



RELAZIONE
FINANZIARIA
ANNUALE 2014

INDICE

1.

Introduzione

5

2.

Relazione sulla gestione

13

3.

Bilancio consolidato

95

4.

Bilancio di esercizio

211

5.

Relazioni

325

6.

Dati essenziali
delle controllate

335

7.

Deliberazioni
dell'Assemblea

345



1. Introduzione

1.1	Principali dati economico-finanziari consolidati	7
1.2	Organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia	8
1.3	Le attività del Gruppo nel mondo	9
1.4	Organi sociali	10
1.5	Profilo, storia e missione	11



2. Relazione sulla Gestione

2.1	Andamento economico-finanziario del Gruppo	15
2.2	Andamento economico-finanziario di Autostrade per l'Italia S.p.A.	36
2.3	Dati economico-finanziari per settore operativo	49
2.4	Sintesi dei dati economico-finanziari delle principali società del Gruppo	52
2.5	Attività autostradali italiane	54
2.6	Attività autostradali estere	70
2.7	Altre attività	73
2.8	Innovazione, ricerca e sviluppo	74
2.9	Risorse umane	76
2.10	Corporate Governance	81
2.11	Sostenibilità	82
2.12	Rapporti con parti correlate	86
2.13	Eventi significativi in ambito regolatorio	86
2.14	Altre informazioni	91
2.15	Eventi successivi al 31 dicembre 2014	92
2.16	Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza	93
2.17	Proposte all'Assemblea di Autostrade per l'Italia S.p.A.	93



3. Bilancio consolidato al 31 dicembre 2014: prospetti contabili e note illustrative

95



4. Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014: prospetti contabili e note illustrative

211



5. Relazioni

5.1	Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea degli Azionisti	326
5.2	Relazioni della Società di Revisione	329



6. Dati essenziali di bilancio delle società controllate, collegate e a controllo congiunto ai sensi dell'art. 2429, commi 3 e 4 del codice civile

335



7. Deliberazioni dell'Assemblea

345





1.

INTRODUZIONE

1.1 Principali dati economico-finanziari consolidati

(milioni di euro)	2014 ^(a)	2013 ^{(a) (b)}
Ricavi	4.288	4.118
Ricavi da pedaggio	3.678	3.541
Altri ricavi	610	577
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.683	2.517
Margine operativo lordo (EBITDA) adjusted ^(c)	2.760	2.597
Risultato operativo (EBIT)	1.777	1.795
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.193	1.116
Utile dell'esercizio (inclusa la quota di terzi)	694	739
Utile dell'esercizio (quota del Gruppo)	662	657
Investimenti (attività in concessione, materiali, altre immateriali)	933	1.226
Cash Flow Operativo (FFO) ^(d)	1.740	1.628
Cash Flow Operativo (FFO) adjusted ^(c)	1.842	1.623

(milioni di euro)	31/12/2014 ^(a)	31/12/2013 ^{(a) (b)}
Patrimonio netto (inclusa la quota di terzi)	4.426	4.530
Patrimonio netto (quota del Gruppo)	2.803	2.923
Indebitamento finanziario netto	10.393	10.525
Indebitamento finanziario netto adjusted ^(c)	11.531	12.297

CREDIT RATING DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

	2014	2013
Standard & Poor's	BBB+ (outlook stabile)	BBB+ (outlook negativo)
Moody's	Baa1 (outlook stabile)	Baa1 (outlook stabile)
Fitch Ratings	A- (outlook stabile)	A- (outlook stabile)

(a) I dati degli esercizi a confronto risentono degli effetti contabili di talune variazioni del perimetro di consolidamento, commentate più in dettaglio nel paragrafo "Andamento economico-finanziario consolidato".

(b) I dati economici del 2013 esposti a confronto dei corrispondenti dati del 2014 presentano delle variazioni rispetto a quanto pubblicato nel Bilancio consolidato 2013. In particolare tali variazioni riguardano: i) la riclassifica nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate" del contributo ai risultati economici consolidati, fino alla data dei rispettivi deconsolidamenti, di Pavimental e Spea e delle società da queste controllate (Pavimental Polska e Spea do Brasil), a seguito della cessione della relativa quota di controllo; ii) la riclassifica nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate" del contributo ai risultati economici consolidati di Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators, a seguito del recesso da parte dello Stato francese del contratto relativo alla riscossione dell'ecotassa [progetto "Eco-Taxe"].

(c) I dati adjusted sono presentati allo scopo di consentire agli analisti finanziari e alle agenzie di rating di effettuare valutazioni in merito alla situazione economica e finanziaria del Gruppo secondo la modalità di rappresentazione dagli stessi usualmente adottata. Per informazioni in merito alla natura delle rettifiche apportate e alle differenze tra dati reported e dati adjusted, si rinvia a quanto descritto nello specifico paragrafo "Andamento economico-finanziario consolidato".

(d) Cash Flow Operativo (FFO) = utile di conto economico + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- accantonamenti/rilasci 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 e anticipate rilevate a conto economico.

1.2 Organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia ^(*)



(*) L'organigramma presenta i rapporti di partecipazione solamente delle principali società del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31/12/2014.

(1) La percentuale indicata è riferita alla partecipazione al capitale sociale sul totale delle azioni in circolazione, mentre la quota detenuta delle azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria è pari al 58,00%.

(2) Società non consolidate.

(3) La società è detenuta da Autostrade dell'Atlantico al 41,14%, da Autostrade Holding do Sur al 33,86% e da Autostrade Portugal al 25%.

(4) Società detenuta tramite la holding Infra Bertin Participações.

(5) Società riclassificate come attività operative cessate.

1.3 Le attività del Gruppo nel mondo

CONCESSIONI AUTOSTRADALI	Km	Scadenza concessione
Italia	2.965	
Autostrade per l'Italia	2.855	2038
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	6	2050
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32	2032
Tangenziale di Napoli	20	2037
Autostrade Meridionali ⁽¹⁾	52	2012
Brasile	1.538	
Atlantia Bertin Concessões		
Colinas	307	2028
Rodovia MG050	372	2032
Triangulo do Sol	442	2021
Tietê ⁽²⁾	417	2039
Cile	313	
Grupo Costanera		
Costanera Norte	43	2033
Acceso Vial Aeropuerto AMB ⁽³⁾	10	2020
Litoral Central	81	2031
Nororiente ⁽³⁾	22	2044
Vespucio Sur	24	2032
Los Lagos	135	2023
Polonia	61	
Stalexport Autostrada Malopolska	61	2027

SISTEMI DI PEDAGGIAMENTO ELETTRONICO	Km di rete oggetto di servizio
Telepass	5.800
Electronic Transaction Consultants (USA)	994

[1] Sono in corso le procedure di gara per la riassegnazione della concessione.

[2] Società non consolidata.

[3] La durata della concessione è stimata in relazione agli accordi con il Concedente.

1.4 Organi sociali

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE IN CARICA PER IL TRIENNIO 2013-2015

PRESIDENTE Fabio Cerchiai

AMMINISTRATORE DELEGATO Giovanni Castellucci

CONSIGLIERI Valerio Bellamoli
Stefano Cao
Giuseppe Piaggio
Roberto Pistorelli
Antonino Turicchi

SEGRETARIO Andrea Grillo

COLLEGIO SINDACALE IN CARICA PER IL TRIENNIO 2012-2014

PRESIDENTE Alessandro Trotter

SINDACI EFFETTIVI Gaetana Celico
Giandomenico Genta
Antonio Mastrapasqua
Stefano Meroi

SINDACI SUPPLEMENTI Salvatore Benedetto
Francesco Mariano Bonifacio

SOCIETÀ DI REVISIONE PER IL PERIODO 2012-2020

Deloitte & Touche S.p.A.

1.5 Profilo, storia e missione

Nel 1950, per iniziativa dell'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), nasce la Società Autostrade-Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A.

Nel 1956 viene firmata la Convenzione con ANAS, in base alla quale Autostrade si impegna a cofinanziare, costruire e gestire l'Autostrada del Sole tra Milano e Napoli. I lavori sono avviati nel maggio del 1956; l'intera autostrada è aperta al traffico nel 1964. Con le successive convenzioni, alla Società viene assentita la concessione per la costruzione e l'esercizio di ulteriori arterie autostradali situate su tutto il territorio nazionale, alcune delle quali precedentemente gestite da ANAS.

Nel 1999 la Società Autostrade viene privatizzata. All'IRI, azionista di riferimento dalla nascita della Società, subentra un nucleo stabile di azionisti costituito da una cordata guidata da Edizione S.r.l. (holding della famiglia Benetton).

Nel corso del 2003, da un nuovo assetto organizzativo volto a separare le attività in concessione dalle attività non autostradali, nasce Autostrade per l'Italia S.p.A., controllata al 100% da Autostrade S.p.A., (oggi Atlantia S.p.A), holding di partecipazioni quotata alla Borsa di Milano.

Autostrade per l'Italia è impegnata in Italia in un programma di potenziamento e di ammodernamento su quasi 900 km di rete, per un investimento complessivo di circa 22 miliardi di euro, cui si aggiungono altri interventi in fase di studio o di valutazione. Il programma intende adeguare la capacità della rete in concessione ai crescenti volumi di traffico e alle aumentate esigenze di sicurezza e qualità del servizio e fa di Autostrade per l'Italia il principale investitore privato in Italia.

Autostrade per l'Italia, inoltre, è presente all'estero con circa 2.000 km di autostrade a pedaggio, grazie a una serie di acquisizioni intraprese a partire dal 2005. In particolare, tramite le proprie controllate e partecipate, è operativa nei seguenti Paesi:

- Cile: dal 2005 con circa 300 km di autostrade, in parte concentrati nell'area metropolitana di Santiago (attraverso le società facenti capo a Grupo Costanera) e per il resto posizionati nel sud del Paese (Los Lagos);
- Polonia: dal 2006 attraverso la controllata Stalexport Autostrady (61 km);
- Brasile: dal 2009 con Triangulo do Sol e dal 2012 Autostrade per l'Italia con il gruppo Bertin ha dato vita a un polo titolare di oltre 1.500 km di concessioni autostradali concentrate nell'area di San Paolo, imponendosi come il secondo gestore locale.





2.

RELAZIONE
SULLA GESTIONE

Pagina intenzionalmente lasciata bianca

2.1 Andamento economico-finanziario del Gruppo

Premessa

Nel presente paragrafo sono esposti e commentati i prospetti consolidati di conto economico riclassificato, di conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto del 2014 in confronto con i corrispondenti valori dell'esercizio precedente, il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata consolidata al 31 dicembre 2014 raffrontata ai corrispondenti valori al 31 dicembre 2013, nonché il prospetto di raccordo del patrimonio netto e dell'utile dell'esercizio di Autostrade per l'Italia del 2014 con i corrispondenti valori del Gruppo Autostrade per l'Italia.

Non si segnalano novità di rilievo relative ai principi contabili e ai criteri di valutazione applicati per la predisposizione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 rispetto a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato dell'esercizio precedente.

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2014 si differenzia da quello dell'esercizio precedente essenzialmente per il deconsolidamento delle società Pavimental e Spea Ingegneria Europea (di seguito Spea), rispettivamente a partire dal secondo semestre 2014 e a fine esercizio 2014, a seguito del perfezionamento delle cessioni del pacchetto azionario di controllo delle stesse partecipazioni da parte di Autostrade per l'Italia alla controllante Atlantia e ad Aeroporti di Roma, in accordo al piano di riorganizzazione societaria del Gruppo Atlantia.

L'espressione "a parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento", di seguito utilizzata per il commento dei dati economici consolidati, indica che i valori degli esercizi a confronto sono determinati eliminando:

- a) dai dati consolidati del 2014:
 - 1) la differenza tra i saldi in valuta estera del 2014 convertiti ai tassi di cambio medi del 2014 e gli stessi saldi convertiti ai tassi di cambio medi del 2013;
 - 2) l'apporto nel primo semestre di Pavimental e della sua controllata Pavimental Polska;
- b) dai dati consolidati del 2013:
 - 1) il contributo di Pavimental e Pavimental Polska.

Si segnala inoltre che a seguito del recesso da parte dello Stato francese dal contratto relativo alla riscossione dell'ecotassa (progetto "Eco-Taxe"), sviluppato dalle controllate di diritto francese Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators, e in conformità all'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate", il contributo delle stesse società ai risultati economici consolidati di entrambi gli esercizi a confronto è presentato nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate", anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività operative in funzionamento. Con riferimento ai dati della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, si precisa che, sempre in accordo con l'IFRS 5, i saldi al 31 dicembre 2014 delle attività e passività patrimoniali delle suddette società francesi sono esposti, in base alla loro natura (finanziaria o non finanziaria), nelle voci relative alle attività e passività connesse ad attività operative cessate.

Inoltre, sempre in applicazione dell'IFRS 5, si segnala che anche i contributi di Pavimental e Spea e delle società da queste controllate (Pavimental Polska e Spea do Brasil) al conto economico consolidato per l'intero esercizio 2013 e per il 2014, fino alla data dei rispettivi deconsolidamenti, sono esposti nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate", anziché essere inclusi in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività operative in funzionamento.

Pertanto, i dati economici del 2013 presentano delle differenze di classificazione rispetto a quanto pubblicato nel bilancio del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2013.

Nel corso del 2014 non si evidenziano operazioni, con impatto significativo sui dati economico-finanziari del Gruppo, non ricorrenti, atipiche o inusuali, né con terzi, né con parti correlate.

Si precisa infine che i prospetti contabili riclassificati presentati e commentati nel presente paragrafo non sono oggetto di verifica da parte della società di revisione.

Gestione economica consolidata

I “Ricavi” dell'esercizio 2014 sono pari a 4.288 milioni di euro e si incrementano di 170 milioni di euro (+4,1%) rispetto al 2013 (4.118 milioni di euro). A parità di tassi di cambio, i ricavi totali aumentano di 224 milioni di euro (+5,4%).

I “Ricavi da pedaggio” sono pari a 3.678 milioni di euro e presentano un incremento complessivo di 137 milioni di euro (+3,9%) rispetto al 2013 (3.541 milioni di euro). Sulla variazione incide la variazione sfavorevole dei tassi di cambio pari a 50 milioni di euro. A parità di tassi di cambio, i ricavi da pedaggio si incrementano di 187 milioni di euro (+5,3%), per l'effetto combinato dei seguenti principali fenomeni:

- a) l'applicazione degli incrementi tariffari nel 2014 per le concessionarie italiane del Gruppo (per Autostrade per l'Italia pari al 4,43%), con un beneficio complessivo stimabile in 115 milioni di euro;
- b) l'incremento del traffico sulla rete italiana (+1,0%), che determina complessivamente un aumento dei ricavi da pedaggio stimabile in 28 milioni di euro (comprensivi dell'effetto derivante dal diverso mix di traffico);
- c) la variazione positiva delle maggiorazioni tariffarie delle concessionarie italiane⁽¹⁾, rilevate a fronte delle integrazioni del canone concessorio, pari a 4 milioni di euro (+1,0%), correlata alla crescita del traffico;
- d) i minori ricavi derivanti dagli sconti applicati a seguito della modulazione tariffaria riconosciuta ai clienti pendolari titolari di apparato Telepass (circa 3 milioni di euro);
- e) i maggiori ricavi da pedaggio delle concessionarie estere (+43 milioni di euro), effetto principalmente dell'incremento del traffico (+2,3% per le concessionarie brasiliane, +5,9% per quelle cilene e +7,4% per la concessionaria polacca), delle variazioni tariffarie riconosciute nel 2014 per le concessionarie cilene e brasiliane (come previsto contrattualmente) e delle misure compensative (pedaggiamento assi sospesi) definite dall'Agenzia Regolatoria dei Servizi Pubblici di Trasporto dello Stato di San Paolo (ARTESP) a favore delle concessionarie dello Stato di San Paolo in seguito alla sospensione degli adeguamenti tariffari del 2013.

(1) Dall'1 gennaio 2011 le integrazioni del canone di concessione delle concessionarie italiane da corrispondere all'ANAS ai sensi delle Leggi nn. 102/2009 e 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 RICLASSIFICATO CONSOLIDATO

(milioni di euro)	2014	2013	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	3.678	3.541	137	3,9
Ricavi per lavori su ordinazione	26	15	11	73,3
Altri ricavi operativi	584	562	22	3,9
Totale ricavi ⁽¹⁾	4.288	4.118	170	4,1
Costi esterni gestionali ⁽²⁾	-631	-638	7	-1,1
Oneri concessori	-435	-425	-10	2,4
Costo del lavoro	-560	-561	1	-0,2
Costo del lavoro capitalizzato	21	23	-2	-8,7
Totale costi operativi netti	-1.605	-1.601	-4	0,2
Margine operativo lordo (EBITDA) ⁽³⁾	2.683	2.517	166	6,6
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	-661	-666	5	-0,8
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	-245	-56	-189	n.s.
Risultato operativo (EBIT) ⁽⁴⁾	1.777	1.795	-18	-1,0
Proventi finanziari rilevati a incremento di diritti concessori finanziari e di attività finanziarie per contributi	56	59	-3	-5,1
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	-108	-95	-13	13,7
Altri proventi (oneri) finanziari	-542	-651	109	-16,7
Oneri finanziari capitalizzati	18	13	5	38,5
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-8	-5	-3	60,0
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.193	1.116	77	6,9
(Oneri) Proventi fiscali	-499	-395	-104	26,3
Risultato delle attività operative in funzionamento	694	721	-27	-3,7
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	-	18	-18	-100
Utile dell'esercizio	694	739	-45	-6,1
(Utile) Perdita dell'esercizio di competenza di Terzi	-32	-82	50	-61,0
Utile dell'esercizio di competenza del Gruppo	662	657	5	0,8

(1) I ricavi operativi del conto economico riclassificato consolidato si differenziano dai ricavi del prospetto di conto economico del bilancio consolidato in quanto i ricavi per servizi di costruzione, rilevati a fronte dei costi per servizi, dei costi per il personale e degli oneri finanziari capitalizzati per lavori in concessione e a esclusione dei ricavi per opere a carico dei subconcessionari, sono presentati nel prospetto riclassificato a riduzione delle rispettive voci di costi operativi e degli oneri finanziari.

(2) Al netto del margine riconosciuto sui servizi di costruzione realizzati con strutture tecniche interne al Gruppo.

(3) L'EBITDA è determinato sottraendo ai ricavi operativi tutti i costi operativi, a eccezione di ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore di attività, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti rettificativi.

(4) L'EBIT è determinato sottraendo all'EBITDA: ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore di attività, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti rettificativi. Inoltre, non include la componente capitalizzata di oneri finanziari relativi a servizi di costruzione, compresa nei ricavi nel prospetto di conto economico del bilancio consolidato ed evidenziata in una riga specifica nella gestione finanziaria del presente prospetto.

	2014	2013	Variazione
Utile base per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	1,07	1,05	0,02
<i>di cui:</i>			
da attività operative in funzionamento	1,07	1,02	0,05
da attività operative cessate	-	0,03	-0,03
Utile diluito per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	1,07	1,05	0,02
<i>di cui:</i>			
da attività operative in funzionamento	1,07	1,02	0,05
da attività operative cessate	-	0,03	-0,03

	2014	2013	Variazione
FFO - Cash Flow Operativo (milioni di euro)	1.740	1.628	112
<i>di cui:</i>			
da attività operative in funzionamento	1.733	1.593	140
da attività operative cessate	7	35	-28
FFO - Cash Flow Operativo per azione (euro)	2,80	2,62	0,18
<i>di cui:</i>			
da attività operative in funzionamento	2,79	2,56	0,23
da attività operative cessate	0,01	0,06	-0,05

I “Ricavi per lavori su ordinazione” sono pari a 26 milioni di euro e si incrementano di 11 milioni di euro rispetto al 2013 (15 milioni di euro), principalmente per il maggior contributo della società Electronic Transaction Consultants.

Gli “Altri ricavi operativi” ammontano a 584 milioni di euro, con un incremento di 22 milioni di euro (+3,9%) rispetto al 2013 (562 milioni di euro). A parità di tassi di cambio, gli altri ricavi operativi si incrementano di 26 milioni di euro (+4,6%), essenzialmente per effetto della gestione delle aree di servizio, in particolare per 33 milioni di euro relativi al provento rilevato per la devoluzione gratuita dei fabbricati presenti nelle aree, le cui subconcessioni sono state rinnovate nel corso del 2014 e per le maggiori “una tantum” riconosciute, in parte compensate da minori royalty nei due esercizi a confronto (nel 2014 i ricavi da royalty correnti sono stati complessivamente pari a 214 milioni di euro).

I “Costi operativi netti” ammontano a 1.605 milioni di euro, in aumento di 4 milioni di euro rispetto al 2013 (1.601 milioni di euro). A parità di tassi di cambio, i costi operativi netti si incrementano di 16 milioni di euro (+1,0%).

I “Costi esterni gestionali” sono pari a 631 milioni di euro e si decrementano di 7 milioni di euro rispetto al 2013 (638 milioni di euro). A parità di tassi di cambio, i costi esterni gestionali risultano sostanzialmente stabili rispetto al 2013, per l'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- a) incremento dei costi di manutenzione (+17 milioni di euro a parità di cambio), correlati essenzialmente ai maggiori interventi di manutenzione della rete italiana, in parte compensati dalle minori operazioni invernali derivanti dalla minore nevosità registrata nel 2014, e dai minori interventi sulla rete brasiliana;
- b) riduzione degli altri costi esterni gestionali (-16 milioni di euro a parità di cambio), per minori oneri derivanti da accordi transattivi con gli affidatari delle aree di servizio di Autostrade per l'Italia e per i maggiori margini dei servizi di costruzione svolti internamente da parte della società cilena Gesvial in Cile.

Gli “Oneri concessori” ammontano a 435 milioni di euro e si incrementano di 10 milioni di euro (+2,4%) rispetto al 2013 (425 milioni di euro). A parità di tassi di cambio, gli oneri concessori risultano pari a 436 milioni di euro e si incrementano

essenzialmente per effetto dell'incremento di traffico e dei maggiori ricavi da pedaggio delle concessionarie italiane, parzialmente compensati dalla riduzione dell'onere variabile determinata dall'ARTESP come ulteriore misura compensativa in seguito alla sospensione dei citati adeguamenti tariffari per le concessionarie brasiliane dello Stato di San Paolo.

Il **"Costo del lavoro"** (al lordo delle capitalizzazioni) è pari a 560 milioni di euro, in linea con il dato del 2013 (561 milioni di euro). A parità di tassi di cambio, l'incremento di 3 milioni di euro (+0,5%) è originato dall'effetto combinato:

- a) dell'incremento del costo medio (+1,0%) determinato principalmente dagli oneri derivanti dai rinnovi contrattuali delle concessionarie autostradali italiane e dagli adeguamenti contrattuali legati all'inflazione delle società cilene e brasiliane, in parte compensati dalla riduzione delle prestazioni variabili e dall'applicazione della nuova normativa contrattuale nelle società concessionarie autostradali italiane;
- b) del decremento di 46 unità medie, a esclusione del personale interinale (-0,5%).

Il **"Costo del lavoro capitalizzato"** è pari a 21 milioni di euro nel 2014, sostanzialmente in linea rispetto al saldo di 23 milioni di euro del 2013.

Il **"Margine operativo lordo"** (EBITDA) è pertanto pari a 2.683 milioni di euro, con un incremento di 166 milioni di euro (+6,6%) rispetto al 2013 (2.517 milioni di euro). A parità di tassi di cambio, il margine operativo lordo si incrementa di 207 milioni di euro (+8,2%).

Il **"Risultato operativo"** (EBIT) è pari a 1.777 milioni di euro, con un decremento di 18 milioni di euro (-1,0%) rispetto al 2013 (1.795 milioni di euro).

A parità di tassi di cambio, il risultato operativo si incrementa di 8 milioni di euro per l'effetto combinato del citato incremento dell'EBITDA e di maggiori **"Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi"** per 191 milioni di euro, riconducibili prevalentemente all'incremento dell'accantonamento netto al fondo spese di ripristino e sostituzione dei beni in concessione (+210 milioni di euro rispetto al 2013) correlato essenzialmente alla sensibile diminuzione del tasso di attualizzazione utilizzato al 31 dicembre 2014 rispetto a quello adottato al 31 dicembre 2013.

I **"Proventi finanziari da attualizzazione di diritti concessori e contributi"** sono pari a 56 milioni di euro, in diminuzione di 5 milioni di euro rispetto al 2013. A parità di tassi di cambio, il saldo rilevato in relazione all'effetto del passare del tempo relativo ai diritti concessori finanziari e alle attività finanziarie per contributi attualizzati, si incrementa per 3 milioni di euro.

Gli **"Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni"** si incrementano di 13 milioni di euro rispetto al 2013. Tale variazione è prevalentemente riconducibile all'aumento della curva dei tassi di interesse (al 31 dicembre 2013) utilizzata nel 2014 per determinare gli oneri da attualizzazione del fondo impegni da convenzioni, rispetto a quella utilizzata nel 2013.

Gli altri oneri finanziari, al netto dei relativi proventi, sono pari a 542 milioni di euro e si decrementano di 109 milioni di euro rispetto al 2013 (651 milioni di euro). A parità di tassi di cambio, la riduzione è pari a 108 milioni di euro essenzialmente a seguito dei seguenti fattori:

- a) la rilevazione di proventi finanziari da parte di Autostrade do Brasil (54 milioni di euro, di cui 4 milioni di euro riconducibili all'effetto cambio) in relazione agli accordi sottoscritti con il gruppo Bertin nell'ambito dell'acquisizione delle concessionarie brasiliane perfezionata nel corso del 2012 che prevedevano anche un meccanismo di aggiustamento del prezzo di acquisizione sulla base dei ricavi da pedaggio effettivi del triennio 2012-2014 di Triangulo do Sol, Colinas e Tietê;
- b) la diminuzione degli interessi e oneri netti delle società operanti in Italia per 28 milioni di euro, essenzialmente connessi al servizio del debito di Autostrade per l'Italia, a fronte principalmente del rimborso a giugno 2014 del finanziamento a medio-lungo termine della stessa di importo nominale pari a 2.094 milioni di euro;
- c) l'aumento degli interessi attivi netti (8 milioni di euro) delle società operanti in Brasile essenzialmente a fronte della maggior giacenza media e del maggior rendimento medio connesso al credito a medio-lungo termine di Atlantia Bertin Concessões verso Infra Bertin Empreendimentos;
- d) la diminuzione degli interessi e degli oneri netti (13 milioni di euro) delle società cilene in relazione essenzialmente al minor indebitamento netto medio.

Gli **“Oneri finanziari capitalizzati”** sono pari a 18 milioni di euro, in aumento di 5 milioni di euro rispetto al 2013 (13 milioni di euro), prevalentemente in relazione al progressivo incremento dei pagamenti cumulati effettuati per investimenti.

La **“Quota dell’utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto”** accoglie una perdita di 8 milioni di euro, rispetto alla perdita di 5 milioni di euro rilevata nel 2013, relativa essenzialmente alla concessionaria brasiliana Rodovias do Tietê.

Gli **“Oneri fiscali”** sono pari a 499 milioni di euro; l’incremento di 104 milioni di euro (+26,3%) rispetto al 2013 (395 milioni di euro) è determinato essenzialmente dagli effetti dell’approvazione della riforma tributaria da parte del parlamento cileno nel mese di settembre 2014 che ha previsto, tra l’altro, un incremento progressivo delle aliquote fiscali applicabili al reddito di impresa a partire dal 21% del 2014 fino al 25% dal 2017 in poi. Conseguentemente, sono state rivalutate le imposte differite nette riconducibili alle società cilene con un impatto negativo a conto economico complessivamente pari a circa 112 milioni di euro (al cambio medio del 2014).

Il **“Risultato delle attività operative in funzionamento”** è pari a 694 milioni di euro, con un decremento di 27 milioni di euro (-3,7%) rispetto al 2013 (721 milioni di euro). A parità di tassi di cambio, il risultato delle attività operative in funzionamento si decrementa di 18 milioni di euro (-2,5%).

La voce **“Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate”**, che accoglie il contributo delle società classificate ai sensi dell’IFRS 5 come descritto in premessa, presenta un valore nullo nel 2014 e si decrementa di 18 milioni di euro rispetto al 2013. A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, si rileva un decremento pari a 14 milioni di euro essenzialmente per il minor contributo, nell’esercizio 2014, delle società francesi coinvolte nel progetto Eco-Taxe, a seguito della citata risoluzione del Contratto di Partenariato con lo Stato francese.

L’**“Utile dell’esercizio”**, pari a 694 milioni di euro, si decrementa di 45 milioni di euro (-6,1%) rispetto al 2013 (739 milioni di euro).

L’**“Utile dell’esercizio di competenza del Gruppo”** (662 milioni di euro) presenta un incremento di 5 milioni di euro (+0,8%) rispetto al 2013 (657 milioni di euro), mentre l’utile dell’esercizio di competenza di Terzi, pari a 32 milioni di euro, si decrementa di 50 milioni di euro rispetto al 2013 (82 milioni di euro) essenzialmente per il minor contributo delle società cilene, che risente dell’impatto della citata riforma tributaria. Escludendo gli effetti contabili derivanti dalle variazioni dei tassi di cambio e del perimetro di consolidamento, l’utile di competenza del Gruppo è pari a 672 milioni di euro e si incrementa di 16 milioni di euro (+2,4%), mentre il risultato di competenza dei Terzi si decrementa di 48 milioni di euro.

Nel 2014 la gestione operativa ha generato un **“FFO” (Funds From Operations o Cash Flow Operativo)**, determinato come definito nella sezione **“Principali dati economico-finanziari consolidati”**, cui si rinvia, pari a 1.740 milioni di euro, in aumento di 112 milioni di euro (+6,9%) rispetto al 2013. A parità di tassi di cambio e di perimetro di consolidamento, l’FFO presenta un incremento di 165 milioni di euro (+10,1%), per effetto essenzialmente dell’incremento dei flussi della gestione operativa (EBITDA), per quanto in precedenza commentato.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

(milioni di euro)	2014	2013
Utile dell'esercizio (A)	694	739
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	-99	93
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di net investment hedge	-	1
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività in valute funzionali diverse dall'euro di società consolidate	-29	-388
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di partecipazioni valutate in base metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro	1	-4
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (B)	-127	-298
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (C)	-12	4
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio (D)	12	2
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale e delle riclassifiche nel conto economico dell'esercizio (E=B+C+D)	-127	-292
<i>Di cui relative ad attività operative cessate</i>	<i>12</i>	<i>-11</i>
Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+E)	567	447
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>	<i>545</i>	<i>561</i>
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>	<i>22</i>	<i>-114</i>

Nel 2014 il saldo delle "Altre componenti del conto economico complessivo diverse dall'utile dell'esercizio, al netto dei relativi effetti fiscali, è negativo per 127 milioni di euro (negativo per 292 milioni di euro nell'esercizio di confronto) essenzialmente per le seguenti principali componenti:

- a) l'incremento del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge al netto dei relativi effetti fiscali, complessivamente pari a 99 milioni di euro (positivo per 93 milioni di euro nel 2013), connesso alla significativa riduzione dei tassi di interesse al 31 dicembre 2014 rispetto al 31 dicembre 2013;
- b) il decremento della riserva da differenze cambio su conversione di attività e passività in valute funzionali diverse dall'euro per 29 milioni di euro, che, rispetto alla variazione registrata nel 2013 (variazione negativa per 388 milioni al 31 dicembre 2013), risente di un minor deprezzamento del real brasiliano e del peso cileno rispetto all'euro.

Struttura patrimoniale-finanziaria consolidata

Al 31 dicembre 2014 le “Attività non finanziarie non correnti” sono pari a 22.342 milioni di euro e si incrementano di 156 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2013 (22.186 milioni di euro).

Le “Attività immateriali” sono pari a 21.918 milioni di euro (21.717 milioni di euro al 31 dicembre 2013) e accolgono:

- a) l'avviamento rilevato al 31 dicembre 2003 a seguito dell'acquisizione della partecipazione di maggioranza nella ex Autostrade-Concessioni e Costruzioni Autostrade (6.109 milioni di euro), la cui recuperabilità è stata confermata dal test di impairment eseguito attraverso la stima del valore d'uso;
- b) i diritti concessori immateriali del Gruppo, complessivamente pari a 15.748 milioni di euro (15.566 milioni di euro al 31 dicembre 2013), essenzialmente riferibili ad Autostrade per l'Italia e alle concessionarie cilene e brasiliane.

L'incremento delle attività immateriali, pari a 201 milioni di euro, è prevalentemente originato da:

- a) l'aggiornamento del valore attuale degli investimenti previsti a finire in opere senza benefici economici aggiuntivi (+458 milioni di euro);
- b) gli investimenti dell'esercizio in opere con benefici economici aggiuntivi (+372 milioni di euro);
- c) gli ammortamenti dell'esercizio (-634 milioni di euro).

Le “Partecipazioni” ammontano a 131 milioni di euro (114 milioni di euro al 31 dicembre 2013), con un incremento di 17 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. La variazione è principalmente determinata da:

- a) l'iscrizione del fair value delle partecipazioni residue nel capitale di Pavimental e Spea, a seguito delle cessioni del pacchetto azionario di controllo alla controllante Atlantia e ad Aeroporti di Roma, con un effetto complessivo pari a 24 milioni di euro;
- b) la rilevazione del risultato pro-quota della valutazione con il metodo del patrimonio netto della concessionaria brasiliana Tietê, negativo per 8 milioni di euro (negativo per 4 milioni di euro nel 2013);
- a) l'apporto di ulteriori quote di capitale nella concessionaria brasiliana Tietê, per 4 milioni di euro.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA

(milioni di euro)	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
Attività non finanziarie non correnti			
Materiali	127	194	-67
Immateriali	21.918	21.717	201
Partecipazioni	131	114	17
Attività per imposte anticipate	156	153	3
Altre attività non correnti	10	8	2
Totale attività non finanziarie non correnti (A)	22.342	22.186	156
Capitale d'esercizio ⁽¹⁾			
Attività commerciali	1.125	1.125	-
Attività per imposte correnti	37	58	-21
Altre attività correnti	167	121	46
Attività non finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate ⁽²⁾	242	17	225
Fondi correnti per impegni da convenzioni	-519	-435	-84
Fondi correnti per accantonamenti	-420	-337	-83
Passività commerciali	-1.313	-1.286	-27
Passività per imposte correnti	-47	-26	-21
Altre passività correnti	-347	-380	33
Passività non finanziarie connesse ad attività operative cessate ⁽²⁾	-138	-	-138
Totale capitale d'esercizio (B)	-1.213	-1.143	-70
Capitale investito dedotte le passività d'esercizio (C=A+B)	21.129	21.043	86
Passività non finanziarie non correnti			
Fondi non correnti per impegni da convenzioni	-3.784	-3.727	-57
Fondi non correnti per accantonamenti	-1.184	-1.025	-159
Passività per imposte differite	-1.250	-1.142	-108
Altre passività non correnti	-92	-94	2
Totale passività non finanziarie non correnti (D)	-6.310	-5.988	-322
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	14.819	15.055	-236

(1) Determinato come differenza tra attività e passività correnti non finanziarie.

(2) Si segnala che i saldi delle attività e passività correlate ad attività operative cessate sono esposti in base alla natura (finanziaria o non finanziaria) delle voci di riferimento.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA CONSOLIDATA

(milioni di euro)	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
PATRIMONIO NETTO			
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	2.803	2.923	-120
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	1.623	1.607	16
Patrimonio netto (F)	4.426	4.530	-104
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO			
Indebitamento finanziario netto non corrente			
Passività finanziarie non correnti	13.114	13.550	-436
Prestiti obbligazionari	874	992	-118
Finanziamenti a medio-lungo termine	11.875	12.259	-384
Derivati non correnti con fair value passivo	359	259	100
Altre passività finanziarie non correnti	6	40	-34
Attività finanziarie non correnti	-1.750	-2.310	560
Diritti concessori finanziari non correnti	-704	-1.297	593
Attività finanziarie non correnti per contributi	-215	-247	32
Depositi vincolati non correnti	-291	-338	47
Altre attività finanziarie non correnti	-540	-428	-112
Indebitamento finanziario netto non corrente (G)	11.364	11.240	124
Indebitamento finanziario netto corrente			
Passività finanziarie correnti	1.896	3.369	-1.473
Scoperti di conto corrente	-	7	-7
Finanziamenti a breve termine	496	3	493
Rapporti di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate	213	431	-218
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	894	2.919	-2.025
Altre passività finanziarie correnti	5	9	-4
Passività finanziarie connesse ad attività operative cessate ⁽²⁾	288	-	288
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-1.680	-3.324	1.644
Disponibilità liquide e depositi bancari e postali	-960	-1.346	386
Mezzi equivalenti	-579	-1.978	1.399
Rapporti di conto corrente con saldo attivo verso parti correlate	-92	-	-92
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività operative cessate ⁽²⁾	-49	-	-49
Attività finanziarie correnti	-1.187	-760	-427
Diritti concessori finanziari correnti	-429	-413	-16
Attività finanziarie correnti per contributi	-80	-19	-61
Depositi vincolati correnti	-239	-167	-72
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	-43	-30	-13
Altre attività finanziarie correnti	-147	-129	-18
Attività finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate ⁽²⁾	-249	-2	-247
Indebitamento finanziario netto corrente (H)	-971	-715	-256
Indebitamento finanziario netto (I=G+H) ⁽³⁾	10.393	10.525	-132
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)	14.819	15.055	-236

(2) Si segnala che i saldi delle attività e passività correlate ad attività operative cessate sono esposti in base alla natura (finanziaria o non finanziaria) delle voci di riferimento.

(3) L'indebitamento include le attività finanziarie non correnti, a differenza della posizione finanziaria del Gruppo esposta nelle note al bilancio consolidato e predisposta in conformità alla raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority-ESMA del 20 marzo 2013, che non prevede la deduzione delle attività finanziarie non correnti dall'indebitamento.

Le “Attività per imposte anticipate” ammontano a 156 milioni di euro e risultano sostanzialmente in linea con il saldo dell'esercizio precedente.

Il “Capitale di esercizio” è negativo per 1.213 milioni di euro rispetto al saldo negativo di 1.143 milioni di euro al 31 dicembre 2013, con un decremento pari a 70 milioni di euro. Escludendo gli effetti derivanti dall'uscita dal perimetro di consolidamento delle società Pavimental, Spea e delle rispettive controllate estere, il capitale di esercizio registra un incremento pari a 119 milioni di euro, riconducibile prevalentemente alle seguenti componenti:

- a) l'incremento delle attività commerciali nette di Ecomouv, per 167 milioni di euro, dovuto sia all'incremento delle attività commerciali rilevate a seguito degli accordi sottoscritti con lo Stato francese e in relazione al riconoscimento dell'indennità di risoluzione del Contratto di Partenariato, sia al decremento delle passività commerciali per il pagamento dei fornitori;
- b) l'incremento, per 54 milioni di euro, dei crediti commerciali di Telepass, prevalentemente attribuibile ai maggiori volumi dei pedaggi intermediati nell'ultimo trimestre del 2014 rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, in conseguenza sia dell'incremento tariffario del 2014, sia del positivo andamento del traffico sulla rete italiana;
- c) l'incremento, per 57 milioni di euro, delle altre attività correnti di Autostrade per l'Italia, essenzialmente riferibile a somme anticipate a fornitori, relative a riserve iscritte nell'ambito dei lavori di adeguamento del tratto di attraversamento appenninico tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello. Tali anticipi potranno essere oggetto di riconoscimento definitivo a seguito di una possibile transazione o di giudizio civile a esito dell'accertamento tecnico preventivo in corso;
- d) il decremento, per 27 milioni di euro, delle passività commerciali di Autostrade per l'Italia, determinato essenzialmente dalla riduzione, per 69 milioni di euro, dei debiti verso fornitori per effetto del differente ciclo di maturazione e pagamento delle posizioni debitorie per investimenti nell'ultimo trimestre del 2014 rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente, parzialmente compensata dall'incremento dei debiti verso società interconnesse e dei pedaggi in corso di regolazione, complessivamente pari a 34 milioni di euro, riconducibile prevalentemente al citato incremento del volume dei pedaggi.

Tali variazioni sono parzialmente compensate da:

- a) l'incremento, per 84 milioni di euro, della quota corrente del fondo per impegni da convenzioni, coerentemente con la previsione degli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi da realizzarsi, nei successivi 12 mesi, essenzialmente riconducibile ad Autostrade per l'Italia;
- b) l'incremento, per 83 milioni di euro, dei fondi correnti per accantonamenti, prevalentemente attribuibili alla quota corrente del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali di Autostrade per l'Italia, commisurato al ciclo di interventi pianificato per il 2015;
- c) il decremento delle attività per imposte correnti al netto delle corrispondenti passività per imposte correnti, pari a 42 milioni di euro.

