 2022-2028	496.778	540.625	8.125	8.125	524.375	-
Prestito obbligazionario 2023-2031	742.069	1.035.000	35.625	35.625	106.875	856.875
Prestito obbligazionario 2023-2033	744.391	1.134.377	38.438	38.438	115.313	942.188
Totale prestiti obbligazionari	9.272.270	10.886.360	1.274.782	1.216.193	3.618.075	4.777.310
Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.)	970.718	(1.213.589)	(118.281)	(116.151)	(335.674)	(643.483)
Cassa Depositi e Prestiti	1.377.450	(1.745.371)	(102.685)	(101.909)	(1.356.317)	(184.460)
Totale debiti verso istituti di credito (A)	2.348.168	(2.958.960)	(220.966)	(218.060)	(1.691.991)	(827.943)
Totale debiti verso altri finanziatori (B)	136.791	-	-	-	-	-
Totale debiti per leasing (C)	24.835	(24.835)	(5.249)	(4.346)	(6.982)	(8.258)
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)	2.509.794	(2.983.795)	(226.215)	(222.406)	(1.698.973)	(836.201)
Totale derivati con fair value negativo ^{(2) (3)}	39.098	(72.688)	(1.830)	(2.082)	(7.685)	(61.091)

(1) I flussi futuri relativi agli interessi dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza del finanziamento.

(2) I flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie originariamente oggetto di copertura, in essere e prospettive a copertura dei fabbisogni futuri. I flussi futuri relativi ai differenziali degli IRS sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto costante fino a scadenza del contratto.

(3) I flussi futuri attesi dei differenziali cross currency swap sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.

Gli importi indicati nelle tabelle includono il pagamento degli interessi e delle quote capitali.

La tabella seguente presenta inoltre la distribuzione dei flussi di cassa attesi associati ai derivati di copertura, e gli esercizi in cui si prevede che tali flussi produrranno impatti nel Conto Economico.

€ migliaia	Valore bilancio	31/12/2024					Valore bilancio	31/12/2023				
		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Interest rate swap												
Derivati con fair value positivo	-	-	-	-	-	153.312	153.382	8.731	18.556	53.043	73.052	
Derivati con fair value negativo	(51.920)	(51.912)	(4.359)	(5.752)	(9.652)	(39.098)	(38.442)	(1.388)	(4.624)	(13.025)	(19.405)	
Totale derivati di cash flow hedge	(51.920)					114.214						
Ratei passivi da cash flow hedge	(275)					(245)						
Ratei attivi da cash flow hedge	283					971						
Totale (passività)/attività per contratti derivati di cash flow hedge	(51.912)	(51.912)	(4.359)	(5.752)	(9.652)	(32.149)	114.940	7.343	13.932	40.018	53.646	
		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	
Interest rate swap												
Oneri da cash flow hedge	(51.920)	(5.193)	(5.621)	(9.428)	(31.678)	(39.098)	(2.455)	(4.978)	(12.644)	(19.020)		
Proventi da cash flow hedge	-	-	-	-	-	153.312	13.606	17.696	53.552	68.457		
Totale (oneri)/proventi da cash flow hedge	(51.920)	(5.193)	(5.621)	(9.428)	(31.678)	114.214	11.151	12.718	40.908	49.437		

1) I flussi di cassa prospettici relativi ai derivati con fair value negativo e positivo sono relativi al valore netto dei differenziali degli swap calcolato in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

g. Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalla controparte. Tale rischio può discendere sia da fattori di natura strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale (contestazioni sulla natura/quantità del servizio, sull'interpretazione di clausole contrattuali, sulle fatture a supporto, ecc.), sia da fattori di natura tipicamente finanziaria, ossia il cosiddetto "credit standing" della controparte, qualora in contratti e strumenti finanziari stipulati con banche e altri istituti finanziari, il debitore non sia in grado di onorare in tutto o in parte alle proprie obbligazioni nei confronti della Società. I crediti commerciali sono costituiti essenzialmente da crediti per prestazioni di servizi e sono riconducibili ad attività connesse al core business.

In questa fattispecie rientrano principalmente:

- crediti per pedaggi autostradali non incassati;
- crediti per canoni di concessione e royalty connesse alla gestione delle aree di servizio;
- crediti per convenzioni di attraversamento dell'autostrada o per posizionamento di impianti;
- crediti per cessione di beni/servizi;
- crediti derivanti da affitti di unità immobiliari.

Si evidenzia inoltre che il rischio di credito originato da forme di investimento della liquidità e/o da eventuali posizioni su operazioni in strumenti finanziari derivati può essere considerato di entità marginale, in quanto le controparti utilizzate, nel rispetto della Policy Finanziaria di Gruppo, sono primari istituti di credito.

Sono oggetto di svalutazione individuale le posizioni creditorie, se singolarmente significative, per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie. A fronte di crediti che non sono oggetto di una svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione.

Nota 24

Informativa sui contenziosi in essere

Di seguito si riporta una descrizione dei principali contenziosi in essere di rilievo per la Società, intercorsi sino alla data di approvazione del presente bilancio.

Quantificazione dei ristori delle concessionarie autostradali a seguito delle perdite subite per effetto della pandemia da COVID-19 per il periodo da Marzo 2020 fino al termine del periodo di emergenza Nazionale (Marzo 2022)

Si fa riferimento alla definizione dell'iter amministrativo afferente alla quantificazione dei ristori a seguito delle perdite subite dai concessionari autostradali per effetto dell'emergenza sanitaria da COVID-19, per il periodo successivo al marzo 2020 (conguagliando l'ammontare recuperabile relativo al periodo marzo-giugno 2020, riconosciuto ad ASPI in occasione dell'aggiornamento PEF già approvato in data 23 marzo 2022). A seguito dei solleciti più volte inviati da ASPI per la finalizzazione dell'iter, la stessa, in data 27 gennaio 2023

ha inviato all'ART (e per conoscenza al MIT) una nota con la quale, evidenziando la necessità di avere contezza di tutti gli elementi utili alla predisposizione del complesso aggiornamento del PEF e PFR del successivo periodo regolatorio, ha sollecitato la finalizzazione dell'iter.

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

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

Contenzioso promosso dalle associazioni AIPE, CONFIMI ABRUZZO e ADUSBEF

Il 27 maggio 2022, AIPE, CONFIMI ABRUZZO e ADUSBEF hanno proposto ricorso, con richiesta di sospensiva, per l'annullamento dell'Accordo stipulato tra ASPI e il Concedente in data 14 ottobre 2021 e del III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007 nonché degli atti e pareri presupposti e conseguenti adottati dall'amministrazione.

Sono controinteressati al ricorso ASPI, Mundys, CDP, CDP Equity, Blackstone e Macquarie.

In data 19 ottobre 2022, il TAR Lazio ha emesso la sentenza non definitiva, con la quale ha dichiarato l'estromissione di AIPE e di CONFIMI ABRUZZO dal giudizio e riconosciuto la legittimazione ad agire di ADUSBEF e ha sollevato alcune questioni pregiudiziali dinanzi alla Corte di Giustizia Europea, sospendendo, intanto il procedimento.

Il 7 novembre 2024, la Corte di Giustizia Europea ha pubblicato la propria decisione sulla questione ad essa deferita pregiudizialmente, rinviando al TAR del Lazio la conclusione della causa principale.

La Corte ha statuito, con riferimento alla compatibilità dell'accordo del 14 ottobre 2021 con il diritto europeo (Direttiva 2014/23/UE), che:

- a) l'art. 43 della Direttiva 2014/23/UE non impedisce di effettuare, senza svolgere una procedura di gara, motivate modifiche non sostanziali ad una concessione;
- b) il citato articolo 43 non impone che nel procedimento di modifica della concessione vigente debba essere valutata l'affidabilità del concessionario.

La Corte, inoltre, ha dichiarato irricevibile la ulteriore domanda in cui si chiedeva se l'art. 43 Direttiva 2014/23/UE prevedesse un obbligo di risoluzione, come conseguenza delle modifiche alla concessione effettuate in mancanza dell'indizione di una gara e della valutazione di affidabilità del concessionario.

Sulla portata delle modifiche apportate alla concessione con l'Accordo del 2021, la Corte ha motivato circa gli elementi che pendono per ritenerle non sostanziali.

Il TAR del Lazio, che dovrà tenere conto nella propria decisione di quanto stabilito dalla Corte di Giustizia Europea, ha ripreso il giudizio. L'udienza di discussione si è tenuta in data 12 febbraio 2025 e il TAR si è riservato la decisione che non è stata ancora pubblicata.

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

Con riferimento al procedimento di contestazione di grave inadempimento avviato dal Concedente con nota del 22 luglio 2020 ai sensi dell'art. 8 della Convenzione Unica, avente ad oggetto le attività di verifica condotte da ASPI sulle gallerie ricomprese nella rete dalla stessa gestita, con particolare riferimento a quelle della Regione Liguria, a seguito delle controdeduzioni presentate dalla Società e alle due specifiche audizioni tenutesi presso gli uffici del Concedente, quest'ultimo, con provvedimento del 21 aprile 2021, ritenendo che la Società abbia disatteso la programmazione stimata per le lavorazioni da eseguire in 4 gallerie, ha irrogato

ASPI una sanzione pari ad euro 100.000,00. Il provvedimento è stato impugnato da ASPI con ricorso promosso davanti al TAR Lazio il 21 giugno 2021 ed è attualmente pendente, in attesa di fissazione dell'udienza.

Sinistro del 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga dell'autostrada A16 Napoli-Canosa

In relazione all'incidente stradale occorso il 28 luglio 2013 all'altezza del Viadotto Acqualonga a un pullman che percorreva l'A16 Napoli/Canosa il 28 settembre 2023 la Corte di Appello di Napoli ha emesso il seguente dispositivo con deposito delle motivazioni entro 90 giorni: 6 anni di reclusione per coloro che all'epoca dei fatti rivestivano la carica/funzione di Amministratore Delegato, Condirettore Generale Operations & Maintenance, Responsabile Struttura Pavimentazioni e Barriere di Sicurezza e RUP; 5 anni di reclusione per i 3 Direttori del VI Tronco di Cassino succedutisi all'epoca dei fatti; 3 anni per i 3 Responsabili Esercizio del VI Tronco di Cassino succedutisi all'epoca dei fatti; conferma dell'assoluzione in primo grado per i 2 Coordinatori Centro Esercizio della Direzione di Cassino.

In data 15 maggio 2024, è stata depositata la sentenza della Corte di Appello. In data 28 giugno 2024, i legali hanno depositato i ricorsi in Cassazione e le udienze sono state fissate per i giorni 1, 4 e 11 aprile 2025.

Indagine della Procura di Genova sul crollo di una sezione del Viadotto Polcevera e accesso al rito alternativo del patteggiamento

In data 7 aprile 2022 il Giudice dell'Udienza Preliminare ha pronunciato sentenza di patteggiamento nei confronti di ASPI ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 a fronte del pagamento di una sanzione pecuniaria e della confisca del profitto del reato per un importo complessivo pari a circa 28 milioni di euro. Tale importo era stato già accantonato tra i fondi rischi e oneri nei precedenti esercizi.

A tal proposito, si rammenta che i Pubblici Ministeri, nel loro parere di adesione alla richiesta di patteggiamento, hanno evidenziato come ASPI abbia posto in essere tutta una serie di iniziative attraverso le quali risulta aver pienamente soddisfatto le condizioni di cui all'art. 17 del D.lgs. 231/01 ("riparazione delle conseguenze del reato").

Per effetto del patteggiamento il processo penale continua nei confronti delle sole persone fisiche tenendo altresì conto che, in data 19 settembre 2022, il Tribunale ha accolto la richiesta di esclusione di ASPI come responsabile civile per le condotte degli imputati: conseguentemente, in caso di condanna definitiva (e fatta salva la possibilità di provvisoriamente immediatamente esecutive), le parti civili, fermo restando la possibilità di citare ASPI in un contenzioso civile, avranno un titolo diretto nei confronti delle sole persone fisiche.

Allo stato attuale, il processo penale è in fase dibattimentale. In data 2 ottobre 2024, il Tribunale ha conferito un nuovo incarico ai periti finalizzato ad accertare l'attendibilità delle indagini svolte dal gestore per comprendere lo stato di ammaloramento dei cavi di acciaio e la causa del fenomeno corrosivo individuato sulla sommità dell'antenna dello strallo del sistema bilanciato n.9 che si è spezzato. Le operazioni peritali sono iniziate il 15 ottobre e l'elaborato è stato depositato il 31 gennaio 2025.

Dopo l'esame e controesame dei periti, è tuttora in corso l'esame e controesame dei consulenti tecnici di parte.

Indagini della Procura di Genova relative a: (i) installazione di barriere integrate sicurezza e antirumore modello "Integautos" su A12; (ii) presunti falsi report di sorveglianza di alcuni viadotti della rete; e (iii) evento occorso il 30.12.2019 nella galleria Bertè in A26

I procedimenti in questione sono stati riuniti e, durante la fase delle indagini, è stata indagata anche la Società ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 per il reato di falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici. I reati contestati alle 47 persone fisiche coinvolte (di cui n. 14 riferite ad ASPI), sono quelli di falso ideologico, frode nelle pubbliche forniture, attentato alla sicurezza dei trasporti, disastro colposo nonché la circostanza aggravante dell'aver commesso il fatto con abuso dei poteri, o con violazione dei doveri inerenti a una pubblica funzione o a un pubblico servizio.

La Società, con specifico riguardo alla contestazione ex D.lgs. n. 231/01, nel corso del 2022 ha avuto accesso al patteggiamento a fronte del pagamento di una sanzione.

In data 29 settembre 2023 il Pubblico Ministero ha emesso una richiesta di rinvio a giudizio per i 47 imputati.

A seguito di una serie di rinvii, la prima udienza si è tenuta in data 18 gennaio 2024 e i legali delle parti civili hanno depositato le costituzioni, chiedendo la citazione di ASPI come responsabile civile al GUP, che tuttavia ne ha disposto l'esclusione in data 16 maggio 2024. Il processo, proseguirà dunque solo nei confronti delle persone fisiche ed il GUP, in data 17 ottobre 2024, ha emesso il decreto che dispone il giudizio nei confronti di tutti gli imputati che hanno scelto il rito ordinario.

Il dibattimento è iniziato in data 8 gennaio 2025. Nel corso dell'udienza, i legali di alcune parti civili (3 associazioni, 1 impresa, due sindacati) escluse dall'udienza preliminare hanno ridepositato le costituzioni di parte civile. Terminata la fase delle questioni sulle costituzioni, le parti civili costituenti e costituite chiederanno al Tribunale la citazione dei responsabili civili. Il Tribunale ha rinviato all'udienza del 13 marzo 2025 per consentire ai legali degli imputati di formulare le eccezioni sulle suddette costituzioni.

Al termine dell'udienza del 13 marzo, il Tribunale ha rinviato all'udienza dell'11 aprile per decidere sulle costituzioni di parte civile e sulle conseguenti citazioni dei responsabili civili.

Presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico

Il procedimento penale incardinato avanti il Tribunale di Firenze per presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico (reati previsti e puniti dall'art. 260 «traffico organizzato di rifiuti» in relazione all'art. 186, comma 5 «utilizzo delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti anziché come rifiuti» del Testo Unico Ambientale ("TUA") n. 152/06; 256 comma 1, lett. a) e b) «gestione non autorizzata di rifiuti» e terzo comma «discarica abusiva» del TUA), si è concluso in primo grado con l'assoluzione del Condirettore Generale Sviluppo Rete e del Project Manager di ASPI con la formula piena «perché il fatto non sussiste».

Avverso la suddetta sentenza, la Procura di Firenze ha presentato ricorso c.d. "per saltum" innanzi la Corte di Cassazione.

La Corte di Cassazione, accogliendo il ricorso, ha annullato la sentenza di assoluzione con rinvio alla Corte di Appello di Firenze per un nuovo giudizio, la quale in data 6 marzo 2025 ha confermato la sentenza di primo grado assolvendo tutti gli imputati e i responsabili civili ed ha previsto un termine di 90 giorni per il deposito della motivazione.

Indagine della Procura di Ancona sulla caduta del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 Bologna-Taranto

A seguito della caduta, avvenuta in data 9 marzo 2017, del cavalcavia della SP10 sovrastante l'A14 al km 235+794, che ha causato la morte del conducente e di un passeggero di un autoveicolo e il ferimento di tre operai di una ditta subappaltatrice della Amplia S.p.A., cui ASPI aveva in precedenza affidato l'esecuzione dei lavori di ampliamento della terza corsia lungo l'A14 Bologna-Bari-Taranto nel tratto Rimini Nord-Porto Sant'Elpidio, è stato incardinato un procedimento penale a carico di dipendenti ed ex dipendenti della Società per i reati di cooperazione in crollo colposo, cooperazione in omicidio colposo plurimo, e cooperazione in omicidio stradale. Inoltre, ASPI risulta imputata ai sensi all'art. 25-septies del D.lgs. N. 231/2001 per il reato di omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

All'udienza del 1° marzo, il Giudice ha riunito il procedimento penale con quello relativo alle contravvenzioni antinfortunistiche e ha rigettato alcune questioni preliminari sollevate dai difensori degli imputati. L'udienza è stata così rinviata al 7 giugno 2022. Nel corso dell'udienza del 7 giugno 2022 il Giudice ha dato atto del verificarsi delle condizioni di cui all'art. 17 del D.lgs. n. 231/2001 (risarcimento integrale del danno; adozione ed attuazione di un modello di organizzazione, gestione e controllo idoneo; messa a disposizione del profitto ai fini della confisca) per escludere l'applicazione di sanzioni interdittive a carico di ASPI e Amplia. Sono stati ammessi altresì tutti i testi citati dalle parti. Il dibattimento è ancora in corso e si sta svolgendo l'escussione dei testi delle difese.

Indagine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma in merito alla determinazione delle tariffe, destinazione dei pedaggi e distribuzione dei dividendi

In data 21 dicembre 2022 la Sezione Anticorruzione della Guardia di Finanza, nell'ambito di un procedimento penale volto ad analizzare gli ultimi venticinque anni di gestione di ASPI, avuto specifico riguardo alla

determinazione delle tariffe, destinazione dei pedaggi e distribuzione dei dividendi, ha effettuato un primo accesso presso la sede di ASPI per notificare un ordine di esibizione relativo alla documentazione riferita appunto agli anni dal 1997 al 2022. In data 29 marzo 2023, con un nuovo accesso la medesima Sezione della Guardia di Finanza ha notificato un ulteriore ordine di esibizione finalizzato all'acquisizione di ulteriore documentazione riferita questa volta agli anni dal 1980 al 2008. Tutta la documentazione richiesta dalla PG è stata fornita dalla Società.