Le “Passività non finanziarie non correnti” sono pari a 6.310 milioni di euro e si incrementano di 322 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2013 (5.988 milioni di euro), essenzialmente per:

- a) l'incremento dei fondi non correnti per impegni da convenzioni per 57 milioni di euro, attribuibile prevalentemente ai seguenti fenomeni combinati:
 - 1) l'adeguamento del valore attuale degli investimenti previsti a finire (+458 milioni di euro);
 - 2) l'incremento per la rilevazione degli oneri finanziari di attualizzazione di competenza dell'esercizio, descritti nel precedente paragrafo “Gestione economica” (+72 milioni di euro);
 - 3) la riclassifica a breve termine della quota prevista degli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi da realizzarsi nei successivi 12 mesi (-471 milioni di euro);
- b) l'incremento dei fondi non correnti per accantonamenti per 159 milioni, prevalentemente correlato alla diminuzione del tasso di attualizzazione utilizzato al 31 dicembre 2014 rispetto a quello adottato al 31 dicembre 2013;
- c) l'incremento delle passività per imposte differite pari a 108 milioni di euro, riferibile prevalentemente agli effetti derivanti dall'adeguamento delle imposte differite delle società cilene a seguito della riforma fiscale definita a settembre 2014, come descritto nel commento del paragrafo “Gestione economica”.

Il “Capitale investito netto” è pertanto pari a 14.819 milioni di euro, con un decremento di 236 milioni di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2013 (15.055 milioni di euro).

Il “**Patrimonio netto di Gruppo e di Terzi**” ammonta a 4.426 milioni di euro (4.530 milioni di euro al 31 dicembre 2013). Il “**Patrimonio netto di Gruppo**” (2.803 milioni di euro) presenta un decremento complessivo di 120 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2013 (2.923 milioni di euro) originato essenzialmente dalla combinazione di:

- a) il risultato positivo del conto economico complessivo (545 milioni di euro);
- b) il pagamento del saldo dei dividendi dell'esercizio 2013 (340 milioni di euro) e dell'acconto dei dividendi dell'esercizio 2014 (330 milioni di euro).

Il “**Patrimonio netto di Terzi**” è pari a 1.623 milioni di euro e presenta un incremento di 16 milioni di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2013 (1.607 milioni di euro), originato dal risultato del conto economico complessivo (22 milioni di euro), al netto del pagamento dei dividendi ai soci di minoranza (8 milioni di euro).

La situazione finanziaria del Gruppo presenta al 31 dicembre 2014 un indebitamento netto complessivo pari a 10.393 milioni di euro (10.525 milioni di euro al 31 dicembre 2013).

L’**“Indebitamento finanziario netto non corrente”**, pari a 11.364 milioni di euro, aumenta di 124 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2013 (11.240 milioni di euro) ed è composto da:

- a) “**Passività finanziarie non correnti**” per 13.114 milioni di euro, che si decrementano di 436 milioni di euro essenzialmente per effetto di:
 - 1) le riclassifiche a breve termine dei finanziamenti e di taluni prestiti obbligazionari a medio-lungo termine in scadenza nei prossimi dodici mesi pari a 1.190 milioni di euro; si evidenzia che a seguito degli accordi con lo Stato francese una quota dei finanziamenti non correnti di Ecomouv, incluso il finanziamento sottoscritto nel corso del 2014 (198 milioni di euro), è stata oggetto di accollo da parte dello Stato francese (391 milioni di euro), per l'effetto combinato dell'avvenuta accettazione del sistema nell'ambito del Protocollo di Accordo trilaterale Ecomouv-Banche finanziatrici-Governo francese del 20 giugno 2014 e del successivo esercizio della resiliazione del Contratto di Partenariato da parte del Governo francese con efficacia dal 30 dicembre 2014, senza possibilità di ulteriore ricorso su Ecomouv;
 - 2) nuove accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine di Autostrade per l'Italia (400 milioni di euro, di cui 200 milioni di euro dalla BEI e 200 milioni di euro da Atlantia) e l'aumento (47 milioni di euro) del debito di Autostrade per l'Italia verso il concedente in relazione alle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997;
 - 3) l'aumento del fair value negativo dei derivati (118 milioni di euro) principalmente derivante dalla diminuzione della curva utilizzata al 31 dicembre 2014 rispetto a quella del 31 dicembre 2013, parzialmente compensata dalla riduzione dei derivati di Ecomouv a seguito dei citati accordi con lo Stato francese;
- b) “**Attività finanziarie non correnti**” per 1.750 milioni di euro, con un decremento di 560 milioni di euro, originato essenzialmente da:
 - 1) la diminuzione dei diritti concessori finanziari (593 milioni di euro), prevalentemente attribuibile al progetto Eco-Taxe (652 milioni di euro) a seguito della compensazione del sopra citato accollo da parte dello Stato francese dei finanziamenti di Ecomouv con una quota dei diritti concessori detenuti dalla stessa società francese (391 milioni di euro) e della classificazione a breve termine delle attività finanziarie nette residue; tale variazione è stata parzialmente compensata dall'incremento dei diritti concessori finanziari maturati per opere realizzate dalle concessionarie cilene (50 milioni di euro);
 - 2) il decremento delle attività per contributi su opere e dei depositi vincolati (79 milioni di euro) essenzialmente a seguito delle riclassifiche delle quote correnti a fine 2014;
 - 3) l'aumento delle altre attività finanziarie non correnti (112 milioni di euro), attribuibile prevalentemente all'incremento del credito a medio-lungo termine di Atlantia Bertin Concessões verso Infra Bertin Empreendimentos (pari a 448 milioni di euro al 31 dicembre 2014) che controlla la società di progetto SPMAR, titolare della concessione per la costruzione e gestione dell'anello autostradale a sud-est di San Paolo.

L’**“Indebitamento finanziario netto corrente”** presenta una posizione finanziaria netta pari a 971 milioni di euro, in aumento di 256 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2013.

Su tale variazione incidono sia l'incasso di 78 milioni di euro derivante dalla cessione delle quote azionarie di controllo in Spea e Pavimental ad Atlantia e ad Aeroporti di Roma, sia l'aumento per 92 milioni di euro dei rapporti attivi di conto corrispondenza a seguito dell'uscita dal perimetro di consolidamento di Pavimental.

Nel corso dell'esercizio si evidenziano, inoltre, rimborsi di finanziamenti e di taluni prestiti obbligazionari a medio-lungo termine complessivamente pari a 2.741 milioni di euro essenzialmente tramite l'utilizzo delle disponibilità liquide detenute.

La vita media ponderata residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2014 è pari a circa sei anni e sei mesi.

L'indebitamento finanziario fruttifero è espresso per l'86% a tasso fisso.

Si rileva inoltre che l'indebitamento del Gruppo è espresso per il 12% in valute diverse dall'euro, corrispondente alla quota di indebitamento in valuta locale del Paese in cui opera la società del Gruppo detentrici della posizione debitoria. Pertanto, l'indebitamento finanziario netto del Gruppo non risulta di fatto esposto al rischio di oscillazione dei tassi di cambio.

Il costo medio della provvista complessiva a medio-lungo termine del Gruppo è stato del 5,4% nel 2014 (di cui 4,7% relativo alle società operanti in Italia, 8,7% relativo alle società cilene e 12,2% relativo alle società brasiliane).

Si evidenzia che il 31 ottobre 2014 la Banca Centrale d'Irlanda e la Borsa Irlandese (Irish Stock Exchange) hanno approvato il Prospetto di base relativo al programma di emissione a medio e lungo termine (Euro Medium Term Note Programme) da 7 miliardi di euro di Autostrade per l'Italia approvato dal relativo Consiglio di Amministrazione del 17 ottobre 2014. Le nuove obbligazioni emesse nell'ambito di detto programma non beneficeranno di garanzia o altro supporto da parte della controllante Atlantia; Autostrade per l'Italia continuerà invece a garantire l'adempimento delle diverse obbligazioni di Atlantia ancora in circolazione nell'ambito del precedente Euro Medium Term Note Programme di quest'ultima da 10 miliardi di euro.

Al 31 dicembre 2014 il debito di progetto detenuto da specifiche società estere è iscritto in bilancio per 1.959 milioni di euro.

Alla stessa data il Gruppo dispone di una riserva di liquidità pari a 5.023 milioni di euro, composta da:

- a) 1.588 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine;
- b) 530 milioni di euro riconducibili a depositi vincolati destinati principalmente alla copertura di parte dei fabbisogni per lo svolgimento di specifici lavori e al pagamento del servizio del debito delle società cilene;
- c) 2.905 milioni di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate. In particolare il Gruppo dispone di linee di finanziamento con una vita media residua ponderata - calcolata a partire dalla scadenza del periodo di utilizzo - di circa 6 anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa 1,3 anni che includono:
 - 1) 1.000 milioni di euro tramite una linea di credito committed - Revolving Credit Facility con Mediobanca in qualità di Banca Agente - non utilizzata al 31 dicembre 2014 - utilizzabile entro maggio 2015 e con scadenza a giugno 2015;
 - 2) 800 milioni di euro relativi alla parte non utilizzata del finanziamento concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti e dalla SACE, utilizzabile entro settembre 2016 e con scadenza a dicembre 2024;
 - 3) 500 milioni di euro relativi alla parte non utilizzata del nuovo finanziamento concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti in data 21 dicembre 2012, utilizzabile entro novembre 2016 e con scadenza a dicembre 2027;
 - 4) 250 milioni di euro relativi alla parte non ancora utilizzata del contratto stipulato a dicembre 2010 con la Banca Europea degli Investimenti (BEI), per complessivi 300 milioni di euro, utilizzabile entro marzo 2016 e con scadenza a marzo del 2036;
 - 5) 200 milioni di euro relativi alla parte non ancora utilizzata del contratto stipulato a settembre 2013 con la Banca Europea degli Investimenti (BEI), utilizzabile entro marzo 2016 e con scadenza a marzo 2036;
 - 6) 100 milioni di euro relativi alla parte non ancora utilizzata dei contratti stipulati a settembre 2013 con la Banca Europea degli Investimenti (BEI), di importo rispettivamente pari a 250 milioni di euro, utilizzabile entro settembre 2015 e con scadenza settembre 2037;
 - 7) 55 milioni di euro relativi alla parte non ancora utilizzata della linea di finanziamento a breve termine di Autostrade Meridionali per complessivi 300 milioni di euro, utilizzabile entro settembre 2015 e con scadenza a dicembre 2015.

La posizione finanziaria del Gruppo, così come definita dalla Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority - ESMA del 20 marzo 2013 (che non prevede la deduzione dall'indebitamento finanziario delle attività finanziarie non correnti), presenta al 31 dicembre 2014 un saldo negativo complessivo pari a 12.143 milioni di euro, rispetto al saldo negativo di 12.836 milioni di euro al 31 dicembre 2013.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

(milioni di euro)	Capitale emesso	Riserva da valutazione degli strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserva da valutazione degli strumenti finanziari di net investment hedge
Saldo al 31/12/2012	622	-103	-37
Risultato economico dell'esercizio	-	90	1
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni			
Dividendi deliberati (saldo)	-	-	-
Trasferimento del risultato dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-
Acconto dividendi	-	-	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-
Variazione del perimetro di consolidamento, altre variazioni minori e riclassifiche	-	-	-
Saldo al 31/12/2013	622	-13	-36
Risultato economico dell'esercizio	-	-90	-
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni			
Dividendi deliberati (saldo)	-	-	-
Trasferimento del risultato dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-
Acconto dividendi	-	-	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-
Variazione del perimetro di consolidamento, altre variazioni minori e riclassifiche	-	-	-
Saldo al 31/12/2014	622	-103	-36

PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO

Riserva per differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro	Riserva per valutazione di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro	Altre riserve e utili portati a nuovo	Risultato economico dell'esercizio	Totale	Patrimonio netto di Terzi	Totale patrimonio netto di gruppo e di Terzi
-7	-2	1.982	598	3.053	1.708	4.761
-191	-	4	657	561	-114	447
-	-	-	-344	-344	-9	-353
-	-	254	-254	-	-	-
-	-	-	-350	-350	-	-350
-	-	4	-	4	-	4
-	-	-1	-	-1	22	21
-198	-2	2.243	307	2.923	1.607	4.530
-16	-	-11	662	545	22	567
-	-	-	-340	-340	-8	-348
-	-	-33	33	-	-	-
-	-	-	-330	-330	-	-330
-	-	3	-	3	-	3
-	-	2	-	2	2	4
-214	-2	2.204	332	2.803	1.623	4.426

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

(milioni di euro)	Patrimonio netto al 31/12/2014	Risultato dell'esercizio 2014
Valori di bilancio di Autostrade per l'Italia	2.269	704
Rilevazione nel bilancio consolidato del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio delle partecipazioni consolidate al netto della quota di competenza di azionisti terzi	4.161	556
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate	-4.002	-
Eliminazione delle svalutazioni (al netto dei ripristini di valore) di partecipazioni consolidate	38	-20
Eliminazione dei dividendi infragruppo	-	-571
Eliminazione, al netto dei relativi effetti fiscali, delle plusvalenze infragruppo	-8	-
Valutazione delle partecipazioni al fair value e in base al metodo del patrimonio netto (al netto dei dividendi incassati)	9	-4
Altre rettifiche di consolidamento (*)	336	-3
Valori di bilancio consolidato (quota del Gruppo)	2.803	662
Valori di bilancio consolidato (quota di Terzi)	1.623	32
Valori di bilancio consolidato	4.426	694

(*) Le altre rettifiche di consolidamento includono essenzialmente i differenti saldi, nel bilancio consolidato, di plusvalenze e/o minusvalenze per cessioni di partecipazioni rispetto ai corrispondenti valori inclusi nei reporting package delle società consolidate, nonché 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.

Gestione finanziaria consolidata

Il “Flusso finanziario generato dalle attività operative” del 2014 è pari a 1.470 milioni di euro e si decrementa di 30 milioni di euro rispetto al 2013 (1.500 milioni di euro).

La variazione è attribuibile essenzialmente all'effetto combinato di:

- a) il flusso assorbito dal capitale operativo e dalle altre attività e passività non finanziarie, complessivamente pari a 270 milioni di euro, con un incremento di 141 milioni di euro rispetto all'analogo flusso del 2013. Tale incremento è prevalentemente riconducibile all'incremento delle attività commerciali nette connesse al progetto Eco-Taxe, di competenza di Ecomouv per 167 milioni di euro, oltre all'incremento dei crediti commerciali di Telepass per 54 milioni di euro in relazione ai maggiori volumi di traffico registrati;
- b) il miglioramento del risultato delle attività operative in funzionamento (FFO in aumento di 112 milioni di euro rispetto al 2013), come commentato nel paragrafo “Gestione economica consolidata”.

Il “Flusso finanziario assorbito da investimenti in attività non finanziarie” è pari a 571 milioni di euro, con un decremento, rispetto al corrispondente flusso del 2013, pari a 285 milioni di euro.

Il minor flusso assorbito è correlato essenzialmente agli effetti della cessione delle quote di controllo delle partecipazioni in Pavimental e Spea, che ha comportato, oltre all'incasso del prezzo di cessione per complessivi 78 milioni di euro, il deconsolidamento dell'indebitamento finanziario netto detenuto dalle stesse società, con un effetto complessivo pari a 209 milioni di euro.

Il “Flusso finanziario assorbito dal capitale proprio” è pari a 677 milioni di euro nel 2014 ed è determinato essenzialmente dai dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia (670 milioni di euro) e dalle altre società del Gruppo a favore degli azionisti di minoranza (8 milioni di euro).

Il corrispondente flusso del 2013 era originato essenzialmente dai dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e dalle altre società del Gruppo a favore degli azionisti di minoranza (complessivamente pari a 701 milioni di euro).

Nel 2014 si evidenzia, inoltre, un incremento dell'indebitamento finanziario netto rispetto al 2013, determinato da variazioni non riconducibili alle attività operative, di investimento e di gestione del capitale proprio complessivamente pari 90 milioni di euro, essenzialmente a seguito dell'aumento del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati di copertura per 118 milioni di euro rilevato nel conto economico complessivo e determinato dalla significativa riduzione dei tassi d'interesse; nel corrispondente flusso del 2013 si rilevava invece una variazione opposta dei tassi di interesse con una riduzione dell'indebitamento pari a 130 milioni di euro.

L'impatto complessivo dei flussi sopra commentati comporta un decremento dell'indebitamento finanziario netto di 132 milioni di euro rispetto al decremento di 149 milioni di euro rilevato nel 2013.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO ⁽¹⁾

(milioni di euro)	2014	2013
UTILE DELL'ESERCIZIO	694	739
Rettificato da:		
Ammortamenti	683	677
Accantonamenti ai fondi	242	56
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	108	95
Quota dell' (utile) perdita di partecipazioni collegate e a controllo congiunto contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	8	4
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività non correnti	-9	-
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	123	72
Altri oneri (proventi) non monetari	-109	-15
Variazione del capitale operativo	-240	-137
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	-30	8
Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio [A]	1.470	1.500
Investimenti in attività in concessione	-858	-1.149
Contributi su attività in concessione	40	35
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)	63	358
Investimenti in attività materiali	-40	-54
Investimenti in attività immateriali	-35	-23
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare	-4	-18
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate	9	2
Realizzo da disinvestimenti di società consolidate, incluso l'indebitamento finanziario netto ceduto	209	-
Variazione netta delle altre attività non correnti e altre variazioni della gestione investimenti	45	-7
Flusso finanziario netto da/(per) investimenti in attività non finanziarie [B]	-571	-856
Dividendi deliberati da società del Gruppo	-678	-702
Apporti di terzi	1	1
Flusso finanziario netto da/(per) capitale proprio [C]	-677	-701
FLUSSO FINANZIARIO NETTO GENERATO (ASSORBITO) NELL'ESERCIZIO (A+B+C)	222	-57
Variazione di fair value e liquidazione di strumenti finanziari e di derivati di copertura rilevate nel conto economico complessivo	-118	130
Proventi (Oneri) finanziari portati a incremento di attività (passività) finanziarie	28	24
Effetto variazione cambi su indebitamento e altre variazioni	-	52
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto [D]	-90	206
DECREMENTO (INCREMENTO) DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO DELL'ESERCIZIO (A+B+C+D)	132	149
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio	-10.525	-10.674
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A FINE ESERCIZIO	-10.393	-10.525

(1) Il prospetto presenta l'impatto dei flussi finanziari generati o assorbiti sull'indebitamento finanziario netto consolidato a differenza del rendiconto finanziario del bilancio consolidato che espone l'impatto dei flussi finanziari sulle disponibilità liquide nette e sui mezzi equivalenti. Si evidenzia che il prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto consolidato presenta le seguenti particolarità:

- il "Flusso finanziario netto da/(per) attività di esercizio" espone la variazione del capitale operativo costituito dalle poste di natura commerciale direttamente correlate al business di riferimento del Gruppo;
- il "Flusso finanziario netto da/(per) investimenti in attività non finanziarie" include esclusivamente i flussi di investimento/realizzo in attività non finanziarie;
- il "Flusso finanziario netto da/(per) capitale proprio" presenta esclusivamente le variazioni del capitale proprio con impatto sull'indebitamento finanziario netto;
- il raggruppamento "Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto" include gli effetti delle rilevazioni contabili inerenti ad attività e passività finanziarie che non determinino variazioni dell'indebitamento finanziario netto.

Dati economico-finanziari consolidati “adjusted” e riconciliazione con i dati consolidati “reported”

Nel seguente paragrafo presentata una stima dei valori rettificati (“adjusted”) di margine operativo lordo (EBITDA), Cash Flow Operativo (FFO) e indebitamento finanziario netto. Tali valori sono calcolati escludendo dai dati “reported” gli effetti connessi all’applicazione del “modello finanziario” dell’IFRIC 12 per quelle concessionarie del Gruppo che, in virtù del rapporto concessorio, hanno un diritto incondizionato a ricevere flussi di cassa garantiti contrattualmente a prescindere dall’effettivo utilizzo dell’infrastruttura; tale diritto è infatti rilevato tra le attività finanziarie della situazione patrimoniale-finanziaria nella voce “diritti concessori finanziari”.

I valori “adjusted”, non conformi ai principi contabili internazionali, sono presentati al solo scopo di consentire agli analisti finanziari e alle agenzie di rating di effettuare valutazioni in merito alla situazione economica e finanziaria del Gruppo secondo la modalità di rappresentazione dagli stessi usualmente adottata.

In particolare, le rettifiche operate ai dati ufficiali (“reported”) riguardano:

- a) l’incremento dei ricavi per la quota rilevata a riduzione (quale incasso) delle attività finanziarie per minimo garantito e per i diritti concessori finanziari relativi al progetto Eco-Taxe;
- b) l’incremento dei ricavi per la quota dei contributi incassati per manutenzioni autostradali rilevata a riduzione delle attività finanziarie;
- c) l’incremento dei ricavi per la quota di competenza degli incassi (avvenuti in esercizi precedenti) dei contributi per investimenti autostradali e rilevata a riduzione delle attività finanziarie;
- d) lo storno dei proventi finanziari di attualizzazione delle attività finanziarie per diritti concessori (relativi al minimo garantito e al progetto Eco-Taxe) e per contributi per manutenzioni autostradali;
- e) l’eliminazione delle attività finanziarie rilevate in applicazione del “modello finanziario” dell’IFRIC 12 (diritto di subentro, minimo garantito, diritti concessori finanziari del progetto Eco-Taxe e contributi per manutenzioni autostradali).

RICONCILIAZIONE DEI DATI "ADJUSTED" CON I DATI "REPORTED"

(milioni di euro)	2014		2013	
	EBITDA	FFO	EBITDA	FFO
Saldi reported	2.683	1.740	2.517	1.628
Integrazione dei ricavi per minimo garantito:				
Los Lagos	8	8	8	8
Costanera Norte	34	34	36	36
Litoral Central	9	9	9	9
Nororiente	12	12	13	13
Adjustment	63	63	66	66
Contributo per manutenzioni autostradali:				
Los Lagos	13	13	13	13
Adjustment	13	13	13	13
Contributo per investimenti autostradali:				
Litoral Central	1	1	1	1
Adjustment	1	1	1	1
Integrazione dei ricavi per diritti concessori finanziari del progetto Eco-Tax:				
Ecomouv	-	89	-	-
Adjustment	-	89	-	-
Storno dei proventi da attualizzazione delle attività finanziarie per diritti concessori (minimo garantito e progetto Eco-Tax):				
Los Lagos		-5		-5
Costanera Norte		-21		-25
Litoral Central		-7		-10
Nororiente		-11		-13
Ecomouv		-13		-24
Adjustment		-57		-77
Storno dei proventi da attualizzazione delle attività finanziarie per contributi per manutenzioni autostradali:				
Los Lagos		-7		-8
Adjustment		-7		-8
Totale adjustment	77	102	80	-5
Saldi adjusted	2.760	1.842	2.597	1.623

(milioni di euro)	Indebitamento finanziario netto al 31/12/2014	Indebitamento finanziario netto al 31/12/2013
Saldo reported	10.393	10.525
Storno delle attività finanziarie per diritto di subentro:		
Autostrade Meridionali	402	390
Adjustment	402	390
Storno delle attività finanziarie per minimo garantito:		
Los Lagos	66	66
Costanera Norte	303	304
Litoral Central	102	100
Nororient	167	161
Adjustment	638	631
Storno dei diritti concessori finanziari del progetto Eco-Taxi:		
Ecomouv	-	652
Adjustment	-	652
Storno delle attività finanziarie per contributi per manutenzioni autostradali:		
Los Lagos	98	99
Adjustment	98	99
Totale adjustment	1.138	1.772
Saldo adjusted	11.531	12.297

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

Premessa

Nel presente paragrafo sono esposti e commentati i prospetti di conto economico riclassificato, di conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e dell'indebitamento finanziario netto del 2014 a confronto con i valori dell'esercizio precedente, nonché il prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 31 dicembre 2014 raffrontato ai corrispondenti valori al 31 dicembre 2013.

Tali prospetti sono stati redatti applicando i principi contabili internazionali (IFRS) emanati dall'International Financial Standards Board (IASB) e omologati dalla Commissione Europea, in vigore al 31 dicembre 2014.

I principi contabili applicati per la predisposizione del presente documento sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, in quanto i nuovi principi e le nuove interpretazioni entrati in vigore dall'1 gennaio 2014 non hanno avuto impatti significativi sui dati economici e finanziari della Società. Si precisa che non sono state rilevate criticità che abbiano comportato il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1.19 nell'applicazione delle disposizioni contenute negli IFRS.

Si segnala che nel corso del 2014 è stata perfezionata la cessione ad Atlantia delle quote di controllo delle società Pavimental e Spea Ingegneria Europea.

Pertanto, come disposto dall'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate", i dividendi deliberati nel 2013 dalla società Spea Ingegneria Europea e il relativo effetto fiscale sono stati riclassificati, rispetto ai dati pubblicati nel 2013, nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate".

Nel corso del 2014 non sono state poste in essere operazioni, con impatto significativo sui dati economico-finanziari della Società, non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

Si precisa, infine, che i prospetti contabili riclassificati, commentati nel presente paragrafo, non sono oggetto di verifica da parte della società di revisione.

Gestione economica

I "Ricavi" dell'esercizio 2014 sono pari a 3.332 milioni di euro e si incrementano di 142 milioni di euro (+4,5%) rispetto al 2013 (3.190 milioni di euro).

Si evidenzia che i ricavi da pedaggio includono le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell'ANAS esposte tra i costi operativi, senza quindi incidere di fatto sul risultato della Società⁽¹⁾. Al netto di tale fattore, i ricavi totali si incrementano di 139 milioni di euro (+4,8%) rispetto all'esercizio precedente.

I "Ricavi da pedaggio" sono pari a 2.955 milioni di euro, con un incremento di 139 milioni di euro (+4,9%) rispetto al 2013 (2.816 milioni di euro) principalmente per effetto di:

- a) gli incrementi tariffari del 2014 (+4,43% a decorrere dall'1 gennaio, il cui effetto è stimabile complessivamente in 111 milioni di euro);
- b) la crescita del traffico pari a +1,0%. Comprendendo anche l'effetto "Mix", l'incremento dei ricavi da pedaggio è stimabile in 26 milioni di euro;
- c) l'incremento delle citate maggiorazioni tariffarie, connesso alla crescita del traffico (pari a 4 milioni di euro);
- d) i minori ricavi derivanti dagli sconti applicati a partire dall'1 febbraio 2014 a seguito della modulazione tariffaria riconosciuta ai clienti pendolari titolari di apparato Telepass (circa 3 milioni di euro).

I "Ricavi per lavori su ordinazione" si decrementano di 11 milioni di euro rispetto al 2013, per effetto della sostanziale conclusione nel 2013 delle attività relative alla fase di "Design & Build" del Progetto Eco-Taxi in Francia.

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

Gli “Altri ricavi operativi” ammontano a 375 milioni di euro e si incrementano di 14 milioni di euro rispetto al 2013 (361 milioni di euro) principalmente in relazione alla gestione delle aree di servizio, per effetto del provento (pari a 33 milioni di euro) rilevato a seguito della devoluzione gratuita dei fabbricati presenti in alcune aree le cui subconcessioni sono state rinnovate nel corso del 2014, e delle maggiori “una tantum” riconosciute, in parte compensate da minori royalty, dall’effetto del provento realizzato nel 2013 in relazione agli atti transattivi con le banche e con la Cooperativa Autocisternisti di Fossano e da minori rilasci di fondi eccedenti e altri rimborsi.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

(milioni di euro)	2014	2013	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	2.955	2.816	139	4,9
Ricavi per lavori su ordinazione	2	13	-11	-84,6
Altri ricavi operativi	375	361	14	3,9
Totale ricavi ⁽¹⁾	3.332	3.190	142	4,5
Costi esterni gestionali	-488	-497	9	-1,8
Oneri concessori	-405	-398	-7	1,8
Costo del lavoro	-380	-380	-	-
Costo del lavoro capitalizzato	17	16	1	6,3
Totale costi operativi netti	-1.256	-1.259	3	-0,2
Margine operativo lordo (EBITDA) ⁽²⁾	2.076	1.931	145	7,5
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	-487	-489	2	-0,4
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	-178	-1	-177	n.s.
Risultato operativo (EBIT) ⁽³⁾	1.411	1.441	-30	-2,1
Dividendi da società partecipate	175	286	-111	-38,8
(Rettifiche) Ripristini di valore di partecipazioni	24	-2	26	n.s.
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	-98	-82	-16	19,5
Altri proventi (oneri) finanziari	-538	-571	33	-5,7
Oneri finanziari capitalizzati	18	12	6	50,0
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	992	1.084	-92	-8,5
(Oneri) Proventi fiscali	-288	-298	10	-3,4
Risultato delle attività operative in funzionamento	704	786	-82	-10,5
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	-	24	-24	-100,0
Utile dell'esercizio	704	810	-106	-13,1

(1) I ricavi operativi del conto economico riclassificato si differenziano dai ricavi del prospetto di conto economico del bilancio d'esercizio in quanto i ricavi per servizi di costruzione, rilevati a fronte dei costi per servizi, dei costi per il personale e degli oneri finanziari capitalizzati per lavori in concessione e a esclusione dei ricavi per opere a carico dei subconcessionari, sono presentati nel prospetto riclassificato a riduzione delle rispettive voci di costi operativi e degli oneri finanziari.

(2) L'EBITDA è determinato sottraendo ai ricavi operativi (come definiti nella nota 1), tutti i costi operativi, a eccezione di ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore di attività, accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi.

(3) L'EBIT è determinato sottraendo all'EBITDA ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore di attività, accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi. Inoltre, non include la componente capitalizzata degli oneri finanziari relativi ai servizi di costruzione, compresa nei ricavi del prospetto di conto economico del bilancio di esercizio ed evidenziata in una riga specifica nella gestione finanziaria del presente prospetto.

	2014	2013	Variazione
Utile base per azione (euro)	1,13	1,30	-0,17
di cui:			
da attività operative in funzionamento	1,13	1,26	-0,13
da attività operative cessate	-	0,04	-0,04
Utile diluito per azione (euro)	1,13	1,30	-0,17
di cui:			
da attività operative in funzionamento	1,13	1,26	-0,13
da attività operative cessate	-	0,04	-0,04

	2014	2013	Variazione
FFO - Cash Flow Operativo (milioni di euro)	1.449	1.463	-14
di cui:			
da attività operative in funzionamento	1.449	1.439	10
da attività operative cessate	-	24	-24
FFO - Cash Flow Operativo per azione (euro)	2,33	2,35	-0,02
di cui:			
da attività operative in funzionamento	2,33	2,31	0,02
da attività operative cessate	-	0,04	-0,04

I “Costi operativi netti” ammontano a 1.256 milioni di euro, con un decremento di 3 milioni di euro rispetto al 2013 (1.259 milioni di euro). Escludendo l’impatto delle citate integrazioni del canone di concessione, i costi operativi netti si decrementano di 6 milioni di euro (-0,4%).

I “Costi esterni gestionali” sono pari a 488 milioni di euro e si decrementano di 9 milioni di euro rispetto all’esercizio precedente (497 milioni di euro) principalmente per l’effetto combinato di:

- a) i minori oneri derivanti da accordi transattivi con gli affidatari delle aree di servizio, minori costi diretti relativi alla sostanziale conclusione nel 2013 della fase di “Design & Build” del progetto Eco-Taxe in Francia e minori altri costi legati in particolare a consumi energetici e carburanti, spese telefoniche e information technology;
- b) l’incremento delle manutenzioni correlate ai maggiori interventi sulla rete, in parte compensati dai minori costi per operazioni invernali in relazione alla minore nevosità registrata nel 2014.

Gli “Oneri concessori” ammontano a 405 milioni di euro e si incrementano di circa 7 milioni di euro rispetto al 2013 (398 milioni di euro). Si ricorda che la voce accoglie anche le citate integrazioni del canone di concessione, pari a 327 milioni di euro nel 2014 e 324 milioni di euro nel 2013.

Nel 2014 il “Costo del lavoro”, al netto dei costi capitalizzati, è pari a 363 milioni di euro e risulta in linea rispetto al dato del 2013 (364 milioni di euro).

Il “Margine operativo lordo” (EBITDA), pari a 2.076 milioni di euro, si incrementa di 145 milioni di euro (+7,5%) rispetto al 2013 (1.931 milioni di euro).

Il “Risultato operativo” (EBIT) è pari a 1.411 milioni di euro e si decrementa di 30 milioni di euro (-2,1%) rispetto al valore del 2013 (1.441 milioni di euro).

La variazione del risultato operativo risente, rispetto al citato aumento dell'EBITDA, di maggiori "Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi" per 177 milioni di euro prevalentemente a causa di un maggior accantonamento netto (160 milioni di euro) del fondo spese di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, correlato principalmente alla riduzione del tasso di interesse utilizzato al 31 dicembre 2014 rispetto a quello adottato al 31 dicembre dell'anno precedente che ha comportato l'incremento del valore attuale del fondo e, di conseguenza, ha determinato la necessità di rilevare un accantonamento integrativo.

I "Dividendi da società partecipate" risultano pari a 175 milioni di euro, in diminuzione di 111 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente (286 milioni di euro), prevalentemente per i minori dividendi deliberati dalla società controllata Autostrade dell'Atlantico (110 milioni di euro).

La voce "Rettifiche (Ripristini) di valore di partecipazioni" è pari 24 milioni di euro, per effetto del ripristino di valore della partecipazione in Stalexport Autostrady (32 milioni di euro), parzialmente compensato dalla svalutazione della partecipazione in Tech Solutions Integrators (7 milioni di euro).

Gli "Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione" si incrementano di 16 milioni di euro rispetto al 2013 prevalentemente in relazione alla dinamica degli oneri del fondo impegni da convenzione su cui ha influito essenzialmente l'aumento della curva dei tassi di interesse utilizzata al 31 dicembre 2013 rispetto a quella adottata al 31 dicembre 2012.

Gli "altri oneri finanziari, al netto dei relativi proventi", sono pari a 538 milioni di euro e si decrementano di 33 milioni di euro rispetto al dato del 2013 (571 milioni di euro), essenzialmente a seguito di:

- a) minori interessi passivi netti (24 milioni di euro) correlati al servizio del debito, principalmente riconducibili al rimborso del finanziamento a medio-lungo termine che replicava il prestito obbligazionario di Atlantia di importo nominale pari a 2.094 milioni di euro rimborsato il 9 giugno 2014;
- b) maggiori interessi attivi (6 milioni di euro) derivanti dal maggior rendimento medio e dalla maggior giacenza media dei finanziamenti a breve e medio-lungo termine concessi dalla Società ad Autostrade Meridionali, Società Autostrada Tirrenica ed Ecomouv.

Gli "Oneri finanziari capitalizzati" sono pari a 18 milioni di euro nel 2014 e si incrementano di 6 milioni di euro rispetto al saldo del 2013 (12 milioni di euro) in relazione al progressivo aumento dei pagamenti cumulati effettuati per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi.

Gli "Oneri fiscali" (288 milioni di euro) si decrementano di 10 milioni di euro (-3,4%) rispetto al 2013 (298 milioni di euro) in relazione al minor risultato prima delle imposte, rettificato delle differenze permanenti nei due esercizi a confronto, in relazione essenzialmente alla presenza di minori proventi da dividendi, solo parzialmente tassabili, e alle rettifiche di valore delle partecipazioni, non rilevanti fiscalmente.

I "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate" il cui saldo è nullo nel 2014, accolgono per il 2013, in accordo con il principio IFRS 5, i dividendi, al netto dell'effetto fiscale, deliberati da Spea Ingegneria Europea, società il cui controllo è stato ceduto nel corso del 2014 nell'ambito del riassetto organizzativo delle partecipazioni del Gruppo Atlantia.

L'"Utile dell'esercizio" è quindi pari a 704 milioni di euro, in riduzione di 106 milioni di euro (-13,1%) rispetto all'esercizio 2013 (810 milioni di euro).

Si rileva inoltre che la gestione operativa ha prodotto nel 2014 un "FFO" (Funds From Operations o Cash Flow Operativo) pari a 1.449 milioni di euro (1.463 milioni di euro nel 2013). Il decremento rispetto al 2013 (14 milioni di euro) è originato essenzialmente dai minori dividendi percepiti nel 2014 (-135 milioni di euro), in gran parte compensati dai maggiori flussi generati dalla gestione operativa (+114 milioni di euro), in relazione all'aumento dell'EBITDA.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(milioni di euro)	2014	2013
Utile dell'esercizio (A)	704	810
<i>di cui relativo ad attività operative cessate</i>	-	24
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	-98	82
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (B)	-98	82
Utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	-9	4
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (C)	-9	4
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale (D=B+C)	-107	86
Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+D)	597	896

Il prospetto di conto economico complessivo evidenzia nel 2014 un risultato di 597 milioni di euro (896 milioni di euro nel 2013) che risente, rispetto all'utile dell'esercizio, dell'iscrizione in apposite riserve di patrimonio netto di:

- a) l'incremento del fair value negativo degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge al netto dei relativi effetti fiscali, complessivamente pari a 98 milioni di euro (positivo per 82 milioni di euro nel 2013);
- b) le perdite attuariali di fondi per benefici per dipendenti per 9 milioni di euro (utili attuariali per 4 milioni di euro nel 2013).

Entrambe le fattispecie sono riconducibili alla riduzione dei tassi di interesse rilevati al 31 dicembre 2014 rispetto al 31 dicembre 2013.

Al 31 dicembre 2013 si rilevava, invece, un andamento opposto dei tassi d'interesse rispetto al 31 dicembre 2012 e, di conseguenza, degli effetti rilevati nel conto economico complessivo.

Struttura patrimoniale-finanziaria

Le “Attività non finanziarie non correnti” sono pari a 19.417 milioni di euro e si incrementano di 280 milioni di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2013 (19.137 milioni di euro).

La voce principale è costituita dalle “Attività immateriali” che ammontano a 17.891 milioni di euro (17.596 milioni di euro al 31 dicembre 2013) e sono essenzialmente costituite da:

- a) i diritti concessori riconducibili a opere senza benefici economici aggiuntivi per 8.694 milioni di euro (8.604 milioni di euro al 31 dicembre 2013), opere con benefici economici aggiuntivi per 2.974 milioni di euro (2.802 milioni di euro al 31 dicembre 2013) e opere a carico dei subconcessionari correlate alle devoluzioni gratuite per 96 milioni di euro (67 milioni di euro al 31 dicembre 2013);
- b) il valore residuo dell'avviamento generato dall'operazione di conferimento del compendio autostradale nel 2003 (6.111 milioni di euro). L'avviamento non è oggetto di ammortamento sistematico ma è soggetto a periodici test di impairment che hanno evidenziato, al 31 dicembre 2014, la recuperabilità del valore contabile sopra indicato attraverso la stima del valore d'uso.