È seguita una prima interlocuzione con la Procura ed è emerso che la Società non è coinvolta al momento nelle indagini. A seguito di un ulteriore controllo in Procura nei primi mesi del 2024, è stato confermato il non coinvolgimento di ASPI nel procedimento.

A fine aprile la Società ha appreso che l'ex Presidente e l'ex AD di ASPI nonché l'ex Presidente di Mundys hanno ricevuto la notifica della richiesta, da parte del Pubblico Ministero procedente, di proroga delle indagini preliminari. Le fattispecie di reato contestate agli indagati sono quelle di peculato per l'ex AD di ASPI e di peculato e malversazione di erogazioni pubbliche per gli ex Presidenti delle due società.

Indagine della Procura di Roma relativa ad una presunta non corretta allocazione nei bilanci di alcune opere autostradali

Avanti alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma è pendente, nella fase delle indagini preliminari, un procedimento nei confronti dei vertici attuali e passati della Società per i reati di (i) false comunicazioni sociali, (ii) ostacolo all'esercizio delle funzioni delle autorità pubbliche di vigilanza e (iii) manipolazione del mercato in relazione all'approvazione di bilanci, relazioni ed altre comunicazioni sociali dirette ai soci ed al pubblico redatti – secondo l'ipotesi d'accusa – in violazione della direttiva c.d. Costa Ciampi (Direttiva Ministeriale n. 283 del 20.10.1998, nel prosieguo anche "Direttiva") e degli artt. 2423 e ss c.c. per non aver previsto "l'accantonamento di un apposito fondo avente ad oggetto i maggiori introiti derivanti dall'incremento delle tariffe riconosciuto per effetto della delibera CIPE del 20 dicembre 1996 per [alcune] opere non eseguite previste nei piani di investimento".

In base al d.lgs 231/2001 la Società è sottoposta ad indagini per la presunta violazione dell'articolo 25 ter lett. B) e S). La contestazione riguarda i bilanci di esercizio dal 2017 al 2022 (anche per via dei riflessi rivenienti dai precedenti bilanci).

La contestazione provvisoria ruota sul presunto obbligo di effettuare accantonamenti, asseritamente previsti dalla Direttiva, per un importo complessivamente pari a circa €/000 471.997, nel periodo 1997-2006, importo che si sarebbe poi rivalutato, in base al tasso d'inflazione effettivo, nel periodo 2007-2022 sino ad €/000 611.515. Tali importi sono stati stimati dai consulenti tecnici della Procura della Repubblica le cui relazioni (qualificate espressamente ancora come 'preliminari') sono state messe a disposizione della Società alla fine del mese di dicembre 2024.

Per effetto di tale ricostruzione, con riguardo ad ogni bilancio di esercizio, si contesta di (i) non aver ottemperato agli obblighi, previsti dalla Direttiva, di appostare nel conto economico, alla voce 'costi della produzione', a titolo 'altri accantonamenti', gli accantonamenti per i maggiori introiti conseguiti dall'incremento delle tariffe per opere non eseguite benché previste nei piani di investimento, esponendo così falsamente nel conto economico, alla voce "risultato prima delle imposte", a titolo di utile di esercizio, importi superiori rispetto a quelli effettivamente maturati; (ii) di non aver alimentato, con quote annuali pari ai maggiori introiti, un fondo, esponendo così, falsamente, nello stato patrimoniale un patrimonio netto indebitamente maggiorato.

Alla luce dell'analisi della documentazione ottenuta, tuttora in corso, si conferma preliminarmente quanto già indicato nell'informativa finanziaria trimestrale al 30 settembre 2024 a seguito della ricostruzione effettuata dalle strutture tecniche della Società. In particolare, si evidenzia che:

- la Direttiva Costa Ciampi non ha efficacia diretta nei confronti dei concessionari in quanto si limita a dettare le condizioni alle quali devono essere stipulate le future concessioni (come chiarito anche dal nomen attribuito dal ministero competente allo strumento impiegato, ovvero "Direttiva"). Tale assunto trova conferma anche nell'articolo 5, rubricato non a caso "Nuove Concessioni", il quale non è applicabile alle opere individuate nella contestazione (i.e., quelle assentite nella Convenzione Unica del 1997) ma esclusivamente alle nuove opere comprese nell'oggetto delle concessioni sottoscritte in epoca successiva all'entrata in vigore della Direttiva stessa;

- non vi sono evidenze che la Società abbia conseguito o conseguirà maggiori introiti connessi a specifici incrementi tariffari per la prevista realizzazione degli investimenti assentiti nella Convenzione Unica del 1997, come risulta da una ricostruzione cronologica dei contenuti degli atti convenzionali che si sono susseguiti a partire dal 1997 fino alla Convenzione Unica del 2007 e dai bilanci di ASPI;
- le stime sviluppate dai consulenti della Procura della Repubblica - per individuare il presunto mancato accantonamento di un fondo - appaiono arbitrarie (e dunque non basate sugli algoritmi previsti nella Direttiva Costa-Ciampi, ma su una immotivata e soggettiva reinterpretazione della stessa, con ciò confermando la tesi della non applicabilità delle sue previsioni al caso di specie).

In sintesi, ad oggi, sulla base della documentazione sino ad ora disponibile e del motivato parere di illustri professionisti incaricati dalla Società, non si ravvisano motivi per ritenere fondate - nei loro presupposti e nei loro sviluppi applicativi - le contestazioni provvisorie mosse dai consulenti dell'Ufficio di Procura con riferimento ai presunti mancati accantonamenti e all'attuale consistenza della corrispondente presunta mancata appostazione di un fondo, con conseguente pari riduzione del patrimonio netto contabile della Società. In ogni caso, si precisa che la quota disponibile delle riserve di patrimonio netto disponibili al 31 dicembre 2024 comprensive dell'utile dell'esercizio 2024, anche tenendo conto della proposta di destinazione dello stesso, ammonta al superiore importo di 792 milioni di euro.

Contenziosi tributari in materia di TOSAP, COSAP e CUP

Nel corso degli ultimi anni, diversi Enti locali hanno notificato ad Autostrade per l'Italia numerosi atti richiedenti il pagamento di importi a titolo di Tassa per l'Occupazione di Spazi ed Aree Pubbliche ("TOSAP") e di Canone per l'Occupazione di Spazi ed Aree Pubbliche ("COSAP") – ora Canone Unico Patrimoniale ("CUP") a decorrere dall'anno d'imposta 2021 – per gli attraversamenti di strade comunali/provinciali, effettuati mediante infrastrutture autostradali (quali ponti, viadotti, sottopassi ecc.). Alcuni degli accertamenti notificati alla Società, recano la sanzione per occupazione abusiva, pari al 250% del Canone richiesto. L'attività di accertamento si è ulteriormente intensificata in seguito ad alcune pronunce della Corte di Cassazione negative per la Società. La questione ha interessato anche alcune controllate che agiscono in regime di concessione.

L'orientamento della Suprema Corte sui contenziosi in materia è attualmente sfavorevole alle società concessionarie ed è stato recentemente confermato con diverse pronunce.

Nell'estate del 2023, ASPI ha ricevuto due lettere indirizzate dal MIT ad AISCAT e a tutte le concessionarie autostradali ove il Ministero ha chiarito che le opere autostradali non possono essere qualificate come "abusiva" e che non necessitano di autorizzazione da parte dell'Ente locale. Entrambe le lettere confermano l'orientamento da sempre espresso dalla Società in sede di contenzioso, anche perché, tra l'altro, alcuni attraversamenti di strade comunali o provinciali, facenti parte della rete autostradale in concessione sono state realizzate direttamente dallo Stato e in un secondo momento affidate in gestione ad ASPI.

Dato che la materia CUP attiene a fattispecie di diritto amministrativo (i.e. circa il presupposto per l'applicazione del Canone) la Società ha istaurato un linea difensiva innanzi al Giudice amministrativo. Nel 2023, il Consiglio di Stato – con più ordinanze – si è pronunciato in senso favorevole ad ASPI riconoscendo che gli attraversamenti di strade comunali e provinciali della rete autostradale non possono essere considerati abusivi e, di conseguenza, la non debenza delle sanzioni per occupazione abusiva e del relativo Canone.

Controparte ha impugnato in Cassazione tali ordinanze, lamentando il difetto di giurisdizione del Consiglio di Stato. La Cassazione dovrà pronunciarsi (verosimilmente nel corso del 2025) su questo tema.

Da ultimo, si segnala che alcune Corti di merito hanno stabilito la non debenza della TOSAP in capo ad ASPI, per carenza dei presupposti soggettivi e oggettivi d'imposta. L'orientamento della Cassazione ha, tuttavia, determinato un conflitto di giurisdizione con il Consiglio di Stato.

Considerata l'alea del contenzioso e l'incertezza degli esiti, sono stati accantonati al Fondo rischi fiscali gli importi per atti già notificati alla Società (e non quelli potenzialmente notificabili).

Accordo con il MIT del 14 ottobre 2021: Imposta di Registro

Nell'aprile del 2022, l'Agenzia delle Entrate – D.P. I di Roma, ha notificato ad ASPI l'avviso di liquidazione n. 1/2022 richiedente l'Imposta di Registro, per € 22,8 mln, sull'accordo ASPI-MIT del 14 ottobre 2021.

Con l'atto in questione l'Ufficio ha qualificato le somme già versate da ASPI per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (pari ad € 583 mln) come adempimento di un'obbligazione (e non come atto ricognitivo derivante da un provvedimento di legge), assoggettandole a Imposta di Registro al 3%.

La Società, ha impugnato l'avviso con ricorso davanti al giudice competente.

La Corte di Giustizia Tributaria di I grado di Roma, con la sentenza n. 12905/3/2022, ha accolto il ricorso di ASPI per la maggior parte della pretesa impositiva, riconoscendo:

- la non debenza dell'imposta di registro al 3% sugli oneri di ricostruzione del Viadotto Polcevera (17,5 €/mln);
- la debenza dell'imposta sugli ulteriori oneri inclusi nell'Accordo (5,3 €/mln).

ASPI ha provveduto a versare all'Erario l'Imposta di Registro (5,3 €/mln) riconosciuta in sentenza.

L'Agenzia delle Entrate ha proposto appello avverso la sentenza di primo grado. ASPI si è quindi costituita in appello per contestare le eccezioni sollevate dall'Ufficio ed ha presentato appello incidentale per la parte di soccombenza.

La Società, su iniziativa dell'Ufficio, sta attualmente valutando una eventuale ipotesi di conciliazione.

Modalità di affidamento degli appalti da parte di ASPI al mercato e a società del Gruppo

Impugnativa sentenza del TAR Toscana sulla procedura di affidamento lavori terza corsia Firenze Sud – Incisa

Con sentenza del 16 giugno 2022, il TAR Toscana ha annullato l'impugnato provvedimento di revoca della procedura di affidamento, avente ad oggetto i lavori di ampliamento della terza corsia del tratto autostradale –Firenze Sud-Incisa, dell'11 marzo 2022, a seguito del quale ASPI, anche alla luce della sentenza n. 218/21 della Corte Costituzionale (in tema di affidamento dei contratti dei concessionari), aveva affidato l'esecuzione dei relativi lavori alla controllata Amplia.

Secondo il giudice amministrativo di primo grado, benché l'art. 177 del D.lgs. n. 50 del 2016 e s.m.i. (Codice) sia stato dichiarato incostituzionale dalla Corte costituzionale con sentenza n. 218/21, per l'irragionevolezza degli stringenti obblighi di esternalizzazione mediante procedure ad evidenza pubblica ivi previsti a carico dei concessionari scelti senza gara, da tale sentenza non si potrebbe far derivare il totale venir meno degli obblighi di esternalizzazione in capo ai concessionari scelti senza gara (in base dall'art. 1, comma 2, lettere c) e d), del Codice).

Con ricorso in appello (R.g. n. 7052/2022) notificato il 7 settembre 2022, ASPI ha impugnato la decisione del TAR innanzi al Consiglio di Stato. Successivamente, la ricorrente di primo grado ha formulato appello incidentale con domande cautelare, riproponendo i motivi non accolti in primo grado, oltre ad impugnare la parte della sentenza di primo grado in cui il TAR si è dichiarato privo di giurisdizione in ordine alla domanda di inefficacia del contratto stipulato tra ASPI e Amplia. All'udienza del 3 novembre 2022, l'appellante incidentale ha rinunciato alla propria domanda cautelare e ha domandato una anticipazione del merito, che il Presidente ha concesso al 23 febbraio (dal 23 marzo). In tale data, si è svolta l'udienza pubblica per la discussione del merito della controversia, all'esito della quale la ricorrente ha domandato la pubblicazione anticipata del dispositivo e la causa è stata trattenuta in decisione.

In data 27 febbraio 2023 il Consiglio di Stato ha pubblicato il dispositivo di sentenza n. 2007/203 con cui, pronunciandosi sugli appelli, principale e incidentale, come proposti dalle parti, ha accolto l'appello principale di ASPI e, per l'effetto, in riforma della sentenza appellata, ha rigettato il ricorso incidentale di Medil che è stato pertanto dichiarato improcedibile. Avendo Medil richiesto la pubblicazione anticipata del dispositivo, le motivazioni del Consiglio di Stato non sono state immediatamente disponibili.

Con sentenza n. 5330/2023 del 30 maggio 2023, il Consiglio di Stato ha, in via definitiva, pubblicato le motivazioni con cui ha accolto l'appello di ASPI.

Il Collegio ha accolto, confermandole, le tesi di ASPI sia sulla ricostruzione normativa in tema di affidamenti a seguito della sentenza della Corte costituzionale n. 218/2021 (statuendo in sintesi che sono stati pienamente rispettati gli obblighi di trasparenza imposti dalla normativa applicabile), sia sulla legittimità del provvedimento revoca della gara adottato da ASPI che della successiva contrattualizzazione con AMPLIA.

Ricorso per risarcimento del danno da mancata aggiudicazione conseguente alla Sentenza della Corte Cost. n. 218/2021 e del Consiglio di Stato n. 5330/2023

In data 7 luglio 2023, il Consorzio Medil, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 5330/2023 del 30 maggio e con riferimento alla procedura di affidamento avente ad oggetto i lavori di ampliamento della terza corsia del tratto autostradale –Firenze Sud-Incisa, dell'11 marzo 2022, ha instaurato innanzi al TAR Toscana un giudizio volto ad ottenere il risarcimento del danno da mancata aggiudicazione.

Il Consorzio Medil quantifica il danno da mancata aggiudicazione in euro 51.856.931,70 e, in via subordinata, in euro 14.834.452,15, a titolo di responsabilità precontrattuale.

Quanto al danno da mancata aggiudicazione, il Consorzio Medil sostiene che ASPI, avrebbe escluso in modo illegittimo dalla procedura di gara il Consorzio Medil, con conseguente ritardo nell'aggiudicazione sino all'emanazione della Sentenza della Corte costituzionale n. 218/2021, in virtù della quale ASPI ha poi legittimamente revocato la gara.

Quanto alla responsabilità precontrattuale, il Consorzio Medil sostiene che lo stato di avanzamento cui era giunta la procedura di gara avrebbe determinato in capo a Medil un legittimo affidamento nell'aggiudicazione della procedura, lesa dalla revoca della gara disposta da ASPI.

Contenzioso Università Agraria di Galliciano nel Lazio

Nell'anno 2007, l'Università Agraria di Galliciano nel Lazio (Università) ha promosso un ricorso dinanzi al Commissario degli Usi Civici per il Lazio, Umbria e Toscana, per accertare la sussistenza di usi civici sui terreni di sua proprietà, siti nel Comune di Galliciano nel Lazio, sui quali era stata realizzata la sede autostradale (bretella Fiano – S. Cesareo).

Il Commissario ha provveduto all'accertamento positivo circa la presenza di usi civici gravanti i terreni in questione.

Autostrade ha quindi impugnato la decisione del Commissario dinanzi la Corte d'Appello di Roma la quale, con la sentenza del 2013, ha rigettato il gravame.

Nel 2017, l'Università ha notificato alla società un atto di citazione dinanzi al Tribunale di Roma per farsi riconoscere l'importo di circa 5 milioni di euro, oltre agli interessi legali dal 30 ottobre 1986 sino alla data di pagamento, a titolo di risarcimento del danno e di indennità per l'acquisizione a seguito di esproprio delle aree gravate da uso civico.

Riconosciuto il difetto di giurisdizione del Tribunale ordinario, come da eccezione sollevata da Autostrade, l'Università ha promosso un ricorso per regolamento preventivo di giurisdizione dinanzi alla Corte di Cassazione, che ha dichiarato la competenza del giudice amministrativo.

Quindi, l'Università ha riassunto il giudizio, nel 2022, dinanzi al TAR Lazio.

Nel 2023, il ricorso è stato dichiarato perento per inerzia del ricorrente, il quale però lo ha riproposto nel 2024; la relativa udienza non è stata ancora fissata.

In considerazione dei fatti sopra commentati, i fondi per rischi e oneri già stanziati riflettono in base alle informazioni alla data disponibili la migliore stima del rischio di soccombenza e degli oneri potenzialmente connessi alle controversie sopra descritte.

Nota 25

Altre informazioni

a. Garanzie

La Società ha rilasciato alcune garanzie personali e reali. Alla data del 31 dicembre 2024 si evidenziano per rilevanza:

- a. la garanzia solidale con Società Autostrada Tirrenica in favore del Concedente (14.003 migliaia di euro) a fronte della fideiussione rilasciata dalla stessa società;
- b. le fideiussioni rilasciate a beneficio dell'I.N.P.S., per complessivi 53,1 milioni di euro, a garanzia degli impegni contributivi assunti dalla società per tutta la durata prevista dal piano di esodo;
- c. il pegno, in favore di istituti di credito e a garanzia di finanziamenti ottenuti, delle azioni di Bologna & Fiera Parking (999 migliaia di euro).

b. Riserve

Al 31 dicembre 2024 risultano riserve iscritte dagli appaltatori in relazione a:

- a. attività di investimento, per 983 milioni di euro (663 milioni di euro al 31 dicembre 2023). Sulla base delle evidenze pregresse, solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori e, in tal caso, la stessa è rilevata patrimonialmente ad incremento dei diritti concessori immateriali;
- b. attività diverse da quelle di investimento, per circa 39 milioni di euro (38 milioni di euro al 31 dicembre 2023), il cui presumibile onere futuro da sostenere è stato considerato nell'ambito della quantificazione dei fondi per rischi e oneri già iscritti in bilancio.

c. Rapporti con parti correlate

Nelle tabelle seguenti sono riportati i saldi economici e patrimoniali rilevanti, di natura commerciale e finanziaria, derivanti dai rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con parti correlate, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e ai dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia, identificati ai sensi del principio contabile IAS 24.

€ Migliaia	Principali rapporti commerciali con parti correlate			
	Crediti commerciali e di altra natura	Debiti commerciali e di natura fiscale	Ricavi operativi	Costi operativi ⁽²⁾
	31/12/2024		2024	
Holding Reti Autostradali	672	63.596	697	-
Totale imprese controllanti	672	63.596	697	-
AD Moving	1.468	608	2.714	1.878
Società Autostrade Meridionali in liquidazione	39	10	15	(1)
Movyon	39.537	59.817	6.407	89.302
Youverse	6.077	3.496	2.155	18.853
Giovia	1.172	4.176	798	11.663
Racc. Autostradale V.d'Aosta	1.835	864	779	(352)
Trafofo Monte Bianco	724	54	608	(753)
Tangenziale di Napoli	1.296	9.442	904	(256)
Società Autostrada Tirrenica	1.500	7.864	736	(574)
Amplia Infrastructures	219.563	200.131	1.487	672.796
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	77.515	75.670	1.982	185.370
Free To X S.r.l.	1.786	2.625	366	(707)
Free to X S.p.A.	1.451	-	398	(1.444)
Elgea S.p.A	2.158	2.747	171	(845)
Costruzioni Impianti Elettromeccanici SpA	7.795	4.773	-	4.703
Altre imprese controllate	107	382	35	605
Totale imprese controllate	364.023	372.659	19.555	980.238
Tecne Speri Bridge Designers	451	2.520	-	4.147
Altre imprese collegate	227	(7)	7	(331)
Totale imprese collegate	678	2.513	7	3.816
Eni	430	1.649	7	3.804
MEF	-	61.742	-	14
Poste Italiane	53	2.895	-	757
CDP	2	-	-	228
Altre imprese correlate	126	554	399	375
Totale imprese correlate	611	66.840	406	5.213
Fondo pensione ASTRI	-	6.810	-	18.764
Fondo pensione CAPIDI	-	1.293	-	3.848
Totale fondi pensione	-	8.103	-	22.612
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	9.197	-	15.990
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	9.197	-	15.990
TOTALE	365.984	522.908	20.665	1.027.869

	31/12/2023		2023	
Holding Reti Autostradali	667	54.294	700	-
Totale imprese controllanti	667	54.294	700	-
AD Moving	1.417	921	2.593	2.201
Società Autostrade Meridionali in liquidazione	48	11	14	(5)
Movyon	41.546	64.753	6.961	57.720
Youverse	8.973	2.888	4.584	18.125
Giovia	1.658	3.246	422	11.067
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	555	2.523	368	(395)
Trafofo Monte Bianco	568	50	282	(904)
Tangenziale di Napoli	762	11.616	472	(162)
Società Autostrada Tirrenica	1.492	7.960	502	(832)
Amplia Infrastructures	112.339	96.555	570	479.641
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	84.221	55.448	1.961	145.171
Free To X S.r.l.	2.898	7.723	376	(852)
Elgea S.p.A	2.107	1.418	90	(1.022)
Altre imprese controllate	79	268	35	954
Totale imprese controllate	258.663	255.380	19.230	710.707
Spea	2.593	6.439	3.014	4.254
Tecne Speri Bridge Designers	108	2.607	-	2.611
Altre imprese collegate	261	(7)	63	(327)
Totale imprese collegate	2.962	9.039	3.077	6.538
Eni	632	551	(95)	5.640
MEF	-	60.568	-	-
Maticmind	-	420	-	2.434
Poste Italiane	2	2.952	-	885
GRUPPO SNAM	36	234	134	4.884
CDP	-	-	-	179
Altre imprese correlate	81	140	99	1.024
Totale imprese correlate	751	64.865	138	15.046
Fondo pensione ASTRI	-	7.050	-	17.428
Fondo pensione CAPIDI	-	1.255	-	3.010
Totale fondi pensione	-	8.305	-	20.438
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	12.539	-	15.800
Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)	-	12.539	-	15.800
TOTALE	263.043	404.422	23.145	768.529

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

(2) Nei costi operativi sono inclusi anche i rimborsi dei costi del personale.

€ Migliaia	Principali rapporti finanziari con parti correlate			
	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Proventi finanziari	Oneri finanziari
	31/12/2024		2024	
AD Moving	-	3.065	-	99
Società Autostrade Meridionali in liquidazione	-	6.670	-	658
Movyon	1.091	4.471	41	116
Youverse	-	30.777	-	870
Giovia	-	1.793	-	77
Racc. Autostradale V.d'Aosta	-	70.596	8	2.951
Trafo Monte Bianco	-	47.348	-	1.958
Tangenziale di Napoli	-	4.725	56	95
Società Autostrada Tirrenica	226.000	7.208	11.490	168
Amplia Infrastructures	104.269	-	4.498	-
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	8.559	-	454	-
Free To X S.r.l.	-	3.401	-	106
Free to X S.p.A.	-	766	-	43
Elgea	-	303	-	61
Totale imprese controllate	339.919	181.123	16.547	7.202
Spea	-	-	-	-
Totale imprese collegate	-	-	-	-
Poste Italiane	1.890	-	-	30
CDP	27	292.177	-	43.240
Totale imprese correlate	1.917	292.177	-	43.270
TOTALE	341.836	473.300	16.547	50.472

	31/12/2023		2023	
AD Moving	-	2.906	-	91
Società Autostrade Meridionali in liquidazione	-	40.768	8	686
Movyon	1.200	1.975	61	23
Youverse	-	30.438	-	182
Giovia	-	2.228	-	20
Racc. Autostradale V.d'Aosta	-	72.533	3	1.244
Trafo Monte Bianco	-	84.159	1	1.409
Tangenziale di Napoli	2.986	-	67	75
Società Autostrada Tirrenica	226.000	1.196	11.458	145
Amplia Infrastructures	90.526	-	3.885	-
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	9.368	-	377	-
Free To X S.r.l.	-	8.082	2	93
Elgea	-	2.887	-	59
Totale imprese controllate	330.080	247.172	15.862	4.027
Spea	-	-	-	2.134
Totale imprese collegate	-	-	-	2.134
Poste Italiane	3.704	-	-	60
CDP	27	1.377.476	-	71.528
Totale imprese correlate	3.731	1.377.476	-	71.588
TOTALE	333.811	1.624.648	15.862	77.749

Si evidenzia che le transazioni con parti correlate non includono operazioni atipiche o inusuali e sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti. Nel corso del 2024 non si sono verificati eventi e/o operazioni non ricorrenti.

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

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con imprese controllanti

La Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di HRA e nella nota 26 è esposto il prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato di quest'ultima. In merito ai rapporti di natura commerciale, si segnala che la Società svolge a favore della controllante HRA attività amministrative, legali e di governance.

Con riferimento ai rapporti di natura tributaria, descritti in dettaglio nella nota 22, si evidenzia che al 31 dicembre 2024 la Società rileva passività verso la controllante Holding Reti Autostradali, per complessivi 63.596 migliaia di euro, derivanti dall'adesione al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da quest'ultima.

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

Autostrade per l'Italia svolge attività di service per alcune delle proprie società controllate e i criteri adottati per la determinazione dei corrispettivi tengono conto dell'impegno di risorse stimato suddiviso per aree di attività.

Nel corso del 2024, tali attività hanno riguardato in prevalenza le seguenti linee di servizio:

- a. amministrazione, pianificazione e fiscale;
- b. HR e organizzazione;
- c. affari societari e assistenza legale, ivi inclusa la gestione del contenzioso;
- d. acquisto di beni e servizi.

Autostrade per l'Italia gestisce, inoltre, per conto delle proprie controllate, i servizi di tesoreria, i servizi finanziari e i servizi assicurativi.

A riguardo, si segnala che al 31 dicembre 2024 la Società presenta rapporti di conto corrente con saldo positivo verso Amplia Infrastructures per complessivi 103.816 migliaia di euro e rapporti di conto corrente con saldo negativo verso le altre società controllate per complessivi 108.750 migliaia di euro.

Con riferimento ai rapporti commerciali per beni e servizi prestati da società controllate e collegate, si segnalano per rilevanza quelli derivanti da:

- a. attività necessarie per gli investimenti nell'infrastruttura autostradale e per l'attività di manutenzione, affidati a:
 - 1. Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A., per quanto riguarda appunto i servizi di progettazione e direzione lavori;
 - 2. Amplia Infrastructures per la realizzazione delle opere d'arte a questa commissionate e per le attività di manutenzione e pavimentazione;
- b. i servizi forniti da Movyon (a seguito dell'affitto ad essa del ramo d'azienda) inerenti alla ricerca, lo sviluppo, la produzione, la commercializzazione e la gestione di impianti, sistemi e servizi a contenuto tecnologico;
- c. le prestazioni da parte di Youverse per servizi contabili, recupero pedaggi, amministrazione del personale e servizi generali e immobiliari.

In particolare, relativamente ai rapporti con tali imprese, si evidenzia che nel 2024 la Società presenta:

- a. maggiori costi per servizi, pari a 242.117 migliaia di euro, principalmente in relazione ai maggiori costi verso Amplia Infrastructures (190.180 migliaia di euro) e verso Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia (34.077 migliaia di euro) per maggiori attività infrastrutturali;
- b. maggiori crediti commerciali, pari a 102.260 migliaia di euro, principalmente in relazione ai maggiori acconti e anticipi, versati nell'ambito delle attività connesse agli investimenti autostradali, verso Amplia Infrastructures (109.337 migliaia di euro);
- c. maggiori debiti commerciali, pari a 110.866 migliaia di euro, in relazione alla dinamica degli investimenti e delle manutenzioni nei due esercizi a confronto, principalmente verso Amplia Infrastructures e Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia.

Al 31 dicembre 2024 risultano in essere finanziamenti, già dettagliati nella nota 9, concessi a Società Autostrade Tirrenica per 226.000 migliaia di euro.

Inoltre, si segnala la voce "Passività finanziarie" al 31 dicembre 2024 accoglie i time deposit versati dalle società controllate Raccordo Autostradale Val d'Aosta (40.000 migliaia di euro), Società Italiana Traforo del Monte Bianco (30.000 migliaia di euro) e Autostrade Meridionali (2.000 migliaia di euro).

Rapporti con le altre parti correlate

Si segnala che la voce "Debiti commerciali e natura fiscale" accoglie i debiti per canoni di concessione verso il MEF per 61.742 migliaia di euro al 31 dicembre 2024.

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenziano finanziamenti per complessivi 292.177 migliaia di euro (di cui 23.034 migliaia di euro riferiti alla quota corrente) da Cassa Depositi e Prestiti, in diminuzione rispetto al saldo complessivo al 31 dicembre 2023 (1.377.476 migliaia di euro) in relazione principalmente al rimborso anticipato del finanziamento Term Loan, originariamente previsto a dicembre

2027, per un importo pari a 1.100.000 migliaia di euro, nonché 1.885 migliaia di euro relativi a conti correnti postali aperti presso Poste Italiane.

d. Legge 4 agosto 2017, n.124 – Legge annuale per il mercato e la concorrenza

La legge 4 agosto 2017, n. 124 ha introdotto all'articolo 1, commi da 125 a 129, alcune misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche.

Per la Società, la disciplina si traduce in un obbligo di pubblicazione delle erogazioni ricevute nella nota integrativa del bilancio (comma 126) da:

- a.** le pubbliche amministrazioni e i soggetti di cui all'articolo 2-bis del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33;
- b.** le società controllate, di diritto o di fatto, direttamente o indirettamente, da pubbliche amministrazioni, comprese le società con azioni quotate in mercati regolamentati e le loro partecipate;
- c.** le società a partecipazione pubblica, comprese quelle che emettono azioni quotate in mercati e dagli altri soggetti.

La disciplina è accompagnata da un severo sistema sanzionatorio correlato all'inosservanza dell'obbligo di pubblicazione che si traduce nella restituzione delle somme ai soggetti eroganti (comma 125).

Sulla base delle analisi effettuate è emerso che, a giudizio della Società, l'unica tipologia di erogazioni ricevuta dalla Società per la quale si applicano gli obblighi di informativa è rappresentata dai contributi a fronte degli investimenti autostradali.

Nella tabella seguente sono riepilogati i contributi incassati/svincolati per gli investimenti in attività in concessione.

€ migliaia		
Ente erogatore	Importo contributo incassato	Descrizione
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	38.335	Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di cui al Decreto ministeriale n.93/2022 - Programma finalizzato all'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo di ponti e viadotti e tunnel della rete viaria.
Regione Marche	861	Progettazione e realizzazione di interventi di riqualifica del cavalcavia 164 e 166 sull'Autostrada A14 in località Camerano (AN). (Convenzione del 5.12.2022)
Totale	39.196	

e. Eventi successivi al 31 dicembre 2024

Oltre a quanto già evidenziato in precedenza, si riportano di seguito i principali eventi successivi alla data di chiusura dell'esercizio.

Emissione prestiti obbligazionari

Autostrade per l'Italia ha concluso con successo la riapertura dei due prestiti obbligazionari Sustainability-Linked emessi a febbraio 2024 con scadenza 8 e 12 anni e cedola fissa annuale rispettivamente del 4,250% e del 4,625%, con un collocamento aggiuntivo ('Tap Issue') per un importo complessivo pari a 500 milioni di euro.

Nota 26

Prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 bis c.c.

Nella tabella seguente sono esposti i principali dati dell'ultimo bilancio di esercizio approvato dalla controllante Holding Reti Autostradali, che esercita attività di direzione e coordinamento della Società. Tale bilancio è disponibile presso la sede sociale di Holding Reti Autostradali.

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEI DATI ESSENZIALI DELL'ULTIMO BILANCIO DELLA SOCIETA' CHE ESERCITA ATTIVITA' DI DIREZIONE E COORDINAMENTO AI SENSI DELL'ART. 2497 BIS C.C.	
HOLDING RETI AUTOSTRADALI S.p.A. DATI ESSENZIALI DEL BILANCIO DI ESERCIZIO 2023	
(Migliaia di euro)	
SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA	
Attività non correnti	8.234.793
Attività correnti	96.766
Totale Attività	8.331.559
Patrimonio netto	8.270.172
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>1.000</i>
Passività non correnti	-
Passività correnti	61.387
Totale Patrimonio Netto e Passività	8.331.559
CONTO ECONOMICO	
Ricavi operativi	-
Costi operativi	(5.738,0)
Risultato operativo	(5.738,0)
Risultato dell'esercizio	1.199.674

Nota 27

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

Signori Azionisti,

Il Consiglio di Amministrazione, a conclusione della presente esposizione, propone di approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024, prendendo atto dei documenti corredato ad esso, dal quale risulta un utile d'esercizio di Euro 1.026.694.307,24.

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

tenuto conto di quanto riportato nello Statuto Sociale:

- a.** *al paragrafo 44.1, secondo cui: “[...] l'utile netto residuo sarà distribuito agli Azionisti in proporzione alle loro partecipazioni, nella misura massima consentita dalla legge, a condizione che tale distribuzione sia coerente con le prescrizioni di cui alla Convenzione Unica, nonché con i covenant di cui agli accordi di finanziamento di cui la Società sia parte”;*
- b.** *al paragrafo 25.2(d), secondo cui: “le decisioni relative alle seguenti materie potranno essere validamente adottate, sia in prima che in seconda convocazione, a condizione che i voti favorevoli computati nelle maggioranze di legge includano anche il voto degli Azionisti di Minoranza che detengano, alla data della relativa assemblea, singolarmente, almeno il cinque per cento (5%) del capitale sociale della Società (fatto salvo quanto previsto al successivo articolo 33.6) [...] (d) la distribuzione di dividendi in deroga alla politica di distribuzione dei dividendi come stabilita al successivo articolo 44 [...]”;*
- c.** *ai paragrafi 33.3 (f) e 47.2, secondo cui, sulle proposte all'Assemblea degli Azionisti concernenti una delle materie elencate al paragrafo 25.2, il Consiglio di Amministrazione delibera validamente con le maggioranze di legge a condizione che tali maggioranze comprendano il voto favorevole degli Amministratori designati dagli Azionisti di Minoranza;*

avendo verificato che:

- (i) la distribuzione agli Azionisti dell'utile dell'esercizio nella misura massima consentita dalla Legge è coerente con le prescrizioni di cui alla Convenzione Unica e con i covenant di cui agli accordi di finanziamento di cui la Società è parte;*
- (ii) la riserva legale ha già raggiunto la misura prevista dal codice civile pari al quinto del capitale sociale;*

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

propone di:

- *destinare l'utile dell'esercizio pari a Euro 1.026.694.307,24:*
 - a.** *alla distribuzione di dividendi per complessivi Euro 789.974.290,00, pari a euro 1,27 per ciascuna delle n. 622.027.000 azioni, di valore nominale pari a Euro 1,00 cadauna, aventi tutte godimento regolare;*
 - b.** *a utili portati a nuovo, la residua quota di Euro 236.720.017,24;*
- *fissare la data del pagamento della prima tranche del dividendo con valuta 17 aprile 2025, per complessivi Euro 648.152.134,00 pari a euro 1,042 per ciascuna delle n. 622.027.000 azioni, di valore nominale pari a Euro 1,00 cadauna, aventi tutte godimento regolare;*
- *fissare la data del pagamento della seconda tranche del dividendo (per complessivi Euro 141.822.156,00, pari a euro 0,228 per ciascuna delle n. 622.027.000 azioni, di valore nominale pari a Euro 1,00 cadauna, aventi tutte godimento regolare) alla data di approvazione della semestrale 2025, tenuto anche conto del regolare atteso confronto con il Ministero Concedente per l'approvazione del PEF.*

Allegati al bilancio d'esercizio

Allegato 1 - Informazioni relative ai compensi della società di revisione ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 16 bis, del Codice Civile

Allegato 2 - Dati di traffico (ex delibera CIPE del 20/12/1996).

Allegato 3 - Tabella degli investimenti ai sensi dell'art. 2 della Convenzione Unica del 2007.

Allegato 4 - Prospetto delle valutazioni in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni controllate e collegate (ex art. 3, punto 1.1 della Convenzione Unica del 2007).

I sopra elencati allegati non sono assoggettati a revisione contabile.