L'aumento delle attività immateriali di 295 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2013 è dovuta essenzialmente all'effetto combinato di:

- a) l'incremento del valore dei diritti concessori, principalmente in relazione all'aggiornamento del valore attuale degli investimenti previsti a finire delle opere senza benefici economici aggiuntivi (439 milioni di euro) in relazione al decremento della curva dei tassi di interesse adottata al 31 dicembre 2014 rispetto alla corrispondente a fine 2013;
- b) gli investimenti realizzati in opere con benefici economici aggiuntivi (279 milioni di euro);
- c) gli investimenti a carico dei subconcessionari (33 milioni di euro) in relazione alle devoluzioni gratuite dei fabbricati presenti nelle aree di servizio oggetto di rinnovo;
- d) gli ammortamenti dell'anno (467 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2014 la voce “Partecipazioni” ammonta a 1.451 milioni di euro (1.462 milioni di euro al 31 dicembre 2013). La riduzione, pari a 11 milioni di euro, è determinata prevalentemente da:

- a) la cessione delle quote di controllo delle società Spea Ingegneria Europea e Pavimental (iscritte complessivamente a un valore di carico di 43 milioni di euro) nell'ambito del processo di riorganizzazione delle partecipazioni del Gruppo Atlantia;
- b) il ripristino di valore della partecipazione in Stalexport Autostrady (32 milioni di euro), rilevato sulla base delle risultanze del test di impairment con cui si è stimato sia il fair value, sulla base della quotazione del titolo azionario, sia il valore d'uso, facendo riferimento essenzialmente alla società controllata concessionaria autostradale Stalexport Autostrada Malopolska.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA

(milioni di euro)	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
Attività non finanziarie non correnti			
Attività materiali	75	79	-4
Attività immateriali	17.891	17.596	295
Partecipazioni	1.451	1.462	-11
Attività non finanziarie non correnti (A)	19.417	19.137	280
Capitale d'esercizio ⁽¹⁾			
Attività commerciali	498	513	-15
Attività per imposte correnti	17	31	-14
Altre attività correnti	121	65	56
Attività non finanziarie destinate alla vendita o connesse ad attività operative cessate	4	4	-
Fondo corrente per impegni da convenzione	-494	-416	-78
Fondi correnti per accantonamenti	-341	-269	-72
Passività commerciali	-1.185	-1.208	23
Passività per imposte correnti	-21	-	-21
Altre passività correnti	-207	-221	14
Capitale d'esercizio (B)	-1.608	-1.501	-107
Capitale investito dedotte le passività d'esercizio (C=A+B)	17.809	17.636	173
Passività non finanziarie non correnti			
Fondo non corrente per impegni da convenzione	-3.655	-3.619	-36
Fondi non correnti per accantonamenti	-927	-791	-136
Passività per imposte differite nette	-248	-245	-3
Altre passività non correnti	-28	-27	-1
Passività non finanziarie non correnti (D)	-4.858	-4.682	-176
CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)	12.951	12.954	-3

[1] Determinato come differenza tra attività e passività correnti non finanziarie.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA RICLASSIFICATA

(milioni di euro)	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
Patrimonio netto (F)	2.269	2.304	-35
Indebitamento finanziario netto			
Indebitamento finanziario netto non corrente			
Passività finanziarie non correnti	11.526	11.303	223
Finanziamenti a medio-lungo termine	11.181	11.085	96
Derivati non correnti con fair value passivo	345	218	127
Attività finanziarie non correnti	-363	-548	185
Attività finanziarie non correnti per contributi su opere	-132	-159	27
Depositi bancari vincolati non correnti	-172	-234	62
Derivati non correnti con fair value attivo	-	-5	5
Altre attività finanziarie non correnti	-59	-150	91
Indebitamento finanziario netto non corrente (G)	11.163	10.755	408
Indebitamento finanziario netto corrente			
Passività finanziarie correnti	1.138	3.766	-2.628
Finanziamenti a breve termine	264	483	-219
Derivati correnti con fair value passivo	1	-	1
Rapporti di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate	252	511	-259
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	619	2.769	-2.150
Altre passività finanziarie correnti	2	3	-1
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-1.265	-3.445	2.180
Attività finanziarie correnti	-354	-426	72
Attività finanziarie correnti per contributi su opere	-66	-6	-60
Depositi bancari vincolati correnti	-62	-5	-57
Derivati correnti con fair value attivo	-1	-	-1
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine	-99	-29	-70
Altre attività finanziarie correnti	-126	-386	260
Indebitamento finanziario netto corrente (H)	-481	-105	-376
Indebitamento finanziario netto (I=G+H)	10.682	10.650	32
COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)	12.951	12.954	-3

Al 31 dicembre 2014 il “Capitale di esercizio” presenta un valore complessivo negativo pari a 1.608 milioni di euro (rispetto al saldo negativo di 1.501 milioni di euro al 31 dicembre 2013) ed è costituito dal saldo netto tra le attività di esercizio, pari a 623 milioni di euro (613 milioni di euro al 31 dicembre 2013) e le passività di esercizio, pari a 2.231 milioni di euro (2.114 milioni di euro al 31 dicembre 2013).

Il decremento di 107 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2013 deriva principalmente dall'effetto combinato di:

- a) l'incremento, per 78 milioni di euro, della quota corrente del fondo per impegni da concessione, correlato alla previsione degli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi da realizzare nei successivi 12 mesi;
- b) l'incremento, per 72 milioni di euro, dei fondi per accantonamenti correnti, principalmente con riferimento alla quota corrente del fondo per ripristino e sostituzione dei beni in concessione, commisurato al ciclo di interventi pianificato;
- c) il decremento, per 35 milioni di euro, del saldo netto fra attività e passività per imposte correnti, principalmente riferibile allo stanziamento delle imposte di esercizio al netto degli acconti dovuti;
- d) la riduzione, per 23 milioni di euro, delle passività commerciali, da attribuirsi alla riduzione dei debiti verso fornitori per 69 milioni di euro, per effetto del differente ciclo di maturazione e pagamento delle posizioni debitorie per investimenti nell'ultimo trimestre del 2014 rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente, parzialmente compensato dall'incremento dei debiti verso società interconnesse e dei pedaggi in corso di regolazione, per complessivi 45 milioni di euro, principalmente in relazione al maggior traffico registrato nell'esercizio;
- e) l'incremento, per 56 milioni di euro, delle altre attività correnti, essenzialmente riferibile a somme anticipate a fornitori relative a riserve iscritte nell'ambito dei lavori di adeguamento del tratto di attraversamento appenninico tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello. Tali anticipi potranno essere oggetto di riconoscimento definitivo a seguito di una possibile transazione o di giudizio civile a esito dell'accertamento tecnico preventivo in corso.

Le “Passività non finanziarie non correnti” ammontano a 4.858 milioni di euro (4.682 milioni di euro al 31 dicembre 2013)

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(milioni di euro)	Capitale emesso	Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti
Saldo al 31/12/2012	622	446
Risultato economico complessivo	-	-
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni		
Dividendi deliberati (saldo)	-	-
Acconto sui dividendi	-	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-
Saldo al 31/12/2013	622	446
Risultato economico complessivo	-	-
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni		
Dividendi deliberati (saldo)	-	-
Destinazione del risultato dell'esercizio precedente a utili portati a nuovo	-	-
Riclassifica della riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti a riserva straordinaria	-	-446
Acconto sui dividendi	-	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-
Iscrizione delle plusvalenze, al netto dell'effetto fiscale, da cessione di partecipazioni (operazioni under common control)	-	-
Saldo al 31/12/2014	622	-

con un incremento pari a 176 milioni di euro prevalentemente attribuibile a:

- a) l'incremento di 36 milioni di euro della quota non corrente del "Fondo per impegni da convenzione", pari a 3.655 milioni di euro (3.619 milioni di euro al 31 dicembre 2013), per l'effetto combinato di:
- 1) l'adeguamento del valore attuale degli investimenti previsti a finire (439 milioni di euro) correlato alla riduzione dei tassi di interesse correnti e prospettici;
 - 2) la riclassifica della quota corrente pari a 470 milioni di euro;
 - 3) l'iscrizione della quota di oneri di attualizzazione di competenza dell'esercizio rilevata a conto economico pari a 67 milioni di euro;
- b) la quota non corrente degli altri "Fondi per accantonamenti", complessivamente pari a 927 milioni di euro (791 milioni di euro al 31 dicembre 2013). L'incremento, pari a 136 milioni di euro, è prevalentemente correlato alla diminuzione del tasso utilizzato al 31 dicembre 2014 rispetto a quello adottato al 31 dicembre 2013, come commentato nel paragrafo "Gestione economica".

Il "Capitale investito netto" è pertanto pari a 12.951 milioni di euro (12.954 milioni di euro al 31 dicembre 2013).

Il "Patrimonio netto", che ammonta a 2.269 milioni di euro, si decrementa di 35 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2013 (2.304 milioni di euro), principalmente per effetto di:

- a) la distribuzione del saldo dei dividendi relativi al precedente esercizio (340 milioni di euro) e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2014 (330 milioni di euro);
- b) il risultato economico complessivo dell'esercizio (pari a 597 milioni di euro);
- c) le plusvalenze, al netto del relativo effetto fiscale, derivanti dalla cessione ad Atlantia delle quote di controllo di Pavimental e Spea e iscritte in accordo con il trattamento contabile delle operazioni under common control (pari a 35 milioni di euro).

Altre riserve e utili portati a nuovo

Riserve da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva da cash flow hedge	Altre riserve e utili portati a nuovo	Totale altre riserve e utili portati a nuovo	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
216	124	-236	583	687	344	2.099
-	-	82	4	86	810	896
-	-	-	-	-	-344	-344
-	-	-	-	-	-350	-350
-	-	-	3	3	-	3
216	124	-154	590	776	460	2.304
-	-	-98	-9	-107	704	597
-	-	-	-	-	-340	-340
-	-	-	120	120	-120	-
-	-	-	446	446	-	-
-	-	-	-	-	-330	-330
-	-	-	3	3	-	3
-	-	-	35	35	-	35
216	124	-252	1.185	1.273	374	2.269

L'“**Indebitamento finanziario netto**” al 31 dicembre 2014 è pari a 10.682 milioni di euro, in aumento di 32 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2013 (10.650 milioni di euro).

L'“**Indebitamento finanziario netto non corrente**” è pari a 11.163 milioni di euro, in aumento di 408 milioni di euro rispetto al dato del 31 dicembre 2013 (10.755 milioni di euro), per effetto prevalentemente di:

- a) l'aumento del fair value dei derivati non correnti con fair value passivo (127 milioni di euro), in conseguenza della diminuzione dei tassi di interesse al 31 dicembre 2014 rispetto al 31 dicembre 2013;
- b) la diminuzione della quota non corrente dei finanziamenti a medio-lungo termine (96 milioni di euro) principalmente riconducibile a:
 - 1) le riclassifiche a breve termine delle quote dei debiti verso istituti di credito che saranno rimborsate nel 2015 (289 milioni di euro), parzialmente compensati dall'utilizzo delle due linee di finanziamento, per complessivi 200 milioni di euro, concesse dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI) nel 2010 e nel 2013;
 - 2) l'accensione dei nuovi finanziamenti a medio-lungo termine rispettivamente di 75 milioni di euro con scadenza nel 2038 e di 125 milioni di euro con scadenza nel 2034, che replicano i prestiti obbligazionari emessi da Atlantia nel corso del 2014;
- c) il decremento delle altre attività finanziarie non correnti per 91 milioni di euro prevalentemente a seguito della riclassifica a breve termine del credito finanziario verso Ecomouv;
- d) il decremento dei depositi bancari vincolati per 62 milioni di euro a seguito delle riclassifiche a breve termine in base alle nuove ipotesi di incasso;
- e) il decremento delle attività finanziarie per contributi per opere senza benefici economici aggiuntivi per 27 milioni di euro dovuto alle riclassifiche a breve termine, parzialmente compensate dai contributi maturati.

Al 31 dicembre 2014 la **posizione finanziaria netta corrente** presenta un saldo pari a 481 milioni di euro (al 31 dicembre 2013 pari a 105 milioni di euro).

Escludendo le nuove accensioni di debiti finanziari a medio-lungo termine (400 milioni di euro) e le riclassifiche delle quote in scadenza nel 2015 delle passività finanziarie nette non correnti (90 milioni di euro), l'incremento della posizione finanziaria netta corrente è pari a 66 milioni di euro ed è originata prevalentemente dall'apporto generato dal flusso finanziario da attività di esercizio (1.395 milioni di euro), parzialmente compensato dall'assorbimento netto per investimenti realizzati in attività autostradali, materiali e immateriali e partecipazioni (663 milioni di euro) e dai dividendi deliberati (670 milioni di euro).

I finanziamenti che la Società ha ottenuto da Atlantia hanno scadenza tra il 2016 e il 2038 e una vita media residua di circa 6 anni. Gli stessi riflettono le medesime condizioni dei prestiti contratti da Atlantia nei confronti del sistema creditizio e risultano maggiorati di uno spread per tener conto degli oneri gestionali.

La durata media dell'indebitamento finanziario fruttifero complessivo al 31 dicembre 2014 è pari a circa 6 anni e 10 mesi. Con riferimento anche alla tipologia di operazioni di copertura da rischio di tasso di interesse (cash flow hedge) effettuate dalla Società, l'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2014 risulta espresso al 96% a tasso fisso.

Nel corso del 2014 il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 4,7%.

Si evidenzia che il 31 ottobre 2014 la Banca Centrale d'Irlanda e la Borsa Irlandese (Irish Stock Exchange) hanno approvato il Prospetto di base relativo al programma di emissione a medio e lungo termine (Euro Medium Term Note Programme) da 7 miliardi di euro della Società, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 17 ottobre 2014. Le nuove obbligazioni emesse nell'ambito di detto programma non beneficeranno di garanzia o altro supporto da parte di Atlantia. La Società continuerà invece a garantire l'adempimento delle diverse obbligazioni di Atlantia ancora in circolazione nell'ambito del precedente Euro Medium Term Note Programme di quest'ultima da 10 miliardi di euro.

Si segnala inoltre che al 31 dicembre 2014 la Società dispone di una riserva di liquidità (tra disponibilità liquide, depositi vincolati e linee finanziarie non revocabili non utilizzate) pari a 3.931 milioni di euro e composta da:

- a) 847 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine;
- b) 234 milioni di euro riconducibili a depositi vincolati destinati dalla copertura dei fabbisogni per lo svolgimento dei lavori;

- c) 2.850 milioni di euro riconducibili a linee di credito committed non utilizzate, con una vita media residua ponderata - calcolata a partire dalla scadenza del periodo di utilizzo - pari a 6 anni e 3 mesi e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa 1 anno e 3 mesi:
- 1) 250 milioni di euro relativi alla parte non ancora utilizzata del contratto stipulato a dicembre 2010 con la BEI, utilizzabile entro marzo 2016 e con scadenza dicembre 2036;
 - 2) 800 milioni di euro relativi alla parte non utilizzata del finanziamento concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti e dalla SACE, utilizzabile entro settembre 2016 e con scadenza 2024;
 - 3) 500 milioni di euro relativi alla parte non utilizzata del finanziamento concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti in data 21 dicembre 2012, utilizzabile entro novembre 2016 e con scadenza 2027;
 - 4) 1.000 milioni di euro tramite una linea di credito committed - Revolving Credit Facility con Mediobanca in qualità di Banca Agente, non utilizzata al 31 dicembre 2014 e con scadenza a giugno 2015;
 - 5) 100 milioni di euro, relativi alla parte non ancora utilizzata del contratto stipulato a settembre 2013 con la BEI, utilizzabile entro settembre 2015 e con scadenza settembre 2036;
 - 6) 200 milioni di euro, relativi alla parte non ancora utilizzata del contratto stipulato a settembre 2013 con la BEI, utilizzabile entro marzo 2016 e con scadenza settembre 2034.

Gestione finanziaria

Il “Flusso finanziario da attività di esercizio” è pari a 1.395 milioni di euro, con una riduzione di 110 milioni di euro rispetto al flusso dell'esercizio 2013 (1.505 milioni di euro) per effetto dei minori dividendi percepiti nel 2014 rispetto al 2013.

Si segnala, comunque, che l'FFO (Funds from Operations o Cash Flow operativo) diminuisce di 14 milioni di euro, come precedentemente commentato nel paragrafo “Gestione economica”, mentre il diverso flusso finanziario originato dal capitale operativo e dalle attività e passività non finanziarie presenta una variazione negativa di 95 milioni di euro rispetto al 2013. In particolare, l'assorbimento del 2014 è correlato essenzialmente all'incremento delle attività correnti, pari a 56 milioni di euro, essenzialmente riferibile a somme anticipate a fornitori relative a riserve iscritte nell'ambito dei lavori di adeguamento del tratto appenninico tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello, mentre l'apporto del 2013 è determinato principalmente dal decremento delle attività per imposte correnti nette, pari a 66 milioni di euro, in relazione alla compensazione dei crediti tributari derivanti da esercizi precedenti con gli acconti dovuti per l'esercizio 2013.

Il “Flusso finanziario per investimenti in attività non finanziarie”, pari a 623 milioni di euro, si decrementa di 156 milioni di euro rispetto al flusso del corrispondente esercizio 2013 (779 milioni di euro) prevalentemente per effetto di:

- a) minori investimenti in attività autostradali, al netto dei relativi contributi, per 58 milioni di euro;
- b) realizzati da disinvestimenti di partecipazioni per 78 milioni di euro, in relazione ai corrispettivi incassati per la cessione delle quote di controllo delle società Pavimental e Spea Ingegneria Europea, già descritta nel commento della “Struttura patrimoniale-finanziaria”.

Il “Flusso finanziario per capitale proprio” pari a 670 milioni di euro, accoglie il saldo dei dividendi deliberati in favore della società controllante Atlantia, in riduzione di 24 milioni di euro rispetto al 2013 (694 milioni di euro).

La variazione dei flussi commentati ha generato un decremento dell'indebitamento finanziario netto del 2014 pari a 102 milioni di euro (32 milioni di euro nel 2013).

Si evidenzia inoltre, per l'esercizio 2014, la presenza di **altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto**, complessivamente negative per 134 milioni di euro, relative essenzialmente alla variazione negativa del fair value degli strumenti finanziari derivati, connessa alla riduzione dei tassi di interesse riscontrata al 31 dicembre 2014 rispetto al 31 dicembre 2013. Nel 2013 le altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto erano positive per 120 milioni di euro ed erano relative per 113 milioni di euro alla variazione positiva del fair value degli strumenti finanziari derivati, in relazione all'aumento dei tassi di interesse rilevato al 31 dicembre 2013 rispetto al 31 dicembre 2012.

Pertanto, le dinamiche sopra descritte evidenziano un incremento **complessivo dell'indebitamento finanziario netto** di 32 milioni di euro rispetto al decremento di 152 milioni di euro registrato nel 2013.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO ⁽¹⁾

(milioni di euro)	2014	2013
FLUSSO FINANZIARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile dell'esercizio	704	810
Rettificato da:		
Ammortamenti	487	489
Accantonamenti ai fondi	176	-1
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	98	82
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti e delle partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value	-24	2
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	40	86
Altri (proventi) e oneri non monetari	-32	-4
Variazione del capitale operativo	-7	41
Altre variazioni delle attività e passività non finanziarie	-47	-
Flusso finanziario netto da (per) attività di esercizio [A]	1.395	1.505
FLUSSO FINANZIARIO DA (PER) INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ NON FINANZIARIE		
Investimenti in attività autostradali	-707	-760
Contributi su attività autostradali	40	35
Investimenti in attività materiali	-17	-23
Investimenti in altre attività immateriali	-15	-12
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare	-2	-20
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni	78	1
Flusso finanziario netto da (per) investimenti in attività non finanziarie [B]	-623	-779
FLUSSO FINANZIARIO DA (PER) CAPITALE PROPRIO		
Dividendi deliberati	-670	-694
Flusso finanziario netto da (per) capitale proprio [C]	-670	-694
FLUSSO FINANZIARIO NETTO GENERATO (ASSORBITO) NELL'ESERCIZIO [A+B+C]	102	32
Variazione fair value strumenti finanziari derivati rilevata nel conto economico complessivo	-135	113
Proventi (Oneri) finanziari portati a incremento di attività (passività) finanziarie	1	7
Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto [D]	-134	120
DECREMENTO (INCREMENTO) DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO DELL'ESERCIZIO [A+B+C+D]	-32	152
Indebitamento finanziario netto a inizio esercizio	-10.650	-10.802
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A FINE ESERCIZIO	-10.682	-10.650

(1) Il prospetto presenta l'impatto dei flussi finanziari generati o assorbiti sull'indebitamento finanziario netto a differenza del rendiconto finanziario del bilancio d'esercizio che espone l'impatto dei flussi finanziari sulle disponibilità liquide nette e sui mezzi equivalenti. Si evidenzia che il prospetto delle variazioni dell'indebitamento finanziario netto presenta le seguenti particolarità:

- il "Flusso finanziario netto da (per) attività di esercizio" espone la variazione del capitale operativo costituito dalle poste di natura commerciale direttamente correlate al business di riferimento;
- il "Flusso finanziario netto da (per) investimenti in attività non finanziarie" include esclusivamente i flussi di investimento/realizzo in attività non finanziarie;
- il "Flusso finanziario netto da (per) capitale proprio" presenta esclusivamente le variazioni del capitale proprio con impatto sull'indebitamento finanziario netto;
- il raggruppamento "Altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto" include gli effetti delle rilevazioni contabili inerenti ad attività e passività finanziarie che non determinino variazioni delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti.

2.3 Dati economico-finanziari per settore operativo

I settori operativi del Gruppo Autostrade per l'Italia sono identificati sulla base dell'informativa analizzata dal Consiglio di Amministrazione della controllante Atlantia, che costituisce il più alto livello decisionale, in relazione all'attività di direzione e coordinamento esercitata da quest'ultima su Autostrade per l'Italia, per l'assunzione delle decisioni strategiche, l'allocazione delle risorse e l'analisi dei risultati. In particolare, è valutato l'andamento delle attività sia in relazione all'area geografica, sia in considerazione del business di riferimento.

Nel dettaglio, la composizione dei settori operativi del Gruppo Autostrade per l'Italia è la seguente:

- a) attività autostradali italiane: include le attività effettuate dalle società concessionarie autostradali italiane (Autostrade per l'Italia, Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta), il cui core business è costituito dalla gestione, manutenzione, costruzione e ampliamento delle relative tratte autostradali in concessione. Inoltre, sono comprese in tale settore anche Telepass, le società che svolgono attività di supporto alle attività autostradali in Italia e la holding italiana Autostrade dell'Atlantico che detiene partecipazioni in Sud America;
- b) attività autostradali estere: in tale settore operativo sono incluse le attività delle società titolari di contratti di concessione autostradale in Brasile, Cile e Polonia, nonché quelle delle società che svolgono le funzioni di supporto operativo a tali concessionarie e le relative holding di diritto estero;
- c) altre attività: tale raggruppamento comprende le attività di realizzazione e gestione di sistemi di esazione dinamica, di gestione del traffico e della mobilità, dell'informazione all'utenza e dei sistemi elettronici di pagamento. In particolare, le società più rilevanti incluse in tale settore sono Autostrade Tech ed Electronic Transaction Consultants. Si evidenzia che in relazione a quanto descritto in "Premessa", il contributo delle società francesi connesse al "Progetto Eco-Taxi" e delle società cedute nel corso dell'esercizio (Pavimental, Spea e le rispettive controllate) è incluso nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate" in entrambi gli esercizi a confronto, pertanto non contribuisce ai ricavi e all'EBITDA del settore. Si precisa tuttavia che l'FFO e gli investimenti del settore includono i contributi delle suddette società (per Pavimental e Spea fino alle rispettive date di consolidamento).

Di seguito sono riportate per ciascun settore operativo identificato le principali grandezze economico-finanziarie per i due esercizi a confronto.

GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA - 2014

(milioni di euro)	Attività autostradali italiane	Attività autostradali estere	Altre attività	Elisioni e rettifiche di consolidato	Totale consolidato
DATI "REPORTED"					
Ricavi verso terzi	3.669	541	78	-	4.288
Ricavi intersettoriali	10	10	24	-34	24
Totale ricavi	3.679	541	102	-34	4.288
EBITDA	2.257	412	14	-	2.683
FFO (Cash Flow Operativo)	1.410	319	11	-	1.740
Investimenti	774	156	13	-10	933
DATI "ADJUSTED" ⁽¹⁾					
EBITDA adjusted	2.257	489	14	-	2.760
FFO adjusted	1.410	345	87	-	1.842

[1] I dati adjusted sono determinati secondo la modalità di rappresentazione usualmente adottata dagli analisti finanziari e dalle agenzie di rating. In particolare le rettifiche apportate sono essenzialmente relative alla disapplicazione del modello finanziario dell'IFRIC 12.

GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA - 2013

(milioni di euro)	Attività autostradali italiane	Attività autostradali estere	Altre attività	Elisioni e rettifiche di consolidato	Totale consolidato
DATI "REPORTED"					
Ricavi verso terzi	3.496	557	65	-	4.118
Ricavi intersettoriali	32	32	29	-61	29
Totale ricavi	3.528	557	94	-61	4.118
EBITDA	2.106	410	1	-	2.517
FFO (Cash Flow Operativo)	1.289	307	32	-	1.628
Investimenti	852	78	268	29	1.227
DATI "ADJUSTED" ⁽¹⁾					
EBITDA adjusted	2.106	490	1		2.597
FFO adjusted	1.289	326	8	-	1.623

[1] I dati adjusted sono determinati secondo la modalità di rappresentazione usualmente adottata dagli analisti finanziari e dalle agenzie di rating. In particolare le rettifiche apportate sono essenzialmente relative alla disapplicazione del modello finanziario dell'IFRIC 12.

2.4 Sintesi dei dati economico-finanziari delle principali società del Gruppo^(*)

(milioni di euro)	Ricavi				EBITDA			
	2014	2013	Variazione		2014	2013	Variazione	
			Ass.	%			Ass.	%
ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE								
Autostrade per l'Italia	3.332	3.190	142	4%	2.076	1.931	145	8%
Telepass	145	141	4	3%	88	86	2	2%
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	55	55	-	n.a.	35	36	-1	-3%
Autostrade Meridionali	79	75	4	5%	28	27	1	4%
Tangenziale di Napoli	71	70	1	1%	26	24	2	8%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	18	17	1	6%	5	5	-	n.a.
AD Moving	9	9	-	n.a.	-	-	-	n.a.
ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ESTERE								
Rodovias das Colinas	145	149	-4	-3%	116	112	4	4%
Triangulo do Sol	134	137	-3	-2%	103	102	1	1%
Vespucio Sur	70	71	-1	-1%	59	60	-1	-2%
Costanera Norte	76	81	-5	-6%	57	60	-3	-5%
Gruppo Stalexport Autostrady	54	50	4	8%	40	39	1	3%
Rodovia MG050 (Nascentes das Gerais)	32	31	1	3%	21	21	-	n.a.
Los Lagos	19	20	-1	-5%	12	13	-1	-8%
Autopista Nororiente	3	4	-1	-25%	-	-1	1	-100%
Litoral Central	2	2	-	n.a.	-	-	-	n.a.
AMB	1	1	-	n.a.	-	-	-	n.a.
ALTRE ATTIVITÀ								
Autostrade Tech	52	62	-10	-16%	9	7	2	29%
ETCC	49	45	4	9%	3	-2	5	n.s.

[*] Dati elaborati in base ai principi contabili internazionali (IFRS) in conformità ai principi e criteri scelti da Autostrade per l'Italia, estratti dagli specifici reporting package preparati da ciascuna controllata ai fini della predisposizione del bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia.

[**] Includono investimenti in attività in concessione, in attività materiali e in altre attività immateriali

EBIT				Investimenti (**)				Indebitamento fin. netto (posizione finanziaria netta)			
2014	2013	Variazione		2014	2013	Variazione		2014	2013	Variazione	
		Ass.	%			Ass.	%			Ass.	%
1.411	1.441	-30	-2%	739	795	-56	-7%	10.682	10.650	32	n.s.
72	71	1	1%	9	13	-4	-31%	299	269	30	11%
11	21	-10	-48%	1	1	-	n.a.	-99	-85	-14	16%
20	16	4	25%	11	33	-22	-67%	-148	-138	-10	7%
13	14	-1	-7%	10	6	4	67%	37	40	-3	-8%
-11	-6	-5	83%	3	3	-	n.a.	-88	-82	-6	7%
-	-	-	n.a.	-	-	-	n.a.	1	1	-	n.a.
94	100	-6	-6%	20	7	13	n.s.	1	21	-20	-95%
83	84	-1	-1%	5	3	2	67%	-42	-16	-26	n.s.
54	54	-	n.a.	-	-	-	n.a.	37	84	-47	-56%
54	56	-2	-4%	50	38	12	32%	-133	-49	-84	n.s.
26	27	-1	-4%	10	7	3	43%	-34	-11	-23	n.s.
12	12	-	n.a.	65	20	45	n.s.	90	36	54	n.s.
7	7	-	n.a.	-	-	-	n.a.	-241	-214	-27	13%
-	-1	1	-100%	-	-	-	n.a.	-32	-18	-14	78%
-	-1	1	-100%	-	-	-	n.a.	-99	-88	-11	13%
-	-	-	n.a.	-	-	-	n.a.	-8	-3	-5	n.s.
7	3	4	n.s.	1	3	-2	-67%	-10	10	-20	n.s.
-4	-26	22	-85%	3	6	-3	-50%	44	35	9	26%

2.5 Attività autostradali italiane

I ricavi netti da pedaggio delle società concessionarie autostradali italiane del Gruppo nel 2014 ammontano a 3.166 milioni di euro e si incrementano complessivamente di 145 milioni di euro, essenzialmente per l'applicazione degli incrementi tariffari (+115 milioni di euro, principalmente per effetto dell'incremento applicato da Autostrade per l'Italia pari a 4,43% a partire dall'1 gennaio 2014) e per l'aumento dei volumi di traffico (+1,0%, per un impatto pari a +28 milioni di euro).

Gli altri ricavi si incrementano di 6 milioni di euro rispetto al 2013, principalmente per effetto delle maggiori royalty una tantum connesse al rinnovo di subconcessioni di servizi "Food & Beverage" in alcune aree di servizio e dei proventi conseguenti alla devoluzione gratuita dei fabbricati pertinenti ai contratti giunti a scadenza. Contribuiscono inoltre i maggiori ricavi di Telepass che beneficiano dei maggiori volumi su business Italia e della compensazione degli oneri connessi alla sospensione della Eco-Taxe in base al Protocollo sottoscritto fra Ecomouv e lo Stato francese. Tali incrementi sono compensati in parte dalla conclusione nel 2013 delle attività svolte da Autostrade per l'Italia nell'ambito della fase di "Design & Build" del progetto Eco-Taxe, dalle minori royalty correnti da subconcessioni sulla rete autostradale italiana e da minori altri proventi nei due esercizi a confronto.

I costi operativi netti ammontano a 1.422 milioni di euro e risultano stabili rispetto al 2013, principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

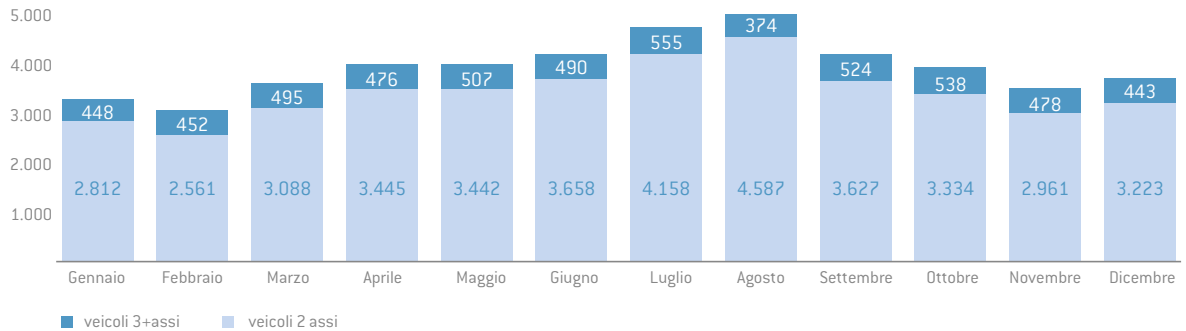
- a) minori oneri di Autostrade per l'Italia per la fase di "Design & Build" del progetto Eco-Taxe;
- b) minori altri costi esterni gestionali, in particolare minori oneri derivanti da accordi transattivi con gli affidatari delle aree di servizio;
- c) maggiori interventi di manutenzione della rete di Autostrade per l'Italia e di Autostrade Meridionali, quest'ultima per effetto dell'entrata in esercizio delle terze corsie, compensati in parte dalle minori operazioni invernali di Autostrade per l'Italia, a seguito dei minori eventi nevosi registrati nel 2014;
- d) maggiori oneri concessori derivanti dal suindicato incremento dei ricavi da pedaggio;
- e) sostanziale invarianza del costo del lavoro che, a lordo della quota capitalizzata, si incrementa dello 0,2% per effetto di:
 - incremento del costo medio (+0,9%) principalmente dovuto al rinnovo contrattuale delle concessionarie parzialmente compensato dalla riduzione delle prestazioni variabili e dall'inserimento in Giove Clear di personale con regime contrattuale differente da quello delle autostrade e trafori;
 - decremento di -50 unità medie (-0,7%) relativo principalmente alla non completa copertura del turnover in Autostrade per l'Italia e Tangenziale di Napoli e alle cessioni di contratto da Autostrade per l'Italia verso Atlantia in seguito al rafforzamento dell'organico dopo la fusione con Gemina, parzialmente compensate dall'incremento dell'organico in Giove Clear a seguito dell'ampliamento del perimetro di attività su nuove aree di servizio.

L'EBITDA del 2014 delle attività autostradali italiane è pari a 2.257 milioni di euro e si incrementa di 151 milioni di euro (+7%) rispetto al 2013 (2.106 milioni di euro).

Traffico

I chilometri percorsi sulla rete italiana di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie italiane controllate sono complessivamente cresciuti dell'1,0% rispetto al 2013. In particolare l'incremento è stato dell'1,0% per i mezzi a "2 assi" (auto e furgoni, pari all'87,6% del totale) e dell'1,3% per i veicoli a "3 o più assi" (pari al 12,4% del totale). Deve essere inoltre considerato che il 2014 ha beneficiato di condizioni meteorologiche e calendariali complessivamente più favorevoli rispetto al 2013. Per le altre concessionarie italiane del Gruppo si registrano andamenti non uniformi: Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e Tangenziale di Napoli presentano una flessione, rispettivamente del -2,1% e del -1,7%, mentre il trend è positivo per le altre due società del Gruppo (+4,5% Autostrade Meridionali e 0,7% per il Traforo del Monte Bianco).

ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO SULLA RETE ITALIANA IN CONCESSIONE NEL 2014 (milioni di veicoli x km)



TRAFFICO SULLA RETE IN CONCESSIONE IN ITALIA NELL'ESERCIZIO 2014

Tratte autostradali	Veicoli x km (milioni)			Variazione% su 2013	VTMG (*) 2014
	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+ assi	Veicoli totali		
A1 Milano-Napoli	14.200	2.471	16.670	1,3	56.842
A4 Milano-Brescia	3.219	418	3.637	-0,2	106.576
A7 Serravalle-Genova	508	74	582	0,4	31.912
A8/A9 Milano-Laghi	2.196	135	2.331	0,8	82.195
A8/26 Diramazione	441	27	469	0,8	53.485
A10 Genova-Savona	761	84	844	-0,1	50.845
A11 Firenze-Mare	1.357	97	1.454	0,9	48.773
A12 Genova-Sestri	776	52	828	-0,3	46.596
A12 Roma-Civitavecchia	579	40	618	-1,4	25.904
A13 Bologna-Padova	1.653	276	1.928	1,4	41.503
A14 Bologna-Taranto	8.147	1.335	9.482	1,4	33.245
A16 Napoli-Canosa	1.177	128	1.305	0,4	20.746
A23 Udine-Tarvisio	432	109	541	1,7	14.647
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	1.690	257	1.947	1,1	21.782
A27 Venezia-Belluno	622	51	672	0,5	22.409
A30 Caserta-Salerno	690	94	784	-0,7	38.831
Nodo di Mestre	39	5	44	16,6	--
Totale Autostrade per l'Italia	38.487	5.652	44.138	1,0	42.362
Autostrade Meridionali	1.484	32	1.515	4,5	80.447
Tangenziale di Napoli	836	76	911	-1,7	123.581
Traforo del Monte Bianco	8	3	11	0,7	5.046
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	83	18	102	-2,1	8.599
Totale concessionarie italiane	40.897	5.780	46.677	1,0	43.137

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

Incrementi tariffari

A decorrere dall'1 gennaio 2014 Autostrade per l'Italia e le concessionarie autostradali italiane del Gruppo hanno applicato i seguenti adeguamenti tariffari annuali:

Concessionarie autostradali italiane	Incremento tariffario 2014
Autostrade per l'Italia ⁽¹⁾	4,43%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta ⁽²⁾	5,00%
Tangenziale di Napoli ⁽³⁾	1,89%
Autostrade Meridionali ⁽⁴⁾	-
Società Italiana Traforo del Monte Bianco ⁽⁵⁾	3,35%

(1) L'adeguamento tariffario di competenza di Autostrade per l'Italia è relativo per il 2,69% agli investimenti aggiuntivi remunerati attraverso i fattori della formula tariffaria "X", per lo 0,20% agli investimenti a fattore "K" e per l'1,54% al 70% della variazione media annua dei prezzi al consumo rilevata dall'ISTAT (indice NIC) nel periodo 1° luglio 2012 - 30 giugno 2013.

(2) Raccordo Autostradale Valle d'Aosta applica la formula di adeguamento tariffario che include l'inflazione programmata, la componente di riequilibrio e il fattore di remunerazione degli investimenti, oltre al fattore qualità per il 2014. L'incremento tariffario è stato determinato in via provvisoria rispetto all'adeguamento richiesto pari al 14,63%.

(3) La concessionaria Tangenziale di Napoli applica la formula di adeguamento tariffario che include l'inflazione programmata, la componente di riequilibrio e il fattore di remunerazione degli investimenti, oltre al fattore qualità. Nel 2014 la società ha beneficiato di un minore incremento rispetto a quanto richiesto, pari allo 0,54%, determinato dal mancato riconoscimento ai fini tariffari per il 2014 di alcuni investimenti (0,53%) e dalla modifica del parametro relativo alla qualità (-0,01%).

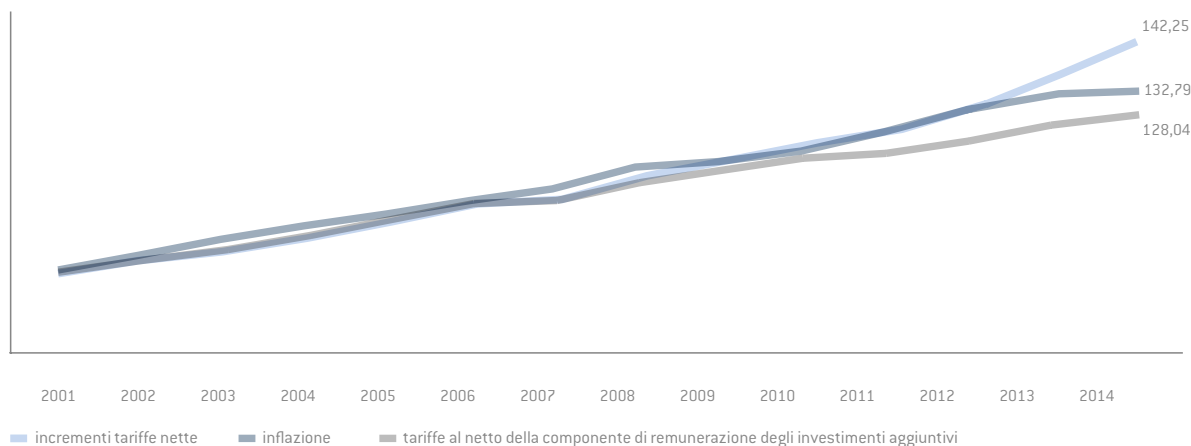
(4) Ad Autostrade Meridionali non è stato riconosciuto alcun incremento tariffario, per effetto della scadenza della concessione il 31 dicembre 2012.

(5) La società Traforo del Monte Bianco, che ha un diverso regime convenzionale in base agli accordi bilaterali Italia-Francia, ha applicato dall'1 gennaio 2014, in ottemperanza a quanto deliberato il 20 ottobre 2011 e il 25 novembre 2011 dalla Commissione Intergovernativa di controllo, un aumento pari al 3,35% complessivo, risultante dalla combinazione di due elementi:

- 0,95% corrispondente alla media dei tassi di inflazione registrati in Francia e in Italia nel periodo 1° settembre 2012 - 31 agosto 2013;

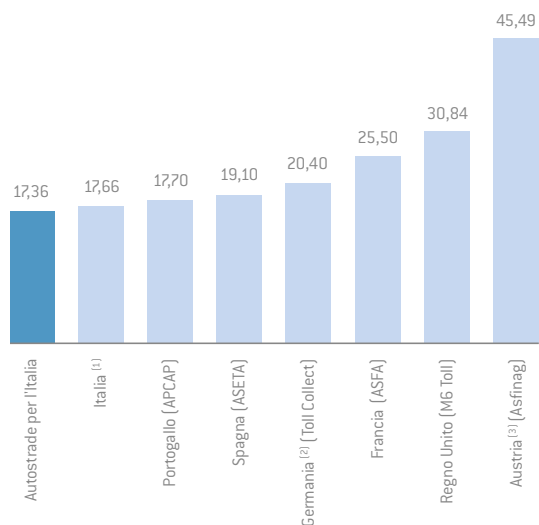
- 2,40% in conformità alla Dichiarazione congiunta del 3 dicembre 2012 dei competenti Ministri italiano e francese, con destinazione dei conseguenti maggiori ricavi ancora da individuare a livello governativo.

INFLAZIONE E INCREMENTI TARIFFARI DI AUTOSTRADALE PER L'ITALIA: EVOLUZIONE 2000-2014^(*) (indice base 2000 = 100)



(*) Fonte inflazione: indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale (tabacchi inclusi).

TARIFE MEDIE PER MEZZI PESANTI IN EUROPA^(*)
IVA INCLUSA (Anno 2014 - eurocent/km)



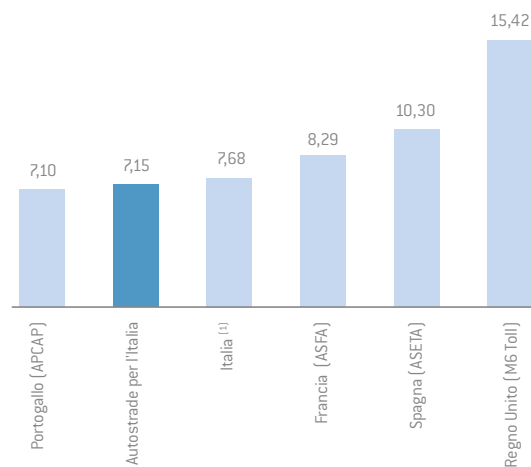
[*] Fonte: APCAP, ASETA, ASFA, Toll Collect, Asfinag, M6 Toll, ASECAP.