Allegato 1

Informazioni relative ai compensi della società di revisione ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 16 bis del Codice Civile

€ migliaia

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Corrispettivi
Revisione contabile	Revisore della capogruppo	224
Servizi di attestazione	Revisore della capogruppo	310
Altri servizi	Revisore della capogruppo	194
Totale		728

Allegato 2

Dati di traffico (ex delibera CIPE 20/12/1996)

I valori dei chilometri percorsi “paganti”, riportati nelle tabelle seguenti, sono riferiti al traffico dell’esercizio assoggettato al pagamento di un’integrazione del canone di concessione, calcolata sulla percorrenza chilometrica di ciascun veicolo che ha fruito dell’infrastruttura autostradale, da corrispondere all’ANAS ai sensi della Legge n. 102/2009 e s.m.i, che ha soppresso il sovrapprezzo chilometrico ex art. 15 della n. 531/1982, modificato dalla Legge n. 407/1990. Tali valori, quindi, oltre a non comprendere il traffico non pagante, sono influenzati dal fenomeno del mancato pagamento del pedaggio contestuale, in questo caso rilevato al momento della sua effettiva corresponsione. In particolare, per traffico non pagante si intende: gli esenti a norma di convenzione o per motivi di servizio (veicoli aziendali, della Polstrada, dell’ACI, del soccorso stradale, di dipendenti per il raggiungimento del posto di lavoro); i valori stimati per le percorrenze avvenute in periodi di sciopero del personale esattoriale; gli altri casi di traffico non pagante (rapporti di mancato pagamento del pedaggio, esenzione area genovese, ecc.).

I dati relativi ai chilometri percorsi sulla rete di Autostrade per l’Italia, riportati nel capitolo 2.4 “Dati per settore operativo”, nel paragrafo “Traffico”, dei Risultati 2024, invece includono tutti i flussi di transito sulla rete, ivi inclusi quelli per cui il transito non si è concluso con il pagamento, rilevati al momento in cui il passaggio in autostrada è effettivamente avvenuto.

AUTOSTRADA: MILANO - NAPOLI
TRATTA: A1 ROMA-NAPOLI

ANNO: 2024

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	293.274	-	32.305	-	5.716	-	4.730	-	41.825	-	377.850	-	377.850
Febbraio	255.712	-	32.282	-	5.829	-	4.845	-	44.604	-	343.272	-	343.272
Marzo	301.888	-	36.518	-	6.349	-	5.016	-	44.934	-	393.705	-	393.705
Aprile	321.862	-	36.949	-	6.414	-	4.815	-	42.447	-	412.487	-	412.487
Maggio	314.685	-	39.867	-	7.049	-	5.289	-	46.948	-	413.838	-	413.838
Giugno	337.864	-	37.270	-	6.539	-	4.936	-	44.049	-	430.558	-	430.558
Luglio	379.949	-	39.542	-	7.205	-	5.493	-	47.921	-	480.120	-	480.120
Agosto	430.024	-	30.868	-	5.957	-	3.654	-	35.910	-	506.413	-	506.413
Settembre	346.015	-	37.416	-	6.755	-	5.014	-	44.352	-	439.552	-	439.552
Ottobre	319.900	-	40.276	-	7.258	-	5.735	-	48.013	-	421.182	-	421.182
Novembre	310.610	-	36.034	-	6.468	-	5.250	-	44.451	-	402.813	-	402.813
Dicembre	343.064	-	33.305	-	5.992	-	4.647	-	39.838	-	426.846	-	426.846
ANNO	3.954.847	-	431.632	-	77.531	-	59.424	-	525.302	-	5.048.736	-	5.048.736

AUTOSTRADA: TORINO - TRIESTE
TRATTA: A4 MILANO-BRESCIA

ANNO: 2024

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	228.020	-	31.106	-	4.661	-	2.829	-	28.692	-	296.308	-	296.308
Febbraio	220.519	-	32.545	-	5.068	-	3.160	-	31.302	-	292.594	-	292.594
Marzo	241.306	-	34.908	-	5.333	-	3.191	-	31.199	-	315.937	-	315.937
Aprile	250.281	-	36.333	-	5.258	-	3.087	-	30.014	-	323.973	-	323.973
Maggio	257.139	-	37.832	-	6.033	-	3.369	-	32.538	-	336.911	-	336.911
Giugno	259.305	-	36.939	-	5.678	-	3.095	-	30.115	-	334.132	-	334.132
Luglio	277.943	-	38.933	-	6.469	-	3.449	-	33.589	-	360.383	-	360.383
Agosto	247.490	-	28.029	-	4.381	-	2.193	-	20.577	-	302.670	-	302.670
Settembre	258.223	-	36.381	-	5.768	-	3.247	-	30.363	-	333.982	-	333.982
Ottobre	251.651	-	37.947	-	5.820	-	3.600	-	33.427	-	332.645	-	332.645
Novembre	241.315	-	34.022	-	5.009	-	3.111	-	29.905	-	313.362	-	313.362
Dicembre	243.830	-	29.890	-	4.237	-	2.624	-	24.606	-	305.187	-	305.187
ANNO	2.977.222	-	412.865	-	63.715	-	36.955	-	356.327	-	3.847.084	-	3.847.084

AUTOSTRADA: MILANO - SERRAVALLE - GENOVA
TRATTA: A7 SERRAVALLE-GENOVA

ANNO: 2024

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	-	32.388	-	3.340	-	586	-	440	-	5.184	-	41.938	41.938
Febbraio	-	29.653	-	3.385	-	602	-	462	-	5.847	-	39.949	39.949
Marzo	-	33.468	-	3.782	-	645	-	459	-	5.912	-	44.266	44.266
Aprile	-	37.248	-	3.953	-	666	-	455	-	5.806	-	48.128	48.128
Maggio	-	39.251	-	4.522	-	781	-	539	-	6.675	-	51.768	51.768
Giugno	-	43.145	-	4.233	-	729	-	484	-	5.843	-	54.434	54.434
Luglio	-	48.603	-	4.518	-	819	-	529	-	6.562	-	61.031	61.031
Agosto	-	45.215	-	3.816	-	687	-	366	-	4.893	-	54.767	54.767
Settembre	-	42.483	-	4.435	-	768	-	500	-	6.028	-	54.214	54.214
Ottobre	-	35.487	-	4.336	-	753	-	543	-	6.564	-	47.683	47.683
Novembre	-	34.959	-	3.743	-	641	-	492	-	5.956	-	45.791	45.791
Dicembre	-	34.290	-	3.365	-	567	-	434	-	5.216	-	43.872	43.872
ANNO	-	456.190	-	47.228	-	8.244	-	5.703	-	70.476	-	587.841	587.841

AUTOSTRADA: MILANO - LAGHI
TRATTA: A8/A9 MILANO-LAGHI

ANNO: 2024

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	153.881	8.952	14.399	588	1.744	72	1.029	58	7.866	521	178.919	10.191	189.110
Febbraio	150.881	8.030	14.976	612	1.953	84	1.148	66	8.528	565	177.486	9.357	186.843
Marzo	164.354	8.749	16.229	728	2.095	106	1.150	67	8.429	561	192.257	10.211	202.468
Aprile	170.794	9.539	17.237	857	2.196	133	1.127	71	8.361	574	199.715	11.174	210.889
Maggio	181.405	11.283	19.184	1.075	2.717	197	1.280	78	9.020	589	213.606	13.222	226.828
Giugno	175.770	11.064	17.830	978	2.502	188	1.127	69	8.420	565	205.649	12.864	218.513
Luglio	189.829	13.472	18.809	1.025	2.946	243	1.283	79	9.331	629	222.198	15.448	237.646
Agosto	153.457	12.524	13.424	895	2.259	248	840	63	5.959	439	175.938	14.169	190.107
Settembre	181.674	12.076	18.750	1.123	2.653	216	1.193	76	8.455	571	212.735	14.092	226.797
Ottobre	179.656	11.260	19.226	1.062	2.521	165	1.298	81	9.466	656	212.167	13.224	225.981
Novembre	174.387	9.836	17.063	724	2.016	94	1.143	64	8.771	607	203.380	11.325	214.705
Dicembre	169.221	10.040	14.574	629	1.677	77	943	53	7.095	483	193.510	11.282	204.792
ANNO	2.045.309	126.825	201.701	10.296	27.289	1.823	13.561	825	99.700	6.760	2.387.560	146.529	2.534.089

AUTOSTRADA: A08/A26
TRATTA: A8/A26 DIRAMAZIONE GALLARATE-GATTICO

ANNO: 2024

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	22.915	8.782	2.207	844	318	118	135	64	1.322	564	26.897	10.362	37.259
Febbraio	22.270	8.254	2.362	897	354	133	159	64	1.444	620	26.589	9.968	36.557
Marzo	24.799	9.370	2.549	992	376	146	158	64	1.435	625	29.317	11.197	40.514
Aprile	26.616	10.118	2.596	1.033	372	145	156	62	1.397	615	31.137	11.973	43.110
Maggio	27.255	10.344	2.830	1.129	439	173	180	74	1.492	649	32.196	12.369	44.565
Giugno	27.732	10.628	2.764	1.104	421	167	165	70	1.408	618	32.490	12.587	45.077
Luglio	31.135	12.324	2.979	1.214	465	185	176	74	1.530	674	36.285	14.471	50.756
Agosto	27.808	12.100	2.054	873	394	122	103	41	899	394	31.158	13.530	44.688
Settembre	27.759	11.033	2.710	1.106	419	165	162	66	1.391	612	32.441	12.982	45.423
Ottobre	26.306	9.985	2.760	1.101	420	164	178	73	1.567	695	31.231	12.008	43.239
Novembre	25.334	9.655	2.436	965	352	135	150	63	1.333	594	28.605	11.412	40.017
Dicembre	25.071	9.676	2.132	845	290	108	120	50	1.083	484	26.696	11.163	37.859
ANNO	315.000	122.269	30.379	12.103	4.530	1.761	1.842	755	16.291	7.134	368.402	144.022	512.064

AUTOSTRADA: GENOVA-VENTIMIGLIA
TRATTA: A10 GENOVA-SAVONA

ANNO: 2024

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	-	42.847	-	4.646	-	605	-	485	-	6.966	-	55.549	55.549
Febbraio	-	40.256	-	4.786	-	637	-	531	-	7.744	-	53.954	53.954
Marzo	-	45.514	-	5.368	-	699	-	547	-	7.903	-	60.031	60.031
Aprile	-	50.442	-	5.658	-	758	-	547	-	7.714	-	65.119	65.119
Maggio	-	52.224	-	6.303	-	864	-	601	-	8.175	-	68.167	68.167
Giugno	-	57.384	-	5.966	-	827	-	543	-	7.431	-	72.151	72.151
Luglio	-	71.369	-	6.539	-	960	-	569	-	7.957	-	87.414	87.414
Agosto	-	76.951	-	5.833	-	871	-	414	-	5.934	-	89.803	89.803
Settembre	-	57.665	-	6.079	-	846	-	544	-	7.391	-	72.525	72.525
Ottobre	-	45.578	-	5.739	-	786	-	619	-	8.235	-	60.957	60.957
Novembre	-	43.911	-	5.063	-	664	-	543	-	7.601	-	57.782	57.782
Dicembre	-	45.868	-	4.699	-	579	-	456	-	6.424	-	58.026	58.026
ANNO		630.009		66.479		9.116		6.399		89.475		801.478	801.478

AUTOSTRADA: A11 FIRENZE - PISA NORD
TRATTA: A11 FIRENZE-MARE

ANNO: 2024

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	93.829	71	10.365	10	1.284	2	733	1	7.238	7	113.449	91	113.540
Febbraio	89.888	65	10.645	9	1.385	2	781	1	7.878	7	110.579	84	110.661
Marzo	99.965	74	11.828	10	1.549	2	788	1	7.849	7	121.979	94	122.073
Aprile	105.858	75	12.236	10	1.629	2	754	1	7.649	7	128.126	95	128.221
Maggio	110.924	78	13.796	11	1.869	2	846	1	8.341	8	135.776	100	135.876
Giugno	116.767	79	12.989	11	1.732	2	775	1	7.592	7	139.855	100	139.955
Luglio	129.534	77	13.730	11	1.831	2	841	2	8.303	7	154.239	99	154.339
Agosto	117.763	64	10.193	8	1.361	2	564	1	5.904	6	135.785	81	135.886
Settembre	110.862	71	12.636	10	1.708	2	794	1	7.660	6	133.660	90	133.750
Ottobre	105.223	74	13.272	11	1.830	2	908	1	8.565	7	129.798	95	129.893
Novembre	99.672	72	11.463	10	1.444	2	784	1	7.684	6	121.047	91	121.138
Dicembre	98.971	71	10.336	9	1.277	1	674	1	6.805	6	118.063	88	118.151
ANNO	1.279.256	871	143.489	120	18.899	23	9.242	13	91.468	81	1.542.354	1.108	1.543.462

AUTOSTRADA: GENOVA-LIVORNO-CIVITAVEC.-ROMA
TRATTA: A12 GENOVA-SESTRI

ANNO: 2024

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	-	47.499	-	4.973	-	557	-	426	-	3.651	-	57.106	57.106
Febbraio	-	44.942	-	5.019	-	571	-	449	-	4.073	-	55.054	55.054
Marzo	-	51.382	-	5.746	-	637	-	448	-	3.982	-	62.195	62.195
Aprile	-	58.108	-	6.344	-	709	-	460	-	3.919	-	69.540	69.540
Maggio	-	60.098	-	6.874	-	788	-	508	-	4.238	-	72.506	72.506
Giugno	-	62.398	-	6.388	-	738	-	447	-	3.797	-	73.728	73.728
Luglio	-	71.317	-	6.941	-	857	-	459	-	4.130	-	83.704	83.704
Agosto	-	73.320	-	5.814	-	739	-	289	-	3.006	-	83.178	83.178
Settembre	-	62.290	-	6.461	-	753	-	437	-	3.870	-	73.811	73.811
Ottobre	-	52.387	-	6.199	-	715	-	515	-	4.329	-	64.145	64.145
Novembre	-	50.528	-	5.460	-	606	-	473	-	3.997	-	61.064	61.064
Dicembre	-	50.451	-	5.064	-	529	-	374	-	3.330	-	59.748	59.748
ANNO		684.680		71.283		8.199		5.295		46.322		815.779	815.779

AUTOSTRADA: GENOVA-LIVORNO-CIVITAVEC.-ROMA
TRATTA: A12 ROMA-CIVITAVECCHIA

ANNO: 2024

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	37.481	-	3.192	-	430	-	390	-	2.367	-	43.860	-	43.860
Febbraio	36.218	-	3.184	-	446	-	369	-	2.524	-	42.741	-	42.741
Marzo	42.241	-	3.651	-	486	-	370	-	2.642	-	49.390	-	49.390
Aprile	47.832	-	4.231	-	517	-	396	-	2.616	-	55.592	-	55.592
Maggio	49.630	-	4.956	-	613	-	442	-	2.826	-	58.467	-	58.467
Giugno	58.939	-	5.055	-	574	-	419	-	2.693	-	67.680	-	67.680
Luglio	69.382	-	5.388	-	634	-	481	-	2.993	-	78.876	-	78.876
Agosto	68.339	-	4.574	-	564	-	280	-	2.680	-	76.437	-	76.437
Settembre	53.915	-	4.625	-	569	-	354	-	2.613	-	62.076	-	62.076
Ottobre	46.483	-	4.546	-	583	-	428	-	2.798	-	54.828	-	54.828
Novembre	42.066	-	3.627	-	503	-	403	-	2.594	-	49.193	-	49.193
Dicembre	41.344	-	3.238	-	450	-	321	-	2.165	-	47.518	-	47.518
ANNO	593.870		50.265		6.369		4.653		31.501		686.658		686.658

AUTOSTRADA: BOLOGNA - PADOVA
TRATTA: A13 BOLOGNA-PADOVA

ANNO: 2024

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	109.508	-	14.259	-	2.715	-	2.173	-	22.353	-	151.008	-	151.008
Febbraio	105.964	-	15.071	-	3.010	-	2.323	-	24.418	-	150.786	-	150.786
Marzo	118.490	-	16.825	-	3.210	-	2.393	-	24.177	-	165.095	-	165.095
Aprile	124.038	-	17.607	-	3.320	-	2.282	-	23.518	-	170.765	-	170.765
Maggio	127.865	-	18.776	-	3.693	-	2.544	-	25.485	-	178.363	-	178.363
Giugno	134.803	-	17.678	-	3.472	-	2.383	-	22.992	-	181.328	-	181.328
Luglio	147.131	-	18.853	-	3.883	-	2.610	-	26.124	-	198.601	-	198.601
Agosto	144.907	-	15.005	-	2.893	-	1.803	-	18.768	-	183.376	-	183.376
Settembre	134.171	-	18.198	-	3.557	-	2.428	-	24.264	-	182.606	-	182.606
Ottobre	124.613	-	18.774	-	3.660	-	2.713	-	26.665	-	176.434	-	176.434
Novembre	118.629	-	16.616	-	3.146	-	2.382	-	23.919	-	164.692	-	164.692
Dicembre	118.444	-	14.519	-	2.721	-	2.134	-	20.562	-	158.380	-	158.380
ANNO	1.508.563		202.169		39.289		28.168		283.245		2.061.434		2.061.434

AUTOSTRADA: VENEZIA - BELLUNO
TRATTA: A27 MESTRE-BELLUNO

ANNO: 2024

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	39.780	21.495	4.568	1.856	660	157	367	76	3.642	557	49.017	24.141	73.158
Febbraio	37.730	18.229	4.796	1.880	735	169	410	91	4.008	656	47.679	21.025	68.704
Marzo	39.623	17.304	5.126	1.922	766	177	419	97	4.029	665	49.963	20.165	70.128
Aprile	39.250	15.442	5.149	1.874	740	174	404	101	3.977	690	49.520	18.281	67.801
Maggio	40.060	15.182	5.568	2.113	858	222	466	123	4.324	757	51.276	18.337	69.673
Giugno	41.014	19.290	5.376	2.340	811	241	414	114	4.039	737	51.554	22.722	74.376
Luglio	46.680	26.318	6.062	2.902	931	286	464	143	4.579	861	53.716	30.510	89.226
Agosto	45.226	31.206	4.541	2.510	622	222	312	91	2.974	533	53.675	34.562	88.237
Settembre	43.105	20.374	5.444	2.300	827	226	442	119	4.231	765	54.049	23.784	77.833
Ottobre	41.737	16.465	5.624	2.204	841	206	496	126	4.608	830	53.306	19.831	73.137
Novembre	39.586	16.505	5.079	2.037	735	182	422	107	4.130	756	49.952	19.587	69.539
Dicembre	41.818	21.190	4.612	2.027	632	154	368	88	3.400	593	50.830	24.052	74.882
ANNO	495.609	239.000	61.945	25.965	9.158	2.416	4.984	1.276	47.941	8.400	619.637	277.057	896.694

AUTOSTRADA: CASERTA-NOLA-SALERNO
TRATTA: A30 CASERTA-SALERNO

ANNO: 2024

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
Gennaio	50.167	-	6.842	-	1.428	-	890	-	8.354	-	67.681	-	67.681
Febbraio	44.390	-	6.869	-	1.459	-	954	-	8.755	-	62.427	-	62.427
Marzo	51.638	-	7.377	-	1.529	-	1.005	-	8.780	-	70.329	-	70.329
Aprile	54.919	-	7.519	-	1.538	-	956	-	8.394	-	73.326	-	73.326
Maggio	54.092	-	8.167	-	1.645	-	1.020	-	9.109	-	74.033	-	74.033
Giugno	60.666	-	7.705	-	1.579	-	955	-	8.629	-	78.534	-	78.534
Luglio	72.346	-	8.395	-	1.746	-	1.056	-	9.781	-	93.264	-	93.264
Agosto	83.508	-	6.455	-	1.472	-	731	-	8.392	-	100.558	-	100.558
Settembre	60.526	-	7.607	-	1.577	-	967	-	8.932	-	79.609	-	79.609
Ottobre	54.854	-	8.382	-	1.700	-	1.098	-	9.346	-	75.380	-	75.380
Novembre	52.408	-	7.548	-	1.579	-	1.025	-	8.780	-	71.340	-	71.340
Dicembre	57.022	-	7.011	-	1.467	-	915	-	7.995	-	74.410	-	74.410
ANNO	696.536	-	89.817	-	18.719	-	11.572	-	105.247	-	921.891	-	921.891

Allegato 3

Tabella degli investimenti ai sensi dell'art.2 della Convenzione Unica del 2007

Si riporta di seguito la tabella riepilogativa degli investimenti previsti dall'art. 2 della Convenzione Unica del 2007, specificando che i dati presentati sono esposti in base ai principi contabili nazionali e non secondo quelli internazionali (IFRS) utilizzati per la redazione del bilancio di esercizio 2024.