[1] Fonte: AISCAT.

[2] Le tariffe della Germania sono differenziate per classe di emissione del veicolo: quelle esposte sono relative alla classe emissiva "euro 3".

[3] Le tariffe dell'Austria sono differenziate per classe di emissione del veicolo e per numero di assi: quelle esposte sono relative alla media delle tariffe della categoria con 4 e più assi.

TARIFE MEDIE PER AUTOVETTURA IN EUROPA^(*)
IVA INCLUSA (Anno 2014 - eurocent/km)



[*] Fonte: APCAP, ASETA, ASFA, M6 Toll, ASECAP.

[1] Fonte: AISCAT.

Investimenti

Autostrade per l'Italia e le concessionarie autostradali italiane hanno in corso di realizzazione un programma di investimenti in Grandi Opere di circa 15 miliardi di euro. Tale piano ha l'obiettivo di migliorare la capacità della rete in esercizio sulle principali direttrici di collegamento nazionali, onde assicurare una crescente sicurezza della mobilità e migliori livelli di servizio.

A tale programma si sommano ulteriori interventi fino a 7 miliardi di euro recepiti dalla Convenzione Unica del 2007 di Autostrade per l'Italia, mediante:

- la definizione dell'oggetto di investimenti già assunti con la Convenzione del 1997 attraverso nuovi specifici interventi di potenziamento della rete per un importo di circa 2 miliardi di euro;
- l'impegno a sviluppare la progettazione preliminare per il potenziamento di alcune tratte autostradali in concessione su circa 325 km di rete, per un importo stimato in circa 5 miliardi di euro.

Interventi di potenziamento e ammodernamento della rete in concessione in Italia

Nel corso del 2014 gli investimenti di Autostrade per l'Italia e delle altre concessionarie autostradali italiane del Gruppo ammontano a 774 milioni di euro, con un decremento rispetto all'analogo periodo del 2013 di 78 milioni di euro (-9%) principalmente connesso all'ultimazione di alcuni lavori sulla rete.

INVESTIMENTI DI AUTOSTRADALE PER L'ITALIA

(milioni di euro)	2014	2013	Var.%
Autostrade per l'Italia Interventi Convenzione 1997	277	297	-7%
Autostrade per l'Italia Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	216	282	-23%
Investimenti in Grandi Opere altre concessionarie	14	35	-60%
Altri investimenti e oneri capitalizzati (personale, manutenzioni e altro)	224	188	19%
Totale investimenti su infrastrutture in concessione	731	802	-9%
Investimenti in altri beni immateriali	17	14	21%
Investimenti in beni materiali	26	36	-28%
Totale investimenti autostradali in Italia	774	852	-9%

Gli investimenti relativi al Piano di investimenti 1997 di Autostrade per l'Italia registrano una diminuzione di 20 milioni di euro rispetto al 2013. La differenza è da attribuire principalmente all'approssimarsi dell'ultimazione dei lavori di scavo delle gallerie della Variante di Valico, parzialmente compensata dai maggiori oneri riconosciuti all'appaltatore della Galleria di Base in seguito alla definizione del contenzioso in essere. Si registrano inoltre minori investimenti per il potenziamento della Barberino-Incisa, legati principalmente al completamento della prima fase di lavori di sistemazione delle opere fuori asse autostradale sul tratto Firenze Nord-Firenze Sud. Permane tuttavia una situazione di incertezza sulla ripresa delle lavorazioni ferme in Toscana, in seguito all'indagine della Procura della Repubblica di Firenze relativa al riutilizzo delle terre e rocce da scavo. Per quanto riguarda gli investimenti del IV Atto Aggiuntivo del 2002 la diminuzione rispetto al 2013, pari a circa 66 milioni di euro, è da attribuire principalmente all'ultimazione, avvenuta nel 2013, dei lavori della tratta Rimini Nord-Cattolica e Cattolica-Fano dell'A14, nonché all'apertura al traffico, avvenuta ad agosto 2013, dei 10,4 km di nuove corsie tra Pesaro e Fano. L'effetto di questo fenomeno è stato parzialmente attenuato dalla maggiore produzione registrata sulle tratte Senigallia-Ancona Nord e Ancona Nord-Ancona Sud della A14, nonché dall'avvio dei lavori di ampliamento alla 5a corsia della A8 Milano-Laghi, nel tratto Milano-Lainate. I minori investimenti in Grandi Opere, rispetto al 2013, delle concessionarie controllate italiane, pari a 21 milioni di euro, sono dovuti ai minori interventi eseguiti da Autostrade Meridionali, in conseguenza del completamento delle opere identificate con il Concedente. La concessione della società è infatti scaduta il 31 dicembre 2012, e da gennaio 2013 Autostrade Meridionali, dietro richiesta del Concedente, prosegue nella gestione ordinaria della Concessione nelle more del subentro del nuovo Concessionario, previo riconoscimento degli oneri a incremento del valore di diritto di subentro.

Iter autorizzativi per la realizzazione degli investimenti

La realizzazione degli investimenti nel settore autostradale prevede, in Italia, un complesso iter autorizzativo che coinvolge, oltre al Concedente, diversi Ministeri ed Enti competenti. Le autorizzazioni, prevalentemente di tipo ambientale e urbanistico, sono numerose e fanno capo a numerosi soggetti con poteri decisori. L'ottenimento di tutti i permessi comporta pertanto notevoli difficoltà e richiede un lungo arco di tempo. Anche quando i progetti riescono a superare le difficoltà approvative e a ottenere il consenso delle comunità locali, si possono inoltre presentare difficoltà nei rapporti con le imprese di costruzione risultate aggiudicatrici dei lavori, anche a causa dei criteri di selezione imposti dalla vigente normativa che prevedono, in caso di gara pubblica, l'assegnazione sulla base del massimo ribasso. Tale sistema, che si focalizza esclusivamente sull'economicità dell'intervento, spesso non premia la capacità tecnica e la qualità dell'esecutore dei lavori. Con il Decreto Legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito con modificazioni dalla Legge 14/2009, è stata introdotta la disciplina che consente ai concessionari autostradali che non sono amministrazioni aggiudicatrici, di affidare, anche a società controllate o collegate, quale Pavimental per Autostrade per l'Italia, la realizzazione di opere di potenziamento della rete, introducendo tuttavia l'obbligo di affidare a terzi una quota minima di lavori assentiti in concessione. Più recentemente, tramite i D.L. n. 1/2012 (convertito con modificazioni dalla L. 27/2012) e n. 83/2012 (c.d. "Decreto Sviluppo", convertito dalla Legge 134/2012) la quota minima dei lavori da affidare a terzi, a decorrere dall'1 gennaio 2014, è stata stabilita nella misura del 60%.

Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori

Al 31 dicembre 2014 risultano iscritte dagli appaltatori riserve su attività di investimento per circa 2.260 milioni di euro (2.050 milioni di euro al 31 dicembre 2013) nei confronti di società concessionarie del Gruppo.

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 a incremento del costo dei diritti concessori.

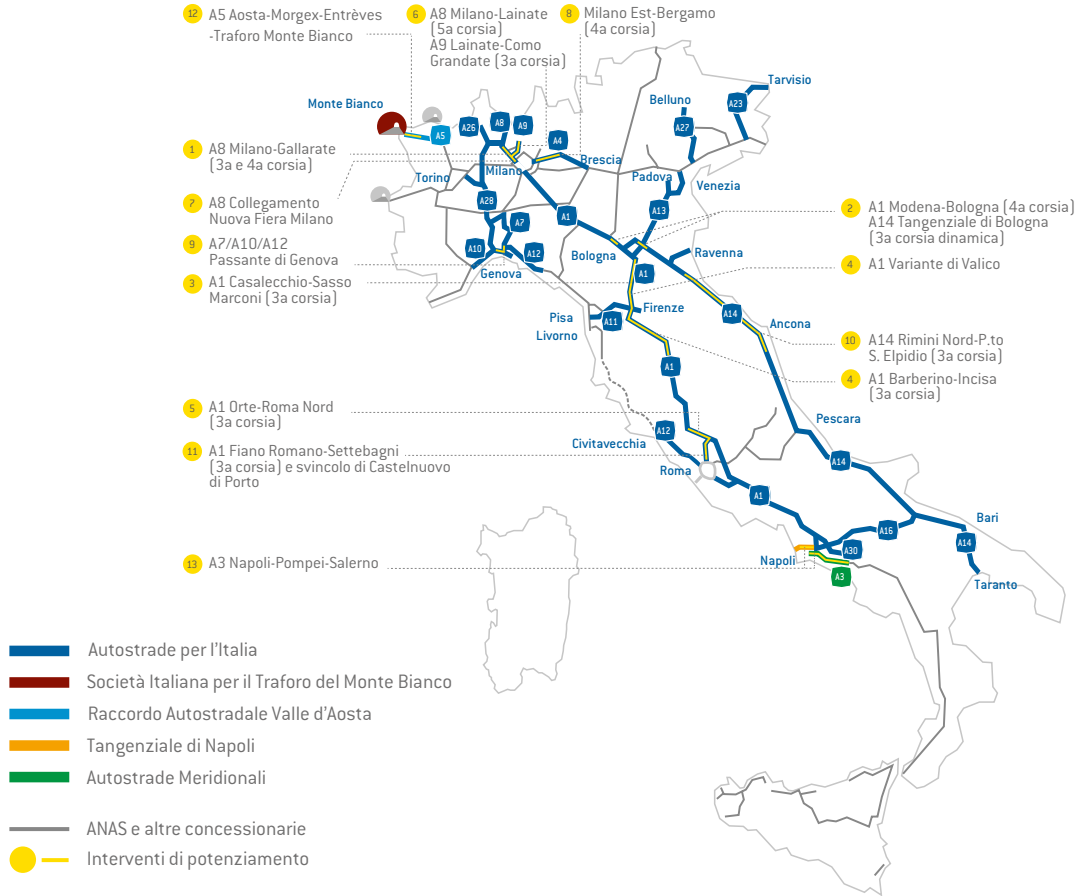
Risultano inoltre iscritte riserve su lavori relativi ad attività non di investimento (lavori conto terzi e manutenzioni), per circa 50 milioni di euro, il cui presunto onere futuro è coperto dal fondo contenziosi iscritto nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2014.

Stato di avanzamento dei lavori di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie italiane

Le seguenti tabelle espongono l'avanzamento in Grandi Opere per il potenziamento della rete in concessione, sulla base degli impegni previsti nelle rispettive Convenzioni.

Il valore di ciascun intervento include i costi complessivi di realizzazione (al lordo dei contributi) delle opere, accertati a fine dicembre 2014.

PIANI DI INVESTIMENTI SULLA RETE ITALIANA



Autostrade per l'Italia	Km totali	Km aperti al traffico	Totale mld euro ⁽¹⁾	Completati mld euro
Convenzione 1997	237	151	6,8	5,1
IV Atto Aggiuntivo 2002	270	195	7,4	3,2
Piano 2007 ⁽²⁾	325	-	5	-
Ulteriori interventi	-	-	2	0,3
Totale	832	346	21,2	8,6

Società controllate	Km totali	Km completati	Totale mld euro ⁽¹⁾	Completati mld euro
Costruzione RAV	12	12	0,4	0,4
Ampliamento alla 3a corsia SAM	20	15	0,6	0,5
Totale	32	27	1	0,9
Totale Investimenti Italia	864	373	22,2	9,5

(1) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2014, comprendendo lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale), somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione.

Per gli interventi della Convenzione 1997 i valori sono al netto della quota che trova copertura tra gli "ulteriori interventi".

(2) La Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia del 12 ottobre 2007 individua ulteriori investimenti per il potenziamento della rete su circa 325 km di rete, per un importo stimato in circa 5 miliardi di euro.

INTERVENTI PROGRAMMATI DI POTENZIAMENTO E AMMODERNAMENTO DI GRANDI OPERE DELLA RETE IN CONCESSIONE IN ITALIA

Intervento	Status al 31/12/2014	Km oggetto di intervento (km)	Valore intervento (a) milioni di euro	Km aperti al traffico al 31/12/2014 (km)	Avanzamento lavori al 31/12/2014 (b) milioni di euro	
Autostrade per l'Italia: Convenzione 1997						
1 A8	3 ^a e 4 ^a corsia Milano-Gallarate	Lavori ultimati	28,7	65	28,7	65
2 A1	4 ^a corsia Modena-Bologna	Lavori ultimati ⁽¹⁾	31,6	180	31,6	145
2 A14	3 ^a corsia Tangenziale Bologna	Lavori ultimati ⁽²⁾	13,7	59	13,7	59
3 A1	3 ^a corsia Casalecchio-Sasso Marconi	Lavori ultimati	4,1	83	4,1	83
4 A1	Variante di Valico	Lavori in corso/ ultimati ⁽³⁾	62,5	4.057	19,4	3.612
4 A1	3 ^a corsia Barberino-Incisa	Lavori in corso/ ultimati ⁽⁴⁾	58,5	2.099	15,2	930
5 A1	3 ^a corsia Orte-Roma Nord	Lavori ultimati	37,8	192	37,8	191
	Altri interventi	Lavori in corso/ ultimati ⁽⁵⁾	-	28	n.a	24
Totale interventi Convenzione 1997			236,9	6.763	150,5	5.109
Interventi inseriti nel IV Atto Aggiuntivo del 2002 ^(c)						
11 A1	3 ^a corsia Fiano R.-Settebagni e Sv. di Castelnuovo di Porto	Lavori ultimati	15,9	129	15,9	125
8 A4	4 ^a corsia Milano Est-Bergamo	Lavori ultimati	33,6	514	33,6	511
6 A8	5 ^a corsia Milano-Lainate	Lavori in corso	4,4	209	-	19
6 A9	3 ^a corsia Lainate-Como Grandate	Lavori ultimati	23,2	344	23,2	300
10 A14	3 ^a corsia Rimini Nord-P.to S. Elpidio	Lavori in corso/ ultimati ⁽⁶⁾	154,7	2.550	118,6	1.862
9 A7/A10/A12	Passante di Genova	Conferenza dei Servizi in corso	34,8	3.256	-	57
7 A8	Collegamento Nuova Fiera di Milano	Lavori ultimati	3,8	86	3,8	86
	Altri interventi	Lavori in corso/ ultimati ⁽⁷⁾	-	202	n.a	195
Totale interventi IV Atto Aggiuntivo 2002			270,4	7.290	195,1	3.155
Controllate						
12 A5	RAV A0-Trafo Monte Bianco Morgex-Entrèves	Lavori ultimati	12,4	430	12,4	422
13 A3	Autostrade Meridionali NA-Pompei-SA e Napoli-Pompei ^(d)	Lavori in corso/ ultimati	20,0	553	15,0	521
Totale interventi controllate			32,4	983	27,4	943
Totale investimenti in Grandi Opere			539,7	15.036	373	9.207

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2014, comprendendo lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale) somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione. Per gli interventi della Convenzione 1997 i valori sono al netto della quota che trova copertura tra gli Altri Investimenti.

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

(c) Approvato definitivamente nel 2004.

(d) Gli ampliamenti previsti sulla rete di SAM riguardano 24,5 km, di questi 4,5 km sono stati già aperti al traffico durante la convenzione 1972-1992.

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

(1) Comprende la realizzazione della Tangenziale di Modena, opera sul territorio richiesta dagli Enti Locali attualmente in attesa dell'approvazione in Conferenza dei Servizi.

La stessa non si potrà chiudere fino a quando non sarà definita una nuova Convenzione tra ANAS ed Enti.

(2) Investimento complessivo pari a 247 milioni di euro di cui 59 milioni di euro inseriti nel Piano Grandi Opere del '97 e 188 milioni di euro individuati tra gli Altri Investimenti.

(3) Aperti al traffico 19,4 km tra Sasso Marconi e La Quercia; i lavori del Lotto 12, di 4,5 km sono ultimati e la tratta sarà aperta al traffico unitamente al completamento dei lavori della Galleria di Base e del Lotto 13; lavori in corso sulla restante parte del tracciato autostradale.

(4) Sulla Barberino-Firenze Nord i lavori del Lotto 0 e del Lotto 1 sono in corso; sono aperti al traffico circa 21,9 km di terza corsia tra Firenze Nord e Firenze Sud; sulla tratta Firenze Sud-Incisa il progetto esecutivo del Lotto 1 è in approvazione presso il MIT, mentre sul Lotto 2 si è conclusa la Valutazione di Impatto Ambientale e si è in attesa della Conferenza dei Servizi

(5) Lavori di ampliamento del Ponte sul Volturmo, attraversamento del Rio Tufano e Viadotto Marano ultimati, Realizzazione Svincolo di Lodi e Variante di Lodi Vecchio ultimate (Convenzione TAV).

(6) Sono aperti al traffico circa 118,6 km di terza corsia tra Rimini-Nord e Senigallia e tra Ancona Sud e Porto S. Elpidio, oltre ai nuovi svincoli di Montemarcano, Porto S. Elpidio e Senigallia. Sono in corso i lavori dei lotti 4 (Senigallia-Ancona Nord per 18,9 km) e 5 (Ancona Nord-Ancona Sud per 17,2 km).

(7) Lavori in corso di affidamento per lo svincolo di Maddaloni. Lavori in corso per il Piano Sicurezza Gallerie e lo svincolo di Padova Zona Industriale; lavori ultimati su svincolo di Villamarzana, svincolo di Ferentino, svincolo di Guidonia e svincolo di Rubicone.

Il costo a finire delle opere è soggetto a modifiche in funzione dell'effettivo futuro avanzamento dei lavori. Si sottolinea, in particolare, che nonostante gli sforzi progettuali e organizzativi espressi, le complicazioni e le problematiche commentate potranno continuare a generare ritardi nell'avanzamento dei lavori, con le seguenti implicazioni:

- impossibilità di determinare con ragionevole approssimazione le date di completamento e messa in esercizio, soprattutto per le opere che non sono state ancora appaltate;
- prevedibile incremento del costo a finire, per effetto di contenziosi ed eventuali modifiche progettuali.

Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha costituito nel 2009 un organo denominato "Comitato Completamento Lavori", con la finalità di monitorare:

- l'andamento dei piani di investimento infrastrutturale in termini di stato di avanzamento lavori, costi relativi e rispetto degli impegni di Convenzione della Società e delle società partecipate;
- il processo di assegnazione dei contratti per l'esecuzione delle opere;
- gli assetti organizzativi e procedurali per l'esecuzione dei lavori;
- lo stato delle riserve contrattuali;
- lo stato dei contenziosi legali più significativi.

Nel corso del 2014 il Comitato si è riunito complessivamente 9 volte.

Piano investimenti in Grandi Opere di Autostrade per l'Italia Convenzione 1997

Per quanto riguarda gli investimenti compresi nel Piano della Convenzione del 1997 di Autostrade per l'Italia, al 31 dicembre 2014, oltre il 95% dei lavori ha superato la fase autorizzativa, oltre l'85% è stato affidato e circa il 75% eseguito.

In origine la Convenzione del 1997 prevedeva per i citati lavori una spesa di 3.556 milioni di euro.

Nell'aggiornamento del Piano Finanziario del 2002, inserito nel IV Atto Aggiuntivo, per tener conto dei ritardi approvativi già accumulati, fu necessario rivedere sia la tempistica di esecuzione delle opere, sia l'importo complessivo previsto incrementandolo a 4.500 milioni di euro. Fu inoltre accertato che i ritardi non erano attribuibili ad Autostrade per l'Italia e che i benefici finanziari per quest'ultima, dovuti allo slittamento dei lavori, erano comunque inferiori ai maggiori costi a carico della Società.

I maggiori oneri, rispetto a quanto originariamente previsto nel Piano Finanziario allegato alla Convenzione 1997, sono principalmente ascrivibili ai ritardi sopracitati negli iter autorizzativi, che hanno determinato nel tempo adeguamenti di prezzi, nonché a normative di successiva emanazione. Sulla crescita dei costi hanno inoltre inciso gli interventi sul territorio richiesti dagli Enti Locali coinvolti per il rilascio degli assensi e delle autorizzazioni di competenza. A fronte di tali maggiori oneri, che gravano e graveranno interamente su Autostrade per l'Italia, non sono previsti incrementi tariffari compensativi.

Peraltro quando la tempistica di esecuzione delle opere previste nella Convenzione 1997 fu aggiornata e concordata a metà del 2002, in sede di redazione del IV Atto Aggiuntivo, l'iter autorizzativo di molti interventi non era ancora completato e non era nemmeno stimabile (per la tratta Casalecchio-Sasso Marconi, i lotti 5, 6, 7, 8, 13 e 14 della Variante di Valico, Barberino-Firenze Nord, i Lotti 4, 5 e 6 della tratta Firenze Nord-Firenze Sud, Firenze Sud-Incisa, Tangenziale di Bologna).

Oggi, invece, tutti gli iter autorizzativi per la costruzione del potenziamento dell'A1 tra Bologna e Firenze sono stati completati, fa eccezione solamente il Lotto 2 (7,5 km) della Firenze Sud-Incisa per il quale non si è potuta perfezionare l'Intesa Stato-Regione ed è stata predisposta una variante progettuale, per la quale si è ottenuto il decreto VIA a gennaio 2015.

Il costo accertato delle opere (sulla base dei contratti di appalto in corso, dei progetti definitivi ed esecutivi in fase di approvazione) è pari a quasi 6,8 miliardi di euro. Di questi ne sono stati eseguiti circa 5,1 miliardi di euro, cifra superiore alla previsione di spesa prevista per le opere nel 2002. Rispetto alla stima iniziale di 3,6 miliardi di euro del 1997 sulla base della quale la società fu privatizzata, gli extra costi a carico della concessionaria sono quantificabili fino a oggi in circa 3,2 miliardi di euro.

Piano investimenti di Autostrade per l'Italia - IV Atto Aggiuntivo 2002

Gli investimenti compresi nel IV Atto Aggiuntivo sono finalizzati a potenziare la rete in prossimità di alcune grandi aree metropolitane (Milano, Genova, Roma) e lungo la dorsale adriatica. Il completamento dell'iter autorizzativo del IV Atto Aggiuntivo, sottoscritto da Autostrade per l'Italia nel dicembre 2002, si è perfezionato ed è divenuto efficace unicamente nel giugno del 2004. Pertanto, il piano di investimenti previsti dal IV Atto Aggiuntivo si è potuto attivare con l'avvio delle progettazioni solo a partire da tale data, con un ritardo di 21 mesi rispetto al programma originario.

Al 31 dicembre 2014 oltre il 53% dei lavori ha superato la fase autorizzativa, circa il 50% è stato affidato e oltre il 43% è stato eseguito.

La principale opera per contenuti tecnici ed economici del IV Atto Aggiuntivo è il potenziamento del Nodo di Genova. L'opera che si pone l'obiettivo di sgravare il tratto di A10 in prossimità della città di Genova, cioè dal casello di Genova Ovest (Porto di Genova) sino all'abitato di Voltri, trasferendo il traffico passante su una nuova infrastruttura che si affianca all'esistente, costituendone di fatto un raddoppio.

Nell'aggiornamento del Piano Finanziario del 2013, per tener conto dei ritardi approvativi già accumulati, è stata rivista sia la tempistica di esecuzione delle opere, sia l'importo complessivo previsto incrementandolo a 3,3 miliardi di euro.

Il 22 gennaio 2015 si è tenuta la seconda e ultima seduta della Conferenza dei Servizi ed attualmente si è in attesa di ricevere il Decreto di Intesa Stato-Regione, che costituirà la conclusione dell'iter autorizzativo.

Agli investimenti previsti nel IV Atto Aggiuntivo sono associati incrementi tariffari specifici legati a piani di convalida delle singole opere, riconosciuti in funzione dello stato di avanzamento dei lavori.

Piano investimenti in Grandi Opere delle altre società concessionarie italiane

Per quanto riguarda gli investimenti in nuove opere delle concessionarie controllate (Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e Autostrade Meridionali) al 31 dicembre 2014, il 100% dei lavori ha superato la fase autorizzativa, il 100% risulta in corso di esecuzione o affidato e circa il 96% è stato realizzato.

Il 31 dicembre 2012 è scaduta la concessione di Autostrade Meridionali e dall'1 gennaio 2013, dietro richiesta del Concedente, la Società prosegue nella gestione ordinaria della Concessione, incluso il completamento del piano di investimenti, nelle more del subentro del nuovo Concessionario e previo riconoscimento degli oneri a valore di subentro. Al 31 dicembre i lavori di potenziamento hanno superato il 94% di avanzamento del valore complessivo del piano.

Gestione operativa della rete

Gli interventi effettuati da Autostrade per l'Italia e dalle altre concessionarie controllate italiane nel corso del 2014 per manutenzione, sicurezza e viabilità della rete in concessione (esclusi gli interventi su aree di servizio) ammontano a 401 milioni di euro (409 milioni di euro nel 2013 a parità di perimetro).

L'importo complessivamente speso nel 2014 (che non comprende il costo del personale dedicato all'attività di manutenzione) risulta così suddiviso:

- costi di manutenzione per 298 milioni di euro;
- investimenti per la sicurezza e la viabilità per 103 milioni di euro (incluse le manutenzioni capitalizzate).

In particolare dei 401 milioni di euro di interventi, circa 372 milioni di euro sono stati realizzati da Autostrade per l'Italia.

Sicurezza e manutenzione

Nel corso del 2014, sulla rete di Autostrade per l'Italia, si sono registrati 14.329 incidenti (- 6,4 % rispetto al 2013), con un tasso di incidentalità globale in diminuzione del -7,1 % rispetto al 2013 e con un tasso di mortalità (calcolato come numero di decessi ogni 100 milioni di chilometri percorsi) pari a 0,31 rispetto allo 0,37 del 2013 (16,2 %)¹.

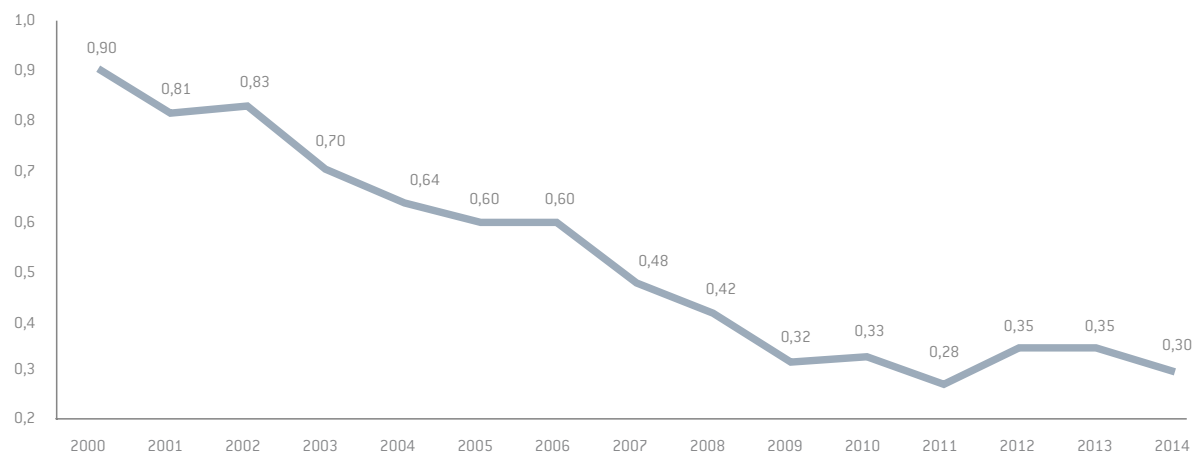
Sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e le sue concessionarie controllate italiane, sono stati registrati complessivamente 14.721 incidenti (- 6,4 % rispetto al 2013), con un tasso di incidentalità globale in diminuzione del 7,1 % rispetto al 2013 e con un tasso di mortalità (calcolato come numero di decessi ogni 100 milioni di chilometri percorsi) pari a 0,30 in calo del 14,3 % rispetto al valore del 2013 (0,35).

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

	2000	2013	2014
Tasso di incidentalità globale (n. incidenti/100 mln km percorsi)	60,6	34,0	31,6
Tasso di incidentalità in carreggiata	-	29,5	27,1
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone (n. incidenti/100 mln km percorsi)	15,8	9,1	8,5
Tasso di incidentalità mortale (n. incidenti/100 mln km percorsi)	0,71	0,24	0,25
Tasso di mortalità (n. decessi/100 mln km percorsi)	0,90	0,35	0,30

Nota: i dati 2014 sono da intendersi provvisori; dal 2011 è stata esclusa Strada dei Parchi. Dal 2012 sono state escluse anche le Società Autostrada Tirrenica e Autostrada Torino-Savona.

TASSI DI MORTALITÀ SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA E DELLE SOCIETÀ CONCESSIONARIE CONTROLLATE ITALIANE



Nota: i dati 2014 sono da intendersi provvisori.

[1] Si ricorda che il dato del 2013 è stato influenzato dall'incidente del 28 luglio sul viadotto Acqualonga della A16 con 40 deceduti.

Anche l'andamento dell'incidentalità nelle fasce PISM (Punti a Incidentalità Superiore alla Media) ha registrato nel 2014 una diminuzione del 21,5% del numero degli incidenti. Nel corso dell'anno sono stati attivati 278 interventi specifici che si aggiungono agli oltre 1.650 realizzati dal 2002, anno dal quale la riduzione dell'incidentalità in detti punti è stata complessivamente di circa il 76%.

Ai risultati evidenziati hanno contribuito l'impiego del sistema di rilevamento della velocità media, denominato "Tutor" (che al 31 dicembre 2014 risulta attivo su oltre 2.500 km, pari a circa il 40% dello sviluppo delle carreggiate della rete di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie controllate italiane), oltre che il miglioramento continuo degli standard di manutenzione della rete, le misure infrastrutturali e gestionali specifiche, come l'introduzione del nuovo protocollo per la segnaletica di cantiere e le campagne informative volte a sensibilizzare gli utenti sulla sicurezza.

Per quanto riguarda le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, continua l'impegno di Autostrade per l'Italia per garantire standard di esercizio sempre migliori e prevenire il deterioramento dell'infrastruttura autostradale, attraverso regolari interventi sulle pavimentazioni, sulla segnaletica orizzontale, sulle barriere di sicurezza e sulle altre opere d'arte. Nel corso del 2014 è proseguita la costante attività di manutenzione strutturale, in linea con gli standard degli ultimi anni, con oltre 75 interventi significativi. I lavori hanno interessato per quanto riguarda i ponti e viadotti, opere in generale di tutte le autostrade liguri, la A1 e la A16 principalmente per i tratti appenninici, e le tratte centrali della dorsale adriatica. Gli interventi inoltre hanno interessato alcune gallerie principalmente in A7, in A12 e in A23.

Altri interventi finalizzati a migliorare la sicurezza hanno riguardato la riqualifica di ulteriori tratti di barriere laterali per una estensione di circa 154 km.

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

SUPERFICI RIPAVIMENTATE SULLA RETE AUTOSTRADALE PER L'ITALIA

	2000	2013	2014
Metri quadrati (x 1.000)	11.256	7.083	7.525
di cui metri quadrati drenanti (x 1.000)	2.319	4.321	4.847
Metri cubi totali (x 1.000)	586	406	395
Copertura complessiva della rete Autostrade per l'Italia con asfalto drenante	18,9%	84,8%	84,4%

Nel corso del 2014 Autostrade per l'Italia ha realizzato, come di consueto, numerose iniziative e campagne a favore della sicurezza:

- il piano per la gestione dell'esodo estivo 2014 tramite il potenziamento dell'informazione, la rimozione di tutti i cantieri e una maggiore fluidità ai caselli;
- "previsioni di traffico" rese fruibili sul web, in una sezione dedicata, e nelle aree di servizio presso i punti informativi Hi-Point.
- il "Piano Antineve", realizzato ogni anno, congiuntamente alla Polizia Stradale, volto a enfatizzare l'impegno di Autostrade per l'Italia in termini di uomini e mezzi messi in campo per la gestione delle emergenze, oltre a fornire una serie di consigli utili quando si viaggia in autostrada in presenza di neve. Nel 2014, fra l'altro, è stata realizzata un'area web dedicata, con un vademecum contenente i consigli di sicurezza per la guida invernale e i dettagli sull'obbligo di dotazioni invernali;
- L'"Angolo della Prevenzione", iniziativa realizzata in collaborazione con Croce Rossa Italiana e volta a sensibilizzare gli autotrasportatori sull'importanza della prevenzione medica, garanzia di sicurezza alla guida, attraverso l'offerta di controlli medici gratuiti effettuabili direttamente in Area di Servizio, con il supporto di personale medico della Croce Rossa.

Viabilità

Il Total Delay¹ complessivo sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia nel 2014 è stato pari a circa 4.030 migliaia di ore, con un incremento del 5,6% rispetto al 2013.

L'aumento del Total Delay nel 2014 è imputabile principalmente a una diversa concentrazione del traffico nei weekend, in particolare in corrispondenza dell'esodo estivo e delle festività natalizie.

Infatti, il Total Delay riferito ai soli fine settimana (sabato e domenica) ha registrato un incremento del 27,7%.

Invece, per quanto riguarda il Total Delay Work, sottoindice del Total Delay che misura le turbative riferite a cantieri di lavoro in autostrada, nel 2014 ha registrato una riduzione del 38,3% rispetto all'anno precedente.

Negli anni è stato costante lo sforzo per lo sviluppo di canali di informazione volti a fornire dati aggiornati ed esaustivi sulle condizioni di viabilità della rete in concessione.

In particolare, nel corso del 2014:

- è proseguito l'accordo con l'emittente commerciale RTL, che si affianca alla tradizionale collaborazione con il canale RAI Isoradio, per eseguire 28 collegamenti giornalieri in diretta con gli operatori del Centro Operativo di Viabilità di Autostrade per l'Italia e interventi straordinari nel caso di turbative ad alto impatto;
- è stato ulteriormente incrementato il numero dei Pannelli a Messaggio Variabile dedicati alla trasmissione di informazioni di viabilità; alla fine del 2014 i pannelli presenti sulla rete di Autostrade per l'Italia sono 1.342;
- le chiamate pervenute al Call Center Viabilità sono state complessivamente 261.795, con una percentuale di risposta globale pari al 99,7%.

INDICATORI DI QUALITÀ DEI SERVIZI DI VIABILITÀ SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

	2000	2013	2014
Numero pannelli a messaggio variabile	384	1.328	1.342
% traffico in entrata coperto da servizio	n.d.	99	99
% traffico in autostrada coperto da servizio	n.d.	99	99
% rete dove è possibile ascoltare Isoradio e RTL	n.d.	74	75
% chiamate risposte dal call center viabilità	n.d.	99	99

Esazione e sistemi di pagamento

Nel 2014 le operazioni di pagamento effettuate con modalità automatiche hanno registrato sulla rete di Autostrade per l'Italia, rispetto all'anno precedente, un incremento pari all'1,7% raggiungendo l'82,7% del totale delle transazioni (81,7% nel 2013) e consentendo di ridurre le operazioni manuali del 4,9%.

Sulla intera rete italiana di Autostrade per l'Italia e delle altre società controllate le operazioni di pagamento effettuate con modalità automatiche sono incrementate dell'1,97% raggiungendo l'81,0% del totale delle transazioni (79,9% nel 2013).

L'esazione dinamica con Telepass ha raggiunto il 59,8% (58,6% compresa la rete delle concessionarie controllate) contro il 59,6% dell'anno precedente (58,3% compresa la rete delle concessionarie controllate).

(1) Total Delay: sommatoria dei differenziali tra il tempo medio di percorrenza rilevato su ogni tratta dell'intera rete nel periodo in esame e il tempo medio di percorrenza a una velocità media caratteristica della tratta, moltiplicati per il numero dei transiti.

Aree di servizio e pubblicità

Sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle altre società concessionarie italiane controllate sono attualmente presenti 228 aree di servizio, di cui 216 si trovano sulla rete di Autostrade per l'Italia.

Il piano originario 2003-2012 di riqualifica delle aree di servizio, al netto di limitate situazioni in cui l'iter autorizzativo e ambientale è tutt'ora in corso, è sostanzialmente concluso.

Oggi, restano da ultimare 25 interventi nominativamente indicati nella Convenzione Unica del 2007 di Autostrade per l'Italia, e previsti nell'Atto Aggiuntivo siglato e approvato in data 24 dicembre 2013.

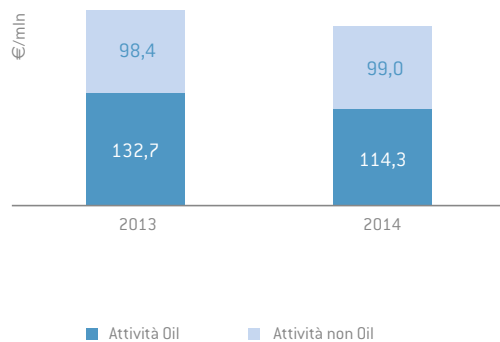
Tali 25 progetti, il cui valore totale ridefinito ammonta a circa 73,6 milioni di euro, si compongono di:

- 14 interventi con lavori già avviati (6 con lavori in corso, 1 con lavori in partenza, 7 con Progetto da approvare da parte del Concedente);
- 11 interventi non ancora avviati (9 con Progetto da approvare da parte del Concedente, di cui 7 con richiesta di Validazione Tecnica, 2 con Progetto in corso di stesura).

Oltre al miglioramento della ricettività delle aree e all'ampliamento dell'offerta di beni e servizi, il piano degli interventi ha prodotto risultati positivi in termini di miglioramento della qualità del servizio erogato nelle aree di servizio.

Nel 2014 le royalty correnti di competenza di Autostrade per l'Italia, ricevute da parte dei sub concessionari, ammontano a 209,3 milioni di euro, con un decremento del 7,7% rispetto al 2013. Includendo anche le altre concessionarie controllate, le royalty correnti per attività in aree di servizio ammontano a 213,2 milioni di euro, con un decremento rispetto al 2013 di 17,9 milioni di euro (-7,8%).

ROYALTY CORRENTI PER SERVIZI IN SUB CONCESSIONE SULLA RETE



Nell'ambito della gestione e commercializzazione degli asset pubblicitari nelle aree di servizio (cartelli per affissione periodica o permanente, circuito TV "Infomoving", spazi espositivi, ecc.) e della segnaletica di servizio, la società controllata AD Moving ha fatto registrare nel 2014 ricavi per circa 8,9 milioni di euro, con una riduzione dell'1,5% (pari a 138 migliaia di euro) rispetto al 2013 a fronte di una ulteriore contrazione del mercato pubblicitario italiano che fa registrare a novembre 2014 (ultimo dato Nielsen disponibile) una riduzione tendenziale del 2,6%.

Andamento economico-finanziario delle principali società controllate

Autostrade Meridionali

Il totale ricavi dell'esercizio 2014 risulta pari a 79,1 milioni di euro ed evidenzia un incremento di 4 milioni di euro (+5,2%) rispetto al 2013.

Nel valore dei ricavi è inclusa l'integrazione del canone di concessione, da corrispondere al Concedente per 9,4 milioni di euro nel 2014 (8,9 milioni di euro nel 2013) rilevata per pari importo tra i costi operativi.

I ricavi netti da pedaggio ammontano a 75,2 milioni di euro contro 72,2 milioni di euro registrati nell'anno precedente (+3 milioni euro). Tale variazione deriva dall'effetto dell'incremento del traffico del 2014, in cui i transiti totali hanno registrato un aumento del 4,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'incremento del traffico ha interessato sia i veicoli pesanti (5,8%) sia i veicoli leggeri (4,3%), con un effetto positivo stimabile in 2,5 milioni di euro. Gli altri ricavi ricorrenti si incrementano di 1 milione di euro essenzialmente in relazione all'iscrizione di crediti derivanti dagli scostamenti generati nel 2013 e nel 2014 per l'applicazione della tariffa differenziata.

L'EBITDA, pari a 27,7 milioni di euro, risulta in lieve aumento rispetto al 2013 per 0,3 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato dall'aumento dei ricavi totali compensato parzialmente dai maggiori costi per servizi di manutenzione. Gli investimenti in attività autostradali nel 2014 ammontano a 11,3 milioni di euro (contro i 32,7 milioni di euro del 2013). La convenzione unica di Autostrade Meridionali sottoscritta con ANAS il 28 luglio 2009 e approvata con Legge n. 191/2009, è scaduta il 31 dicembre 2012.

ANAS ha pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 10 agosto 2012 il bando di gara per la riassegnazione della concessione dell'attività di manutenzione e gestione dell'autostrada Napoli-Pompei-Salerno. Il bando di gara prevede a carico dell'aggiudicatario l'obbligo di corrispondere in favore dell'attuale concessionario l'ammontare del "diritto di subentro" determinato, in tale atto, di un valore massimo di 410 milioni di euro. Autostrade Meridionali ha presentato domanda di prequalifica e ha ricevuto la lettera di invito trasmessa agli operatori economici prequalificati.

In conformità a quanto stabilito in convenzione, nel dicembre 2012 il Concedente ha chiesto ad Autostrade Meridionali di proseguire dall'1 gennaio 2013 nella gestione dell'autostrada, secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione vigente, e di realizzare un programma "di messa in sicurezza dell'autostrada". A termini di convenzione il trasferimento della gestione al concessionario subentrante avrà luogo contestualmente alla corresponsione da parte di quest'ultimo dell'indennizzo per "diritto di subentro" ad Autostrade Meridionali.

Tangenziale di Napoli

I ricavi totali, pari a 70,8 milioni di euro, presentano un incremento di 1,3 milioni di euro (+1,8%) rispetto al 2013.

Nel valore dei ricavi è inclusa l'integrazione del canone di concessione da corrispondere al Concedente per 5,0 milioni di euro (invariata rispetto al 2013), rilevata per pari importo tra i costi operativi.

L'incremento dei ricavi totali, al netto dell'integrazione chilometrica, è determinato prevalentemente da maggiori ricavi da pedaggio per 2,1 milioni di euro per effetto dell'adeguamento tariffario riconosciuto con decorrenza 1° gennaio 2014 in parte compensato dal minor traffico registrato rispetto al 2013 (-1,7%). Tale incremento è in parte compensato dalla riduzione degli altri ricavi operativi pari a 0,9 milioni di euro (-12,1% rispetto al 2013, dovuto sostanzialmente a minori ricavi per partite straordinarie e da minori introiti da aree di servizio e pubblicità, oltre che da minori rimborsi da terzi).

L'EBITDA registra un incremento di 2,0 milioni di euro rispetto al 2013 dovuto all'incremento dei ricavi oltre che dal decremento dei costi operativi e del personale. In particolare, i costi di manutenzione, si decrementano di 0,2 milioni di euro pur rispettando gli impegni convenzionali e gli altri costi operativi, al netto degli oneri concessori, si riducono di 0,6 milioni di euro per effetto di minori costi sostenuti per consumi energetici in parte compensati da maggiori costi operativi non ricorrenti. Il costo del personale risulta sostanzialmente invariato.

Nel corso del 2014 sono proseguiti i lavori di ammodernamento e adeguamento previsti dalla nuova convenzione vigente. Gli interventi, pari a 9,5 milioni di euro, si sono incrementati di 3,6 milioni di euro rispetto al 2013 e hanno riguardato la nuova stazione di Zona ospedaliera, gli adeguamenti sismici, l'inserimento delle barriere fonoassorbenti, le barriere di sicurezza e la riqualificazione delle stazioni di Capodimonte e Capodichino.

Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco

I ricavi totali, pari a 55,3 milioni di euro, risultano sostanzialmente in linea rispetto al 2013 (55,4 milioni di euro). All'interno della voce in esame i ricavi da pedaggio, pari a 55 milioni di euro, si incrementano di 0,1 milioni di euro. Rispetto all'anno precedente i veicoli paganti passano da 1.783.964 a 1.804.982 con un delta positivo di 21.018 veicoli.

A far data dall'1 gennaio 2014 la Commissione intergovernativa ha autorizzato un aumento tariffario complessivo del 3,35%, comprensivo del recupero della media dei tassi di inflazione maturati in Italia e in Francia nel periodo 1° settembre 2012-31 agosto 2013 (+0,95%) e dell'aumento tariffario straordinario del 2,40% che - in base alle decisioni assunte dai Ministri delle infrastrutture italiano e francese in occasione del vertice di Lione del 3 dicembre 2012 - sarà applicato sino al 2015. Il gettito generato da tale secondo fattore non ha ancora ricevuto, per la Società italiana, una precisa e definitiva destinazione da parte dei competenti Ministeri. Pertanto il maggior importo derivante dalla riscossione dell'aumento straordinario in questione, nella misura di pertinenza della Società italiana, è stato temporaneamente rilevato, come per gli anni precedenti, tra le passività, non confluendo, quindi, tra i ricavi da pedaggio.

L'EBITDA, pari a 35,2 milioni di euro, registra un decremento di 0,5 milioni di euro, a seguito della lieve variazione negativa dei ricavi e dell'incremento dei costi di manutenzione. Gli investimenti del 2014 sono pari a 1,1 milioni di euro, in leggera riduzione rispetto al 2013 (-0,1 milioni di euro) per effetto della conclusione degli interventi che nel 2013 erano stati dedicati all'allargamento della rampa di accesso sul versante francese.

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta

I ricavi totali, pari a 17,7 milioni di euro, si incrementano del 2,5% rispetto al 2013 (+0,4 milioni di euro) e sono composti sostanzialmente dai ricavi da pedaggio (17,1 milioni di euro nel 2014 contro 16,4 milioni di euro nel 2013).

L'aumento dei ricavi da pedaggio è dato dall'incremento tariffario che dall'1 gennaio 2014 è stato del 5%, parzialmente compensato dalla riduzione del traffico rispetto al precedente esercizio del 2%. In particolare nel 2014 si evidenzia una diminuzione dei transiti dei mezzi pesanti (-0,4%) e una diminuzione dei transiti dei mezzi leggeri (-2,6%).

L'EBITDA (4,9 milioni di euro) si riduce di 0,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto del saldo tra l'incremento dei ricavi da pedaggio e i maggiori costi esterni, in particolare per manutenzioni.

Gli investimenti del 2014 sono pari a 2,9 milioni di euro e sono riferiti quasi per la totalità a investimenti in attività autostradali.

La posizione finanziaria netta è positiva per 87,9 milioni di euro, con un incremento di 6,4 milioni di euro rispetto al 2013.

Telepass

Al 31 dicembre 2014 sono 8,5 milioni gli apparati Telepass circolanti (con un incremento di 262 mila unità rispetto al 31 dicembre 2013). Le Opzioni Premium sono oltre 1,8 milioni (+95 mila unità rispetto al 31 dicembre 2013). Nel corso dell'esercizio 2014 la società Telepass, incaricata della gestione del sistema di pagamento elettronico del pedaggio e fornitrice, in Italia e all'estero, di sistemi di pagamento per servizi correlati alla mobilità, ha conseguito ricavi per 145 milioni di euro (con un incremento del +3% rispetto allo scorso esercizio) prevalentemente rappresentati da canoni Telepass per 94 milioni di euro, quote associative Viacard per 21 milioni di euro e Opzioni Premium per 14 milioni di euro. A seguito della sospensione dell'eco tassa e della successiva sottoscrizione del protocollo di accordo tra Ecomouv e il Governo Francese, Ecomouv riconoscerà a Telepass un compenso, rilevato nell'attuale esercizio, pari a 2 milioni di euro destinato a coprire forfettariamente gli oneri sostenuti per il mantenimento in attività del sistema di gestione.

L'EBITDA della società per l'anno 2014 è pari a 88 milioni di euro a fronte di un valore di 86 milioni di euro registrato nel 2013.

2.6 Attività autostradali estere

Nel 2014 i risultati delle attività autostradali estere del Gruppo hanno beneficiato di variazioni positive dei volumi di traffico (calcolati in termini di chilometri percorsi) rispetto al 2013: +5,9% in Cile, +2,3% in Brasile¹ e +7,4% per la concessionaria polacca Stalexport Autostrada Malopolska.

I risultati economici del 2014 risentono tuttavia del deprezzamento delle valute di Cile e Brasile, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Nel corso del 2014 le concessionarie cilene hanno registrato complessivamente ricavi per 171 milioni di euro, con una diminuzione del 4% rispetto al 2013 (179 milioni di euro). A parità di cambio, i ricavi hanno registrato un incremento del 10%. I ricavi da pedaggio del 2014 riflettono l'adeguamento tariffario in vigore a partire da gennaio 2014. L'EBITDA è risultato pari a 128 milioni di euro, con un decremento di circa 4 milioni di euro (-3%) rispetto al 2013. A parità di cambio l'EBITDA ha registrato un incremento dell'11%.

Nel corso del 2014 le concessionarie brasiliane hanno registrato complessivamente ricavi per 311 milioni di euro con una diminuzione del 2% rispetto al 2013 (317 milioni di euro). A parità di cambio, i ricavi hanno registrato un incremento del 5%. I ricavi da pedaggio del 2014 riflettono l'adeguamento tariffario annuale in vigore a partire da luglio per le concessionarie dello Stato di San Paolo e da giugno per la concessionaria Rodovia MG050 nello Stato di Minas Gerais. L'EBITDA è risultato pari a 240 milioni di euro, in aumento di circa 5 milioni di euro (+2%) rispetto al 2013. A parità di cambio l'EBITDA ha registrato un incremento dell'11%.

In Polonia il gruppo Stalexport Autostrady ha registrato complessivamente ricavi per 54 milioni di euro con un incremento dell'8% rispetto al 2013. L'EBITDA è risultato pari a 40 milioni di euro, con un incremento del 3% rispetto al 2013.

Cile

Autostrade per l'Italia partecipa indirettamente al capitale delle seguenti società in Cile:

- la concessionaria Los Lagos, controllata al 100% del capitale dal Gruppo, titolare del tratto di 135 km della Ruta 5 tra Rio Bueno e Puerto Montt;
- la holding Grupo Costanera, detenuta per il 50,01% del capitale (il restante 49,99% è detenuto da CPPIB-Canada Pension Plan Investment Board), a cui fa capo la gestione di 100 km di autostrade urbane nella capitale Santiago del Cile e della rete di Litoral Central per circa 80 km.

I risultati del 2014 per le società cilene del Gruppo espressi in euro risentono del deprezzamento del peso cileno, che ha determinato il passaggio del tasso di cambio da 658,3 pesos cileni per euro (cambio medio del 2013) a un valore medio di 756,9 pesos cileni per euro per il 2014 (deprezzamento pari al 15%). A parità di cambio, si registra la prosecuzione del trend di crescita sia in termini di ricavi che di EBITDA.

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICO-GESTIONALI

(milioni di euro)	Ricavi			EBITDA			RICAVI ADJUSTED (*)			EBITDA ADJUSTED (*)		
	2014	2013	Var. %	2014	2013	Var. %	2014	2013	Var. %	2014	2013	Var. %
Grupo Costanera												
Costanera Norte	76	81	-6%	57	60	-5%	109	117	-7%	90	95	-5%
Nororient	3	4	-25%	-	-1	-100%	15	17	-12%	12	12	n.s.
Vespucio Sur	70	71	-1%	59	60	-2%	70	71	-1%	59	60	-2%
Litoral Central	2	2	n.s.	-	-	n.s.	12	12	n.s.	10	10	n.s.
AMB	1	1	n.s.	-	-	n.s.	1	1	n.s.	-	-	n.s.
Los Lagos	19	20	-5%	12	13	-8%	40	42	-5%	33	35	-6%
Totale	171	179	-4%	128	132	-3%	247	260	-5%	204	212	-4%

(*) Per informazioni in merito alla natura delle rettifiche apportate e alle differenze tra i dati reported e adjusted, si rinvia a quanto descritto nello specifico paragrafo "Andamento economico-finanziario consolidato".

[1] Variazione riferita alle sole società consolidate del Gruppo. Includendo Rodovias do Tietê, partecipata al 50%, la crescita del traffico in Brasile risulta pari al +2,2%.

Nel 2014 le concessionarie cilene del Gruppo mostrano un andamento del traffico pari complessivamente a +5,9% in termini di chilometri percorsi.

Il traffico sulla rete delle concessionarie operanti nell'area metropolitana di Santiago del Cile ha registrato incrementi in chilometri percorsi che variano dal 3,4% di Costanera Norte, al 6,5% di Vespucio Sur, al 9,8% di Nororient, concessionaria che opera in un'area in forte sviluppo residenziale e commerciale.

I ricavi da pedaggio di Costanera Norte beneficiano, in aggiunta all'incremento di traffico citato, dell'introduzione di nuovi portali entrati in esercizio nel corso del 1° trimestre 2014, alcuni dei quali consentono di intercettare una quota di traffico in precedenza non pagante (effetto sui ricavi pari a +4,6%).

La concessionaria Litoral Central, operante nell'area costiera a ovest della capitale, così come la concessionaria Los Lagos, hanno registrato un aumento del traffico dell'8,2% rispetto al 2013.

TRAFFICO

	Traffico (milioni di km percorsi)			Traffico (migliaia di transiti)		
	2014	2013	Var. %	2014	2013	Var. %
Grupo Costanera						
Costanera Norte	993	960	3,4%	217.830	211.228	3,1%
Nororient	73	67	9,8%	6.122	5.579	9,7%
Vespucio Sur	849	797	6,5%	277.706	260.550	6,6%
Litoral Central	99	92	8,2%	3.990	3.680	8,4%
AMB	22	21	4,8%	9.611	9.167	4,8%
Los Lagos	597	552	8,2%	16.033	14.662	9,4%
Totale	2.634	2.489	5,9%	531.292	504.866	5,2%

A partire da gennaio 2014 le concessionarie di Grupo Costanera hanno applicato i seguenti incrementi tariffari annuali determinati contrattualmente:

- +6,0% per Costanera Norte e Vespucio Sur per effetto dell'adeguamento all'inflazione 2013 (+2,4%) più un fattore di maggiorazione del 3,5%;
- +8,7% per Nororient per effetto dell'adeguamento all'inflazione 2013 (+2,4%), del fattore di maggiorazione del +3,5% e della distribuzione dell'incremento tariffario tra le due barriere, inclusivo dell'arrotondamento ai 50 pesos delle tariffe (+2,6%);
- +5,4% per AMB per effetto del recupero dell'inflazione nel biennio 2012-2013 (+3,9%) più un fattore di maggiorazione dell'1,5% (AMB recupera anche l'incremento dell'inflazione dell'anno 2012 in cui è avvenuto il completamento degli investimenti relativi al sistema di pedaggiamento free-flow);
- +2,3% per Litoral Central, per effetto dell'adeguamento all'inflazione 2013 (+2,4%) e dell'arrotondamento ai 50 pesos delle tariffe (-0,1%).

A partire da gennaio 2014, le tariffe applicate da Los Lagos sono state incrementate dello 0,2% per effetto combinato dell'adeguamento all'inflazione 2013 (+2,4%), della maggiorazione tariffaria relativa al premio sicurezza 2014 (+0,9%), della cessazione del premio sicurezza 2013 (-2,7%) e dell'arrotondamento ai 100 pesos delle tariffe (-0,3%).

Con la pubblicazione in data 12 marzo 2014 del Decreto Supremo di ratifica è entrato pienamente in vigore il Programma Santiago Centro Oriente ("CC7").

Il programma ha come finalità la realizzazione di sette interventi volti a eliminare i principali colli di bottiglia sulla tratta in concessione. L'ammontare complessivo degli investimenti previsti è stimato in circa 240 miliardi di pesos (pari a circa 325 milioni di euro al cambio di fine esercizio 2014), di cui a oggi è stato eseguito circa il 27%. L'accordo prevede, a fronte di tali investimenti, forme di remunerazione per la concessionaria a carico dell'Autorità, fra cui un valore finale alla scadenza della concessione per garantire una remunerazione minima, nonché la compartecipazione ai maggiori introiti derivanti dall'installazione di nuovi portali.

Brasile

Atlantia, indirettamente, è uno dei principali operatori autostradali in Brasile attraverso la società del gruppo Atlantia Bertin Concessões S.A., in partnership con il gruppo Bertin, che gestisce complessivamente 1.538 km di rete.

I risultati del 2014 per le società brasiliane del Gruppo espressi in euro risentono del deprezzamento del real brasiliano, che ha determinato il passaggio del tasso di cambio da 2,8 reais brasiliani per euro (cambio medio relativo al 2013) a un valore medio di 3,1 reais brasiliani per euro nel 2014 (deprezzamento pari all'8,9%). A parità di cambio si registra la prosecuzione del trend di crescita sia in termini di ricavi che di EBITDA.

Nel 2014 si è registrata una crescita del traffico in termini di chilometri percorsi pari al 2,3% sulla rete delle concessionarie consolidate del Gruppo e dell'1,8% su Rodovias do Tietê, società partecipata al 50%.

A fronte di una crescita cumulata dei veicoli leggeri del +4,2% (+4,0% includendo Rodovias do Tietê) si riscontra, tuttavia, una flessione dei pesanti pari a -3,2% (-3,1% includendo Rodovias do Tietê). Tale flessione è legata all'attuale fase di rallentamento dell'economia brasiliana.

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICO-GESTIONALI

(milioni di euro)	Traffico (milioni di km percorsi)			Ricavi			EBITDA		
	2014	2013	Var. %	2014	2013	Var. %	2014	2013	Var. %
Triangulo do Sol	1.511	1.482	2,0%	134	137	-2%	103	102	1%
Rodovias das Colinas	2.080	2.037	2,1%	145	149	-3%	116	112	4%
Rodovia MG050	804	778	3,4%	32	31	3%	21	21	n.s.
Totale	4.395	4.297	2,3%	311	317	-2%	240	235	2%
Rodovias do Tietê	1.326	1.303	1,8%						
Totale incluso Tietê	5.722	5.600	2,2%						

I contratti di concessione dello Stato di San Paolo prevedono l'adeguamento annuale delle tariffe a partire dall'1 luglio di ogni anno sulla base dell'inflazione registrata nei 12 mesi precedenti la rivalutazione (IPCA: Indice dei Prezzi al Consumo Ampliato).

Per le concessionarie Triangulo do Sol e Colinas, l'incremento fa riferimento all'inflazione registrata nel periodo giugno 2013 - maggio 2014, pari al 6,37%, mentre per Rodovia MG050, nello Stato di Minas Gerais, le tariffe applicate sono state incrementate del 6,24% a partire dal 13 giugno 2014.

L'adeguamento autorizzato nel 2014 per le concessionarie dello Stato di San Paolo è decurtato di quanto maggiormente percepito per effetto delle misure adottate a compensazione del mancato riconoscimento dell'adeguamento tariffario del 2013 [ad esempio la fatturazione degli assi sospesi dei veicoli pesanti e riduzione del canone di concessione variabile dal 3% all'1,5%].

Gli adeguamenti autorizzati sono stati pari a: +5,72% per Triangulo do Sol, +5,51% Rodovias das Colinas, +5,44% per Rodovias do Tietê.

Polonia

La concessionaria polacca Stalexport Autostrada Malopolska ha registrato nel 2014 un incremento del traffico in chilometri percorsi pari al 7,4% rispetto al 2013, con una crescita per i veicoli leggeri del 7,2% e dell'8,7% per i veicoli pesanti.

L'elevata crescita del traffico è in parte riconducibile ai lavori di manutenzione straordinaria su una delle strade alternative.

(milioni di euro)	Traffico (milioni di km percorsi)			Ricavi			EBITDA		
	2014	2013	Var. %	2014	2013	Var. %	2014	2013	Var. %
Gruppo Stalexport Autostrady	757	705	7,4%	54	50	8%	40	39	3%
Totale	757	705	7,4%	54	50	8%	40	39	3%

2.7 Altre attività

Autostrade Tech

Autostrade Tech opera, in Italia e all'estero, nel settore dell'Information Technology System, in particolare nelle aree del pedaggio, della gestione e informazione del traffico, del controllo degli accessi urbani e dei parcheggi e dei sistemi per il controllo della velocità.

Nel 2014 la società ha conseguito ricavi per 52 milioni di euro, in riduzione di 10 milioni di euro (-16%) rispetto al 2013. Tale flessione è essenzialmente riconducibile alla conclusione delle principali attività svolte nel corso del 2013 nell'ambito del progetto Eco-Taxe in Francia ed è parzialmente compensata da maggiori ricavi per vendita apparati Telepass. L'EBITDA nel 2014 è pari a 9 milioni di euro e presenta un incremento di 2 milioni di euro rispetto al 2013.

Electronic Transaction Consultants (ETC)

Electronic Transaction Consultants (ETC) è leader negli USA nell'integrazione di sistemi, nella manutenzione hardware e software, nel supporto operativo alla clientela e nella consulenza in sistemi di pedaggiamento elettronico free flow. Autostrade per l'Italia detiene, attraverso la controllata Autostrade dell'Atlantico, il 64,46% del capitale della società.

Nel corso del 2014 ETC ha registrato complessivamente ricavi per 48 milioni di euro. L'EBITDA è risultato pari a 3 milioni di euro, in crescita di 7 milioni rispetto al 2013 (-4 milioni).

Ecomouv

Il 20 ottobre 2011 Autostrade per l'Italia, attraverso la società di progetto Ecomouv S.a.s. (di cui detiene il 70% del capitale), ha sottoscritto con il Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile, dei Trasporti e dell'Edilizia

Popolare (MEEDE) il Contratto di Partenariato per la realizzazione e la gestione di un sistema di pedaggiamento satellitare obbligatorio per i mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate in transito su circa 15.000 chilometri della rete stradale nazionale (c.d. progetto Eco-Taxe Poids Lourds).

Il contratto prevedeva una prima fase di progettazione e allestimento del servizio della durata di 21 mesi dalla firma del contratto e quindi una seconda fase di gestione e manutenzione del servizio di esazione della tassa della durata di 11 anni e mezzo.

Le attività di verifica del Dispositivo da parte dello Stato francese "Vérification d'Aptitude au Bon Fonctionnement (VABF)" si sono concluse l'8 novembre 2013 e il 22 novembre 2013 lo Stato francese ha riconosciuto il dispositivo conforme alle prescrizioni tecniche e alle disposizioni legali e regolamentari applicabili, salvo che per l'omologazione delle catene di esazione e controllo; omologazioni, non necessarie ad avviso di Ecomouv ai fini della VABF, che sono tuttavia intervenute nel corso del mese di dicembre 2013.

Il 29 ottobre 2013 il Primo Ministro francese annunciava la sospensione dell'entrata in vigore dell'Eco-Taxe, a seguito di un violento movimento di protesta in Bretagna, per poter prendere in conto misure di aggiustamento del perimetro di applicazione richieste con forza dalle organizzazioni professionali dei trasportatori, agricoltori e politici della regione bretone. Due Commissioni parlamentari di indagine sono state insediate, rispettivamente, in seno all'Assemblea Nazionale e al Senato, nel corso di dicembre 2013, la prima delle quali (la Mission d'Information presso l'Assemblea Nazionale) con lo scopo precipuo di verificare le condizioni di riavvio per la messa in esercizio della tassa.

Successivamente, anche a seguito del parere favorevole rilasciato dalla Commissione di Conciliazione richiesta da Ecomouv al fine di risolvere in bonis le divergenze emerse circa la mancata accettazione del Dispositivo da parte dello Stato francese benché le fasi di collaudo si fossero concluse positivamente, nonché delle conclusioni favorevoli dei rapporti predisposti dalle 2 citate Commissioni parlamentari, che hanno ribadito l'opportunità del mantenimento del dispositivo realizzato da Ecomouv e la legittimità delle procedure di attribuzione, in data 20 giugno 2014 è stato firmato con il Governo francese il Protocollo di Accordo per la gestione del Contratto di Partenariato durante il periodo di sospensione della tassa, sino al 31 dicembre 2014.

Con il Protocollo di Accordo il Governo francese riconosce la conformità al Contratto del dispositivo sviluppato da Ecomouv, dichiarando la cosiddetta "messa a disposizione" e la presa in carico degli obblighi di pagamento. Con l'Accordo, inoltre, il Governo rende Ecomouv indenne dai costi operativi e finanziari derivanti dalla citata sospensione dell'ecotassa.

In data 30 ottobre 2014, i Ministri competenti hanno formalmente comunicato a Ecomouv la decisione di risolvere il Contratto di Partenariato "a causa di difficoltà insormontabili nella messa in opera dell'Eco-Taxe".

Successivamente, in data 30 dicembre 2014, lo Stato francese ha comunicato a Ecomouv la presa in carico dell'indennità di risoluzione del Contratto di Partenariato, conformemente ai criteri di calcolo previsti dal Protocollo di Accordo. L'indennità - il cui importo netto è pari a 403 milioni di euro - consente il ristoro degli investimenti, incluso il rimborso della quota di debito che non è stata già oggetto di accollo da parte dello Stato, la remunerazione del capitale investito e la gestione della liquidazione volontaria della società Ecomouv, inclusi i costi del piano sociale di salvaguardia degli impieghi. Lo Stato francese, inoltre, si è accollato l'onere del riacquisto degli apparati prodotti da Ecomouv e distribuiti agli operatori, nonché il debito afferente al progetto.

Si evidenzia che l'obbligazione di rimborso del debito di progetto nei confronti delle banche finanziatrici, per un importo originario pari a circa 440 milioni di euro, è stata assunta direttamente dallo Stato francese per l'effetto combinato dell'avvenuta accettazione del sistema nell'ambito del Protocollo d'Accordo trilaterale Ecomouv-Banche finanziatrici-Governo francese del 20 giugno 2014, e del successivo esercizio della resiliazione del Contratto di Partenariato da parte del Governo francese con efficacia dal 30 dicembre 2014, senza possibilità di ulteriore ricorso su Ecomouv.

2.8 Innovazione, ricerca e sviluppo

Le attività di innovazione, sviluppo e ricerca, svolte dal Gruppo sono finalizzate alla messa a punto di soluzioni innovative, tecnologicamente avanzate, volte a:

- elevare la qualità del servizio autostradale, in termini di sicurezza e fluidità, ottimizzando le prestazioni della rete, attraverso il suo potenziamento, ammodernamento, manutenzione e monitoraggio;

- migliorare la gestione operativa della infrastruttura e l'efficienza del trasporto, grazie allo sviluppo di sistemi informatici dedicati;
- minimizzare gli impatti dell'attività autostradale fin dalla fase di progettazione delle opere, attraverso una gestione dell'infrastruttura secondo criteri di sostenibilità nel rispetto degli obiettivi europei e nazionali.

Le attività di innovazione, ricerca, sviluppo, con durata in alcuni casi pluriennale, sono svolte dalle strutture aziendali interessate, in sinergia con le società del Gruppo, in collaborazione con centri di ricerca e istituti universitari ed, in alcuni casi, anche in partnership con altre aziende. Le attività si sono concretizzate, anche per il 2014, in numerosi progetti, alcuni dei quali co-finanziati a livello europeo e nazionale.

Fra le principali attività effettuate nel 2014, si evidenziano quelle per:

- il proseguimento delle attività per lo sviluppo di sistemi di pedaggiamento free flow;
- l'evoluzione tecnologica del sistema Safety Tutor;
- il proseguimento delle attività per lo sviluppo di sistemi di rilevazione della classe per l'attribuzione del pedaggio;
- il proseguimento delle attività per lo sviluppo di piattaforme per la gestione del pedaggio satellitare e per il tracciamento dei veicoli; sviluppo di soluzioni tecnologiche in relazione alle recenti evoluzioni di sistemi e applicazioni per le Smart City;
- la partecipazione al progetto REETS, a finanziamento europeo, per l'implementazione di un Servizio Interoperabile di Telepedaggio;
- la partecipazione al progetto, a finanziamento europeo, MOBINET finalizzato a creare un e-market-place nel settore degli Intelligent Transport Systems;
- la partecipazione al progetto, a finanziamento nazionale, KOM4T ME per lo sviluppo di una nuova piattaforma per la diffusione multicanale di informazioni georeferenziate legate a contesti di infomobilità e infotainment;
- la partecipazione al progetto, a finanziamento nazionale, Easyrider per lo sviluppo di nuovi servizi di interazione tra strutture fisse e veicoli, con l'obiettivo di ottimizzare i flussi di traffico e la sicurezza stradale, in particolare dedicati alla infomobilità urbana ed extra urbana;
- la partecipazione al programma europeo Easyway per lo sviluppo e l'applicazione di servizi ITS (informativa all'utenza, traffic management, servizi per il trasporto merci e la logistica) necessari al raggiungimento degli obiettivi europei in tema di sicurezza, impatto ambientale del trasporto e mobilità;
- il proseguimento delle attività per lo sviluppo di sistemi informatici per il monitoraggio del traffico e degli incidenti finalizzati a una migliore gestione della mobilità e programmazione dei cantieri;
- il proseguimento del progetto LEW, a finanziamento nazionale, per lo sviluppo di un sistema di monitoraggio, early-warning e riduzione del rischio idrogeologico per la salvaguardia delle persone, ivi incluse la diffusione dell'informazione;
- l'impiego di nuove tecnologie robotiche (drone) a basso impatto sulla circolazione per l'esecuzione ravvicinata delle ispezioni;
- lo studio di sistemi di mitigazione degli incendi in galleria;
- il proseguimento delle attività di sviluppo di dispositivi wireless di nuova concezione per le comunicazioni di soccorso in galleria, in conformità al D.Lgs. 264/2006;
- l'applicazione di nuovi sistemi a led di illuminazione degli imbrocchi delle gallerie autostradali al fine del miglioramento delle condizioni di sicurezza e dell'efficienza energetica.

Ricadono in questo ambito anche le attività svolte per la predisposizione dei programmi europei e nazionali di attuazione in tema di ricerca, sviluppo e innovazione e per la definizione delle normative in tema di trasporto, quali la sicurezza, l'implementazione di sistemi intelligenti di trasporto e di telepedaggio, attraverso la partecipazione a organismi e associazioni, a livello regionale, nazionale e comunitario.

Nel 2014 il totale degli investimenti e dei costi sostenuti dal Gruppo Autostrade per l'Italia per le attività di innovazione, ricerca e sviluppo ammonta a 8 milioni di euro. Tale importo rappresenta la somma delle risorse complessivamente dedicate dal Gruppo alle attività di ricerca e sviluppo inclusi i costi operativi, i costi del personale e gli investimenti.

2.9 Risorse umane

Al 31 dicembre 2014 (escludendo dal periodo di consolidamento per i periodi di riferimento Ecomouv, Ecomouv D&B, Tech Solutions Integrators, Pavimental, Pavimental Polska, Spea, Spea Brasile¹) il Gruppo Autostrade per l'Italia impiega 10.061 risorse a tempo indeterminato e 410 risorse a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 10.471 risorse (in incremento di 188 unità rispetto alle 10.283 del 2013, pari al +1,8%).

La variazione del personale a tempo indeterminato (+134 unità) è riconducibile prevalentemente alle seguenti Società del Gruppo:

- le società brasiliane (+318 unità) per la prosecuzione della messa a regime dell'organizzazione e per l'implementazione del progetto di internalizzazione delle attività di manutenzione ordinaria;
- Giove Clear (+19 unità) per l'ampliamento del perimetro delle attività di pulizia in altre aree di servizio;
- le società concessionarie italiane (-117 unità) principalmente per la non completa copertura del turnover in Autostrade per l'Italia e Tangenziale di Napoli e per le cessioni di contratto da Autostrade per l'Italia verso Atlantia nel corso del 2014 in seguito al rafforzamento della struttura organizzativa della controllante post fusione con Gemina;
- le società cilene (-64 unità) per la riduzione del personale a seguito della centralizzazione di alcune attività.

La variazione del personale a tempo determinato (+54 unità) è riconducibile prevalentemente alle seguenti società:

- Autostrade per l'Italia (+30 unità) per la necessità di personale esattoriale stagionale nel mese di dicembre 2014;
- Giove Clear (+21 unità) per l'ampliamento del perimetro di attività.

L'organico medio (comprensivo del personale interinale) è passato da 9.937 unità medie nel 2013 a 9.890 unità medie nel 2014, evidenziando un decremento complessivo di -47 unità medie (-0,5%). Tale variazione è riconducibile principalmente a:

- le società cilene (-117 unità medie) per la riduzione del personale a seguito della centralizzazione di alcune attività;
- le società concessionarie italiane (-47 unità medie) principalmente per la non completa copertura del turnover in Autostrade per l'Italia e Tangenziale di Napoli e per le cessioni di contratto da Autostrade per l'Italia verso Atlantia nel corso del 2014, in parte compensate dal passaggio da Telepass di personale dedicato al Contact Center;
- Telepass (-24 unità medie) per il passaggio in Autostrade per l'Italia di personale dedicato al Contact Center.
- Electronic Transaction Consultants (-29 unità medie) per la modulazione dell'organico in funzione dell'andamento dei volumi di attività;
- le società brasiliane (+141 unità medie) per la prosecuzione della messa a regime dell'organizzazione e per l'implementazione del progetto di internalizzazione delle attività di manutenzione ordinaria;
- Giove Clear (+22 unità medie) per l'ampliamento del perimetro di attività.

Nel 2014 il costo del lavoro, al netto dei costi capitalizzati, è pari a 539 milioni di euro, in linea con il 2013. Al lordo della quota capitalizzata, che si decrementa rispetto al 2013 di 1 milione di euro, il costo del lavoro è pari a 560 milioni di euro, in decremento di 1 milione di euro (-0,2%) rispetto al 2013 (561 milioni di euro).

Escludendo l'effetto cambio, il costo del lavoro al lordo della quota capitalizzata è pari a 564 milioni di euro e si incrementa di 3 milioni di euro (+0,5%) rispetto al 2013 per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- l'incremento del costo medio (+1,0%) determinato principalmente dagli oneri derivanti dai rinnovi contrattuali delle società concessionarie autostradali italiane, dagli adeguamenti contrattuali legati all'inflazione nei Paesi di riferimento (Cile e Brasile), in parte compensati dalla riduzione delle prestazioni variabili e dall'applicazione della nuova normativa contrattuale nelle società concessionarie autostradali italiane;
- il decremento di -46 unità medie, escluso il personale interinale (-0,5%).

[1] Il cui contributo ai risultati degli anni 2014 e 2013 è stato rilevato fra i "Proventi (oneri) netti di attività operative cessate".

ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO

	31/12/2014	31/12/2013	Variazione	
			Assoluta	%
Dirigenti	157	168	-11	-6,5%
Quadri	647	655	-8	-1,2%
Impiegati	3.873	3.881	-8	-0,2%
Operai	2.099	1.838	261	14,2%
Corpo esattoriale	3.285	3.385	-100	-3,0%
Totale	10.061	9.927	134	1,3%

ORGANICO A TEMPO DETERMINATO

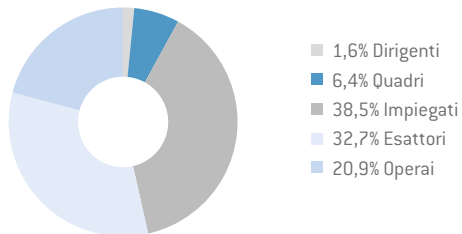
	31/12/2014	31/12/2013	Variazione	
			Assoluta	%
Dirigenti	1	1	-	0,0%
Quadri	-	-	-	n.a.
Impiegati	35	33	2	6,1%
Operai	215	193	22	-
Corpo esattoriale	159	129	30	23,3%
Totale	410	356	54	15,2%

ORGANICO MEDIO

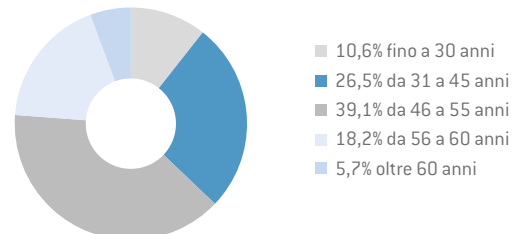
	01/01/2014- 31/12/2014	01/01/2013- 31/12/2013	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	161	169	-8	-4,7%
Quadri	644	649	-5	-0,8%
Impiegati	3.833	3.844	-11	-0,3%
Operai	1.971	1.778	193	10,9%
Corpo esattoriale	3.281	3.497	-216	-6,2%
Totale	9.890	9.937	-47	-0,5%

Ripartizione organico di Gruppo

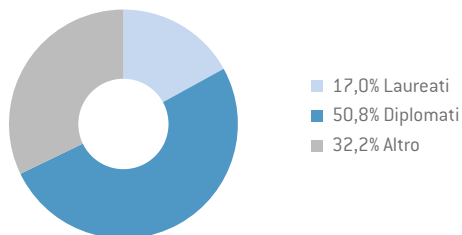
RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO
INDETERMINATO PER QUALIFICA



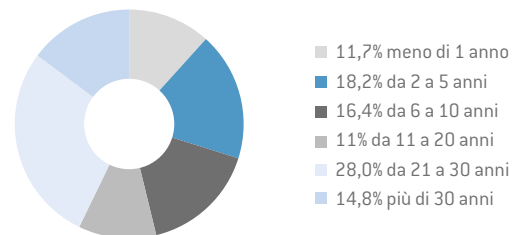
RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO
INDETERMINATO PER ETÀ



RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO
INDETERMINATO PER TITOLO DI STUDIO



RIPARTIZIONE ORGANICO A TEMPO
INDETERMINATO PER ANZIANITÀ



Sistemi di gestione e sviluppo delle risorse

Sviluppo e mobilità professionale

I sistemi di sviluppo del Gruppo Autostrade per l'Italia sono finalizzati alla valorizzazione del talento e delle skill professionali, differenziati sulla base di caratteristiche professionali e motivazionali.

Coerentemente con le linee guida di sviluppo del Capitale Umano definite dalla capogruppo Atlantia, e con le differenti aree di business, il sistema di Talent Management di Autostrade per l'Italia si concretizza nei seguenti principali strumenti:

- **Performance Management:** utilizzato per rafforzare una cultura della valutazione incentrata sulla misurazione dei risultati e sullo sviluppo professionale delle risorse.
Nel 2014 il processo ha coinvolto 1.543 risorse tra impiegati e quadri aziendali;
- **Road Map:** utilizzato per garantire la copertura delle posizioni chiave attraverso l'individuazione dei talenti, dei successori e la definizione di piani di sviluppo e di carriera.
Nel 2014 sono oltre 160 le risorse inserite nella Road Map.

I sistemi di Talent Management delle Risorse Umane hanno supportato la politica di mobilità professionale definita dalla Direzione Risorse Umane della capogruppo Atlantia.

In tale quadro nel Gruppo Autostrade per l'Italia nel corso del 2014 sono state complessivamente mobilitate 655 risorse, di cui 508 coinvolte in processi di mobilità orizzontale e 147 in mobilità verticale.

Formazione

I percorsi formativi attuati nel Gruppo Autostrade per l'Italia sono finalizzati a garantire alle risorse le necessarie competenze per il raggiungimento delle performance aziendali.

Le attività di formazione nell'anno 2014 si sono concretizzate in:

- 130.074 ore di formazione fruite;
- 4.973 dipendenti coinvolti;
- 1,5 milioni di euro di investimento economico complessivo (di cui il 50% finanziati).

Il 29% delle ore fruite ha riguardato la formazione in tema di "Salute, Sicurezza e Ambiente", il 26% il training on the job, il 21% la formazione tecnico specialistica, il 10% la formazione sui comportamenti organizzativi, il 5% la formazione informatica, il 5% la formazione linguistica e il 4% la formazione obbligatoria per i contratti di apprendistato.

In particolare per Autostrade per l'Italia i percorsi formativi realizzati hanno interessato principalmente i seguenti driver:

- **miglioramento della comunicazione con il cliente** rivolto alle famiglie professionali del Contact Center, del Monitoraggio Centralizzato Rete, del Centro Viabilità e dell'Esercizio;
- **supporto ai processi di job enrichment**, quali il nuovo Portale delle Operazioni Invernali, l'aggiornamento professionale continuo per gli Ingegneri, la formazione impiantistica sulle metodologie di manutenzione, l'upgrade program del settore commerciale della società Telepass al fine di individuare nuove opportunità business;
- **valorizzazione del know-how aziendale**, rivolto alle risorse a supporto delle internalizzazioni, quali ad esempio gli operatori dei Contact Center, gli addetti e i tecnici del settore Impianti, i tecnici dell'attività di Direzione Lavori, gli operatori del recupero crediti e assistenza clienti;
- **percorsi di formazione manageriale**, realizzati attraverso programmi di coaching individuale rivolti ai manager del Gruppo.

È inoltre proseguito l'investimento nella crescita dell'Academy dei Trainer Interni di Autostrade per l'Italia, attraverso il processo di selezione e formazione di "Scientist", detentori di know-how tecnico distintivo, e di "Mentor", capaci di trasferire il proprio sapere manageriale ed esperienziale a colleghi e collaboratori. A oggi l'Academy di Autostrade per l'Italia conta 70 trainer interni.

Welfare

L'attenzione per le persone e per il loro benessere è alla base delle attività del Gruppo in tema di welfare. Anche per il 2014 è proseguito l'impegno nel proporre un modello di welfare aziendale qualitativamente e quantitativamente diversificato, a integrazione degli strumenti e ai servizi contrattualmente definiti (es. tutele sanitarie e flessibilità oraria), con l'obiettivo di rispondere alle esigenze di prevenzione medica, di *work life balance* e di gestione della vita familiare.