Si segnala che, nelle more della definizione dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario del periodo regolatorio 2025-2029, eventuali disallineamenti tra il valore degli investimenti previsti all'interno del PEF vigente e quelli eseguiti alla data del 31 dicembre 2024 derivano dall'applicazione di quanto rappresentato dal Concedente (nota prot 2882 dell'8 agosto 2023) che ha autorizzato la temporanea copertura dei maggiori fabbisogni mediante una corrispondente riduzione degli investimenti assentiti in Convenzione.

Art. 2 AA. 2023	INTERVENTO	Dati Progettuali convenzionali (a)		Eseguito al 31/12/2023		Anno 2024		Eseguito al 31/12/2024							
		TOTALE	Importo lordo approvato (b)	BAA (d)	SAID	BAA (d)	SAID	BAA (d)	SAID	Oneri fin.	TOTALE				
A.1.1	POTENZIAMENTO DELLA AUTOSTRADA AI MILANO-NAPOLI	68.106	82.984	64.610	18.989	2.559	86.158	-	0	-	0	64.610	18.989	2.559	86.158
A.1.2.1, B.3	Sasso Marconi-La Quercia (1)	628.558	589.781	463.860	101.077	38.636	603.573	-	17	-	17	463.860	101.077	38.636	603.573
A.1.2.2	La Quercia-Aglio (2)	2.265.938 (7)	3.100.978	2.507.918	540.419	384.319	3.432.655	0	2.561	-	2.561	2.507.918	540.419	384.319	3.432.655
A.1.3	Nuovo svincolo di Riveggio	310.928	34.928	26.426	5.807	5.534	37.768	33	424	-	457	26.459	6.231	5.534	38.224
A.1.2.3	Aglio-Barberino	979.087	380.776	330.862	78.687	73.725	482.474	-	697	-	697	330.862	78.384	73.725	483.171
A.2	Barberino - Firenze Nord	633.386	866.070	679.696	180.457	85.913	979.379	-118	4.599	-	4.481	712.890	185.056	85.913	983.859
A.3	Firenze Nord-Firenze Sud	632.530	862.133	201.645	183.243	81.974	944.913	1.523	2.472	-	3.995	681.219	185.715	81.974	948.908
A.4	Firenze Sud-Incisa	2.272	560.041	59.477	111.862	14.089	327.536	74.529	43.021	-	117.950	276.174	154.822	14.089	448.086
A.5	Realizzazione degli assi di penetrazione in Firenze	43.991	43.991	31.249	8.134	39.363	681	628	4.940	-	5.168	30.590	8.134	39.363	40.064
A.6	Interventi sul territorio	236.954 (6)	353.456	59.477	176.110	27.745	263.282	628	4.940	-	5.168	59.477	176.110	27.745	236.954
	INVESTIMENTI RESIDUI IN TERZE E QUARTE CORSIE			5.046.653	1.462.940	722.928	7.197.121	76.495	99.111	-	135.066	5.123.148	1.468.951	722.928	7.382.727
B.1	Modena Brennero - Bologna B. Penagiale investimenti residui di cui	148.943	144.716	115.156	29.562	2.051	146.769	-	90	-	90	115.156	29.651	2.051	146.858
B.2	Tangenziale di Modena	99.008	49.000	4.652	9.059	503	14.214	24.149	7.140	-	31.289	28.800	16.200	503	45.503
B.4	Orre - Fiano Romano investimenti residui di terza corsia (3)	156.451	191.262	157.891	33.301	8.582	199.874	-	6	-	6	157.891	33.306	8.582	199.879
B.5, B.6	Residui investimenti terze corsie (3)	29.642	25.133	9.015	15.457	686	25.158	-	-	-	-	9.015	15.457	686	25.158
B.7	Milano - Gallarate investimenti residui (4)	44.857	64.734	35.186	29.548	37	64.771	-	-	-	-	35.186	29.548	37	64.771
B	Tangenziale di Bologna (4)	169.188	59.393	47.754	11.639	1.383	60.776	24.149	7.236	-	31.384	47.554	11.639	1.383	60.776
	TOTALE INVESTIMENTI RESIDUI IN TERZE E QUARTE CORSIE			369.754	128.566	13.242	511.561	24.149	7.236	-	31.384	383.902	136.801	13.242	542.946
	TOTALE PIANO 1987			5.416.407	1.556.406	735.870	7.708.682	100.644	66.347	-	166.990	5.517.050	1.622.762	735.870	7.876.673

AA 2021	INTERVENTO	Eseguito al 31/12/2024				Eseguito al 31/12/2023				Anno 2024				Eseguito al 31/12/2024			
		BdA (d)	SdD	Oneri fn.	TOTALE	BdA (d)	SdD	Oneri fn.	TOTALE	BdA (d)	SdD	Oneri fn.	TOTALE	BdA (d)	SdD	Oneri fn.	TOTALE
D.1.1	Ampliamento alla terza corsia A1 tratta Fiano Romano - Settebani e Nuovo svincolo di Cisterna di Porto	125.407	27.083	2.015	130.284	101.186	27.083	2.015	130.284	101.186	27.083	2.015	130.284	101.186	27.083	2.015	130.284
D.1.2	Svincolo di Guidonia	11.841	4.266	-	12.793	8.527	4.266	-	12.793	8.527	4.266	-	12.793	8.527	4.266	-	12.793
D.1.3	Svincolo di Fregene	17.384	7.366	-	16.613	9.448	7.366	-	16.613	9.448	7.366	-	16.613	9.448	7.366	-	16.613
D.2.1	Svincolo di Roma - Nuova corsia verso Roma - "S. Onofrio"	525.665	119.451	3.842	507.958	384.576	119.451	3.842	507.958	384.576	119.451	3.842	507.958	384.576	119.451	3.842	507.958
D.2.2	Adeguamento Ponti Acda e Biembo esistenti	11.438	1.127	80	10.634	9.497	1.127	80	10.634	9.497	1.127	80	10.634	9.497	1.127	80	10.634
D.2.3	Ampliamento alla terza corsia A9 e Interconnessione A8/A9	481.333	176.840	6.239	318.254	318.254	176.840	6.239	318.254	318.254	176.840	6.239	318.254	318.254	176.840	6.239	318.254
D.2.4	Ampliamento alla terza corsia A9 e Interconnessione A8/A9	218.502	108.632	1.739	108.632	108.632	108.632	1.739	108.632	108.632	108.632	1.739	108.632	108.632	108.632	1.739	108.632
D.2.5	Quota parte delle opere di accessibilità al Polo fieristico di Rho	93.334	78.582	7.702	86.284	78.582	78.582	7.702	86.284	78.582	78.582	7.702	86.284	78.582	78.582	7.702	86.284
D.3.1	Ampliamento alla terza corsia A14 - Rimini Nord-Cattolica (S)	570.416	489.960	97.823	483.217	379.419	489.960	97.823	483.217	379.419	489.960	97.823	483.217	379.419	489.960	97.823	483.217
D.4.1.1	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	406.595	436.841	82.279	441.889	382.442	436.841	82.279	441.889	382.442	436.841	82.279	441.889	382.442	436.841	82.279	441.889
D.4.1.2	Ampliamento alla terza corsia A14 - Fano-Senigallia	382.150	326.549	2.871	330.201	233.801	326.549	2.871	330.201	233.801	326.549	2.871	330.201	233.801	326.549	2.871	330.201
D.4.1.3	Ampliamento alla terza corsia A14 - Senigallia-Ancona Nord e	454.716	403.989	39.051	432.917	319.565	403.989	39.051	432.917	319.565	403.989	39.051	432.917	319.565	403.989	39.051	432.917
D.4.1.4	Ampliamento alla terza corsia A14 - Ancona Nord-Ancona sud	314.289	346.011	21.300	364.439	289.066	346.011	21.300	364.439	289.066	346.011	21.300	364.439	289.066	346.011	21.300	364.439
D.4.1.5	Ampliamento alla terza corsia A14 - Ancona Sud-Porto S. Elpidio	183.819	147.679	8.599	143.999	109.133	147.679	8.599	143.999	109.133	147.679	8.599	143.999	109.133	147.679	8.599	143.999
D.4.1.6	Ampliamento alla terza corsia A14 - Ancona sud-Porto S. Elpidio	173.278	196.679	2.435	160.655	122.811	196.679	2.435	160.655	122.811	196.679	2.435	160.655	122.811	196.679	2.435	160.655
D.4.1.7	Ampliamento alla terza corsia A14 - Lotta 0 interventi	23.716	21.648	11.050	32.698	19.290	21.648	11.050	32.698	19.290	21.648	11.050	32.698	19.290	21.648	11.050	32.698
D.4.2	Ampliamento alla terza corsia A14 - Opere complementari nel	87.471	95.767	2.513	61.372	35.819	95.767	2.513	61.372	35.819	95.767	2.513	61.372	35.819	95.767	2.513	61.372
D.4.3	Ampliamento alla terza corsia A14 - Opere complementari nel	42.707	55.767	1.723	39.241	22.740	55.767	1.723	39.241	22.740	55.767	1.723	39.241	22.740	55.767	1.723	39.241
D.4.4	Ampliamento alla terza corsia A14 - Opere complementari nel	81.658	9.500	286	17.150	4.259	9.500	286	17.150	4.259	9.500	286	17.150	4.259	9.500	286	17.150
D.4.5	Opere complementari della tratta Ancona Nord - Porto S. Elpidio	19.851	13.587	-	13.837	10.589	13.587	-	13.837	10.589	13.587	-	13.837	10.589	13.587	-	13.837
D.5.1	Groncio di Rubicone	4.755.205	4.254.886	16.288	250.117	28.954	4.254.886	16.288	250.117	28.954	4.254.886	16.288	250.117	28.954	4.254.886	16.288	250.117
D.5.2.1	Svincolo di Forlì e Interconnessione A7/A10/A12	(22)	(22)	-	895	33.297	50.817	-	84.114	33.297	50.817	-	84.114	33.297	50.817	-	84.114
D.5.2.2	Svincolo di Pegli sull'Autostrada A10	(22)	(22)	-	895	-	16	-	16	-	16	-	16	-	16	-	16
D.5.2.3	Autoparco mezzi pesanti sull'Autostrada A10	(22)	(22)	-	289	-	9	-	9	-	9	-	9	-	9	-	9
D.5.2.4	Allargamento rampa svincolo arioporto sull'Autostrada A10	(22)	(22)	-	81	-	75	-	75	-	75	-	75	-	75	-	75
D.6.1	Nodo di S. Benigno	74.502	64.930	2.481	56.675	32.804	64.930	2.481	56.675	32.804	64.930	2.481	56.675	32.804	64.930	2.481	56.675
D.6.2	Allargamento rampa svincolo arioporto sull'Autostrada A10	11.270	9.121	323	8.066	5.485	9.121	323	8.066	5.485	9.121	323	8.066	5.485	9.121	323	8.066
D.6.3	Nodo di S. Benigno	21.979	22.645	1.048	25.074	17.893	22.645	1.048	25.074	17.893	22.645	1.048	25.074	17.893	22.645	1.048	25.074
D.6.4	Collegamento A13 - AA e Km 101+0993	4.429	4.008	-	4.009	2.147	4.008	-	4.009	2.147	4.008	-	4.009	2.147	4.008	-	4.009
D.7.1	Svincolo di Modigliana	13.285	344.153	-	13.285	4.141	344.153	-	13.285	4.141	344.153	-	13.285	4.141	344.153	-	13.285
D.8	Svincolo di Modigliana della galleria (Piano sicurezza Gallente)	397.885	344.153	-	48.736	241.193	344.153	-	48.736	241.193	344.153	-	48.736	241.193	344.153	-	48.736
D.9	Lotta 7 A.P.S. Elpidio-Pedaso 1° fase	(9)	(9)	2.921	5.825	4.304	2.921	5.825	4.304	4.304	2.921	5.825	4.304	4.304	2.921	5.825	4.304
D.10	Lotta 7 A.P.S. Elpidio-Pedaso 2° fase	(9)	(9)	1.568	1.568	-	1.568	-	1.568	-	1.568	-	1.568	-	1.568	-	1.568
TOTALE IV CONVENZIONE AGGIUNTIVA 2002		3.151.248	1.264.883	198.325	4.555.406	3.151.248	1.264.883	198.325	4.555.406	3.151.248	1.264.883	198.325	4.555.406	3.151.248	1.264.883	198.325	4.555.406
TOTALE		3.219.799	1.329.568	199.325	4.748.693	3.219.799	1.329.568	199.325	4.748.693	3.219.799	1.329.568	199.325	4.748.693	3.219.799	1.329.568	199.325	4.748.693

A n° AA - 2021	INTERVENTO	Dati Progettuali convenzionali (a)		Dati Progettuali convenzionali (a)		Eseguito al 31/12/2024		Eseguito al 31/12/2024	
	ALTRI INVESTIMENTI NON NOMINATIVI	Importo lordo approvato (b)	TOTALE (c)	Importo netto da III AA alla Convenzione Unica	TOTALE (c)	B/A (d)	S+d	Oneri fin.	TOTALE
C1	Potenziamento aree di servizio e fabbricati d'esercizio (13)	(13)	(13)	2.765.201	2.766.844	2.765.201	1.643	1.643	2.903.590
C2	Stazioni servizio e residui investimenti sulla rete (13)	(13)	(13)	-	-	-	-	-	-
C3	Adeguamento e potenziamento rete autostradale e sistemi locali di adduzione alla rete autostradale ed altri investimenti minori	(13)	(13)	-	-	-	-	-	-
C4	Piano di interventi di risanamento acustico (13)	(13)	(13)	-	-	-	-	-	-
C5	Miglioramento standard di sicurezza (13)	(13)	(13)	-	-	-	-	-	-
C6	Miglioramenti tecnologici sull'impiantistica (13)	(13)	(13)	-	-	-	-	-	-
C7	Autogestione, miglioramento e manutenzione straordinaria	(13)	(13)	-	-	-	-	-	-
	TOTALE ALTRI INVESTIMENTI NON NOMINATIVI			2.765.201	2.766.844	2.765.201	1.643	1.643	2.903.590
	NUOVI INVESTIMENTI CONVENZIONE 2007 e DEI SUCCESSIVI ATTI AGGIUNTIVI								
	INTERVENTI DI CONVENZIONE UNICA 2007 (EX DELIBERA CIPE 39/2007)								
E.1.1	Interventi di risanamento acustico (ulteriori rispetto a quelli riportati negli Altri Investimenti C4 (13))	(13)	500.469	-	-	3.462	-	-	238.582
	TOTALE INTERVENTI DI CONVENZIONE UNICA 2007 (EX DELIBERA CIPE 39/2007)			235.120	235.120	235.120	-	-	238.582
	INTERVENTI ORIGINARIAMENTE INDIVIDUATI DALL'ART.15 DELLA CONVENZIONE UNICA 2007								
E.2.1	Noto stradale di Casalecchio stradale nord	(9)	157.875	3.041	3.041	-	-	-	3.041
E.3.1	Ampliamento alla 4° corsia A14 Ravenna - Bologna S. Lazzaro	(9)	364.586	21.215	26.361	618	6.852	-	7.469
E.3.2	Ampliamento alla 3° corsia A11 Firenze - Pisa	(9)	546.000	2.996	29.126	38.650	14.760	-	53.410
E.3.3	Ampliamento alla 4° corsia A1 Milano Sud - Lodi	(9)	187.388	19.063	23.064	860	15.706	-	16.566
E.3.4	Ampliamento alla 3° corsia A1 Inesla, Valdarno	(9)	391.369	13.251	13.251	-	886	-	886
E.3.5	Ampliamento alla 3° c. din. A2 Tratto Converter - Torrioni	(9)	54.430	3.617	3.617	-	123	-	123
E.3.6	Ampliamento alla 3° corsia A3 Padova - Monselice	(9)	196.388	12.889	13.198	4.450	-362	-	3.744
E.3.7	Ampliamento alla 3° corsia A3 Ferrara - Bologna	(9)	492.000	20.875	25.843	2.827	918	-	3.744
Art.16	Altri interventi ex art.15 CU 2007 non prioritari (progettazioni)	(9)	8.308	8.309	8.309	-	-	-	8.309
	TOTALE INTERVENTI ORIGINARIAMENTE INDIVIDUATI DALL'ART.15 DELLA CO			128.150	148.410	42.944	38.683	-	81.807