Sistemi retributivi

I principali strumenti di incentivazione utilizzati a supporto delle politiche retributive aziendali, in particolare per le società italiane del Gruppo, sono i seguenti:

- **Retribuzione variabile a breve termine (MBO)**, che persegue il raggiungimento degli obiettivi di business garantendo una correlazione tra performance aziendali e prestazioni individuali. Nell'anno 2014 nel Gruppo Autostrade per l'Italia hanno partecipato al sistema MBO il 100% dei Dirigenti, il 74% dei Quadri e il 27% dei Professional. Per il 38% della popolazione dirigente, in particolare, è stato introdotto per il triennio 2014-2016, un nuovo sistema MBO detto "Annuale/Triennale" che prevede sia una quota annuale legata a obiettivi individuali sia una quota triennale legata a obiettivi di Gruppo, mentre alcune delle società controllate estere hanno adottato strumenti di incentivazione di breve termine definendo obiettivi di performance legati alle specificità del business e del contesto locale di riferimento.
- **Retribuzione variabile a medio/lungo termine (Piani Equity)**, strumento di incentivazione definito dalla capogruppo

Atlantia è dedicato anche agli amministratori e/o dipendenti del Gruppo Autostrade per l'Italia. Al 31 dicembre 2014 i piani equity in vigore rivolti a beneficiari del Gruppo ASPI risultano essere:

- Stock Option 2011
 - 1° ciclo: 3 dirigenti e amministratori del Gruppo
 - 2° ciclo: 4 dirigenti e amministratori del Gruppo
 - 3° ciclo: 33 dirigenti e amministratori del Gruppo

- Stock Grant 2011:
 - 1° ciclo: 19 dirigenti e amministratori del Gruppo
 - 2° ciclo: 21 dirigenti e amministratori del Gruppo
 - 3° ciclo: 33 dirigenti e amministratori del Gruppo

- Stock Grant MBO:
 - 1° ciclo: 5 dirigenti e amministratori del Gruppo
 - 2° ciclo: 6 dirigenti e amministratori del Gruppo
 - 3° ciclo: 6 dirigenti e amministratori del Gruppo

- Phantom Stock Option 2014:
 - 1° ciclo: 35 dirigenti e amministratori del Gruppo ASPI

Tutti i Piani Equity Atlantia sono descritti nei rispettivi documenti informativi redatti ai sensi dell'art. 84-bis, 1° comma del Regolamento Emittenti, a disposizione sul sito internet della capogruppo www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione.html

Per approfondimenti sui sistemi retributivi e ulteriori dettagli sui piani di incentivazione a breve e medio/lungo termine si rimanda alla Relazione sulla Remunerazione 2014, resa pubblica nel sito internet www.atlantia.it/it/corporate-governance/remunerazione.html

Organizzazione

Nel 2014 lo sviluppo organizzativo del Gruppo Autostrade per l'Italia è stato caratterizzato dai seguenti principali elementi:

- i) miglioramento della qualità del servizio;
- ii) integrazione nel Gruppo Atlantia;
- iii) compliance rispetto ai sistemi di controllo.

In tale quadro, si segnalano in particolare i seguenti progetti e interventi che hanno interessato in particolare le società italiane del Gruppo:

- introduzione del ruolo di responsabile del monitoraggio qualità di tratta (40 risorse sul territorio italiano) e formalizzazione del manuale operativo per la rilevazione delle anomalie;
- implementazione del progetto di innovazione delle modalità operative degli interventi di manutenzione sugli impianti (progetto M2i), che interessa 550 risorse sul territorio nazionale con relativo piano di formazione esteso a tutte le risorse coinvolte;
- completamento del processo di internalizzazione del Contact Center Italia, mediante inserimento di ulteriori risorse, provenienti da strutture interne, e organizzazione di percorsi formativi ad hoc;
- proseguimento dell'internalizzazione delle attività di Direzione Lavori, Coordinatore Sicurezza in fase di Esecuzione e Progettazione, mediante individuazione, formazione e riqualificazione di risorse interne all'azienda;
- emissione e/o aggiornamento di 88 documenti organizzativi, in ragione delle variazioni normative e organizzative intervenute, con particolare riferimento alle tematiche relative al processo "lavori" delle società autostradali italiane, alla salute e sicurezza sul lavoro e al Testo Unico della Finanza;

Relazioni industriali

Nell'anno 2014 le principali intese con le Organizzazioni Sindacali hanno avuto a oggetto i seguenti temi:

- 18 luglio 2014

Piano 2014/2015: con l'obiettivo di perseguire un miglioramento della qualità del servizio erogato e nel contempo continuare nel percorso di efficienza aziendale. Sono stati normati in particolare i seguenti ambiti: contact center, esercizio, welfare aziendale.

Premio di produttività: in applicazione degli indicatori già riportati nei precedenti accordi in materia e valutati i risultati conseguiti dall'Azienda nell'anno 2013, si è convenuto il pagamento di 2.120 euro lordi, riferiti al livello "C" del ccnl autostrade e trafori.

- 1 ottobre 2014

Comitato Aziendale Europeo (CAE): Autostrade per l'Italia, nel processo di internazionalizzazione e in ragione della sua presenza in Europa, ha avviato le procedure per la costituzione di un Comitato Aziendale Europeo (uno strumento regolato dalla normativa comunitaria che mira a garantire il diritto all'informazione e alla consultazione transnazionale dei lavoratori) con il gruppo polacco Stalexport, titolare della concessione autostradale della A4 Cracovia-Katowice.

- 16 dicembre 2014

Accordo sul rinnovo del contratto aziendale Giove Clear dell'11 maggio 2011, con decorrenza 1 gennaio 2015-31 dicembre 2017, che ha previsto aggiornamenti e revisioni della parte normativa ed economica.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Autostrade per l'Italia ha esteso a ulteriori società del Gruppo la certificazione secondo lo *standard internazionale OHSAS 18001*, il Modello di Organizzazione e Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro. Il Modello definisce, all'interno delle strutture organizzative aziendali, le responsabilità, i processi, le procedure, le risorse, i mezzi e gli strumenti per la realizzazione della "*Politica della Sicurezza*" di Gruppo per la prevenzione degli infortuni, nel rispetto della normativa vigente, in modo da renderle più efficienti e più integrate nelle operazioni aziendali.

Nel 2014 è proseguita l'attività di informazione, formazione e addestramento svolta secondo i requisiti normativi dell'accordo Stato-Regioni. Particolare attenzione è stata posta sulle fasi "critiche" (nuove assunzioni, cambi mansioni o modifiche organizzative/procedurali) e sulla specificità di ogni "*gruppo omogeneo*", per garantire che la formazione di ciascun soggetto fosse coerente con i fattori di rischio cui risultasse realmente esposto. Anche nel 2014 è proseguito l'impegno nel campo della sicurezza e della salute attraverso l'opera di sensibilizzazione volta ad accrescere la comprensione e la consapevolezza sui rischi sul posto di lavoro, soprattutto attraverso le campagne dei *SafetyWalk* promosse da Autostrade per l'Italia.

2.10 Corporate Governance

Il Sistema di Corporate Governance di Autostrade per l'Italia S.p.A. è fondato su un complesso di regole in linea con gli indirizzi definiti dagli organi regolatori e con gli standard più elevati raccomandati dal mercato.

Ai sensi delle vigenti disposizioni statutarie, la gestione aziendale è affidata al Consiglio di Amministrazione, le funzioni di vigilanza sono attribuite al Collegio Sindacale e quelle di controllo contabile alla Società di Revisione legale dei conti nominata dall'Assemblea degli Azionisti.

Sulla base delle disposizioni previste dall'art. 30 dello Statuto, il Presidente e l'Amministratore Delegato hanno la rappresentanza della Società.

In attuazione di quanto previsto dal D.Lgs. 231/2001, Autostrade per l'Italia S.p.A. ha adottato il Modello Organizzativo di Gestione e Controllo, ivi compreso il Codice Etico, e ha istituito l'Organismo di Vigilanza.

Completano la disciplina del sistema di Governance di Atlantia le norme contenute nello Statuto Sociale. Il sistema di Corporate Governance è stato implementato con l'adozione di principi e procedure che caratterizzano l'attività delle diverse componenti organizzative e operative e che sono costantemente oggetto di verifica e di aggiornamento per rispondere in maniera efficace all'evoluzione del contesto normativo e al mutare delle prassi operative.

Autostrade per l'Italia S.p.A. è controllata al 100% da Atlantia S.p.A., ed è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia. Inoltre, a seguito della realizzazione nel corso del 2007 del progetto di riorganizzazione degli assetti organizzativi del Gruppo, Atlantia ha demandato ad Autostrade per l'Italia l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento sulle società concessionarie e industriali dalla stessa controllate.

2.11 Sostenibilità

Questa sezione del Bilancio consolidato di Autostrade per l'Italia racchiude le principali informazioni sulle attività dell'azienda in materia di Sostenibilità e una sintesi delle performance sociali e ambientali¹.

La strategia di Sostenibilità di Autostrade per l'Italia è incentrata sulla sicurezza delle infrastrutture di rete, sul miglioramento continuo degli standard di qualità dei servizi per il cliente, sull'eccellenza operativa attraverso lo sviluppo di tecnologie innovative, sulla tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, sul rispetto dell'ambiente e l'efficienza energetica, sul dialogo con le comunità e la promozione di iniziative per lo sviluppo del territorio, oltre che sulla valorizzazione delle persone, al centro di ogni attività del Gruppo.

L'impegno profuso dal Gruppo Autostrade per l'Italia in tali ambiti, in un'ottica di creazione di valore per tutti gli stakeholder, è stato determinante per la riconferma nel 2014 di Atlantia, società che detiene il 100% di Autostrade per l'Italia, nel prestigioso indice Dow Jones Sustainability World Index, che seleziona a livello mondiale le migliori imprese secondo criteri economici, ambientali e sociali. Nel perseguire la sua missione, Autostrade per l'Italia e le società controllate si ispirano ai principi di trasparenza, rigore ed etica, rispettando la libertà e l'uguaglianza delle persone e contrastando ogni forma di discriminazione e corruzione.

Qualità del servizio

La qualità del servizio è al centro delle attività del Gruppo in Italia e all'estero. Il Gruppo conduce un costante monitoraggio degli standard di sicurezza delle infrastrutture autostradali e del miglioramento dei servizi offerti ai viaggiatori. Le attività comprendono: interventi di potenziamento, ammodernamento e manutenzione della rete; iniziative nei cantieri per limitare i disagi alla circolazione, attività di informazione e prevenzione, finalizzate a diffondere comportamenti di guida più sicuri e a migliorare la qualità del viaggio.

Nel 2014, il tasso di incidentalità totale sulle autostrade gestite dal Gruppo in Italia registra un decremento, passando dal 34,0 del 2013 a un valore pari a 31,6², mentre il tasso di incidentalità mortale si attesta sul valore di 0,30² rispetto allo 0,35 del 2013 (numero di decessi per 100 milioni di chilometri percorsi).

Pur in presenza della riduzione del numero di incidenti e del tasso di incidentalità di cantiere, nel 2014 l'indice di fluidità della rete in Italia di Autostrade per l'Italia o Total Delay (indicatore ottenuto dalla somma delle ore perse dai veicoli a causa del traffico) registra un incremento del 5,6% rispetto al 2013 con un valore di circa 4,03 milioni di ore. Ciò è dovuto principalmente all'aumento del circa 65% delle ore di cantiere, concentrate in orario diurno e in parte all'incremento dei transiti.

Il Total Delay è aumentato in particolar modo nei mesi di gennaio, marzo e agosto per l'incremento delle giornate di pioggia

(1) I dati riportati nel capitolo sono stati rideterminati rispetto alla precedente edizione del Bilancio per effetto di variazioni del perimetro di consolidamento. In particolare sono state escluse le società Pavimental e Spea.

(2) Dati aggiornati al 12 gennaio 2015.

con conseguente rallentamento del traffico senza riduzione di volume, e per l'aumento dei chilometri percorsi in estate. La soddisfazione dei clienti in merito al livello del servizio autostradale viene misurata attraverso indagini di Customer Satisfaction e sintetizzata nel Customer Satisfaction Index (CSI). Le indagini vengono realizzate periodicamente (due volte l'anno) con un istituto specializzato e attraverso interviste telefoniche. Nel 2014 il campione ha coinvolto 3.616 clienti. Le componenti oggetto di analisi sono la sicurezza, la viabilità, le aree di servizio, i caselli e sistemi di pagamento offerti. Il risultato delle indagini di Customer Satisfaction costituisce uno degli elementi di valutazione del management aziendale. Nel 2014 il Customer Satisfaction Index della società Autostrade per l'Italia (calcolato su una scala da 0 a 10) è pari a 7,13, in aumento rispetto al 7,8 del 2013.

Ambiente

La sostenibilità ambientale assume particolare rilevanza nella costruzione e gestione di infrastrutture autostradali - soprattutto nel rispetto dei territori attraversati dalla rete - ed è alla base di una strategia a lungo termine di tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico, architettonico e naturale del Paese.

L'estensione e la complessità della rete autostradale gestita dal Gruppo richiedono, infatti, l'adozione di un approccio organico alla gestione ambientale orientato alla prevenzione e al controllo. Il Gruppo, per questo motivo, promuove la tutela ambientale attraverso adeguati strumenti procedurali, gestionali e organizzativi, a partire dalla formazione e sensibilizzazione delle persone fino allo studio di soluzioni tecnologiche innovative atte a fornire performance eccellenti, ove possibile oltre gli standard di legge.

Utilizzo di risorse

Nella gestione delle proprie attività - in particolare nella manutenzione e ammodernamento delle infrastrutture - Autostrade per l'Italia impiega necessariamente dei materiali il cui impatto sull'ambiente deve essere costantemente monitorato e limitato. I materiali solitamente utilizzati sono: materie da cava, bitumi, ferro e acciaio, cemento. L'ottimizzazione del loro utilizzo è il criterio costante nella gestione delle attività del Gruppo.

Un altro dei materiali il cui utilizzo è indispensabile per garantire sicurezza e percorribilità della rete nei periodi invernali è costituito dai cloruri usati nelle operazioni volte alla prevenzione della formazione di ghiaccio sulla sede stradale. Nel corso del 2014 le società autostradali del Gruppo hanno utilizzato complessivamente 70.839 tonnellate di sali fondenti per le operazioni invernali, di cui il 97% in Italia e il restante 3% in Polonia e Cile, facendo registrare un decremento intorno al 60% sull'anno precedente. Questa drastica riduzione è dovuta al calo del 62,6% degli eventi nevosi verificatisi nel 2014, con 77.874 ore neve per km (208.254 ore nel 2013)³.

Per quanto riguarda il consumo idrico si registra una diminuzione del 4,2% rispetto al 2013 con un consumo totale di circa 2 milioni di metri cubi. Da considerare il maggior prelievo delle società operanti nell'area di Santiago del Cile che presenta condizioni meteo climatiche particolari, con una stagione secca di lunga durata che richiede un fabbisogno idrico maggiore, in particolar modo per l'irrigazione di aree verdi e per il rifornimento dei serbatoi della rete antincendio.

Energia e clima

L'uso efficiente dell'energia e delle fonti rinnovabili rappresenta ormai un trend delle politiche di sostenibilità a livello internazionale.

L'impegno di Autostrade per l'Italia in questo ambito si sviluppa sia con progetti finalizzati all'adozione di fonti energetiche rinnovabili, sia con lo studio e l'implementazione di soluzioni eco-efficienti sul piano dei consumi.

A tale approccio si affiancano le attività sul versante del monitoraggio, gestione e contenimento delle emissioni e più in generale la strategia di lotta ai cambiamenti climatici.

Il consumo di energia è determinato dalle esigenze di organizzazione e presidio del servizio autostradale: illuminazione delle gallerie, delle stazioni, degli svincoli e delle aree di servizio, funzionamento di tutti gli impianti, gestione degli automezzi di servizio. Nel 2014 sono stati consumati un totale di 356.705 MWhq fra energia elettrica, metano, GPL,

[3] I dati si riferiscono all'indicatore ore neve per chilometro di estensione del fenomeno calcolato in relazione alla rete gestita da Autostrade per l'Italia S.p.A. per l'anno 2014.

[4] Viene definita come CO₂ equivalente (CO₂eq) la quantità di emissioni di tutti i gas serra equiparate, negli effetti di riscaldamento globale, alla CO₂ secondo tabelle di conversione definite.

gasolio, benzina ed etanolo. Il dato fa registrare una riduzione del 3% rispetto ai consumi dell'anno precedente a parità di perimetro.

Sul fronte delle emissioni di gas effetto serra in atmosfera, nel 2014 il Gruppo ha prodotto 122.518 tonnellate di anidride carbonica equivalente (CO₂eq⁴), -3% rispetto al 2013.

Per quanto riguarda l'utilizzo di energia rinnovabile, complessivamente a fine 2014, il piano di installazione di impianti fotovoltaici portato avanti da Autostrade per l'Italia ha raggiunto i seguenti risultati:

- Potenza fotovoltaica installata: oltre 10,8 MW;
- 159 impianti installati e in produzione (+3 rispetto al 2013);
- Stima dell'energia elettrica prodotta: circa 10.800 MWh/anno, di cui il 40% autoconsumata in sito;
- Stima CO₂ evitata a regime: circa 4.460 t/anno.

Nell'ambito del risparmio di energia elettrica, le iniziative realizzate dal 2008 al 2014 in particolare da Autostrade per l'Italia sugli impianti elettrici e di illuminazione esterna hanno portato complessivamente a un risparmio energetico pari a 22.125 MWh/anno, ottenuti in particolare grazie a tre tipologie di interventi: la sostituzione degli apparecchi illuminanti al sodio alta pressione con altrettanti a LED in galleria e per le pensiline di stazione; l'adeguamento dell'illuminazione nelle aree di servizio mediante sostituzione degli apparecchi illuminanti installati sulle torri faro; la riduzione, attraverso opportuni variatori di tensione, del flusso luminoso degli impianti di illuminazione dei piazzali delle aree di servizio adeguando i livelli di illuminamento alla normativa in vigore del settore.

Nel campo della climatizzazione, nel corso del 2014 sono proseguiti i programmi di intervento per l'installazione di impianti solari termici, la conversione da gasolio a metano di centrali termiche e l'installazione di caldaie a maggior efficienza, il progetto clima fabbricati. Tali interventi hanno portato complessivamente a un risparmio energetico su base annua di 987 MWh di energia elettrica e 153 mila litri di gasolio per 812 tonnellate di CO₂ evitate.

A partire dal 2014 la società Autostrade per l'Italia ha avviato una serie di interventi nel settore della trigenerazione a gas metano, con l'obiettivo di realizzare due impianti presso gli edifici delle Direzioni Generali di Roma e di Firenze (CED).

Tale piano ha l'obiettivo di massimizzare i risparmi energetici attraverso l'installazione di sistemi che consentono la produzione contemporanea di energia elettrica, energia termica e frigorifera che verranno utilizzate per il condizionamento durante il periodo estivo e il condizionamento del CED.

Per il 2015 si prevede l'entrata in esercizio dell'impianto di trigenerazione presso la sede di Roma, che consentirà anche un risparmio di emissioni di CO₂ di circa 260 tonnellate nell'anno e 516 t/anno a regime, nonché l'apertura del cantiere per la realizzazione dell'impianto di Firenze.

Gli investimenti finalizzati al miglioramento dei livelli di servizio e degli standard di sicurezza, quali ad esempio la migliore programmazione dei cantieri e la velocizzazione nelle operazioni di rimozione dei mezzi incidentati, le migliori modalità di gestione degli eventi meteorologici, l'adozione di misure preventive per l'incidentalità, l'adeguamento della capacità infrastrutturale alle variazioni dei volumi di traffico, nonché il miglioramento dell'informazione sulle condizioni di viabilità, hanno contribuito negli anni a ridurre sensibilmente il Total Delay [-59 % dal 2006 al 2014] e a determinare conseguentemente una diminuzione dei livelli di emissione di CO₂ e altri inquinanti atmosferici dovuti alla circolazione veicolare sulla rete autostradale italiana gestita da Autostrade per l'Italia.

L'aumento dell'indice di Total Delay nel 2014 conseguente, come detto in precedenza, all'aumento delle ore di cantiere e dei transiti, ha comportato a sua volta un aumento delle emissioni di CO₂ legate a fenomeni di congestione del traffico, passando da 16.193 tonnellate stimate nel 2013 a circa 17.080 tonnellate dell'anno 2014.

Rifiuti

Nel 2014, il totale dei rifiuti prodotti ammonta a circa 30 mila tonnellate, contro le 38 mila del 2013, con una percentuale di recupero/riciclaggio di circa il 43%. Del totale censito, circa il 91% è da attribuire alla capogruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.

Principali Indicatori ambientali	2013 ⁽¹⁾	2014	Var. %
Consumi Idrici (m³)	2.124.749	2.035.470	-4,2%
Consumi energetici per tipologia (MWh eq)	367.244	356.705	-2,9%
Gasolio	129.633	115.947	-10,6%
Metano	11.498	11.191	-2,7%
Benzina	12.600	18.791	49,1%
Energia elettrica	211.331	208.502	-1,3%
Altro	2.182	2.274	4,2%
Emissioni di CO₂ (t)	126.172	122.518	-2,9%
Emissioni dirette ⁽²⁾	38.892	36.111	-7,2%
Emissioni indirette per il consumo di energia elettrica	87.280	86.407	-1,0%
Emissioni di CO₂ per congestioni - total delay (t) ⁽³⁾	16.193	17.080	5,5%
Sali fondenti (t)	172.917	70.839	-59,0%
Rifiuti prodotti (t)	38.224	29.761	-22,1%
% di rifiuti riciclati/recuperati	44	43	-2,3%

(1) Dati rideterminati rispetto alla precedente edizione del Bilancio per effetto di variazioni del perimetro di consolidamento. In particolare sono state escluse nella rendicontazione le società Pavimental e Spea.

(2) Rientrano in questa tipologia di emissioni quelle relative al consumo di combustibili per riscaldamento/condizionamento dei fabbricati, autotrazione, funzionamento di generatori, lavori di manutenzione stradale.

(3) Dato riferito alla rete di Autostrade per l'Italia S.p.A..

Istituzioni e Comunità

Il Gruppo Autostrade per l'Italia, tra i principali operatori infrastrutturali a livello internazionale, ha costruito in questi anni un costruttivo rapporto con le comunità presenti nei territori attraversati dalla rete autostradale e mantiene un costante dialogo con le istituzioni centrali e locali, sia nel corso degli iter autorizzativi delle opere, sia più in generale nella implementazione delle politiche di sostenibilità sociale e ambientale delle proprie attività. A livello centrale, sono interlocutori indispensabili i Ministeri delle infrastrutture e dell'Ambiente, gli organi parlamentari - nelle fasi di discussione di nuove proposte normative di settore - le Autorità di vigilanza e controllo e gli organismi tecnici a livello governativo.

Le amministrazioni regionali e locali hanno anch'esse un ruolo determinante sia nella fase autorizzativa di nuovi interventi sul territorio, sia quali portatori di interesse delle popolazioni locali.

Fondamentale è anche il rapporto con le Istituzioni internazionali, le quali definiscono principi, obiettivi generali e scelte strategiche in tema di politiche comunitarie dei trasporti, nonché direttive specifiche su materie direttamente e indirettamente legate al business di Autostrade per l'Italia.

Più in generale il dialogo con la Comunità è uno dei principali strumenti che Autostrade per l'Italia ha a disposizione per implementare le politiche di sostenibilità: la gestione della rete in armonia con i territori circostanti e l'esecuzione di opere di valorizzazione ambientale non connesse direttamente all'impatto generato dall'infrastruttura.

Oltre a ciò un ruolo importante rivestono le iniziative di carattere umanitario, scientifico, culturale, sportivo e sociale, realizzate sia autonomamente, sia in collaborazione con enti e organismi nazionali e internazionali. Nel tempo tali iniziative hanno assunto anche connotazione diversa dalla mera erogazione liberale, configurandosi sempre più come investimenti per la Comunità, puntando alla diffusione di comportamenti responsabili e alla crescita culturale.

Fornitori

I principali fornitori di Autostrade per l'Italia sono imprese di prodotti e servizi, imprese di costruzione impegnate nella realizzazione di nuove opere e nella manutenzione delle infrastrutture in esercizio e imprese che forniscono tecnologia per lo sviluppo nel settore dell'esazione automatizzata del pedaggio e di nuovi standard di sicurezza e qualità del servizio al cliente.

Il processo di selezione dei fornitori ha inizio con la richiesta e la valutazione delle loro caratteristiche economico-finanziarie e tecnico-organizzative. Tale processo di qualifica dei nuovi potenziali fornitori prevede anche la richiesta di informazioni specifiche in ambito di sostenibilità con relativo supporto documentale: redazione di Bilanci di sostenibilità o ambientali, certificazioni di processi e/o prodotti, adozione di strategie di sostenibilità, implementazione di iniziative mirate allo sviluppo di un approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del business.

L'affidamento delle attività di costruzione, esercizio e manutenzione della rete a imprese esterne avviene attraverso gara pubblica, alla quale possono partecipare liberamente tutti i concorrenti che possiedono i requisiti generali e specifici previsti nei relativi bandi di gara. Il concorso si svolge in linea con le normative comunitarie di settore nel rispetto di trasparenza e correttezza.

Ogni fornitore di Autostrade per l'Italia deve impegnarsi per sé e per gli eventuali subappaltatori autorizzati, collaboratori e dipendenti, a osservare i principi etici e comportamentali del Codice Etico e di Condotta del Gruppo. Inoltre, in tutti i contratti stipulati trovano spazio specifiche clausole con le quali si richiede l'ottemperanza a prescrizioni di carattere sociale, come ad esempio la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, e di carattere ambientale, come le modalità di smaltimento dei rifiuti e dei residui di lavorazione.

La sicurezza di tutti i lavoratori durante lo svolgimento delle prestazioni rappresenta una priorità strategica con l'obiettivo di limitare e, ove possibile eliminare, il rischio di accadimento di eventi infortunistici. A tal fine, una delle linee di azione è quella della promozione della cultura della sicurezza all'interno e nella catena di fornitura.

2.12 Rapporti con parti correlate

Con riferimento ai rapporti con parti correlate, si rinvia alla nota n. 10.5 del Bilancio consolidato e alla nota n. 8.3 del Bilancio d'esercizio di Autostrade per l'Italia.

2.13 Eventi significativi in ambito regolatorio

Attività autostradali italiane

Incrementi tariffari con decorrenza 1° gennaio 2015

In data 15 ottobre 2014, Autostrade per l'Italia ha trasmesso al Concedente la richiesta di incremento tariffario con decorrenza 1 gennaio 2015 nella misura dell'1,46%, determinata, in conformità a quanto stabilito in convenzione, dalle seguenti componenti: 0,49% corrispondente al 70% dell'inflazione registrata nel periodo 1° luglio 2013 - 30 giugno 2014; 0,89% corrispondente alla X investimenti; 0,08% corrispondente alla componente K.

In data 31 dicembre 2014 il Concedente ha trasmesso il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che ha autorizzato l'adeguamento tariffario nella misura richiesta dell'1,46% con decorrenza 1 gennaio 2015.

A Tangenziale di Napoli e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (che applicano, diversamente da Autostrade per l'Italia, una formula di adeguamento tariffario che include l'inflazione programmata) è stato riconosciuto un incremento tariffario provvisorio dell'1,5%, con diritto al recupero - espressamente riconosciuto in uno specifico protocollo sottoscritto il giorno precedente (30 dicembre 2014) tra Concedente e concessionaria - del diverso incremento spettante nell'ambito dell'aggiornamento quinquennale del rispettivo piano economico-finanziario da formalizzare con atto aggiuntivo da

approvare entro il 30 giugno 2015.

Ad Autostrade Meridionali, invece - analogamente a quanto già avvenuto per la richiesta di incremento tariffario 2014 - non è stato riconosciuto alcun incremento tariffario, adducendo la motivazione della intervenuta scadenza della concessione. Per quanto riguarda Traforo del Monte Bianco, in base ad accordi bilaterali Italia-Francia, la società ha applicato dall'1 gennaio 2015, in ottemperanza a quanto deliberato dalla Commissione Intergovernativa, un aumento pari al 2,59% relativo per lo 0,19% alla componente inflattiva (media fra Italia e Francia) e per il 2,40% alle maggiorazioni tariffarie stabilite in conformità alla Dichiarazione congiunta del 3 dicembre 2012 dei competenti Ministeri italiano e francese.

Iniziativa di modulazione tariffaria

Il 24 febbraio 2014 è stato sottoscritto un "Protocollo di intesa" tra le concessionarie interessate, tra le quali Autostrade per l'Italia, l'Associazione di settore Aiscat e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con cui è stata adottata un'iniziativa di modulazione tariffaria (valida dall'1 febbraio 2014 fino al 31 dicembre 2015) a favore delle persone fisiche che effettuano determinate percorrenze fisse (non eccedenti i 50 km), con veicoli di classe A, dotati di Telepass abbinato a persona fisica, per oltre 20 volte in un mese di calendario, con il limite di due volte al giorno. Tale iniziativa comporta per gli utenti di cui sopra una riduzione del pedaggio, a partire dal 21° transito, in misura progressiva da un minimo dell'1% del pedaggio complessivo relativo a 21 transiti, fino al 20% del pedaggio complessivo relativo a 40 transiti. Per i transiti a partire dal 41° fino al 46° è applicata una riduzione del pedaggio comunque pari al 20%, mentre per i transiti successivi al 46° non è prevista riduzione tariffaria.

Nel suddetto protocollo è previsto che nei primi 4 mesi di verifica tecnica (dall'1 febbraio al 31 maggio 2014) le concessionarie si facciano carico dei minori ricavi conseguiti per effetto dello sconto, mentre per il periodo successivo è riconosciuto alle concessionarie il diritto al recupero dei minori ricavi attraverso le soluzioni individuate nel medesimo protocollo.

Registrazione presso la Corte dei Conti del Decreto di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia

In data 29 maggio 2014 è stato registrato presso la Corte dei Conti il Decreto del 30 dicembre 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Autostrade per l'Italia in data 24 dicembre 2013, con il quale si è proceduto all'aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario della Società.

Aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario di Tangenziale di Napoli e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta

In conformità a quanto stabilito dalla Delibera CIPE 27/2013, le società Tangenziale di Napoli e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta hanno trasmesso al Concedente, nel corso del mese di giugno 2014, le proposte di aggiornamento quinquennale del rispettivo piano economico-finanziario, successivamente ripresentate nel mese di novembre 2014 per recepire alcune richieste del Concedente stesso.

È in corso con il Concedente l'iter per la definizione dell'aggiornamento dei piani suddetti, che sarà formalizzato con atti aggiuntivi alle Convenzioni vigenti da approvare entro il 30 giugno 2015, in base al protocollo sottoscritto da ciascuna delle suddette società con il Concedente in data 30 dicembre 2014.

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

Con riferimento alla gara per la riassegnazione della concessione della attività di manutenzione e gestione dell'autostrada Napoli-Pompei-Salerno (giunta a scadenza a fine 2012) relativamente alla quale Autostrade Meridionali, che continua a gestire la tratta in regime di proroga, ha presentato domanda di prequalifica, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 23 gennaio 2015, ha trasmesso ad Autostrade Meridionali la lettera d'invito per la presentazione dell'offerta.

Decreto Legge n. 133/2014 [c. d. "Sblocca Italia"]

Si segnala che il Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133 [c. d. "Sblocca Italia"] convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, contiene alcune disposizioni riguardanti il settore autostradale. In particolare, l'art.

5 (Norme in materia di concessioni autostradali) stabilisce che “ 1. Nel rispetto dei principi dell’Unione europea, al fine di assicurare gli investimenti necessari per gli interventi di potenziamento, adeguamento strutturale, tecnologico e ambientale delle infrastrutture autostradali nazionali, nel rispetto dei parametri di sicurezza più avanzati prescritti da disposizioni dell’Unione europea, nonché per assicurare un servizio reso sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti, i concessionari di tratte autostradali nazionali, entro il 30 giugno 2015, sottopongono al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti le modifiche del rapporto concessorio in essere finalizzate a procedure di aggiornamento o revisione anche mediante l’unificazione di tratte interconnesse, contigue ovvero tra loro complementari, ai fini della loro gestione unitaria. Entro la medesima data il concessionario sottopone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un nuovo piano economico-finanziario, corredato di idonee garanzie e di asseverazione da parte di soggetti autorizzati, per la stipulazione di un atto aggiuntivo o di apposita convenzione unitaria, che devono intervenire entro il 31 dicembre 2015. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita per quanto di sua competenza l’Autorità di regolazione dei trasporti, trasmette gli schemi di atto aggiuntivo o di convenzione e i relativi piani economico-finanziari, corredati dai pareri prescritti dalla normativa vigente, ivi compreso quello del Comitato interministeriale per la programmazione economica, alle Camere per il parere delle competenti Commissioni parlamentari, che si esprimono entro trenta giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine, il procedimento può comunque avere corso. Le richieste di modifica di cui al presente articolo prevedono nuovi investimenti da parte dei concessionari, i quali sono comunque tenuti alla realizzazione degli investimenti già previsti nei vigenti atti di concessione. 2. Il piano deve assicurare l’equilibrio economico-finanziario, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, nonché la disponibilità delle risorse necessarie per la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti nelle originarie concessioni e di quelli ulteriori per l’attuazione delle finalità di cui al comma 1 e per il mantenimento di un regime tariffario più favorevole per l’utenza. 3. L’affidamento dei lavori, nonché delle forniture e dei servizi, ulteriori rispetto a quelli previsti dalle vigenti convenzioni, avviene nel rispetto delle procedure di evidenza pubblica disciplinate dal codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. Ai relativi affidamenti si applica l’articolo 11, comma 5, lettera f), della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni. 4. Al fine di accelerare l’iter relativo al riaffidamento delle concessioni autostradali A21 “Piacenza-Cremona-Brescia e diramazione per Fiorenzuola d’Arda (PC)” e A3 “Napoli-Pompei-Salerno” sono approvati gli schemi di convenzione, come modificati secondo le prescrizioni del Nucleo di consulenza per l’attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) rese con i pareri nn. 6 e 7 del 7 agosto 2014 da considerarsi parte integrante della Convenzione, e i relativi piani economico-finanziari già trasmessi al CIPE. 4-bis. L’attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo è subordinata al rilascio del preventivo assenso da parte dei competenti organi dell’Unione europea. 4-ter. Gli introiti pubblici derivanti da canoni di concessioni autostradali provenienti dall’applicazione del comma 1 sono destinati, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia, a interventi di manutenzione della rete stradale affidata in gestione alla società ANAS S.p.A., nonché ad alimentare il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all’articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, e, per finalità di investimenti e compensazioni ambientali, il Fondo nazionale per la montagna, di cui all’articolo 2 della legge 31 gennaio 1994, n. 97, e successive modificazioni.”

Attività autostradali estere

Brasile

A maggio 1998 una decisione unilaterale del Segretario dei Trasporti dello Stato di San Paolo ha vietato il pedaggiamento degli assi sospesi dei veicoli pesanti, introducendo una limitazione non prevista dai contratti di concessione. Le concessionarie interessate, tra cui Triangulo do Sol, hanno avviato una azione giudiziale chiedendo la ricomposizione dell’equilibrio economico-finanziario originario del contratto. Dopo due sentenze sfavorevoli nei primi due gradi di giudizio di competenza dei tribunali statali di San Paolo, rispettivamente nel 2004 e nel 2010, il 3 dicembre 2013 è stata pubblicata la decisione del Superior Tribunal de Justiça di Brasilia (“STJ”) che si è espresso a favore delle concessionarie. A seguito del ricorso di ARTESP che richiedeva una revisione della sentenza, in data 20 febbraio 2014 il giudice ha ritirato la propria precedente decisione. Le concessionarie, in data 24 febbraio 2014, hanno quindi richiesto al giudice che la decisione finale fosse rimessa all’organo collegiale del STJ. In data 2 dicembre 2014 il tribunale ha negato la richiesta delle concessionarie dichiarandosi non competente a decidere sulla materia oggetto del contendere. A seguito del deposito della decisione del STJ, avvenuto il 3 febbraio 2015, il 9 febbraio 2015 le concessionarie hanno presentato ricorso richiedendo, tra l’altro, che la causa venisse riassunta innanzi al Tribunale dello Stato di San Paolo, ricorso avverso il quale ARTESP e lo Stato di San Paolo, in data 24 febbraio 2015, hanno presentato opposizione innanzi alla stessa STJ.

In data 13 luglio 2013 l'ARTESP, attraverso pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, ha deciso di procedere con l'istruttoria nei confronti di tutte le dodici concessionarie dello Stato di San Paolo che concordarono con l'ARTESP stessa gli Atti Aggiuntivi e Modificativi (TAM), firmati e approvati nel 2006, che prorogarono la durata delle concessioni per compensare, tra l'altro, gli oneri legati a imposizioni fiscali introdotte successivamente al rilascio delle concessioni.

I TAM del 2006 furono negoziati e sottoscritti dall'ARTESP sulla base di conformi pareri favorevoli da parte delle proprie strutture tecniche, giuridiche ed economiche. Successivamente gli stessi sono stati verificati dagli appositi organismi di vigilanza del Ministero dei Trasporti e della Corte dei Conti dello Stato di San Paolo che ne hanno confermato la piena validità. ARTESP contesta ora il fatto che le compensazioni sarebbero state calcolate sulla base delle previsioni di piano finanziario, come peraltro previsto nel contratto di concessione, e non sulla base dei dati consuntivi.

La fase amministrativa del procedimento intrapreso dall'ARTESP per la revisione dei TAM 2006 è terminata per tutte le concessionarie coinvolte e l'ARTESP sta ora progressivamente avviando l'iter giudiziario richiedendo l'annullamento dei TAM 2006 per consentire il successivo ricalcolo secondo la metodologia proposta dall'ARTESP stessa.

Alla data attuale, delle dodici società concessionarie coinvolte, le dieci che hanno ricevuto una estensione della concessione con i TAM 2006 hanno ricevuto una notifica circa l'istruttoria in corso. Tra queste, Colinas ha ricevuto la notifica in data 29 settembre 2014 e Triangulo do Sol in data 26 novembre 2014.

Le concessionarie interessate, tra cui le due società citate, e gli operatori del settore, inclusi quelli del credito, ritengono remoto il rischio di soccombenza nel procedimento giudiziario. Tale posizione è supportata da diversi e inequivoci pareri legali, resi da autorevoli professionisti esperti di diritto amministrativo e regolatorio.

Polonia

A settembre 2013 l'Autorità dei Trasporti polacca ha richiesto a Stalexport Autostrada Malopolska S.A. una previsione in merito alla tempistica di rimborso al Governo polacco, secondo il meccanismo previsto dal Contratto di Concessione, del prestito concesso per il finanziamento dei lavori di costruzione del tratto autostradale A4 Katowice-Krakow prima dell'aggiudicazione della concessione, a sua volta finanziato dalla European Bank for Reconstruction and Development (EBRD).

La società ha provveduto a inviare all'Autorità Concedente l'aggiornamento sulle tempistiche di rimborso sulla base delle ultime previsioni.

In successive comunicazioni tra gennaio e febbraio 2014, l'Autorità ha richiesto ulteriori approfondimenti ipotizzando, fra l'altro, che tale prestito possa configurarsi come "aiuto di Stato" ricevuto dalla concessionaria prima dell'ingresso della Polonia nella Comunità Europea e, nel caso, essere oggetto di analisi da parte della Commissione Europea. È in corso l'analisi legale sul reale rischio per la concessionaria qualora si ravvisasse un "aiuto di Stato", rischio che appare comunque remoto.

A partire dal 20 giugno 2012 è inoltre in corso una procedura di verifica ("Explanatory Proceeding") intrapresa dall'Autorità Antitrust polacca nei confronti di Stalexport Autostrada Malopolska.

La procedura mira a verificare l'eventuale "abuso di posizione dominante" della società in relazione alle tariffe applicate agli utenti dell'infrastruttura in concomitanza di lavori di costruzione e manutenzione straordinaria, essendo ritenuta la stessa in regime di "monopolio".

In caso di riscontrata sussistenza di un "abuso di posizione dominante", la procedura potrebbe dare origine a sanzioni pecuniarie.

La società, ferma restando ogni contestazione rispetto alle qualificazioni che l'Autorità intenderà eventualmente assumere all'esito della verifica, ha predisposto una procedura di servizio per individuare i criteri temporali e quantitativi per l'applicazione di una eventuale riduzione di tariffa durante detti lavori.

All'esito di una verifica similare, nel corso del 2008, l'ufficio locale Antitrust aveva comminato una sanzione pecuniaria alla società, pari a circa 300 mila euro, non avendo la stessa posto in essere una procedura per eventualmente applicare una riduzione di tariffe durante tali lavori. Tale sanzione fu confermata nei vari gradi di giudizio, fino alla Corte Suprema.