Art.2 AA 2021	INTERVENTO	Dati Progettuali convenzionali (a)		Eseguito al 31/12/2023		Anno 2024		Eseguito al 31/12/2024	
		TOTALE	TOTALE	Baia (c)	Oneri fin.	TOTALE	Baia (c)	Oneri fin.	TOTALE
NUOVI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLA RETE		Importo lordo approvato (b)	Importo netto da III AA alla Convenzione Unica (c)						
E.4.1	Interventi di adeguamento e ammodernamento delle opere d'arte e interventi sul tempo	(13)	444.984	427.317	215.578	-	384.057	118.216	-
E.4.2	Riqualifica barriere di sicurezza ante DM 22382 (13)	(13)	1.211.000	63.327	44.313	-	47.888	20.327	-
E.4.3	Infrastruttura barriere di sicurezza ante DM 22382 (13)	(13)	40.200	12.511	4.378	-	10.544	2.013	-
E.4.4	Interventi di adeguamento e ammodernamento delle opere d'arte e interventi sul tempo	(13)	874.133	480.217	147.891	-	205.008	88.231	-
E.4.5	Interventi di adeguamento e ammodernamento delle opere d'arte e interventi sul tempo	(13)	97.700	87.464	9.534	-	63.383	7.125	-
TOTALE NUOVI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLA RETE				1.080.837	421.683	-	710.891	238.912	-
INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DI GENOVA									
E.5.1	Tunnel sottoportuale di Genova di collegamento con gli svincoli dell'Autostrada A10		230.000	2.049	30.769	-	25.700	18.681	-
E.5.2	Svincolo e collegamento con viabilità in località Fontanabuona sul tratto dell'Autostrada A10	(9)	700.000	-	1.795	-	-	2.488	-
TOTALE INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DI GENOVA				2.049	32.564	-	25.700	21.169	-
TOTALE NUOVI INVESTIMENTI CU 2007 e SUCCESSIVI ATTI AGGIUNTIVI				1.318.886	1.688	1.688	1.079.940	-	1.688
TOTALE GENERALE				16.975.243	937.110	-	1.681.632	-	1.688
Devoluzione gratuite Area di Servizio									
Personale capitalizzato, variazione anticipi a fornitori ed altro residuale									
TOTALE INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI									
Totale investimenti in attività gratuitamente devolvibili (a) e (b)			1.709.797						
Residuo									
Capitalizzazione Primo Stradaordinario di Manutenzione			34.653						
Investimenti non remunerati			-44.381						
Grande di Genova			-2.483						
Interventi area Genova			-100						
Interventi aggiuntivi sul nodo di San Benigno			-						
Totale investimenti in attività in concessione (come indicato in nota)			1.697.479						

Totale investimenti in attività gratuitamente devolvibili (a) e (b)	1.709.797
Residuo	
Capitalizzazione Primo Stradaordinario di Manutenzione	34.653
Investimenti non remunerati	-44.381
Grande di Genova	-2.483
Interventi area Genova	-100
Totale investimenti in attività in concessione (come indicato in nota)	1.697.479

- (a) Informazioni valorizzate per i soli interventi nominativi.
Salvo diversamente indicato, importo lordo a carico di Autostrade per l'Italia come da progetti definitivi/esecutivi (incluse perizie di variante) dei soli interventi, o lotti/stralcii funzionali di essi, per i quali al 31/12/2024 è intervenuta l'approvazione del Concedente, ovvero importo previsto e carico di ASP nelle convenzioni approvate in via definitiva dal Concedente al 31/12/2023 (per gli interventi la cui realizzazione è a cura di soggetti terzi). Laddove nel dispositivo di approvazione del progetto/perizia/convenzione relativo all'intervento (o a un suo lotto/stralcio funzionale) non fosse possibile evincere l'importo al lordo del ribasso d'asta, il valore riportato è l'importo netto indicato nel dispositivo stesso.
- (b) Importo netto previsto per l'intervento/ i nel III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritto a marzo 2022 (ove desumibile dall'Atto Aggiuntivo stesso e/o dai suoi allegati)
- (c) Base d'Asta (BdA) include oneri di anticipata esecuzione lavori, riserve, economie da restituire all'appaltatore ex art.11 D.M. 145/2000 e compensazione per variazioni dei prezzi dei materiali secondo legge.
- (d) Differenziale dal piano finanziario economico vigente, l'importo include gli "Altri investimenti sulla rete in esercizio" realizzati fino al 2001
- (e) Include la voce A.1.2.1 "Sasso Marconi-La Quercia", B3 "Sasso Marconi-La Quercia investimenti residui", e gli interventi completati già previsti nella Convenzione 1997.
- (1) Gli interventi sul territorio afferenti alla tratta sono stati ricompresi nella voce A6 "Interventi sul territorio".
- (2) Includi gli interventi completati già previsti nella Convenzione 1997.
- (3) Intervento completato già previsto nella Convenzione 1997.
- (4) Include le "Opere di collegamento sulla viabilità connessa"
- (5) Quota parte dell'intervento che trova copertura negli Altri Investimenti.
- (6) L'importo lordo approvato della "Stazione di Barberino" e del "Progetto di Completamento Galleria di Base, Lotto Migello 1° stralcio e ricalifica A1 Aglio-Barberino" è ricompreso nell'importo lordo approvato della tratta "La Quercia - Aglio".
- (7) L'importo lordo approvato degli interventi sul territorio relativi alle tratte Casalechio-Sasso Marconi e Sasso Marconi-La Quercia è ricompreso negli importi lordi approvati dei rispettivi interventi "A.1.1 - Sasso Marconi-La Quercia" e "A.1.2.1, B.3 -Sasso Marconi- La Quercia"
- (8) Al 31/12/2024 non è intervenuta l'approvazione del progetto definitivo/esecutivo dell'intervento o di lotti/stralcii funzionali di esso, ovvero degli atti convenzionali che ne regolano la realizzazione ove questa sia a cura di terzi.
- (9) L'importo lordo approvato comprende i progetti dei soli lotti ad oggi decretati.
- (10) Intervento/ i il cui valore netto non è univocamente esplicitato nell'Atto Aggiuntivo e/o nei suoi allegati
- (11) I lavori di completamento dell'ampollamento della AdS Brianza Nord sono stati inseriti nella 1° Perizia di Variante di Variante dei lavori della 4° corsia Milano Bergamo Lotto 1 (importo netto).
- (12) Intervento/ non nominativo/.
- (13) Include il progetto di ricalifica della A1 esistente tra Barberino e Firenze Nord
- (14) Gli importi già approvati nell'ambito dei progetti degli interventi "A.2 Barberino Firenze Nord" e "A.4 Firenze sud - Inisar" sono stati rappresentati nelle corrispondenti voci di Piano 1997.
- (15) L'importo lordo approvato rappresentato è relativo al solo progetto di ricalifica della A1 esistente tra Barberino e Firenze Nord
- (16) Importo lordo approvato compreso nella voce "B Tangenziale di Bologna" dei Residui Investimenti in terze e quarte corsie del Piano 97
- (17) Opere propedeutiche alla nuova AdS (rilevato/piazzale e regimazione idraulica esterna) ricompresi nel progetto di ampliamento "A.2 Barberino - Firenze nord"
- (18) I lavori relativi alle AdS Villonesi Est ed Ovest sono stati integrati nella 1° Perizia di Variante e nel Progetto Esecutivo dei lotti 1 e 2 dell'ampliamento alla 5° corsia della A8.
- (19) Importi in corso di definizione a seguito approvazione da parte del Concedente del nuovo Piano.
- (20) Opere previste di carattere qualitativo.
- (21) include investimenti già effettuati per iniziative previste nella tab. Art.2 comma 2 .p. C3 dell'Atto Aggiuntivo del 24/12/2013, per le quali sono venuti meno i presupposti per la realizzazione (es. Nuove staz. Bisceglie/S.Maria Pieve/Orieto N./Azezo etc., Viabilità accesso barriera Lavigne cd. V.le Kasman, Collegam. viabilità Sesto/Alghero).
- (22) Valore di emersione ricompreso nell'intervento D.5.1

Allegato 4

Prospetto delle valutazioni al 31 dicembre 2024 in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate e collegate (ex art. 3, punto 1 della Convenzione Unica del 2007)

€ Migliaia

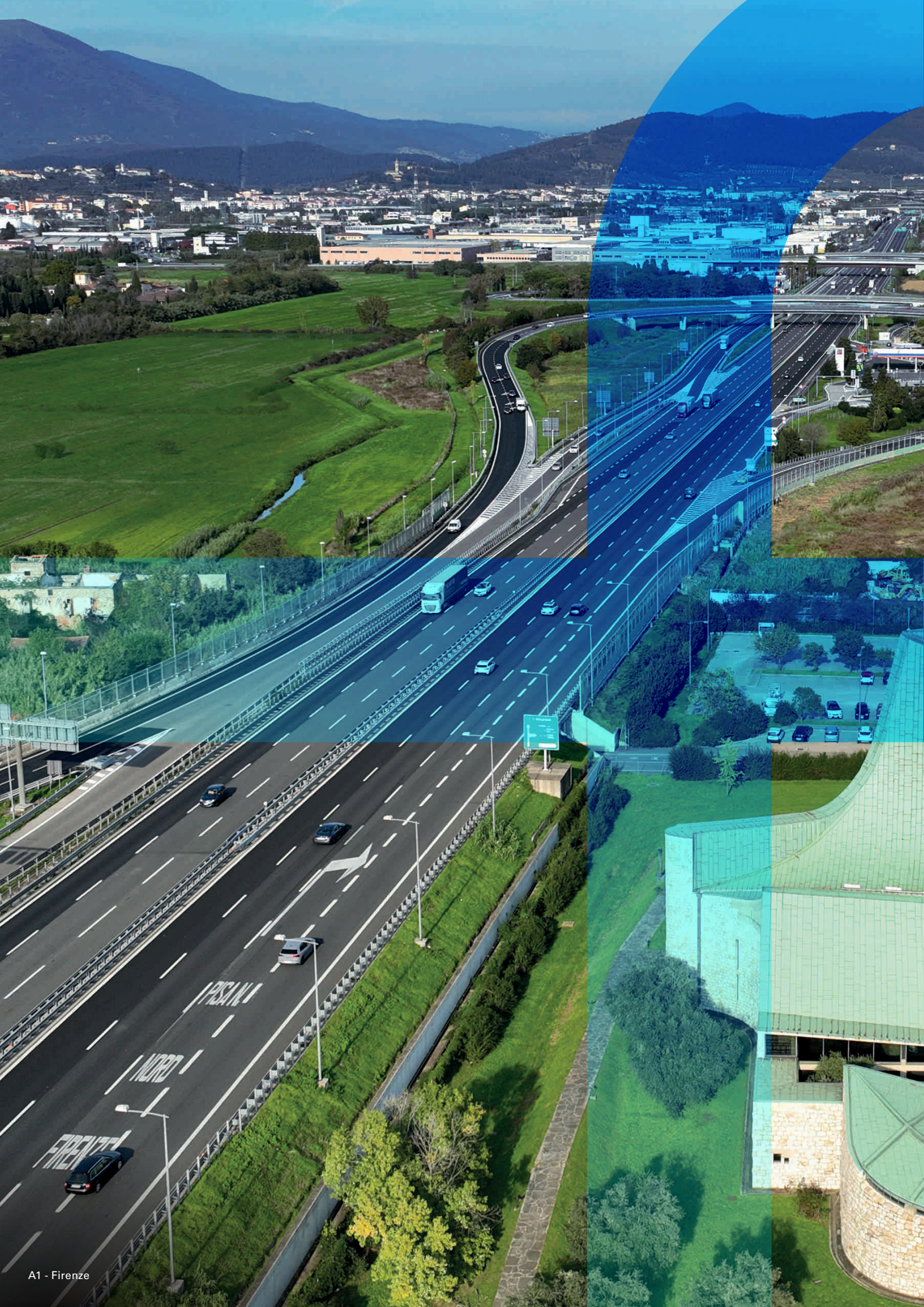
DENOMINAZIONE	Quota partecipazione (%)	PATRIMONIO NETTO 31/12/2024 ⁽¹⁾	
		TOTALE	PRO QUOTA valutazione ex art.2426 c.c., comma 4
Partecipazioni in imprese controllate			
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	100,00%	91.682	91.682
Tangenziale di Napoli S.p.A.	100,00%	280.802	280.802
Amplia Infrastructures S.p.A.	99,80%	52.462	52.356
Free To X S.r.l.	100,00%	114.008	114.008
Autostrade Meridionali S.p.A. in liquidazione	58,98%	18.258	10.769
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	100,00%	39.337	39.337
Movyon S.p.A.	100,00%	91.783	91.783
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	51,00%	219.120	111.751
Elgea S.p.A.	100,00%	1.839	1.839
AD Moving S.p.A.	100,00%	3.071	3.071
Youverse S.p.A.	100,00%	7.048	7.048
Giovia S.r.l.	100,00%	3.253	3.253
		922.663	807.699
Partecipazioni in imprese collegate			
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	⁽²⁾ 36,81%	8.795	3.237
Consorzio Autostrade Italiane Energia	30,95%	116	36
		8.911	3.273

(1) I dati sono riferiti al bilancio al 31 dicembre 2024 approvato dal Consiglio di Amministrazione di ciascuna società.

(2) I dati sono riferiti al bilancio al 31 dicembre 2023.



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)



RELAZIONE
ANNUALE
INTEGRATA
2024

8

ATTESTAZIONI

Attestazione del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Roberto Tomasi e Piergiorgio Peluso, in qualità di Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Autostrade per l'Italia S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato, nel corso del 2024.

2. Al riguardo:
 - 2.1 le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 sono state definite e la valutazione della loro adeguatezza è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da Autostrade per l'Italia S.p.A. in coerenza con il modello Internal Control - Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission che rappresenta un corpo di principi generali di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
 - 2.2 dalla valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre, che
 - 3.1 il bilancio consolidato:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento;
 - 3.2 la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

13 marzo 2025

Ing. Roberto Tomasi

Amministratore Delegato

Dott. Piergiorgio Peluso

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Attestazione del Bilancio d'esercizio ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Roberto Tomasi e Piergiorgio Peluso in qualità di Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Autostrade per l'Italia S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio nel corso del 2024.

2. Al riguardo:
 - 2.1. le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 sono state definite e la valutazione della loro adeguatezza è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da Autostrade per l'Italia S.p.A. in coerenza con il modello Internal Control – Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission che rappresenta un corpo di principi generali di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
 - 2.2. dalla valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre, che
 - 3.1 il bilancio d'esercizio:
 - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.
 - 3.2 la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposto.

13 marzo 2025

Ing. Roberto Tomasi

Amministratore Delegato

Dott. Piergiorgio Peluso

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Attestazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità ai sensi dell'art. 81-ter, comma 1, del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Roberto Tomasi e Piergiorgio Peluso in qualità di Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Autostrade per l'Italia S.p.A. attestano, ai sensi dell'art. 154-bis, comma 5-ter, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, che la rendicontazione consolidata di sostenibilità inclusa nella relazione sulla gestione è stata redatta:
 - 1.1 conformemente agli standard di rendicontazione applicati ai sensi della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, e del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125;
 - 1.2 con le specifiche adottate a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020.

13 marzo 2025

Ing. Roberto Tomasi

Amministratore Delegato

Dott. Piergiorgio Peluso

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)



RELAZIONE
ANNUALE
INTEGRATA
2024

9

RELAZIONI

Relazione del collegio sindacale all'assemblea dei soci in occasione dell'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 redatta ai sensi dell'art. 2429, co. 2, c.c.

Ai Soci della Società Autostrade per l'Italia S.p.A.

L'attuale Collegio sindacale composto dal Presidente dott. Angelo Gervaso Colombo e dai Sindaci effettivi dott. Franco Cadoppi, dott. Roberto Colussi, dott. Donato Liguori e dott. Marino Marrazza, continua a svolgere la sua funzione di organo di controllo della Società in applicazione del regime di prorogatio di cui all'art. 2400, comma primo, del Codice Civile, in attesa della nomina dei nuovi componenti.

La presente relazione è per informarvi della nostra attività ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

È al Vostro esame il bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. chiuso al 31.12.2024, redatto in conformità alla normativa che ne disciplina la redazione, e a noi comunicato nei termini di legge, che evidenzia un risultato d'esercizio pari a euro 1.026.694.307.

La verifica della rispondenza ai dati contabili spetta a KPMG S.p.A., società incaricata, con delibera assembleare del 29 maggio 2020, alla revisione legale per gli esercizi 2021-2029, e con delibera assembleare del 17 febbraio 2025 alla revisione della Rendicontazione Consolidata di sostenibilità, per gli esercizi 2024-2026, mentre al Collegio Sindacale spetta la relativa vigilanza nel procedimento di formazione, approvazione e pubblicazione del bilancio d'esercizio e Consolidato di Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2024, attività sulla quale non abbiamo osservazioni da riportare.

Il soggetto incaricato della revisione legale dei conti KPMG S.p.A. ci ha consegnato le proprie relazioni in data odierna, ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento UE n. 537/2014, contenenti un giudizio senza rilievi.

1) Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss. c.c.

Il Collegio sindacale ha tenuto n. 13 riunioni vigilando sull'osservanza della legge, dello statuto e dei principi di corretta amministrazione.

Abbiamo partecipato alle assemblee dei soci e alle riunioni del Consiglio di amministrazione verificando che le scelte di gestione fossero adottate nell'interesse della Società, compatibili con le risorse e il patrimonio aziendale e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilievi particolari da segnalare.

Abbiamo acquisito dall'organo di amministrazione con adeguato anticipo e anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Nell'ambito delle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società, segnaliamo:

- la sottoscrizione di un accordo per un finanziamento di complessivi 1,2 miliardi di euro con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) a supporto del piano di ammodernamento della rete;
- il collocamento di due nuove tranche da 500 milioni di euro di obbligazioni Sustainability-Linked;
- la cessione delle partecipazioni non di controllo in Tangenziale Esterna di Milano e in Tangenziale Esterna al Gruppo ASTM a fronte di un corrispettivo pari a 122 milioni di euro;

- l'aggiornamento del proprio Programma di emissioni obbligazionarie (Euro Medium Term Note Programme) fino a 9 miliardi di euro, con l'obiettivo di far fronte ai fabbisogni finanziari a copertura degli investimenti programmati.

Evidenziamo, inoltre, che nel corso dell'esercizio 2024:

- non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14;
- non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui art. 25-novies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14, e successive modificazioni;
- non abbiamo riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi o con parti correlate. Le informazioni relative alle principali operazioni infragruppo e con le altre parti correlate, nonché la descrizione delle loro caratteristiche e dei relativi effetti economici, sono contenute nelle note di commento al bilancio di esercizio.