Altre attività

ETC

A seguito del mancato pagamento da parte dell'Autorità dei Trasporti della Contea di Miami-Dade ("MDX") di servizi di gestione e manutenzione del sistema di campo e del sistema centrale resi da ETC, e a esito di una procedura di

mediazione prevista dal contratto di servizio che non ha portato a risultati conclusivi, in data 28 novembre 2012 ETC ha avviato innanzi al Tribunale della Contea di Miami-Dade dello Stato della Florida un'azione giudiziale nei confronti della stessa MDX, richiedendo il pagamento dei corrispettivi non pagati (per un ammontare superiore a 30 milioni di dollari) e il riconoscimento dei danni per altre inadempienze contrattuali.

Nel mese di dicembre 2012, MDX ha a sua volta notificato a ETC la risoluzione del contratto di servizio e richiesto giudizialmente un risarcimento di danni, successivamente valorizzato in 26 milioni di dollari, per presunte inadempienze contrattuali da parte di ETC.

Nel mese di agosto 2013, ETC e MDX hanno concordato il compenso per i servizi resi da ETC durante la fase di migrazione delle attività (cosiddetto "disentanglement") da ETC alla stessa MDX, fase terminata il 22 novembre 2013, per la quale MDX ha provveduto a corrispondere i relativi pagamenti a ETC.

La fase probatoria si è conclusa nel corso del primo semestre 2014. La decisione, inizialmente attesa entro il 2014, è stata in un primo momento rinviata dall'organo giudicante a febbraio 2015, mentre è attualmente attesa per la fine del 2015.

Nel mese di settembre 2013 la Port Authority of New York and New Jersey (PANY) ha inviato una lettera a ETC in cui segnalava taluni ritardi accumulati nel progetto per l'installazione di un nuovo sistema di pedaggiamento sui ponti e tunnel di New York e New Jersey e richiedeva l'immediata attivazione di un piano di recupero per consentire il rispetto della scadenza contrattuale, a pena di rescissione del contratto. A seguito della ricezione di tale lettera, ETC ha interrotto le attività di implementazione del sistema di pedaggiamento e ha avviato una negoziazione con la PANY per la consensuale risoluzione del contratto.

Le discussioni in corso con la PANY per risolvere i motivi di divergenza non hanno ancora portato a risultati. ETC ritiene di avere fondati motivi di contestazione.

Ecomouv

Il 20 ottobre 2011 Autostrade per l'Italia, attraverso la società di progetto Ecomouv S.a.s. (di cui detiene il 70% del capitale), ha sottoscritto con il Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile, dei Trasporti e dell'Edilizia Popolare (MEEDE) il Contratto di Partenariato per la realizzazione e la gestione di un sistema di pedaggiamento satellitare obbligatorio per i mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate in transito su circa 15.000 chilometri della rete stradale nazionale (c.d. progetto Eco-Taxe Poids Lourds).

Il contratto prevedeva una prima fase di progettazione e allestimento del servizio della durata di 21 mesi dalla firma del contratto e quindi una seconda fase di gestione e manutenzione del servizio di esazione della tassa della durata di 11 anni e mezzo.

Le attività di verifica del Dispositivo da parte dello Stato francese "Vérification d'Aptitude au Bon Fonctionnement (VABF)" si sono concluse l'8 novembre 2013 e il 22 novembre 2013 lo Stato francese ha riconosciuto il dispositivo conforme alle prescrizioni tecniche e alle disposizioni legali e regolamentari applicabili, salvo che per l'omologazione delle catene di esazione e controllo; omologazioni, non necessarie ad avviso di Ecomouv ai fini della VABF, che sono tuttavia intervenute nel corso del mese di dicembre 2013.

Il 29 ottobre 2013 il Primo Ministro francese annunciava la sospensione dell'entrata in vigore dell'Eco-Taxe, a seguito di un violento movimento di protesta in Bretagna, per poter prendere in conto misure di aggiustamento del perimetro di applicazione richieste con forza dalle organizzazioni professionali dei trasportatori, agricoltori e politici della regione bretone. Due Commissioni parlamentari di indagine sono state insediate, rispettivamente, in seno all'Assemblea Nazionale e al Senato, nel corso di dicembre 2013, la prima delle quali (la Mission d'Information presso l'Assemblea Nazionale) con lo scopo precipuo di verificare le condizioni di riavvio per la messa in esercizio della tassa.

Successivamente, anche a seguito del parere favorevole rilasciato dalla Commissione di Conciliazione richiesta da Ecomouv al fine di risolvere in bonis le divergenze emerse circa la mancata accettazione del Dispositivo da parte dello Stato francese benché le fasi si collaudo si fossero concluse positivamente, nonché delle conclusioni favorevoli dei rapporti predisposti dalle 2 citate Commissioni parlamentari, che hanno ribadito l'opportunità del mantenimento del dispositivo realizzato da Ecomouv e la legittimità delle procedure di attribuzione, in data 20 giugno 2014 è stato firmato con il Governo francese il Protocollo di Accordo per la gestione del Contratto di Partenariato durante il periodo di sospensione della tassa, sino al 31 dicembre 2014. Con il Protocollo di Accordo il Governo francese riconosce la conformità al Contratto del dispositivo sviluppato da Ecomouv, dichiarando la cosiddetta "messa a disposizione" e la presa in carico degli obblighi di pagamento. Con l'Accordo, inoltre, il Governo rende Ecomouv indenne dai costi operativi e finanziari derivanti dalla citata sospensione dell'ecotassa.

In data 30 ottobre 2014, i Ministri competenti hanno formalmente comunicato a Ecomouv la decisione di risolvere il Contratto di Partenariato "a causa di difficoltà insormontabili nella messa in opera dell'Eco-Taxe".

Successivamente, in data 30 dicembre 2014, lo Stato francese ha comunicato a Ecomouv la presa in carico dell'indennità di risoluzione del Contratto di Partenariato, conformemente ai criteri di calcolo previsti dal Protocollo di Accordo. L'indennità - il cui importo netto è pari a 403 milioni di euro - consente il ristoro degli investimenti, incluso il rimborso della quota di debito che non è stata già oggetto di accollo da parte dello Stato, la remunerazione del capitale investito e la gestione della liquidazione volontaria della società Ecomouv, inclusi i costi del piano sociale di salvaguardia degli impieghi. Lo Stato francese, inoltre, si è accollato l'onere del riacquisto degli apparati prodotti da Ecomouv e distribuiti agli operatori, nonché il debito afferente al progetto.

Si evidenzia che l'obbligazione di rimborso del debito di progetto nei confronti delle banche finanziatrici, per un importo originario pari a circa 440 milioni di euro, è stata assunta direttamente dallo Stato francese per l'effetto combinato dell'avvenuta accettazione del sistema nell'ambito del Protocollo d'Accordo trilaterale Ecomouv-Banche finanziatrici-Governo francese del 20 giugno 2014 e del successivo esercizio della resiliazione del Contratto di Partenariato da parte del Governo francese con efficacia dal 30 dicembre 2014, senza possibilità di ulteriore ricorso su Ecomouv.

2.14 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 rispetto a quelli già commentati alla sezione "Eventi significativi in ambito regolatorio" della presente relazione sulla gestione, che possano determinare oneri o passività potenziali ai fini del bilancio.

Cessione di quote di controllo di Pavimental e di Spea Ingegneria Europea

Nell'ambito di un progetto di riorganizzazione societaria del Gruppo Atlantia, Autostrade per l'Italia in data 8 agosto 2014 ha ceduto alla controllante Atlantia il controllo di Pavimental società operante nelle attività di manutenzione e costruzione svolte a favore sia delle concessionarie autostradali del Gruppo sia di Aeroporti di Roma (società controllata da Atlantia). A esito dell'operazione, Autostrade per l'Italia mantiene una partecipazione pari al 20% di Pavimental, avendo ceduto ad Atlantia il 59,4% del capitale della società e il 20% ad Aeroporti di Roma.

Inoltre, in data 1 dicembre 2014, Autostrade per l'Italia ha ceduto ad Atlantia il controllo di Spea Ingegneria Europea, società operante nelle attività di progettazione e direzione lavori per le concessionarie autostradali del Gruppo e per Aeroporti di Roma. A esito dell'operazione, il capitale sociale di Spea risulta così ripartito: Atlantia 46%, Aeroporti di Roma 27% e Autostrade per l'Italia 27%.

2.15 Eventi successivi al 31 dicembre 2014

Atto di indirizzo per piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio in Italia

In data 2 febbraio 2015 il Concedente ha trasmesso a tutte le concessionarie autostradali italiane un atto di indirizzo, a firma congiunta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dello Sviluppo Economico, recante a oggetto l'“Individuazione dei criteri per l'elaborazione di un piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali”. L'atto di indirizzo ha previsto per ciascuna società concessionaria la possibilità di (i) chiudere alcune aree di servizio ritenute marginali, a condizione che i concessionari assicurino comunque un adeguato servizio sulla rispettiva tratta, e (ii) rivisitare le modalità di resa dei servizi oil e non-oil da parte degli affidatari. Autostrade per l'Italia, Tangenziale di Napoli e Società Traforo del Monte Bianco hanno presentato il proprio piano che, ai sensi dell'atto di indirizzo, dovrà essere approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico, sentite le Regioni. I termini per la suddetta approvazione scadranno il 15 marzo 2015.

Operazioni di riacquisto parziale di obbligazioni emesse da Atlantia mediante tender offer

In data 13 febbraio 2015 Atlantia S.p.A. ha annunciato il lancio di un'operazione di riacquisto parziale rivolta ai portatori delle seguenti Obbligazioni emesse da Atlantia e garantite da Autostrade per l'Italia:

- a) Obbligazioni 5,625%, aventi valore nominale complessivo pari a 1.500.000.000 euro con scadenza 2016;
- b) Obbligazioni 3,375%, aventi valore nominale complessivo pari a 1.000.000.000 euro con scadenza 2017, garantite da ASPI;
- c) Obbligazioni 4,500%, aventi valore nominale complessivo pari a 1.000.000.000 euro con scadenza 2019 verso un corrispettivo in denaro per un ammontare massimo predeterminato.

Alla chiusura dell'operazione, risultano validamente presentate adesioni in relazione alle Obbligazioni per un controvalore nominale complessivo pari a 1.078.963.000 euro. Atlantia ha annunciato di aver deciso di accettare le adesioni alle offerte validamente presentate per un controvalore nominale complessivo pari a 1.020.130.000 euro. A esito dell'operazione Autostrade per l'Italia provvederà a rimborsare in pari misura i corrispondenti finanziamenti concessi dalla controllante Atlantia e a ridurre parimenti l'ammontare delle garanzie prestate.

Delibera autorizzazione all'emissione di prestiti obbligazionari retail

Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha deliberato il 19 febbraio 2015 di autorizzare l'emissione, entro il 31 dicembre 2015, di uno o più nuovi prestiti obbligazionari, non convertibili, da eseguirsi in una o più tranche, per un importo complessivo massimo non superiore a 1,5 miliardi di euro, destinati alla quotazione presso uno o più mercati regolamentati (incluso il Mercato Telematico delle Obbligazioni, organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.) e oggetto di offerta pubblica di sottoscrizione rivolta al pubblico indistinto in Italia. Il Consiglio di Amministrazione ha altresì deliberato che i suddetti prestiti obbligazionari, di durata non superiore a 8 anni, potranno essere regolati da un tasso di interesse fisso o variabile, ovvero ancora misto, vale a dire mediante la combinazione di tasso fisso, nei primi anni di durata del prestito, e tasso variabile, negli anni successivi. Tali emissioni hanno principalmente la finalità di finanziare i programmi di sviluppo del Gruppo Autostrade per l'Italia, mantenere una struttura finanziaria equilibrata per quanto attiene al rapporto tra indebitamento a breve e medio-lungo termine, diversificare le provviste acquisendo risorse a costi competitivi, oltre che mantenere un'ampia base di investitori e rimborsare anticipatamente i finanziamenti ottenuti da Atlantia al fine di estendere la durata media dell'indebitamento finanziario.

Raggiunti accordi per l'acquisto del controllo di Società Autostrada Tirrenica

In data 25 febbraio 2015 Autostrade per l'Italia, che già deteneva il 24,98% del capitale di Società Autostrada Tirrenica p.A. (SAT), ha definito accordi con gli altri soci di SAT per l'acquisto di un ulteriore 74,95% del capitale della società in modo da elevare così la propria partecipazione al 99,93%. Il controvalore dell'operazione ammonta complessivamente a circa 84 milioni di euro.

SAT è la società concessionaria dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, di cui è in esercizio il tratto Livorno-Rosignano di circa 40 km. La relativa Convenzione Unica, sottoscritta con il Concedente, prevede l'estensione della concessione dal

31 ottobre 2028 al 31 dicembre 2046, nonché la realizzazione dei lavori per il completamento dell'intera autostrada fino a Civitavecchia.

A seguito di alcuni rilievi formulati dalla Commissione Europea in ordine, fra l'altro, alla proroga della concessione al 2046, il Concedente ha trasmesso al concessionario uno schema di atto aggiuntivo che prevede la scadenza della concessione al 2043, la realizzazione dei lavori della tratta Civitavecchia-Tarquinia (in corso di esecuzione) e l'eventuale completamento dell'autostrada (anche per tratte) da realizzare tramite affidamento a terzi mediante gara. Lo schema di atto aggiuntivo prevede che il completamento sia in ogni caso subordinato al verificarsi dei presupposti tecnici, finanziari ed economici da accertare congiuntamente tra Concedente e concessionario alla stipula di atto aggiuntivo alla Convenzione. Lo schema di atto aggiuntivo è sottoposto al vaglio della Commissione Europea.

Il perfezionamento dell'operazione di acquisto del capitale di SAT, sospensivamente subordinato, tra altre condizioni, all'ottenimento dell'autorizzazione del Concedente, è previsto entro il primo semestre 2015.

2.16 Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza

Pur in presenza di un quadro macroeconomico europeo ancora debole, l'andamento del traffico sulla rete autostradale italiana del Gruppo dimostra negli ultimi mesi segnali di positiva stabilizzazione, mentre sulla rete delle concessionarie estere si sta riscontrando nel complesso una crescita dei volumi di traffico, nonostante il rallentamento del Brasile per l'andamento dell'economia locale. La contribuzione ai risultati di Gruppo delle concessionarie estere risente tuttavia del deprezzamento delle valute nazionali.

2.17 Proposte all'Assemblea di Autostrade per l'Italia

Signori Azionisti,

a conclusione della presente esposizione, Vi invitiamo a:

- a) discutere e approvare la relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione e il bilancio al 31 dicembre 2014 dal quale risulta un utile dell'esercizio di euro 703.530.976,66;
- b) destinare la quota parte dell'utile dell'esercizio, pari a euro 373.856.666,66, che residua dopo l'acconto sui dividendi pari a euro 329.674.310,00 corrisposto nel 2014:
 - 1) alla distribuzione di dividendi per euro 335.272.553,00, pari a euro 0,539 per ciascuna delle n. 622.027.000 azioni, di valore nominale 1,00 euro cadauna, aventi tutte godimento regolare;
 - 2) a utili portati a nuovo per la residua quota di euro 38.584.113,66;
- c) stabilire la data del pagamento del dividendo con valuta 18 maggio 2015.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente





3.

BILANCIO
CONSOLIDATO

Prospetti contabili consolidati

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

(migliaia di euro)	Note	31/12/2014	Di cui verso parti correlate	31/12/2013	Di cui verso parti correlate
ATTIVITÀ					
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Materiali	7.1	126.823		194.268	
Immobili, impianti e macchinari		119.619		187.376	
Immobili, impianti e macchinari in locazione finanziaria		3.271		2.833	
Investimenti immobiliari		3.933		4.059	
Immateriali	7.2	21.918.049		21.717.317	
Diritti concessori immateriali		15.748.202		15.565.582	
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.331		6.112.160	
Altre attività immateriali		58.516		39.575	
Partecipazioni	7.3	130.942		113.846	
Partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value		36.149		38.985	
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		94.793		74.861	
Attività finanziarie non correnti	7.4	1.749.405		2.309.530	
Diritti concessori finanziari non correnti		704.347		1.296.694	
Attività finanziarie non correnti per contributi		215.023		247.481	
Depositi vincolati non correnti		291.189		332.745	
Derivati non correnti con fair value attivo		-		5.387	
Altre attività finanziarie non correnti		538.846		427.223	
Attività per imposte anticipate	7.5	155.874		153.290	
Altre attività non correnti	7.6	9.879		7.754	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		24.090.972		24.496.005	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Attività commerciali	7.7	1.125.092		1.125.137	
Rimanenze		46.264		53.473	
Attività per lavori in corso su ordinazione		4.307		26.530	
Crediti commerciali		1.074.521	68.125	1.045.134	50.855
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	1.631.687		3.324.129	
Disponibilità liquide		960.089		1.345.725	
Mezzi equivalenti		579.476		1.978.404	
Rapporti di conto corrente con saldo attivo verso parti correlate		92.122	92.122	-	-
Attività finanziarie correnti	7.4	937.898		757.570	
Diritti concessori finanziari correnti		428.933		413.067	
Attività finanziarie correnti per contributi		79.847		18.931	
Depositi vincolati correnti		238.919		166.863	
Derivati correnti con fair value attivo		-		70	
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		42.840		29.621	
Altre attività finanziarie correnti		147.359	124.849	129.018	110.324
Attività per imposte correnti	7.9	36.921	26.170	57.518	47.097
Altre attività correnti	7.10	167.351		120.529	
Attività non correnti possedute per la vendita o connesse ad attività operative cessate	7.11	539.354		18.153	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		4.438.303		5.403.036	
TOTALE ATTIVITÀ		28.529.275		29.899.041	

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

(migliaia di euro)	Note	31/12/2014	Di cui verso parti correlate	31/12/2013	Di cui verso parti correlate
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ					
PATRIMONIO NETTO					
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		2.802.940		2.922.406	
Capitale emesso		622.027		622.027	
Riserve e utili portati a nuovo		1.848.431		1.993.402	
Utile dell'esercizio al netto dell'acconto sui dividendi		332.482		306.977	
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		1.622.922		1.607.114	
Capitale emesso e riserve		1.591.056		1.525.203	
Utile dell'esercizio al netto dell'acconto sui dividendi		31.866		81.911	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	7.12	4.425.862		4.529.520	
PASSIVITÀ NON CORRENTI					
Fondo non corrente per impegni da convenzioni	7.13	3.783.956		3.727.154	
Fondi non correnti per accantonamenti	7.14	1.183.608		1.024.921	
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		134.790		135.115	
Fondi non correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		1.029.314		858.151	
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		19.504		31.655	
Passività finanziarie non correnti	7.15	13.113.511		13.550.416	
Prestiti obbligazionari		874.235		991.771	
Finanziamenti a medio-lungo termine		11.874.686	8.736.615	12.258.584	8.541.996
Derivati non correnti con fair value passivo		359.053	245.232	259.251	184.542
Altre passività finanziarie non correnti		5.537		40.810	
Passività per imposte differite	7.5	1.249.703		1.142.083	
Altre passività non correnti	7.16	92.330		93.469	
Totale passività non correnti		19.423.108		19.538.043	
PASSIVITÀ CORRENTI					
Passività commerciali	7.17	1.313.363		1.286.317	
Passività per lavori in corso su ordinazione		-		229	
Debiti commerciali		1.313.363	274.527	1.286.088	7.788
Fondi correnti per impegni da convenzioni	7.13	518.734		434.882	
Fondi correnti per accantonamenti	7.14	419.514		336.888	
Fondi correnti per benefici per dipendenti		20.202		18.653	
Fondi correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		329.881		253.609	
Altri fondi correnti per rischi e oneri		69.431		64.626	
Passività finanziarie correnti	7.15	1.609.089		3.368.926	
Scoperti di conto corrente		17		7.228	
Finanziamenti a breve termine		494.820	250.000	2.976	-
Derivati correnti con fair value passivo		1.034		-	
Rapporti di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate		213.319	213.319	430.779	430.779
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		894.450	241.897	2.918.737	2.375.574
Altre passività finanziarie correnti		5.449		9.206	
Passività per imposte correnti	7.9	46.733	21.363	25.899	3.578
Altre passività correnti	7.18	348.151		378.566	
Passività connesse ad attività operative cessate	7.11	424.721		-	
Totale passività correnti		4.680.305		5.831.478	
TOTALE PASSIVITÀ		24.103.413		25.369.521	
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		28.529.275		29.899.041	

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(migliaia di euro)	Note	2014	Di cui verso parti correlate	2013	Di cui verso parti correlate
RICAVI					
Ricavi da pedaggio	8.1	3.677.693		3.540.993	
Ricavi per servizi di costruzione	8.2	489.743	29.215	481.001	-
Ricavi per lavori su ordinazione	8.3	25.806		15.235	
Altri ricavi operativi	8.4	551.222	86.145	562.229	82.736
TOTALE RICAVI		4.744.464		4.599.458	
COSTI					
Materie prime e materiali	8.5	-185.541		-100.010	
Costi per servizi	8.6	-1.174.499	-211.189	-1.274.700	-1.760
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		-272		-76	
Costo per il personale	8.7	-559.383	-23.820	-558.968	-18.974
Altri costi operativi	8.8	-523.732		-517.451	
Oneri concessori		-435.065		-425.435	
Costo per godimento beni di terzi		-8.754		-10.843	
Altri oneri operativi		-79.913	-470	-81.173	-13.879
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	8.9	-240.351		-38.064	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		-216.196		-6.325	
Accantonamenti dei fondi per rischi e oneri		-24.155		-31.739	
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni	8.10	399.528		380.974	
Ammortamenti		-669.933		-665.447	
Ammortamento attività materiali	7.1	-35.830		-41.503	
Ammortamento diritti concessori immateriali	7.2	-611.683		-601.231	
Ammortamento altre attività immateriali	7.2	-22.420		-22.713	
(Svalutazioni) Ripristini di valore	8.11	4.976		-17.771	
TOTALE COSTI		-2.949.207		-2.791.513	
RISULTATO OPERATIVO		1.795.257		1.807.945	
Proventi finanziari					
Proventi finanziari rilevati a incremento di diritti concessori finanziari e attività finanziarie per contributi		56.241		59.373	
Dividendi da imprese partecipate		15		1	
Altri proventi finanziari		243.168	38.390	208.030	33.534
Oneri finanziari		-910.104		-957.804	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		-107.735		-94.819	
Altri oneri finanziari		-802.369	-488.029	-862.985	-528.417
Utili (Perdite) su cambi		16.321		3.953	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	8.12	-594.359		-686.447	
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	8.13	-8.139		-5.196	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.192.759		1.116.302	

(migliaia di euro)	Note	2014	Di cui verso parti correlate	2013	Di cui verso parti correlate
(Oneri) Proventi fiscali	8.14	-498.597		-395.086	
Imposte correnti		-373.470		-330.771	
Differenze su imposte correnti di esercizi precedenti		4.806		4.640	
Imposte anticipate e differite		-129.933		-68.955	
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		694.162		721.216	
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	8.15	210		17.454	
UTILE DELL'ESERCIZIO		694.372		738.670	
<i>di cui:</i>					
<i>Utile di pertinenza del Gruppo</i>		<i>662.156</i>		<i>656.556</i>	
<i>Utile di pertinenza di Terzi</i>		<i>32.216</i>		<i>82.114</i>	
Utile base per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	8.16	1,07		1,05	
<i>di cui:</i>					
da attività operative in funzionamento		1,07		1,02	
da attività operative cessate		-		0,03	
Utile diluito per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	8.16	1,07		1,05	
<i>di cui:</i>					
da attività operative in funzionamento		1,07		1,02	
da attività operative cessate		-		0,03	

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

(migliaia di euro)	Note	2014	2013
Utile dell'esercizio (A)		694.372	738.670
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		-99.013	93.363
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di net investment hedge		-	1.193
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro		-28.947	-387.741
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro		512	-4.596
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (B)		-127.448	-297.781
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		-11.330	4.260
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (C)		-11.330	4.260
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio (D)		12.344	1.830
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale e delle riclassifiche nel conto economico dell'esercizio (E = B + C + D)		-126.434	-291.691
<i>Di cui relative ad attività operative cessate</i>		<i>11.507</i>	<i>-10.554</i>
Risultato economico complessivo dell'esercizio (A + E)	7.12	567.938	446.979
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		<i>545.484</i>	<i>561.238</i>
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		<i>22.454</i>	<i>-114.259</i>

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

(migliaia di euro)

	Patrimonio netto di Gruppo		
	Capitale emesso	Riserva da valutazione degli strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserva da valutazione degli strumenti finanziari di net investment hedge
Saldo al 31/12/2012	622.027	-102.530	-37.593
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	89.797	1.193
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni			
Dividendi deliberati (saldo)	-	-	-
Trasferimento del risultato dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-
Acconto dividendi	-	-	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-
Variazione del perimetro di consolidamento, altre variazioni minori e riclassifiche	-	-	-
Saldo al 31/12/2013	622.027	-12.733	-36.400
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-89.963	-
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni			
Dividendi deliberati (saldo)	-	-	-
Trasferimento del risultato dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-
Acconto dividendi	-	-	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-
Variazione del perimetro di consolidamento, altre variazioni minori e riclassifiche	-	-	-
Saldo al 31/12/2014	622.027	-102.696	-36.400

Patrimonio netto di Gruppo					Totale	Patrimonio netto di Terzi	Totale patrimonio netto di gruppo e di Terzi
Riserva per differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro	Riserva per valutazione di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro	Altre riserve e utili portati a nuovo	Risultato economico dell'esercizio				
-7.565	-1.667	1.981.917	598.082	3.052.671	1.708.156	4.760.827	
-190.113	-468	4.273	656.556	561.238	-114.259	446.979	
-	-	-	-344.148	-344.148	-8.496	-352.644	
-	-	253.934	-253.934	-	-	-	
-	-	-	-349.579	-349.579	-203	-349.782	
-	-	3.304	-	3.304	32	3.336	
-	74	-1.154	-	-1.080	21.884	20.804	
-197.678	-2.061	2.242.274	306.977	2.922.406	1.607.114	4.529.520	
-15.765	256	-11.200	662.156	545.484	22.454	567.938	
-	-	-	-340.249	-340.249	-7.861	-348.110	
-	-	-33.272	33.272	-	-	-	
-	-	-	-329.674	-329.674	-350	-330.024	
-	-	2.672	-	2.672	51	2.723	
-	-	2.301	-	2.301	1.514	3.815	
-213.443	-1.805	2.202.775	332.482	2.802.940	1.622.922	4.425.862	

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(migliaia di euro)	Note	2014	Di cui verso parti correlate	2013	Di cui verso parti correlate
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO					
Utile dell'esercizio		694.372		738.670	
Rettificato da:					
Ammortamenti		682.983		678.070	
Accantonamenti ai fondi		242.314		56.201	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		107.943		95.067	
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti e delle partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value		5		-	
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	8.13	8.139		5.233	
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività non correnti		-9.187		-	
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		243		-154	
Variatione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		123.160		72.206	
Altri oneri (proventi) non monetari		-108.731	-29.215	-14.805	-
Variatione del capitale di esercizio e altre variazioni		-271.306	5.413	-130.655	57.533
Flusso di cassa netto da attività di esercizio (A)	9.1	1.469.935		1.499.833	
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO					
Investimenti in attività in concessione	7.2	-858.332		-1.149.134	
Contributi su attività in concessione		39.875		35.105	
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)		63.465		357.953	
Investimenti in attività materiali		-39.630		-54.035	
Investimenti in altre attività immateriali	7.2	-34.721		-23.390	
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare		-4.207		-18.247	
Investimenti in società consolidate al netto delle disponibilità liquide nette apportate		-		-893	
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		8.507	77.505	1.599	-
Realizzo da disinvestimenti di società consolidate al netto delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti ceduti		208.777		-	
Variatione netta delle altre attività non correnti e altre variazioni della gestione investimenti		45.595		-6.176	
Variatione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione		164.051	-16.446	-392.286	-971
Flusso di cassa netto per attività di investimento (B)		-406.620		-1.249.504	

(migliaia di euro)	Note	2014	Di cui verso parti correlate	2013	Di cui verso parti correlate
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA					
Dividendi corrisposti		-678.617		-701.943	
Apporti di terzi		720		1.282	
Nuovi finanziamenti dalla controllante		202.880	200.000	830.114	825.000
Rimborsi di finanziamenti alla controllante		-2.100.234	-2.094.200	-	-
Emissione di prestiti obbligazionari		32.038		621.279	
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)		397.940		368.761	
Accensioni di debiti per leasing finanziario		3.935		-	
Rimborsi di prestiti obbligazionari	7.15	-45.041		-538.195	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)		-591.639		-405.972	
Rimborsi di debiti di leasing finanziario		-4.497		-538	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		297.199	215.070	83.029	27.014
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria (C)	9.1	-2.485.316		257.817	
Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti (D)		2.862		-35.940	
Incremento/(Decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti (A + B + C + D)	9.1	-1.419.139		472.206	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		2.886.112		2.413.906	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.466.973		2.886.112	

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

(migliaia di euro)	Note	2014	2013
Imposte sul reddito corrisposte		336.773	256.035
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati		63.340	82.243
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti		-749.312	-704.033
Dividendi incassati	8.12	15	1
Utili su cambi incassati		123	233
Perdite su cambi corrisposte		-268	-222

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

(migliaia di euro)	Note	2014	2013
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		2.886.112	2.413.906
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	3.324.129	2.809.944
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	7.15	-7.228	-113
Rapporti di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate	7.15	-430.779	-395.925
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (scoperti di conto corrente rimborsabili a vista) connessi ad attività operative cessate		-10	-
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.466.973	2.886.112
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.8	1.631.687	3.324.129
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	7.15	-17	-7.228
Rapporti di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate	7.15	-213.319	-430.779
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (scoperti di conto corrente rimborsabili a vista) connessi ad attività operative cessate		48.622	-10

Note illustrative

1. Informazioni generali

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

Autostrade per l'Italia S.p.A. (nel seguito Autostrade per l'Italia o Società o Capogruppo) è una società per azioni costituita nel 2003, il cui core business è rappresentato dalla gestione della concessione amministrativa autostradale rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è succeduto all'ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente a partire dall'1 ottobre 2012. La sede legale è in Roma, Via Bergamini, 50, e non dispone di sedi secondarie. La durata della Società è fissata fino al 31 dicembre 2050.

Il 100% del capitale della Società è detenuto da Atlantia S.p.A. (nel seguito anche Atlantia), le cui azioni sono quotate presso il Mercato Telematico Azionario gestito da Borsa Italiana S.p.A. e che esercita l'attività di direzione e coordinamento sulla Società.

Alla data di predisposizione del presente bilancio consolidato Sintonia S.p.A. è l'azionista che detiene la maggioranza relativa delle azioni di Atlantia. Sintonia S.p.A., che a sua volta è controllata da Edizione S.r.l., non esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti di Atlantia.

Il presente bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 26 febbraio 2015.

2. Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, redatto nel presupposto della continuità aziendale della Capogruppo e delle imprese consolidate, è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio, che comprendono le interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), nonché i precedenti International Accounting Standards (IAS) e le interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore alla stessa data. 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, rendiconto finanziario) e dalle presenti note illustrative, applicando quanto previsto dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio" e il criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al fair value, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritti nella nota n. 3. La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Nel conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto. Gli IFRS sono applicati coerentemente con le indicazioni fornite nel "Conceptual Framework for Financial Reporting" e non si sono verificate criticità che abbiano comportato il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1, paragrafo 19.

Nel corso del 2014 non si evidenziano operazioni, con impatto significativo sui dati economico-finanziari del Gruppo, non ricorrenti, atipiche o inusuali, né con terzi, né con parti correlate. A tal proposito si evidenzia che i prospetti contabili consolidati evidenziano i saldi principali dei rapporti con parti correlate.

Tutti i valori sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato. L'euro rappresenta la valuta funzionale della Capogruppo e di alcune 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. A tal fine si segnala che, ai sensi dell'IFRS 5, a seguito delle operazioni societarie descritte nel dettaglio nella nota n. 6, il contributo ai risultati economici consolidati comparativi dell'esercizio 2013 delle società

Pavimental, Pavimental Polska, Spea Ingegneria Europea, Spea do Brasil, Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators è stato riclassificato nella voce "Proventi (Oneri) di attività operative cessate", anziché in ciascuna delle voci economiche relative alle attività in funzionamento.

3. Principi contabili applicati

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati dal Gruppo nella redazione del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato dell'esercizio precedente, non essendo entrati in vigore, nel corso del 2014, nuovi principi contabili, nuove interpretazioni o modifiche ai principi e alle interpretazioni già in vigore che abbiano avuto un effetto significativo sul bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia.

In particolare, si evidenzia che a partire dall'1 gennaio 2014, decorre l'applicazione dei seguenti nuovi principi contabili e/o modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni già in vigore:

- a) IFRS 10 - Bilancio consolidato e IFRS 12 - Informazioni sulle partecipazioni in altre entità. L'IFRS 10 sostituisce nei contenuti i precedenti IAS 27 e SIC 12, fornendo una nuova definizione di controllo e confermando le metodologie da utilizzare per la predisposizione del bilancio consolidato in ambito IFRS, non apportando modifiche su tali metodologie rispetto a quanto già rappresentato nel precedente IAS 27. In base all'IFRS 10 un investitore controlla un'entità quando è esposto, o detiene il diritto, a rendimenti variabili del suo investimento nell'entità e ha l'abilità di modificare tali rendimenti attraverso il suo potere sull'entità. Infine, l'IFRS 10 rinvia al nuovo principio IFRS 12 per quanto attiene all'informativa da fornire in bilancio sulle partecipazioni detenute in altre imprese. Quest'ultimo principio stabilisce le informazioni obbligatorie relativamente alle partecipazioni in imprese controllate e collegate, nonché agli accordi congiunti (di cui al nuovo IFRS 11, illustrato nel seguito);
- b) IFRS 11 - Accordi congiunti. Il principio ha sostituito lo IAS 31 e il SIC 13 e stabilisce che il soggetto che è parte di un accordo congiunto deve determinare la tipologia di accordo nel quale è coinvolto, attraverso la valutazione dei propri diritti e obblighi derivanti dall'accordo stesso. Un accordo congiunto è un contratto nel quale due o più parti detengono un controllo congiunto; il principio definisce il controllo congiunto come la condivisione del controllo, che esiste solamente quando le decisioni relative alle attività rilevanti (che influenzano significativamente i rendimenti dell'accordo) richiedono il consenso unanime delle parti che condividono il controllo. In base all'IFRS 11 gli accordi congiunti possono essere classificati in due tipologie: (i) joint operation, nel caso di accordi congiunti nei quali le parti che condividono il controllo hanno diritti sulle attività (e obbligazioni per le passività) oggetto dell'accordo, e (ii) joint venture, nel caso di accordi congiunti in cui le parti hanno diritti sulle attività nette relative all'accordo, come, ad esempio, nel caso di società con personalità giuridica propria. Da un punto di vista contabile, per gli accordi di joint operation l'IFRS 11 prevede la rilevazione del pro-quota di attività, passività, ricavi e costi derivanti dall'accordo, da misurare in base agli IFRS applicabili a tali voci. Per gli accordi di joint venture, invece, il nuovo principio richiede che questi siano contabilizzati in base al metodo del patrimonio netto stabilito dallo IAS 28;
- c) IAS 27 - Bilancio individuale. Con le modifiche apportate, che tengono conto dell'introduzione del nuovo principio IFRS 10, il principio in oggetto disciplina oramai solamente i requisiti per la preparazione, da parte di un'entità, del suo bilancio d'esercizio e le modalità di contabilizzazione degli investimenti in imprese controllate;
- d) IAS 28 - Partecipazioni in imprese controllate e joint venture. Le modifiche apportate al principio tengono conto dell'introduzione del nuovo IFRS 11 e comportano l'introduzione dell'obbligo di applicazione del metodo del patrimonio netto nella valutazione delle partecipazioni in joint venture;
- e) IAS 36 - Test di impairment. Gli emendamenti introdotti hanno essenzialmente chiarito le informazioni da fornire circa il valore recuperabile delle attività non finanziarie, nonché semplificato l'informativa di bilancio da fornire circa il valore recuperabile delle CGU per le quali non sia stato contabilizzato un impairment;
- f) IAS 39 - Strumenti finanziari. Le modifiche apportate al principio riguardano l'introduzione di alcune esenzioni ai requisiti dell'hedge accounting definiti dallo IAS 39 nel caso in cui un derivato esistente debba essere sostituito con un nuovo derivato che abbia, per legge o regolamento, direttamente o indirettamente una controparte centrale (Central Counterparty - CCP).

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. I beni acquisiti attraverso aggregazioni di imprese intervenute prima del 01 gennaio 2004 (data di transizione agli IFRS della Capogruppo) sono iscritti al valore contabile preesistente, determinato nell'ambito di tali aggregazioni in base ai precedenti principi contabili, quale valore sostitutivo del costo.

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 elementi 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 2014, 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%
Impianti e macchinari	5%-33,33%
Attrezzature industriali e commerciali	5%-40%
Altri beni	9%-50%

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

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività materiali, queste sono sottoposte a una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore (impairment test), così come descritto nel seguito nello specifico paragrafo.

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

Attività immateriali

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

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

Le attività immateriali sono iscritte al costo, che, a esclusione dei “diritti concessori”, è determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali. Per le attività immateriali rappresentate dai “diritti concessori”, il costo può includere una o più delle seguenti fattispecie:

- a) il fair value dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai “contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione”), al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie e costituite da: (i) le quote coperte sotto forma di contributo, (ii) l'ammontare che sarà incondizionatamente pagato dal concessionario subentrante al momento di scadenza della concessione (cosiddetto “diritto di subentro”) e/o (iii) l'importo minimo dei pedaggi o il volume dei ricavi garantito dal Concedente. Il costo, così determinato, è recuperato attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture. In particolare, quali diritti concessori delle attività immateriali, si identificano:
- 1) i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione, di ampliamento e adeguamento dell'infrastruttura, per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali diritti sono inizialmente calcolati e iscritti al valore attuale del fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro (escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione), al netto della parte coperta da contributo, e hanno come contropartita i “fondi per impegni da convenzioni”, di pari importo, iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria; il valore iniziale di tali diritti si modifica nel tempo, oltre che per effetto degli ammortamenti, per la rideterminazione, su base periodica, del valore attuale del fair value della parte dei servizi di costruzione non ancora realizzati alla data di chiusura dell'esercizio;
 - 2) i diritti maturati a fronte di servizi di costruzione e/o miglioria resi, per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, rappresentati da incrementi tariffari specifici e/o significativi incrementi attesi del numero degli utenti determinati da ampliamenti/adequamenti dell'infrastruttura;
 - 3) i diritti da opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio, rappresentati dagli investimenti a carico di tali soggetti, che sono stati devoluti gratuitamente alle società del Gruppo alla scadenza dei relativi contratti;
- b) i diritti acquisiti da terzi, nel caso di sostenimento di costi per l'ottenimento di concessioni dal Concedente o da terzi (quest'ultimo caso in relazione all'acquisizione del controllo di una società già titolare di una concessione).

I diritti concessori sono ammortizzati lungo il periodo di durata della concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità di consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine, le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto, tra l'altro, delle variazioni di traffico previste, qualora significative, nel periodo di durata della concessione. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti concessori iniziano a produrre i relativi benefici economici. Le altre attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate invece a partire dal momento in cui le stesse attività sono disponibili per l'uso, in relazione alla vita utile residua.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2014, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente:

Attività immateriali	Aliquota di ammortamento
Diritti Concessori	Dal momento in cui generano benefici economici per l'impresa, in base agli anni residui di durata della concessione e/o alle previsioni di traffico.
Costi di sviluppo	8%-33,33%
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere	5%-50%
Licenze e diritti simili	10%-33,33%
Altri beni	3%-33,33%

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 (impairment test), così come descritto nel paragrafo “Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)”. L'utile o la perdita derivante dall'alienazione di un'attività immateriale è determinato come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore netto contabile del bene ed è rilevato nel conto economico dell'esercizio di cessione.

Avviamento

Le acquisizioni di aziende e rami d'azienda (ad eccezione di quelle "under common control", come precisato nel seguito) sono contabilizzate attraverso l'utilizzo dell'acquisition method, come previsto dall'IFRS 3; a tal fine le attività e le passività acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (fair value) alla data di acquisizione. Il costo dell'acquisizione è misurato dal totale dei fair value, alla data di scambio, delle attività erogate, delle passività assunte e degli eventuali strumenti di capitale emessi dal Gruppo in cambio del controllo dell'acquisita.

L'avviamento è iscritto quale differenza positiva tra il costo dell'acquisizione, maggiorato sia del fair value alla data di acquisizione di eventuali quote non di controllo già detenute nell'acquisita, sia del valore degli interessi di minoranza detenuti da terzi nell'acquisita (questi ultimi valutati al fair value oppure in proporzione al valore corrente delle attività nette identificabili dell'acquisita), e il fair value di tali attività e passività acquisite.