Abbiamo acquisito le informazioni strumentali allo svolgimento dei nostri compiti di vigilanza mediante la partecipazione alle riunioni dei Comitati endoconsiliari.

Abbiamo scambiato informazioni con i Collegi sindacali delle società controllate e non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Con il soggetto incaricato della revisione legale abbiamo scambiato tempestivamente dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento della nostra attività.

Abbiamo più volte incontrato l'Organismo di Vigilanza, prendendo atto delle relazioni emesse sull'attività da quest'ultimo svolta nel corso dell'esercizio e non abbiamo osservazioni da riferire sulla corretta attuazione del modello organizzativo.

Abbiamo acquisito conoscenza e abbiamo vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle diverse funzioni e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo verificato che Autostrade per l'Italia S.p.A. è soggetta al controllo di diritto di Holding Reti Autostradali S.p.A., che esercita sulla Società attività di direzione e coordinamento, ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile.

Con specifico riferimento alle attività previste dal D.lgs. 39/2010, avendo Autostrade per l'Italia S.p.A. la qualifica di Ente di Interesse Pubblico in quanto "emittente quotato avente l'Italia come Stato Membro d'Origine", il Collegio sindacale ricopre il ruolo di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile e, pertanto, segnaliamo quanto segue:

- Informativa al Consiglio di amministrazione sull'esito della revisione legale, sulla relazione aggiuntiva di cui all'art. 11 del Regolamento europeo (Reg. UE n. 537/2014) e sull'attività di attestazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità

La società KPMG S.p.A. ha rilasciato in data odierna la relazione aggiuntiva ex art. 11 del Regolamento europeo, che rappresenta i risultati della revisione legale dei conti effettuata, senza individuare carenze significative.

KPMG S.p.A. ha indicato nella sua relazione come aspetti chiave dell'attività di revisione la valutazione del Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali nel bilancio separato, e nel bilancio consolidato la valutazione del Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali e del Fondo rinnovo infrastrutture autostradali.

Sugli esiti dell'attività di revisione il Collegio Sindacale provvederà ad informare il Consiglio di amministrazione della Società, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 39/2010.

Abbiamo monitorato l'attività svolta dalla società di revisione sulla Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità prendendo atto dell'attestazione fornita in data odierna sulla conformità dei criteri di redazione utilizzati ai sensi della Direttiva 2013/34/UE, nonché sull'osservanza di quanto previsto all'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852.

▪ Attività di vigilanza sul processo di informativa finanziaria e di rendicontazione consolidata di sostenibilità

In relazione al processo di informativa finanziaria, il gruppo societario facente capo ad Autostrade per l'Italia S.p.A. ha implementato e mantiene aggiornato un sistema di procedure amministrative e contabili, tali da garantirne l'attendibilità, l'accuratezza e l'affidabilità dell'informativa finanziaria.

Il Collegio sindacale ha esaminato i processi relativi all'attività di formazione del bilancio di esercizio e consolidato della Società e, con l'assistenza del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari nominato in quanto la Società si qualifica come "emittente quotato avente l'Italia come Stato Membro d'Origine", ha analizzato il resoconto delle verifiche eseguite nel sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria, dal quale non emergono carenze significative o aspetti di rilievo.

In data 13 marzo 2025, quindi, sono state rilasciate da parte dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari le attestazioni del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni.

Il Collegio ha altresì vigilato sull'istruttoria svolta dalla Società finalizzata all'approvazione da parte del Consiglio di amministrazione della metodologia da utilizzarsi per lo svolgimento del test di impairment al 31 dicembre 2024.

Il Collegio sindacale esprime, pertanto, una valutazione di adeguatezza del processo di formazione dell'informativa patrimoniale, economica e finanziaria risultante dal bilancio.

Nell'ambito del processo della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità abbiamo verificato l'idoneità delle procedure interne, il rispetto degli obblighi previsti e la conformità alla normativa applicabile, prendendo atto che in data 13 marzo 2025, il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari e l'Amministratore Delegato, hanno rilasciato l'attestazione sulla coerenza della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità (i) agli standard applicati ai sensi della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo del 26 giugno 2013, (ii) al decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125 e (iii) alle specifiche adottate a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo del 18 giugno 2020.

▪ Attività di verifica sull'efficacia dei sistemi di controllo interno della qualità e di gestione del rischio dell'impresa

Abbiamo vigilato con la nostra attività sull'effettivo funzionamento e sull'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi di Autostrade per l'Italia S.p.A. In particolare:

- abbiamo partecipato per il tramite del Presidente del Collegio sindacale o di altro Sindaco delegato, a tutte le riunioni del Comitato Controllo Rischi Audit e Parti Correlate, con il compito di supportare, con un'adeguata attività di istruttoria, le pertinenti valutazioni e decisioni del Consiglio di amministrazione, nonché quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche;

- abbiamo effettuato periodici incontri con il Direttore Risk, Business, Integrity & Resilience, dove siamo stati informati sull'attività svolta per l'identificazione, valutazione, gestione e monitoraggio dei rischi aziendali, sulle procedure e sulle disposizioni interne;
- abbiamo più volte incontrato il Direttore Internal Audit effettuando specifiche attività di monitoraggio sulle azioni correttive emergenti dalle risultanze dei rapporti di audit, verificando il rispetto dei tempi individuati per la chiusura delle carenze e degli interventi di miglioramento individuati;
- abbiamo esaminato le relazioni dell'Ethics Office di ASPI nelle quali sono state illustrate le attività svolte e gli approfondimenti effettuati a seguito delle segnalazioni ricevute;
- abbiamo esaminato la relazione sulla valutazione del Tax Control Framework (TCF) relativa al periodo di imposta 2023, approvata dal Consiglio di amministrazione, previo parere favorevole del Comitato Controllo Rischi Audit e Parti Correlate;
- abbiamo esaminato le informative in merito alle indagini avviate da parte dell'Autorità giudiziaria, anche ai sensi della Legge 231/01, incontrando più volte il management della Società e i suoi consulenti, per inquadrare il relativo contesto di riferimento e per esaminare in modo dettagliato le iniziative poste in essere dalla Società, di cui gli Amministratori hanno dato riscontro nella Nota Integrativa;
- siamo stati periodicamente aggiornati dal Direttore Affari Regolatori sul rispetto degli obblighi di natura convenzionale derivanti dalla concessione autostradale;
- abbiamo vigilato sull'efficacia del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria e di sostenibilità, incontrando il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, per verificare l'adeguatezza delle procedure interne e dei relativi presidi organizzativi previsti;
- abbiamo preso atto che il Modello di Organizzazione Gestione e Controllo adottato dalla Società, ai sensi del D.lgs. 231/01, fosse coerente sia con l'evoluzione normativa sia con le modifiche organizzative intervenute nell'ultimo periodo;
- abbiamo verificato che la Società dispone di una procedura per l'informazione societaria al mercato, al fine di recepire le prescrizioni di cui al regolamento (UE) n. 596/2014, meglio nota come Market Abuse Regulation, ovvero Regolamento MAR, e ha altresì adottato un codice di comportamento Internal Dealing contenente, inter alia, la descrizione degli obblighi informativi e di comportamento inerenti le operazioni aventi ad oggetto le obbligazioni quotate emesse da Autostrade per l'Italia S.p.A., ovvero gli strumenti finanziari ad essi collegati, effettuati da soggetti rilevanti e/o dalle persone ad essi strettamente associate.

Il Collegio sindacale fa presente che, dalle attività di controllo complessivamente svolte, non sono emersi elementi significativi da segnalare che possano far ritenere non adeguato il sistema di controllo interno.

▪ Monitoraggio dell'attività di revisione legale e di attestazione della conformità della rendicontazione consolidata di sostenibilità

Nel corso dell'esercizio abbiamo tenuto riunioni con i responsabili della società di revisione, nell'ambito delle quali sono stati svolti opportuni scambi informativi e non sono emersi fatti o situazioni meritevoli di essere evidenziati. Il Collegio sindacale ha analizzato l'attività svolta dalla società di revisione, ed in particolare, l'approccio di revisione utilizzato per le diverse aree significative sul bilancio e sulla sostenibilità, potendo così apprezzare l'adeguatezza della risposta pianificata dal revisore, rispetto ai profili di rischio individuati per la Società e per il Gruppo.

- Indipendenza della società di revisione, in particolare per quanto concerne la prestazione di servizi non di revisione

Il Collegio sindacale ha vigilato, anche con riferimento a quanto previsto dall'art. 19 del D.lgs. 39/2010, sull'indipendenza della società KPMG S.p.A., quale revisore legale e della sostenibilità, verificando la natura e l'entità dei servizi diversi dal controllo contabile prestati ad Autostrade per l'Italia S.p.A. ed alle sue controllate da parte della stessa società di revisione e delle entità appartenenti alla rete della medesima.

Abbiamo, inoltre, verificato che, in adempimento di quanto previsto all'art. 2427, comma 1, numero 16 bis, del Codice Civile, in allegato al bilancio sono riportate le tipologie di servizi resi nell'anno 2024 dalla società di revisione KPMG S.p.A., o da società appartenenti alla rete KPMG, ad Autostrade per l'Italia S.p.A. ed alle società controllate, nonché i relativi importi.

Il Collegio ritiene, pertanto, sussistente il requisito dell'indipendenza della società di revisione KPMG S.p.A., dalla stessa attestato con propria dichiarazione in data odierna, a norma dell'art. 6, paragrafo 2, lettera a), del Regolamento UE n. 537/2014.

Non sono pervenute denunce dai soci ex art. 2408 c.c. o ex art. 2409 c.c.

Il Collegio Sindacale ha espresso il proprio parere in tutti i casi previsti dalla legge e ha rilasciato in data 4 dicembre 2024 la proposta motivata per il conferimento dell'incarico di attestazione sulla conformità della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità per gli esercizi 2024-2025-2026.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio e consolidato

Abbiamo verificato che gli amministratori hanno dichiarato la conformità alle norme di riferimento che disciplinano la redazione del bilancio d'esercizio e consolidato.

Per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione dei bilanci, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, c.c.

Dal nostro esame segnaliamo quanto segue:

- il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 è stato redatto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D.Lgs. n. 38/2005 nel presupposto della continuità aziendale e in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board, alle interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), nonché ai precedenti International Accounting Standards (IAS) e alle precedenti interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore, omologati dalla Commissione Europea;

Nel bilancio di esercizio la voce Avviamento pari a 6.111 milioni di euro, iscritta a seguito del conferimento del compendio autostradale nell'ambito del progetto di riorganizzazione che ha interessato il Gruppo nel 2003, risulta verificata con esito positivo mediante la procedura di "impairment test";

- Il bilancio consolidato è stato predisposto con i medesimi principi contabili applicati al bilancio di esercizio;

il perimetro delle società consolidate è variato rispetto a quello del 31 dicembre 2023 a seguito (i) della fusione per incorporazione di Control Card S.r.l. in Movyon Electronics S.r.l., (ii) della costituzione di RAV S.c.ar.l., controllata da Amplia Infrastructures, deputata ai lavori di adeguamento delle gallerie in autostrada, e (iii) dell'acquisizione, tramite Amplia

Infrastructures, di New Lead, rinominata Amplia Engineering & Equipment, società deputata alla progettazione e alla costruzione di ponti, viadotti e strutture sopraelevate;

- il bilancio di esercizio e consolidato della Società e la relazione sulla gestione integrata con la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità sono stati predisposti in osservanza della normativa vigente, rispondono ai fatti ed alle informazioni di cui siamo a conoscenza e, pertanto, non abbiamo osservazioni da riferire.

Da quanto riportato nelle relazioni del soggetto incaricato della revisione legale, il bilancio di esercizio e consolidato, forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di Autostrade per l'Italia S.p.A. e del suo gruppo al 31.12.2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

3) Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta e il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione, da parte degli azionisti, del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, così come redatto dagli amministratori.

Infine facciamo presente all'Assemblea che, oltre a dover nominare i componenti del nuovo Collegio Sindacale, con l'approvazione del bilancio 2024, scadrà il mandato del Consiglio di amministrazione per cui si invitano gli Azionisti a voler provvedere in merito.

Roma, 25 marzo 2025

Per il Collegio sindacale

Il Presidente

Dott. Angelo Gervaso Colombo



KPMG S.p.A.
 Revisione e organizzazione contabile
 Via Curtatone, 3
 00185 ROMA RM
 Telefono +39 06 80961.1
 Email it-fmauditaly@kpmg.it
 PEC kpmgspace@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente sull'esame limitato della rendicontazione di sostenibilità ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Agli Azionisti della
 Autostrade per l'Italia S.p.A.

Conclusioni

Ai sensi dell'art 8, comma 1, del D.Lgs. 6 settembre 2024, n. 125 (di seguito anche il "Decreto"), siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della rendicontazione di sostenibilità del Gruppo Autostrade per l'Italia (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della relazione sulla gestione.

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:

- la rendicontazione di sostenibilità del Gruppo Autostrade per l'Italia relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva 2013/34/UE (*European Sustainability Reporting Standards*, di seguito anche "ESRS");
- le informazioni contenute nel paragrafo "4.2.6 Finanza sostenibile – Regolamento Tassonomia UE (2020/852)" della rendicontazione di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020 (di seguito anche "Regolamento Tassonomia").

Elementi alla base delle conclusioni

Abbiamo svolto l'incarico di esame limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia). Le procedure svolte in tale tipologia di incarico variano per natura e tempistica rispetto a quelle necessarie per lo svolgimento di un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole e sono, altresì, meno estese. Conseguentemente, il livello di sicurezza ottenuto in un incarico di esame limitato è sostanzialmente inferiore rispetto al livello di sicurezza che sarebbe stato ottenuto se fosse stato svolto un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole. Le nostre responsabilità ai sensi del Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia) sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione di sostenibilità" della presente relazione.

KPMG S.p.A. è una società di servizi di revisione e organizzazione contabile iscritta al Registro Imprese di Roma n. 01208001000 e al Registro Imprese di Roma n. 01208001000. È iscritta al Registro Imprese di Roma n. 01208001000 e al Registro Imprese di Roma n. 01208001000.

Autore della Relazione:
 Società di Revisione
 Società di Revisione
 Società di Revisione
 Società di Revisione
 Società di Revisione
 Società di Revisione
 Società di Revisione
 Società di Revisione
 Società di Revisione
 Società di Revisione

Il presente documento è riservato ai soli azionisti della Autostrade per l'Italia S.p.A. e non deve essere distribuito pubblicamente. Per informazioni, contattare il Servizio Clienti al numero verde 800 00 00 00. Per le segnalazioni di irregolarità, contattare il Servizio Clienti al numero verde 800 00 00 00. Per le segnalazioni di irregolarità, contattare il Servizio Clienti al numero verde 800 00 00 00.



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili all'incarico di attestazione della rendicontazione di sostenibilità nell'ordinamento italiano.

La nostra società di revisione applica il Principio Internazionale sulla Gestione della Qualità (ISQM Italia 1) in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

Riteniamo di aver acquisito evidenze sufficienti e appropriate su cui basare le nostre conclusioni.

Altri aspetti

Le informazioni comparative presentate nella rendicontazione di sostenibilità riferite all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sono state sottoposte a verifica.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Autostrade per l'Italia S.p.A. per la rendicontazione di sostenibilità

Gli Amministratori sono responsabili per lo sviluppo e l'implementazione delle procedure attuate per individuare le informazioni incluse nella rendicontazione di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dagli ESRS (di seguito il "processo di valutazione della rilevanza") e per la descrizione di tali procedure nel paragrafo "Analisi di doppia materialità" della rendicontazione di sostenibilità.

Gli Amministratori sono inoltre responsabili per la redazione della rendicontazione di sostenibilità, che contiene le informazioni identificate mediante il processo di valutazione della rilevanza, in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, inclusa:

- la conformità agli ESRS;
- la conformità all'art. 8 del Regolamento Tassonomia delle informazioni contenute nel paragrafo "4.2.6 Finanza sostenibile – Regolamento Tassonomia UE (2020/852)".

Tale responsabilità comporta la configurazione, la messa in atto e il mantenimento, nei termini previsti dalla legge, di quella parte del controllo interno ritenuta necessaria dagli Amministratori al fine di consentire la redazione di una rendicontazione di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Tale responsabilità comporta altresì la selezione e l'applicazione di metodi appropriati per elaborare le informazioni nonché l'elaborazione di ipotesi e stime in merito a specifiche informazioni di sostenibilità che siano ragionevoli nelle circostanze.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Limitazioni intrinseche nella redazione della rendicontazione di sostenibilità

Ai fini della rendicontazione delle informazioni prospettive in conformità agli ESRS, gli Amministratori è richiesta l'elaborazione di tali informazioni sulla base di ipotesi, descritte nella rendicontazione di sostenibilità, in merito a eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni da parte del Gruppo. A causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, gli scostamenti fra i valori consuntivi e le informazioni prospettive potrebbero essere significativi.



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione di sostenibilità

I nostri obiettivi sono pianificare e svolgere procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la rendicontazione di sostenibilità non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, ed emettere una relazione contenente le nostre conclusioni. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni degli utilizzatori prese sulla base della rendicontazione di sostenibilità.

Nell'ambito dell'incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata dell'incarico.

Le nostre responsabilità includono:

- la considerazione dei rischi per identificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo, sia dovuto a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali;
- la definizione e lo svolgimento di procedure per verificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- la direzione, la supervisione e lo svolgimento dell'esame limitato della rendicontazione di sostenibilità e l'assunzione della piena responsabilità delle conclusioni sulla rendicontazione di sostenibilità.

Riepilogo del lavoro svolto

Un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato comporta lo svolgimento di procedure per ottenere evidenze quale base per la formulazione delle nostre conclusioni.

Le procedure svolte si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Autostrade per l'Italia S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella rendicontazione di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

Abbiamo svolto le seguenti principali procedure:

- comprensione del modello di *business*, delle strategie del Gruppo e del contesto in cui opera con riferimento alle questioni di sostenibilità;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per l'identificazione e la valutazione degli impatti, rischi e opportunità ("IRO") rilevanti, in base al principio di doppia rilevanza, in relazione alle questioni di sostenibilità e, sulla base delle informazioni ivi acquisite, svolgimento di considerazioni in merito a eventuali elementi contraddittori emersi che possono evidenziare l'esistenza di questioni di sostenibilità non considerate dal Gruppo nel processo di valutazione della rilevanza. In particolare, prevalentemente attraverso indagini, osservazioni e ispezioni, abbiamo compreso come il Gruppo:
 - ha tenuto conto degli interessi e delle opinioni dei portatori d'interesse coinvolti;
 - ha identificato gli IRO relativi alle questioni di sostenibilità, e ne abbiamo riscontrato la coerenza con la nostra conoscenza del Gruppo e del contesto in cui opera;



Gruppo Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

- ha definito e valutato gli IRO rilevanti attraverso l'analisi delle soglie di rilevanza qualitative e quantitative dallo stesso determinate, e ne abbiamo riscontrato la coerenza con i risultati del processo di *Enterprise Risk Management* (ERM).
- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative incluse nella rendicontazione di sostenibilità, ivi inclusa l'analisi del perimetro di rendicontazione attraverso interviste e colloqui con il personale del Gruppo e svolgimento di limitate verifiche documentali;
- identificazione dell'informativa associata ad un rischio di errore significativo;
- definizione e svolgimento delle procedure, basate sul nostro giudizio professionale, per rispondere ai rischi di errore significativi identificati, tra cui:
 - per le informazioni raccolte a livello di Gruppo:
 - svolgimento di indagini e limitate verifiche con riferimento alle informazioni qualitative e, in particolare, alle politiche, alle azioni e agli obiettivi inerenti alle questioni di sostenibilità;
 - svolgimento di procedure di analisi comparativa, ispezioni, osservazioni e ricalcoli su base campionaria con riferimento alle informazioni quantitative;
 - per le informazioni raccolte a livello di talune società controllate e direzioni di tronco, selezionate sulla base delle loro attività e del loro contributo alle metriche della rendicontazione di sostenibilità, effettuazione di colloqui con il personale del Gruppo e acquisizione di riscontri documentali circa l'applicazione delle procedure e la determinazione delle metriche;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per identificare le attività economiche ammissibili e determinarne la natura allineata in base alle previsioni del Regolamento Tassonomia, e verifica della relativa informativa inclusa nella rendicontazione di sostenibilità;
- riscontro delle informazioni riportate nella rendicontazione di sostenibilità con le informazioni contenute nel bilancio consolidato del Gruppo ai sensi del quadro sull'informativa finanziaria applicabile o con i dati contabili utilizzati per la redazione del bilancio consolidato stesso o con i dati gestionali di natura contabile;
- verifica della conformità agli ESRS della struttura e della presentazione dell'informativa inclusa nella rendicontazione di sostenibilità;
- ottenimento della lettera di attestazione.

Roma, 25 marzo 2025

KPMG S.p.A.

Marcella Balistreri
Socio



KPMG S.p.A.
 Revisione e organizzazione contabile
 Via Curtatone, 3
 00185 ROMA RM
 Telefono +39 06 80961.1
 Email it-fmauditaly@kpmg.it
 PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

*Agli Azionisti della
 Autostrade per l'Italia S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia (nel seguito anche il "Gruppo"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Autostrade per l'Italia S.p.A. (nel seguito anche la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano a partecipazione paritetica KPMG di Italia e il consorzio di lavoro KPMG Italia. KPMG S.p.A. è un'entità di diritto italiano.

Anna Maria Bergami
 Daniela Bordini
 Daniela Bordini
 Daniela Bordini
 Daniela Bordini
 Daniela Bordini
 Daniela Bordini
 Daniela Bordini

Società per azioni
 Lasciare vuoto
 E-mail: it-fmauditaly@kpmg.it
 Via Curtatone, 3
 00185 Roma RM
 Tel. +39 06 80961.1
 PEC: kpmgspa@pec.kpmg.it
 KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano a partecipazione paritetica KPMG di Italia e il consorzio di lavoro KPMG Italia. KPMG S.p.A. è un'entità di diritto italiano.



Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Valutazione del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali e del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali

Note illustrative al bilancio; nota 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati" – paragrafo "Fondi per accantonamenti" e paragrafo "Stime e valutazioni"; nota 15 "Fondi per accantonamenti", lett. a) "Consistenze iniziali e finali", lett. d) "Fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali" e lett. e) "Fondo per rinnovo infrastrutture autostradali"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 include "Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" pari a €1.076 milioni (di cui quota non corrente pari a €874 milioni e quota corrente pari a €202 milioni) e "Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali" pari a €91 milioni (di cui quota non corrente pari a €81 milioni e quota corrente pari a €10 milioni).</p> <p>Tali fondi accolgono la stima del valore attuale degli oneri che le società concessionarie del Gruppo (le "Concessionarie") dovranno sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dagli accordi concessori (le "Convenzioni"), al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza delle infrastrutture autostradali ottenute in concessione.</p> <p>La stima dei suddetti fondi è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di ripristino, di sostituzione e di rinnovo delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per classe omogenea di intervento.</p> <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la valutazione del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali e del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • comprensione del processo di stima utilizzato dalle Concessionarie ai fini della determinazione dei fondi in oggetto; • analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni incluse nelle relazioni predisposte dai responsabili tecnici delle Concessionarie riguardanti la programmazione, la natura e i costi degli interventi di ripristino e sostituzione; • verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dalle Concessionarie per l'effettuazione delle stime; • analisi della ragionevolezza dei tassi applicati dalle Concessionarie per l'attualizzazione dei fondi; • verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione dei fondi; • esame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime; • analisi dell'adeguatezza dell'informativa inclusa nelle note illustrative al bilancio consolidato e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Autostrade per l'Italia S.p.A. per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia.

**Autostrade per l'Italia**

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2024

Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;

**Autostrade per l'Italia**

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2024

- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Autostrade per l'Italia S.p.A. ci ha conferito in data 29 maggio 2020 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2029.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98**

Gli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2024, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato;



Autostrade per l'Italia
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98 sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 39/10.

Roma, 25 marzo 2025

KPMG S.p.A.

Marcella Balistreri
Socio



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

*Agli Azionisti della
Autostrade per l'Italia S.p.A.*

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note illustrative al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Autostrade per l'Italia S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

KPMG S.p.A. è una società a partecipazione paritetica tra il gruppo di lavoro di revisione e il gruppo di lavoro contabile. KPMG è una società a partecipazione paritetica tra il gruppo di lavoro di revisione e il gruppo di lavoro contabile.

Autore del parere:
Stefano Baccini Biondi
Giuseppe Cirio, Firenze (Giurista)
Luca Marino, Napoli (Avv. e)
Paola e Tiziana, Pavia (Avv. e)
Roberto Romo, Torino (Avv. e)
Francesca Vercellotti, Verona

Società per azioni
Modena (Avv. e)
Emanuela, Roma (Avv. e)
Roberto, Milano (Avv. e)
Emanuela, Milano (Avv. e)
Emanuela, Milano (Avv. e)
Emanuela, Milano (Avv. e)
Emanuela, Milano (Avv. e)
Emanuela, Milano (Avv. e)
Emanuela, Milano (Avv. e)



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Valutazione del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali

Note illustrative al bilancio: nota 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati" – paragrafo "Fondi per accantonamenti" e paragrafo "Stime e valutazioni", nota 13 "Fondi per accantonamenti", lett. a) "Consistenze iniziali e finali" e lett. d) "Fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 include un "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" pari a €987 milioni (di cui quota non corrente pari a €814 milioni e quota corrente pari a €173 milioni).</p> <p>Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che la Società dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dall'accordo concessorio, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza delle infrastrutture autostradali ottenute in concessione.</p> <p>La stima del suddetto fondo è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per classe omogenea di intervento.</p> <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la valutazione del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • comprensione del processo di stima utilizzato dalla Società ai fini della determinazione del fondo in oggetto; • analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni incluse nelle relazioni predisposte dai responsabili tecnici della Società riguardanti la programmazione, la natura e i costi degli interventi di ripristino e sostituzione; • verifiche circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati dalla Società per l'effettuazione delle stime; • analisi della ragionevolezza dei tassi applicati dalla Società per l'attualizzazione del fondo; • verifica dell'accuratezza matematica nei calcoli eseguiti per la determinazione del fondo; • esame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime; • analisi dell'adeguatezza dell'informativa inclusa nelle note illustrative al bilancio d'esercizio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note illustrative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Autostrade per l'Italia S.p.A. non si estende a tali dati.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Autostrade per l'Italia S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Autostrade per l'Italia S.p.A. ci ha conferito in data 29 maggio 2020 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2029.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2024, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio;



Autostrade per l'Italia S.p.A.

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2024

- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98 sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art.123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'art. 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 39/10.

Roma, 25 marzo 2025

KPMG S.p.A.

Marcella Balistreri
Socio



RELAZIONE
ANNUALE
INTEGRATA
2024

10

DATI ESSENZIALI
DI BILANCIO DELLE SOCIETÀ
CONTROLLATE, COLLEGATE
E A CONTROLLO CONGIUNTO



DATI ESSENZIALI DI BILANCIO DELLE SOCIETÀ' CONTROLLATE, COLLEGATE E A CONTROLLO CONGIUNTO AI SENSI DELL'ART. 2429, COMMI 3 E 4 DEL CODICE CIVILE

I dati presentati di seguito sono estratti dagli ultimi bilanci di esercizio approvati dagli organi societari delle rispettive società. La data di chiusura dell'esercizio di tali imprese è il 31 dicembre di ogni anno, ove non diversamente indicato.

Si precisa che la Società Autostrade Meridionali predispone il bilancio in base ai principi contabili internazionali, mentre le altre società predispongono il bilancio in base ai principi contabili locali, vigenti nel Paese di riferimento.

Società controllate

Ad Moving S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2024	31/12/2023
Immobilizzazioni		399	478
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		7.576	6.351
Altre attività		10	14
Totale attivo		7.985	6.843
Patrimonio netto		3.071	3.021
<i>di cui capitale sociale</i>		1.000	1.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		196	184
Debiti		4.702	3.623
Altre passività		16	15
Totale patrimonio netto e passivo		7.985	6.843
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2024	2023
Valore della produzione		7.087	6.564
Costi della produzione		(5.854)	(5.343)
Risultato operativo		1.233	1.221
Risultato d'esercizio		940	942

Amplia Infrastructures S.p.A

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2024	31/12/2023
Immobilizzazioni		149.341	84.722
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		18.054	8.654
Attivo circolante		652.524	528.352
Altre attività		8.424	5.535
Totale attivo		810.289	618.609
Patrimonio netto		52.462	54.236
<i>di cui capitale sociale</i>		30.116	30.116
Fondi per rischi ed oneri e TFR		7.077	9.722
Debiti		749.748	553.055
Altre passività		1.002	1.596
Totale patrimonio netto e passivo		810.289	618.609
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2024	2023
Valore della produzione		822.703	623.641
Costi della produzione		(828.822)	(613.314)
Risultato operativo		(6.120)	10.327
Risultato d'esercizio		(1.651)	88

Autostrade Meridionali S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2024	31/12/2023
Attività non correnti		1.432	1.956
Attività correnti		26.973	57.594
Totale attivo		28.405	59.550
Patrimonio netto		18.258	49.377
<i>di cui capitale sociale</i>		9.056	9.056
Passività non correnti		-	4.816
Passività correnti		10.147	5.357
Totale patrimonio netto e passivo		28.405	59.550
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2.024	2.023
Ricavi operativi		2.057	6.693
Costi operativi		(2.275)	(3.843)
Risultato operativo		(218)	2.850
Risultato d'esercizio		337	1.451

Elgea S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2024	31/12/2023
Immobilizzazioni		1.236	462
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		2.793	4.179
Altre attività		2	2
Totale attivo		4.031	4.643
Patrimonio netto		1.839	1.759
<i>di cui capitale sociale</i>		2.000	2.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		-	-
Debiti		2.192	2.884
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		4.031	4.643
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2024	2023
Valore della produzione		2.812	3.609
Costi della produzione		(2.777)	(3.534)
Risultato operativo		35	75
Risultato d'esercizio		81	106

Free To X S.r.l.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2024	31/12/2023
Immobilizzazioni		104.364	104.541
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		104.238	104.238
Attivo circolante		17.585	44.809
Altre attività		31	70
Totale attivo		121.980	149.420
Patrimonio netto		114.008	118.256
<i>di cui capitale sociale</i>		69.603	49.603
Fondi per rischi ed oneri e TFR		10	40
Debiti		7.955	31.086
Altre passività		7	38
Totale patrimonio netto e passivo		121.980	149.420
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2024	2023
Valore della produzione		6.857	73.406
Costi della produzione		(12.543)	(25.840)
Risultato operativo		(5.686)	47.566
Risultato d'esercizio		(4.248)	48.653

Giovia S.r.l.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2024	31/12/2023
Immobilizzazioni		253	252
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		9.296	10.350
Altre attività		24	13
Totale attivo		9.573	10.615
Patrimonio netto		3.253	3.458
<i>di cui capitale sociale</i>		10	10
Fondi per rischi ed oneri e TFR		2.117	2.007
Debiti		3.895	4.857
Altre passività		308	293
Totale patrimonio netto e passivo		9.573	10.615
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2024	2023
Valore della produzione		19.293	18.424
Costi della produzione		(17.834)	(16.642)
Risultato operativo		1.459	1.782
Risultato d'esercizio		1.054	1.260

Movyon S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2024	31/12/2023
Immobilizzazioni		36.264	34.091
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		5.206	4.808
Attivo circolante		169.773	185.999
Altre attività		2.085	635
Totale attivo		208.122	220.725
Patrimonio netto		91.783	80.175
<i>di cui capitale sociale</i>		1.120	1.120
Fondi per rischi ed oneri e TFR		4.645	5.015
Debiti		109.496	134.300
Altre passività		2.198	1.235
Totale patrimonio netto e passivo		208.122	220.725
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2024	2023
Valore della produzione		200.174	170.022
Costi della produzione		(182.523)	(162.180)
Risultato operativo		17.651	7.842
Risultato d'esercizio		12.331	5.314

Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2024	31/12/2023
Immobilizzazioni		325.938	329.012
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		52	52
Attivo circolante		33.951	25.380
Altre attività		319	204
Totale attivo		360.208	354.596
Patrimonio netto		91.682	83.947
<i>di cui capitale sociale</i>		198.749	24.461
Fondi per rischi ed oneri e TFR		5.660	5.621
Debiti		260.505	261.673
Altre passività		2.361	3.355
Totale patrimonio netto e passivo		360.208	354.596
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2024	2023
Valore della produzione		54.264	48.759
Costi della produzione		(33.518)	(31.077)
Risultato operativo		20.746	17.682
Risultato d'esercizio		7.735	4.124

Società italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2024	31/12/2023
Immobilizzazioni		275.679	272.319
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		165.752	165.752
Attivo circolante		261.268	257.605
Altre attività		504	1.879
Totale attivo		537.451	531.803
Patrimonio netto		219.120	234.948
<i>di cui capitale sociale</i>		198.749	198.749
Fondi per rischi ed oneri e TFR		138.326	133.769
Debiti		179.734	162.844
Altre passività		271	242
Totale patrimonio netto e passivo		537.451	531.803
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2024	2023
Valore della produzione		55.876	68.110
Costi della produzione		(66.814)	(58.004)
Risultato operativo		(10.938)	10.106
Risultato d'esercizio		(4.892)	11.512

Tangenziale di Napoli S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2024	31/12/2023
Immobilizzazioni		369.015	330.059
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		2	2
Attivo circolante		34.832	36.722
Altre attività		498	586
Totale attivo		404.345	367.367
Patrimonio netto		280.802	284.781
<i>di cui capitale sociale</i>		108.077	108.077
Fondi per rischi ed oneri e TFR		24.011	26.137
Debiti		99.418	56.434
Altre passività		114	15
Totale patrimonio netto e passivo		404.345	367.367
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2024	2023
Valore della produzione		75.281	75.142
Costi della produzione		(72.620)	(68.112)
Risultato operativo		2.661	7.030
Risultato d'esercizio		1.047	12.501

Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2024	31/12/2023
Immobilizzazioni		9.701	5.201
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		1.476	1.476
Attivo circolante		193.114	165.944
Altre attività		1.432	1.250
Totale attivo		204.247	172.395
Patrimonio netto		39.337	21.119
<i>di cui capitale sociale</i>		10.000	5.694
Fondi per rischi ed oneri e TFR		11.127	6.159
Debiti		151.480	143.033
Altre passività		2.303	2.084
Totale patrimonio netto e passivo		204.247	172.395
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2024	2023
Valore della produzione		227.144	172.904
Costi della produzione		(202.282)	(159.000)
Risultato operativo		24.862	13.904
Risultato d'esercizio		18.218	10.156

Youverse S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2024	31/12/2023
Immobilizzazioni		116	165
<i>di cui partecipazioni immc</i>		-	-
Attivo circolante		43.620	43.935
Altre attività		163	148
Totale attivo		43.899	44.248
Patrimonio netto		7.048	5.037
<i>di cui capitale sociale</i>		5.037	500
Fondi per rischi ed oneri e		21.767	25.447
Debiti		14.640	13.313
Altre passività		444	451
Totale patrimonio netto		43.899	44.248
€ Migliaia	DATI ECONOMICI	2024	2023
Valore della produzione		29.277	29.324
Costi della produzione		(27.430)	(52.335)
Risultato operativo		1.847	(23.011)
Risultato d'esercizio		2.011	(17.638)

Società collegate

Bologna Fiera Parking S.p.A.

Migliaia di euro	DATI PATRIMONIALI	31/12/2023	31/12/2022
Immobilizzazioni		35.744	36.965
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		6.559	6.898
Altre attività		7	9
Totale attivo		42.310	43.872
Patrimonio netto		8.796	8.551
<i>di cui capitale sociale</i>		2.715	2.715
Fondi per rischi ed oneri e TFR		164	250
Debiti		30.424	31.943
Altre passività		2.926	3.128
Totale patrimonio netto e passivo		42.310	43.872
Migliaia di euro	DATI ECONOMICI	2023	2022
Valore della produzione		3.224	6.623
Costi della produzione		(2.639)	(2.805)
Risultato operativo		585	3.818
Risultato d'esercizio		244	2.565

Sede Legale e Direzione Generale

Via Alberto Bergamini, 50

00159 Roma

Tel. +39 06 4363 1

e-mail: info@autostrade.it

www.autostrade.it

Informazioni legali

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Holding Reti Autostradali S.p.A.

Capitale sociale: 622.027.000 euro (interamente versato)

Codice fiscale, partita IVA e iscrizione al registro delle imprese di Roma n. 07516911000

Iscrizione al REA n. 1037417

Rapporti con i Media

e-mail: ufficiostampa@autostrade.it

Investor Relations

e-mail: investor.relations@autostrade.it

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

autostrade
per l'Italia