Alla data di acquisizione l'avviamento emerso è allocato a ciascuna delle unità generatrici di flussi finanziari sostanzialmente autonomi che ci si attende beneficeranno delle sinergie derivanti dall'aggregazione aziendale.

Nel caso di differenza negativa tra il costo dell'acquisizione (incrementato delle componenti sopra illustrate) e il fair value delle attività e passività acquisite, questa è iscritta quale provento nel conto economico dell'esercizio di acquisizione.

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

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

L'IFRS 3 non è stato applicato retroattivamente alle acquisizioni effettuate precedentemente al 01 gennaio 2004, data di transizione agli IFRS della Capogruppo; conseguentemente, per tali acquisizioni è stato mantenuto il valore dell'avviamento determinato in base ai precedenti principi contabili, pari al valore contabile netto in essere a tale data, previa verifica e rilevazione di eventuali perdite di valore.

Eventuali operazioni di acquisizione o cessione di aziende e/o rami d'azienda tra società sotto il controllo di un'entità comune (cosiddette operazioni "under common control") sono trattate, nel rispetto di quanto stabilito dallo IAS 1 e dallo IAS 8, sulla base della sostanza economica delle stesse, con una verifica sia delle modalità di determinazione del corrispettivo della compravendita, sia della generazione di valore aggiunto per il complesso delle parti interessate che si concretizzi in significative variazioni misurabili dei flussi di cassa ante e post operazione delle attività trasferite. 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 tali 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 iscrive nel patrimonio netto la differenza tra il valore contabile delle attività e passività cedute e il corrispettivo stabilito.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate e in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari disponibili per la vendita come definita dallo IAS 39, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di regolamento, in quanto rappresentativo del fair value, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al fair value, se determinabile, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Al momento del realizzo o del riconoscimento di una perdita di valore da impairment (classificata nel conto economico), 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 alla "Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)", sono ripristinate nelle altre componenti del conto economico complessivo nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate.

Qualora il fair value non possa essere attendibilmente determinato, le partecipazioni classificate tra gli strumenti finanziari disponibili per la vendita sono valutate al costo, rettificato per perdite di valore; in questo caso le perdite di valore non sono soggette a eventuali ripristini.

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 maturati nell'esercizio, a eccezione degli effetti relativi ad altre variazioni del patrimonio netto della partecipazione, diverse dalle operazioni con gli azionisti, che sono riflessi direttamente nel conto economico complessivo di Gruppo.

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 destinate alla vendita o in corso di liquidazione nel breve termine sono esposte tra le attività correnti, al minore tra il valore di carico e il relativo fair value, al netto di eventuali costi di vendita.

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati 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. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti 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.

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali claim 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.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione e/o miglioria a favore del Concedente afferenti ai contratti di concessione di cui sono titolari talune imprese del Gruppo, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, sono valutati al fair value, determinato sulla base del totale dei costi sostenuti, costituiti principalmente dai costi per materiali e servizi esterni, dai costi dei benefici per i dipendenti dedicati a tali attività, dagli oneri finanziari attribuibili (questi ultimi solo nel caso di servizi di costruzione e/o miglioria relativi a opere per le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi), nonché dall'eventuale margine sui servizi realizzati con strutture interne al Gruppo (in quanto rappresentativo del valore di mercato dei medesimi servizi). La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria è rappresentata dalle attività finanziarie (diritti concessori e/o contributi su opere) o dai diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato nel relativo paragrafo.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino 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.

Crediti e debiti

I crediti sono inizialmente iscritti al fair value e successivamente valutati al costo ammortizzato, usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili, iscritte in appositi fondi di svalutazione rettificativi. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del valore dei flussi di cassa futuri attesi. Tali flussi tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di

realizzo, delle eventuali garanzie ricevute, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

I debiti sono inizialmente rilevati al costo, corrispondente al fair value della passività, al netto degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, i debiti sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

I crediti e i debiti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

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, buon esito 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.

Come richiesto dallo IAS 39, i derivati sono classificati come strumenti di copertura 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 e risulta compresa tra l'80% e il 125%.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività oggetto di copertura (cash flow hedge), le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico complessivo, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito, e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione del fair value delle attività e delle passività oggetto di copertura (fair value hedge), le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico dell'esercizio. Coerentemente, anche le relative attività e passività oggetto di copertura sono adeguate al fair value, con impatto a conto economico.

Per le operazioni in strumenti derivati definibili ai sensi dello IAS 39 di "net investment hedge", quale copertura dal rischio di una sfavorevole variazione dei tassi di cambio ai quali sono convertiti gli investimenti netti in gestioni estere, trattandosi di strumenti di "cash flow hedge", la componente di copertura efficace delle variazioni di fair value dei derivati sottoscritti è rilevata nelle altre componenti del conto economico complessivo, compensando pertanto le variazioni della riserva di conversione relative agli investimenti netti nelle gestioni estere. Le variazioni cumulate di fair value accantonate nella riserva di net investment hedge sono riclassificate dal conto economico complessivo al conto economico al momento della dismissione totale o parziale dell'investimento nella gestione estera.

Le variazioni del fair value dei derivati che non soddisfino le condizioni per essere qualificati ai sensi dello IAS 39 come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

Altre attività e passività finanziarie

Le altre attività finanziarie per le quali esista l'intenzione e la capacità di mantenerle sino alla scadenza in base a quanto richiesto dallo IAS 39 e le altre passività finanziarie sono iscritte al costo, rilevato alla data di regolamento, rappresentato dal fair value del corrispettivo iniziale, incrementato nel caso delle attività o diminuito nel caso delle passività degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili all'acquisizione delle attività e all'emissione delle passività. Successivamente alla rilevazione iniziale, le attività e le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

Le attività e le passività finanziarie non sono più esposte 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.

Le attività finanziarie detenute con lo scopo di ricavare un profitto nel breve termine sono iscritte e valutate al fair value, con imputazione degli effetti a conto economico; le altre attività finanziarie diverse dalle precedenti sono classificate come strumenti finanziari disponibili per la vendita, iscritte e valutate al fair value con imputazione degli effetti nel

conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Non sono mai state effettuate riclassifiche di strumenti finanziari tra le categorie sopra descritte.

Valutazione del fair value e gerarchia di fair value

Per tutte le transazioni o i saldi (finanziari o non finanziari) per cui un principio contabile richieda o consenta la misurazione al fair value, 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, come richiesto dall'IFRS 13, 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 osservabili. I dati non osservabili utilizzati ai fini delle valutazioni del fair value riflettono le ipotesi che assumerebbero i partecipanti al mercato nella fissazione del prezzo per le attività e le passività oggetto di valutazione.

Si rinvia alle note illustrative relative alle singole voci di bilancio per la definizione del livello di gerarchia di fair value in base a cui classificare i singoli strumenti valutati al fair value o per i quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio.

Non sono presenti attività o passività classificabili nel livello 3 della gerarchia di fair value.

Non sono avvenuti nel corso dell'esercizio trasferimenti fra i diversi livelli della gerarchia di fair value.

Il fair value degli strumenti derivati è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e la curva dei credit default swap quotati della controparte e delle società del Gruppo, per includere il rischio di non performance esplicitamente previsto dall'IFRS 13.

Per gli strumenti finanziari a medio-lungo termine, diversi dai derivati, ove non disponibili quotazioni di mercato, il fair value è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e aggiustando il valore così ottenuto per includere il rischio di controparte nel caso di attività finanziarie e il proprio rischio credito nel caso di passività finanziarie.

Per gli strumenti finanziari a breve termine, il valore contabile, al netto di eventuali svalutazioni, ne approssima il fair value.

Fondi per impegni da convenzioni e per accantonamenti

I “Fondi per impegni da convenzioni” accolgono gli accantonamenti afferenti agli specifici obblighi convenzionali di ampliamento e/o di adeguamento dell’infrastruttura autostradale, a fronte dei quali la concessionaria non acquisisce benefici economici aggiuntivi. Tale obbligazione, considerata come parte del corrispettivo dell’accordo di concessione, è rilevata inizialmente per un ammontare pari al valore attuale del fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro (escludendo gli eventuali oneri finanziari), al netto della parte coperta da contributi, in contropartita dei diritti concessori per opere senza benefici economici aggiuntivi. Il valore attuale della passività residua, per i servizi di costruzione ancora da rendere, è quindi periodicamente rideterminato e le modifiche nella misurazione della stessa (costituite ad esempio dai cambiamenti nella stima degli esborsi necessari a estinguere l’obbligazione, dalla variazione del tasso di attualizzazione o dalla variazione nella stima dei tempi di realizzazione) sono specularmente rilevate a incremento o riduzione della corrispondente attività immateriale.

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 a un tasso di sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro. Quando è effettuata l’attualizzazione, l’incremento dell’accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario.

I “Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali” accolgono gli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione dei beni reversibili, riflesse nelle convenzioni sottoscritte dalle società concessionarie autostradali del Gruppo con i rispettivi Concedenti. Gli accantonamenti a tali fondi sono determinati in funzione dell’usura e vetustà dell’infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell’esercizio, tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo.

Benefici per dipendenti

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

Le passività relative ai benefici a medio-lungo termine 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, rappresentati principalmente dal Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato delle imprese italiane maturato fino alla data del 31 dicembre 2006 (o, ove applicabile, fino alla successiva data di adesione al fondo di previdenza complementare), 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, tenuto conto anche del relativo effetto fiscale.

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

Le attività non correnti possedute per la vendita e le attività e le passività in dismissione e/o connesse ad attività operative cessate, il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita 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, esse sono rilevate in base allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e successivamente iscritte al minore tra il valore contabile e il presunto 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 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) facciano 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 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. 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, secondo i criteri previsti per i "contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione", precedentemente illustrati, che includono anche i servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore dei Concedenti, in applicazione dell'IFRIC 12. Nel caso in cui non sia possibile determinare attendibilmente il valore dei ricavi da prestazione di servizi, questi ultimi sono rilevati fino a concorrenza dei costi sostenuti che si ritiene saranno recuperati;
- d) i canoni attivi e le royalty lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti;
- e) i proventi per interessi, così come gli oneri per interessi, sono calcolati sul valore delle relative attività e passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo;
- f) i dividendi quando sorge il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Contributi pubblici

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

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

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

I contributi in conto capitale ricevuti a fronte di progetti e di attività di sviluppo sono esposti tra le passività della situazione patrimoniale-finanziaria e sono successivamente accreditati tra i ricavi operativi del conto economico, coerentemente con l'ammortamento delle attività cui sono riferiti.

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 stima degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alle disposizioni in vigore applicabili a ciascuna impresa del Gruppo, tenendo conto delle esenzioni applicabili. I debiti relativi alle imposte sul reddito sono esposti tra le passività per imposte correnti della situazione patrimoniale-finanziaria, al netto degli acconti versati. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte correnti.

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

Si evidenzia che, anche per l'esercizio 2014, Atlantia predispone il Consolidato Fiscale Nazionale, cui aderiscono Autostrade per l'Italia e talune imprese da questa controllate di diritto italiano.

Pagamento basato su azioni

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

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

Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)

Alla data di chiusura del bilancio, il valore contabile delle attività materiali, immateriali, finanziarie e delle partecipazioni è soggetto a verifica per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito perdite di valore.

Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima del valore di tali attività, per verificare la recuperabilità degli importi iscritti in bilancio e, eventualmente, determinare l'importo della svalutazione da rilevare. Per le attività immateriali a vita utile indefinita e per quelle in corso di realizzazione, l'impairment test sopra descritto è effettuato 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 dell'unità generatrice di flussi finanziari (Cash Generating Unit - CGU) a cui l'attività appartiene. 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. Le stesse sono ripristinate, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, ad eccezione che per l'avviamento e per gli strumenti finanziari partecipativi valutati al costo nei casi in cui il fair value non sia determinabile in modo attendibile.

Stime e valutazioni

Come previsto dagli IFRS, la redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché nelle informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla chiusura dell'esercizio. Tali stime sono utilizzate, in particolare, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compresa la valutazione dei crediti), dei fondi per accantonamenti, dei benefici per dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, delle imposte anticipate e differite.

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

Conversioni delle partite in valuta

I reporting package di ciascuna impresa consolidata sono redatti utilizzando la valuta funzionale relativa al contesto economico in cui ciascuna impresa opera. Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio di riferimento e le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta e iscritte al costo storico sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione.

Ai fini del consolidamento nei conti del Gruppo, la conversione dei reporting package delle società consolidate con valute funzionali diverse dall'euro avviene applicando ad attività e passività, inclusi l'avviamento e le rettifiche effettuate in sede di consolidamento, il tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio e alle voci di conto economico i cambi medi dell'esercizio (se approssimano i tassi di cambio in essere alla data delle rispettive operazioni) o del periodo oggetto di consolidamento, se inferiore. Le relative differenze cambio sono rilevate direttamente nel conto economico complessivo e riclassificate nel conto economico al momento della perdita del controllo della partecipazione e, quindi, del relativo deconsolidamento.

Utile per azione

L'utile base per azione è calcolato dividendo la quota di risultato economico di pertinenza del Gruppo per la media ponderata delle azioni della Capogruppo in circolazione durante l'esercizio.

L'utile diluito per azione è calcolato tenendo conto, sia per il risultato economico di pertinenza del Gruppo che per la suddetta media ponderata, degli effetti connessi alla sottoscrizione e/o conversione totale di tutte le potenziali azioni che potrebbero essere emesse dall'esercizio di eventuali opzioni in circolazione.

Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, rivisitazioni e modifiche a principi esistenti non ancora in vigore o non ancora omologati dall'Unione Europea

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - nel seguito sono indicati i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi e alle interpretazioni esistenti già applicabili, non ancora in vigore o non ancora omologati dalla Unione Europea (UE), che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio consolidato del Gruppo.

IFRS 9 - Strumenti finanziari

Nel mese di luglio 2014 lo IASB ha emesso in via definitiva l'IFRS 9, principio volto a sostituire l'attuale IAS 39 per la contabilizzazione e valutazione degli strumenti finanziari.

L'IFRS 9 prevede la sua applicazione a partire dall'1 gennaio 2018; lo stesso è attualmente all'esame dell'Unione Europea, ai fini della sua omologazione.

Il principio introduce nuove regole di classificazione e misurazione degli strumenti finanziari e un nuovo modello di impairment delle attività finanziarie, nonché di contabilizzazione delle operazioni di copertura definibili come "hedge accounting".

Classificazione e misurazione

L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione 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.

L'attività finanziaria è valutata al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.

È prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al fair value, con imputazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, risulti possibile l'iscrizione e la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, il nuovo principio prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al fair value, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo.

Per quanto concerne le passività finanziarie, le disposizioni dettate dall'attuale IAS 39 sono confermate dal nuovo IFRS 9, anche con riferimento alla relativa iscrizione e valutazione, al costo ammortizzato o, in specifiche circostanze, al fair value con l'iscrizione degli effetti nel conto economico.

Le modifiche rispetto alle attuali prescrizioni dello IAS 39 sono principalmente afferenti a:

- a) la rappresentazione degli effetti delle variazioni del fair value attribuibili al rischio di credito associato alla passività, che l'IFRS 9 prevede siano rilevate nel conto economico complessivo per talune tipologie di passività finanziarie, anziché nel conto economico come le variazioni di fair value attribuibili alle altre tipologie di rischio;
- b) l'eliminazione dell'opzione per la valutazione al costo ammortizzato delle passività finanziarie costituite da strumenti finanziari derivati che prevedano la consegna di titoli di capitale non quotati. Per effetto di tale cambiamento, tutti gli strumenti finanziari derivati devono essere valutati al fair value.

Impairment

L'IFRS 9 definisce un nuovo modello di impairment delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese a ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è, quindi, più necessario che si verifichi un particolare evento ("trigger event") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti.

I test di impairment devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Hedge accounting

Le principali novità introdotte dall'IFRS 9 riguardano:

- a) la maggiore ampiezza delle tipologie di rischio oggetto di copertura, alle quali le attività e le passività non finanziarie sono esposte, consentendo inoltre di designare come oggetto di copertura un'esposizione aggregata, che includa anche eventuali strumenti derivati;

- b) la possibilità di designare come strumento di copertura anche uno strumento finanziario valutato al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico;
- c) la diversa modalità di contabilizzazione dei contratti forward e dei contratti di opzione, quando inclusi in una relazione di hedge accounting;
- d) le modifiche alla modalità di predisposizione dei test di efficacia delle relazioni di copertura, in quanto si introduce il principio della “relazione economica” tra voce coperta e strumento di copertura; inoltre, non è più richiesta la valutazione retrospettiva dell’efficacia della copertura;
- e) la possibilità di “ribilanciare” una copertura esistente qualora restino validi gli obiettivi di risk management.

Modifiche all’IFRS 10 e allo IAS 28 - Vendita o conferimento di attività tra un investitore e le sue collegate o joint venture

L’11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato le modifiche ai principi IFRS 10 - Bilancio consolidato, e IAS 28 - Partecipazioni in imprese collegate e joint venture, al fine di coordinare la disciplina di contabilizzazione delle operazioni di vendita o conferimento di attività tra un investitore e le sue collegate o joint venture.

Le modifiche introdotte prevedono che in caso di cessione o conferimento di attività (inclusa una impresa controllata) a una impresa collegata o a una joint venture, la misura dell’utile o della perdita da rilevare nel bilancio della cedente o conferente dipenda dal fatto che le attività (o la società controllata) cedute o conferite costituiscano o meno un business, come definito dal principio IFRS 3: nel caso in cui rappresentino un business, l’entità deve rilevare l’utile o la perdita calcolato rispetto all’intera quota in precedenza detenuta, mentre, in caso contrario (quindi, di conferimento delle attività che non costituiscono un business), deve essere eliminata la parte di utile o perdita riferibile alla quota delle attività ancora detenuta dall’entità.

Il medesimo criterio deve essere applicato anche agli eventuali importi precedentemente rilevati nel conto economico complessivo e che devono essere riclassificati nel conto economico per effetto della transazione.

Coerentemente, anche il principio IAS 28 è stato modificato al fine di prevedere che gli utili o le perdite derivanti da transazioni “upstream” o “downstream” poste in essere dalla collegata o joint venture e aventi ad oggetto asset che rappresentino un business siano rilevati per l’intero importo, anziché per la sola quota di tali utili o perdite riferibile ai soci terzi.

Lo IASB ha stabilito che tali modifiche si applichino a partire dall’1 gennaio 2016; queste non sono state ancora omologate dall’Unione Europea.

Modifiche all’IFRS 11 - Contabilizzazione dell’acquisizione di una interessenza in una joint operation

Il 6 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche all’IFRS 11 - Accordi congiunti. L’obiettivo dell’emendamento è quello di fornire una guida sulla contabilizzazione, da parte degli investitori, dell’acquisizione di un interessenza in una joint operation che costituisca o contenga un business.

Lo IASB ha previsto che le modifiche siano applicate ai bilanci che iniziano il 1° gennaio 2016 o successivamente. Tali modifiche non sono state ancora approvate dall’Unione Europea.

IFRS 15 - Ricavi da contratti con i clienti

In data 28 maggio lo IASB ha pubblicato il nuovo principio IFRS 15. L’IFRS 15 sostituisce il precedente principio IAS 18, oltre allo IAS 11, relativo ai lavori su ordinazione, e alle relative interpretazioni IFRIC 13, IFRIC 15, IFRIC 18 e SIC 31.

L’IFRS 15 stabilisce i principi da seguire per la rilevazione dei ricavi derivanti dai contratti con i clienti, ad eccezione di quei contratti che ricadono nell’ambito di applicazione dei principi aventi a oggetto i contratti di leasing, i contratti di assicurazione e gli strumenti finanziari.

Il nuovo principio definisce un quadro di riferimento complessivo per identificare il momento e l’importo dei ricavi da iscrivere in bilancio. In base al nuovo principio, l’ammontare che l’entità rileva come ricavo deve riflettere il corrispettivo a cui essa 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.

Inoltre, per l’iscrizione del ricavo è enfatizzata la necessità di probabilità di ottenimento/incasso dei benefici economici legati al provento; per i lavori in corso su ordinazione, attualmente regolati dallo IAS 11, si introduce il requisito di procedere all’iscrizione dei ricavi tenendo anche conto dell’eventuale effetto di attualizzazione derivante da incassi differiti nel tempo.

L’IFRS 15 dovrà essere applicato a partire dall’1 gennaio 2017, dopo la relativa omologazione da parte dell’Unione Europea. In sede di prima applicazione, qualora non risulti possibile procedere all’applicazione retrospettiva del nuovo principio, è previsto un approccio alternativo (“modified approach”) in base al quale gli effetti derivanti dall’applicazione del nuovo principio devono essere rilevati nel patrimonio netto iniziale dell’esercizio di prima applicazione.

Modifiche allo IAS 1 - Iniziativa sulle disclosures

Nel mese di dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche all'IFRS 1, con il fine di fornire taluni chiarimenti alle informazioni da includere nelle note illustrative.

Più in particolare, sono state apportate alcune modifiche all'informativa da fornire con riferimento a:

- a) il concetto di materialità, ossia la rilevanza delle informazioni da fornire in bilancio;
- b) le voci da presentare nei prospetti di bilancio;
- c) la struttura delle note;
- d) le politiche contabili;
- e) le modalità di presentazione nel conto economico complessivo degli effetti economici correlati alle partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto.

Le modifiche si applicano a partire dall'1 gennaio 2016 e sono attualmente all'esame dell'Unione Europea. Trattandosi di informazioni da fornire in bilancio, queste non comportano impatti sui saldi del bilancio consolidato di Gruppo.

Modifiche allo IAS 16 e allo IAS 38 - Chiarimento circa i metodi accettabili di ammortamento

Nel mese di maggio 2014 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche ai principi IAS 16 - Immobili, impianti e macchinari, e IAS 38 - Attività immateriali.

Le modifiche mirano a chiarire quali metodologie di ammortamento risultano accettabili nell'ambito di tali principi. In particolare, ribadendo la necessità che il metodo di ammortamento utilizzato debba riflettere la modalità con cui i benefici economici futuri incorporati nell'attività si prevede che saranno consumati dall'impresa, si introduce la presunzione di non appropriatezza di un criterio di ammortamento basato sui ricavi che possono essere generati dall'attività (materiale o immateriale); ciò in quanto lo IASB ritiene che i ricavi che possono essere generati da un'attività riflettano fattori che non sono direttamente legati al consumo dei benefici economici incorporati nell'attività stessa.

Per quanto attiene alle attività immateriali, è inoltre specificato che nella scelta del criterio di ammortamento l'entità debba considerare i fattori limitanti predominanti che risultano inerenti all'attività immateriale stessa e che la summenzionata presunzione possa essere superata solamente in circostanze limitate, ad esempio qualora (i) l'attività immateriale risulti espressa in funzione di un certo ammontare di ricavi ottenibili dalla medesima attività oppure (ii) quando sia possibile dimostrare che i ricavi e il consumo dei benefici economici dell'attività immateriale siano altamente correlati.

Le modifiche dovranno essere applicate prospetticamente a partire dagli esercizi che hanno inizio dall'1 gennaio 2016. Tali modifiche non sono state ancora approvate dall'Unione Europea.

IFRIC 21 - Prelievi

A maggio 2013, lo IASB ha emesso l'interpretazione IFRIC 21 - Prelievi. L'interpretazione è applicabile a tutti i prelievi dello Stato diversi da quelli che rientrano nel campo di applicazione di altre norme (ad esempio, IAS 12 - Imposte sul reddito) e di multe o altre sanzioni per le violazioni di norme di legge. I prelievi sono definiti nell'interpretazione "deflussi di risorse atte a produrre benefici economici, imposti dallo Stato alle società in conformità con la legislazione vigente". L'interpretazione chiarisce che un'entità deve riconoscere una passività per un prelievo dello Stato solo quando l'attività che determina l'obbligo di pagamento, come identificato dalla normativa applicabile, si verifica. L'interpretazione chiarisce, inoltre, che una passività relativa al prelievo è accantonata progressivamente solo se l'attività da cui deriva il pagamento avviene lungo un arco di tempo. Per un prelievo che sia attivato al raggiungimento di una soglia minima, la passività deve essere rilevata già da prima che tale soglia sia raggiunta.

L'interpretazione è applicabile a partire dagli esercizi che hanno inizio dall'1 gennaio 2014. L'interpretazione è stata omologata dall'Unione Europea nel corso del 2014 e il regolamento comunitario ha stabilito la sua applicazione al più tardi a partire dalla data di inizio del primo esercizio successivo al 16 giugno 2014. La stessa, pertanto, sarà applicata dal Gruppo Atlantia a partire dall'esercizio 2015.

Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 e 2011-2013

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato i documenti "Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 cycle" e "Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 cycle" che recepiscono le modifiche ai principi nell'ambito del processo annuale di aggiornamento degli stessi, concentrandosi su modifiche valutate necessarie, ma non urgenti.

Le principali modifiche che potrebbero avere una rilevanza per il Gruppo si riferiscono a:

- a) IFRS 2 - Pagamenti basati su azioni: sono state apportate delle modifiche alle definizioni di “vesting condition” e di “market condition” e aggiunte le ulteriori definizioni di “performance condition” e “service condition” per la rilevazione dei piani di benefici basati su azioni;
- b) IFRS 3 - Aggregazioni aziendali: le modifiche chiariscono che un corrispettivo potenziale classificato come un’attività o una passività deve essere misurato al fair value a ogni data di chiusura dell’esercizio, con rilevazione degli effetti nel conto economico, a prescindere dal fatto che il corrispettivo potenziale sia uno strumento finanziario oppure un’attività o una passività non-finanziaria. Inoltre, si chiarisce che il principio in oggetto non è applicabile a tutte le operazioni di costituzione di una joint venture;
- c) IFRS 8 - Settori operativi: le modifiche richiedono di dare informativa delle valutazioni fatte dal management nell’applicazione dei criteri di aggregazione dei segmenti operativi, inclusa una descrizione dei segmenti operativi aggregati e degli indicatori economici considerati nel determinare se tali segmenti operativi abbiano “caratteristiche economiche simili”. Inoltre, la riconciliazione tra il totale delle attività dei segmenti operativi e il totale delle attività dell’entità deve essere fornita solamente se il totale delle attività dei segmenti operativi è regolarmente fornito alla Direzione aziendale;
- d) IFRS 13 - Misurazione al fair value: sono state modificate le Basis for Conclusions del principio al fine di chiarire che con l’emissione dell’IFRS 13, e con le conseguenti modifiche allo IAS 39 e all’IFRS 9, resta valida la possibilità di contabilizzare i crediti e debiti commerciali a breve senza rilevare gli effetti di un’attualizzazione, qualora tali effetti risultino non materiali.

La data di efficacia delle modifiche proposte è prevista per gli esercizi che hanno inizio dall’1 luglio 2014 o da data successiva; le stesse sono state omologate dall’Unione Europea nel mese di dicembre 2014.

Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014

Il 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento “Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 cycle”.

Le principali modifiche che potrebbero avere una rilevanza per il Gruppo si riferiscono a:

- a) IFRS 7 - Informazioni sugli strumenti finanziari: le modifiche eliminano le incertezze su come l’informativa relativa alla compensazione delle attività e passività finanziarie (entrata in vigore a partire dagli esercizi che hanno avuto inizio dall’1 gennaio 2013 o data successiva) debba essere inclusa nei bilanci intermedi; il documento chiarisce che l’informativa sulla compensazione di attività e passività finanziarie non è esplicitamente richiesta per tutti i bilanci intermedi. Tuttavia, tale informativa potrebbe essere necessaria per rispettare i requisiti previsti dallo IAS 34, nel caso si tratti di un’informazione significativa;
- b) IAS 19 - Benefici ai dipendenti: il documento chiarisce che le obbligazioni societarie di alta qualità utilizzate per determinare il tasso di sconto dei benefici relativi ai piani successivi al rapporto di lavoro devono essere denominate nella stessa valuta utilizzata per il pagamento dei benefici. Le modifiche precisano, inoltre, che l’ampiezza del mercato di tali obbligazioni da considerare nella determinazione del tasso deve essere esaminata facendo riferimento alla valuta;
- c) IAS 34 - Bilanci intermedi: sono introdotte delle modifiche al fine di chiarire i requisiti nel caso in cui l’informativa richiesta è presentata nella relazione finanziaria infrannuale ma al di fuori del bilancio intermedio. In particolare, si precisa che tale informativa possa essere inclusa attraverso un rinvio dal bilancio intermedio ad altre sezioni della relazione finanziaria infrannuale, a condizione che quest’ultimo documento sia disponibile ai lettori del bilancio intermedio nella stessa modalità e con gli stessi tempi del bilancio intermedio.

La data di efficacia delle modifiche è prevista per gli esercizi che hanno inizio dall’1 gennaio 2016 o da data successiva; le stesse saranno omologate dall’Unione Europea nel mese di settembre 2015. Per tutti i principi e le interpretazioni di nuova emissione, nonché per le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, ad eccezione di quelle relative allo IAS 1, il Gruppo sta valutando gli eventuali impatti, attualmente non ragionevolmente stimabili, derivanti dalla loro applicazione futura.

4. Concessioni

Il core business del Gruppo Autostrade per l'Italia 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 e all'estero, da parte delle società concessionarie.

Nel seguito si forniscono le informazioni essenziali relative ai contratti di concessione detenuti dalle imprese del Gruppo. Per ulteriori approfondimenti sugli eventi regolatori dell'esercizio connessi alle concessioni detenute dalle società del Gruppo, si rimanda alla nota n. 10.7.

Attività autostradali italiane

In sintesi, le concessioni in vigore stabiliscono, per i concessionari di tratte autostradali, il diritto di riscuotere i pedaggi dall'utenza autostradale aggiornati annualmente in base a una formula tariffaria prevista nelle singole convenzioni, a fronte dell'obbligo di pagare i canoni concessori, di eseguire gli interventi di ampliamento e ammodernamento della infrastruttura autostradale assentita in concessione e di provvedere alla manutenzione e gestione delle tratte in concessione. Alla scadenza le concessioni non sono oggetto di rinnovo automatico, ma sono assegnate attraverso gara pubblica, così come stabilito dalla vigente normativa; a tal fine, tutte le opere autostradali realizzate (cosiddetti "beni devolvibili") dal concessionario devono essere gratuitamente trasferite in buono stato di manutenzione al Concedente, salvo il caso delle concessioni che prevedano il pagamento, da parte del concessionario subentrante, del valore contabile residuo dei beni devolvibili.

In relazione alle concessioni autostradali detenute dalle società italiane del Gruppo, le uniche variazioni da segnalare con riferimento all'anno 2014 sono le seguenti:

- a) in data 29 maggio 2014 la Corte dei Conti ha provveduto alla registrazione del Decreto Ministeriale n. 498 del 30 dicembre 2013, con il quale è stato approvato l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 12 ottobre 2007, sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Autostrade per l'Italia il 24 dicembre 2013;
- b) nel mese di giugno 2014, in conformità a quanto stabilito dalla Delibera CIPE 27/2013, le società Tangenziale di Napoli e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta hanno trasmesso al Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le proposte di aggiornamento quinquennale del rispettivo piano economico-finanziario, successivamente ripresentate nel mese di novembre 2014 per recepire alcune richieste di modifica del Concedente stesso. È in corso con il Concedente l'iter per la definizione dell'aggiornamento di tali piani, che sarà formalizzato con atti aggiuntivi alle Convenzioni vigenti che, in base al protocollo sottoscritto dalle società con il Concedente in data 30 dicembre 2014, dovranno essere approvati entro il 30 giugno 2015.

A eccezione di quanto sopra, con riferimento al 2014 non si rilevano variazioni da segnalare per i contratti di concessione detenuti dalle società italiane del Gruppo.

Con riferimento alla concessione di Autostrade per l'Italia, si segnala che la Società ha in fase di realizzazione un programma di investimenti in "Grandi Opere" (inclusivo delle opere della Convenzione del 1997, del IV Atto Aggiuntivo 2002 e degli Altri Investimenti), quantificabile in circa 16,0 miliardi di euro, di cui circa 8,5 miliardi di euro già realizzati al 31 dicembre 2014 (8,0 miliardi di euro al 31 dicembre 2013). Il programma degli investimenti è compreso nel piano economico-finanziario di Autostrade per l'Italia aggiornato a dicembre 2013 e riguarda essenzialmente il potenziamento di tratte autostradali già in esercizio.

Attività autostradali estere

Brasile

Le convenzioni di cui sono titolari le società brasiliane del Gruppo stabiliscono, a carico di queste ultime, una serie di obbligazioni per la realizzazione, l'ampliamento, l'ammodernamento, la manutenzione e la gestione delle tratte autostradali assentite in concessione, a fronte delle quali le società incamerano i pedaggi dall'utenza autostradale, le cui tariffe sono aggiornate annualmente in base alla variazione dell'inflazione.

Con riferimento agli impegni di investimento delle concessionarie si evidenzia che:

- a) Triangulo do Sol ha impegni di investimento, definiti in convenzione, per un importo residuale pari a circa 92 milioni di reais brasiliani (pari a 29 milioni di euro al cambio di fine esercizio 2014);
- b) Rodovias das Colinas sta realizzando investimenti volti all'ampliamento delle tratte esistenti, per un importo residuo pari a circa 215 milioni di reais brasiliani (pari a 67 milioni di euro al cambio di fine esercizio 2014). La conclusione di tali opere è prevista nel 2019;
- c) Rodovia MG050 ha in corso di esecuzione un programma di investimenti per il potenziamento della tratta. Il valore residuale delle opere da realizzare è pari a circa 680 milioni di reais brasiliani (pari a 211 milioni di euro al cambio di fine esercizio 2014).

Cile

Le concessioni di cui sono titolari le società cilene del Gruppo stabiliscono il diritto delle concessionarie di riscuotere i pedaggi dall'utenza autostradale - che possono anche prevedere un valore minimo garantito da parte del Concedente - aggiornati annualmente in base all'inflazione nonché, in taluni casi, da ulteriori parametri rappresentati da incrementi incondizionati (3,5% per le concessioni di cui sono titolari Costanera Norte, Vespucio Sur e Nororiente, 1,5% per la concessionaria AMB) e/o da fattori di qualità. Le concessionarie hanno specifici obblighi tra cui: pagare i canoni concessori, eseguire gli interventi di ampliamento e/o ammodernamento dell'infrastruttura autostradale assentiti in concessione e provvedere alla manutenzione e gestione delle tratte in concessione. Alla scadenza le concessioni sono riassegnate attraverso gara pubblica e tutte le opere autostradali realizzate dal concessionario devono essere gratuitamente trasferite in buono stato di manutenzione al Concedente. Si evidenzia che le concessioni di cui sono titolari le società Nororiente e AMB prevedono la scadenza delle stesse al raggiungimento di specifici valori soglia di ricavi (in termini reali), e comunque non oltre una certa data.

Con la pubblicazione in data 12 marzo 2014 del Decreto Supremo di ratifica è entrato pienamente in vigore il Programma Santiago Centro Oriente (c.d. "CC7"), sottoscritto dalla concessionaria Costanera Norte con lo Stato cileno, con la finalità di realizzare sette interventi volti a eliminare i principali colli di bottiglia sulla tratta in concessione. L'ammontare complessivo degli investimenti previsti è stimato in circa 240 miliardi di pesos cileni (pari a circa 325 milioni di euro al cambio di fine esercizio 2014), di cui, a fine 2014, è stato eseguito circa il 27%. A fronte di tali investimenti, l'accordo con lo Stato cileno prevede forme di remunerazione per la concessionaria a carico dell'Autorità, fra cui il riconoscimento di un importo alla scadenza della concessione per garantire una remunerazione minima, nonché la compartecipazione della società ai maggiori introiti derivanti dall'installazione di nuovi portali.

Nel 2014 non si evidenziano variazioni nei contratti di concessione in essere per le altre società concessionarie.

Si segnala infine che la concessionaria AMB ha in programma lavori per la realizzazione degli 8 km mancanti rispetto ai 10 km totali oggetto della concessione per un costo stimato in circa 20 miliardi di pesos cileni (pari a 27 milioni di euro al cambio di fine esercizio 2014). Le opere dovrebbero avere inizio nel 2015 ed essere completate nel 2017. Tale programma di investimenti è previsto dal piano economico-finanziario della società.

Polonia

La controllata Stalexport Autostrada Malopolska è titolare della concessione che prevede la realizzazione di un piano di investimenti, nonché l'obbligo di gestione e manutenzione della tratta assentita in concessione. A fronte delle attività sviluppate, la concessionaria ha il diritto di riscuotere i pedaggi pagati dall'utenza. La concessione prevede un valore massimo delle tariffe applicabili, che cresce in funzione dell'inflazione e del prodotto interno lordo della Polonia. Si evidenzia che le tariffe attualmente applicate sono significativamente inferiori a quelle massime applicabili. Il contratto di concessione prevede un meccanismo di profit sharing con retrocessione allo Stato polacco di una quota dei profitti, con percentuali crescenti a favore dell'Autorità al crescere dei livelli di ritorno per gli azionisti. Allo stato attuale è in corso la realizzazione della seconda e ultima fase del piano di investimenti e manutenzioni. La concessionaria ha impegni residui di investimento, definiti in concessione, per circa 380 milioni di zloty polacchi (pari a 89 milioni di euro al cambio di fine esercizio 2014).

Paese	Società concessionaria	Tratta autostradale	Km in esercizio	Scadenza
Attività autostradali italiane				
Italia	Autostrade per l'Italia	A1 Milano-Napoli A4 Milano-Brescia A7 Genova-Serravalle A8/9 Milano-laghi A8/A26 raccordo A10 Genova-Savona A11 Firenze-Pisa Nord A12 Genova-Sestri Levante A12 Roma-Civitavecchia A13 Bologna-Padova A14 Bologna-Taranto A16 Napoli-Canosa A23 Udine-Tarvisio A26 Genova-Gravellona Toce A27 Mestre-Belluno A30 Caserta-Salerno	803,5 93,5 50,0 77,7 24,0 45,5 81,7 48,7 65,4 127,3 781,4 172,3 101,2 244,9 82,2 55,3	
	Autostrade Meridionali	A3 Napoli-Salerno	2.854,6	31 dicembre 2038
	Tangenziale di Napoli	Tangenziale di Napoli	51,6	31 dicembre 2012 ⁽¹⁾
	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	A5 Aosta-Monte Bianco	20,2	31 dicembre 2037
	Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco	Trafo del Monte Bianco	32,3	31 dicembre 2032
			5,8	31 dicembre 2050
Attività autostradali estere				
Brasile	Triangulo do Sol Auto-Estradas	SP 310 Rodovia Washington Luis SP326 Rodovia Brigadeiro Faria Lima SP333 Rodovia Carlos Tonani, Nemesio Cadetti e Laurentino Mascari	442,0	18 luglio 2021
	Rodovias das Colinas	SP075 - Itu/Campinas SP127 - Rio Claro/Tatuí SP280 - Itu/Tatuí SP300 - Jundiaí/Tietê SPI-102/300	307,0	1 luglio 2028
	Concessionaria da Rodovia MG050	MG-050 BR-265 BR-491	372,0	12 giugno 2032
Cile	Sociedad Concesionaria de Los Lagos	Rio Bueno - Puerto Montt [Cile]	135,0	20 settembre 2023
	Sociedad Concesionaria Costanera Norte	Puente La Dehesa - Puente Centenario Puente Centenario - Vivaceta Vivaceta - A. Vespucio Estoril - Puente Lo Salde	43,0	30 giugno 2033
	Sociedad Concesionaria Autopista Nororient	Sector Oriente: Enlace Centenario - Enlace Av. Del Valle Sector Poniente: Enlace Av. Del Valle - Enlace Ruta 5 Norte	21,5	7 gennaio 2044 ⁽²⁾
	Sociedad Concesionaria Vespucio Sur	Ruta 78 - General Velásquez General Velásquez - Ruta 5 Sur Ruta 5 Sur - Nuevo Acceso Sur a Santiago Nuevo Acceso Sur a Santiago - Av. Vicuna Mackenna Av. Vicuna Mackenna - Av. Grecia	23,5	6 dicembre 2032
	Sociedad Concesionaria AMB	Tramo A Tramo B	10,0	2020 ⁽³⁾
	Sociedad Concesionaria Litoral Central	Nuevo Camino Costero: Cartagena Algarrobo Camino Algarrobo - Casablanca [Ruta F-90] Camino Costero Interior [Ruta F-962-G]	80,6	16 novembre 2031
Polonia	Stalexport Autostrada Malopolska	A4 Cracovia - Katowice [Polonia]	61,0	15 marzo 2027

(1) In conformità a quanto stabilito in convenzione, nel dicembre 2012 il Concedente ha chiesto ad Autostrade Meridionali di proseguire dall'1 gennaio 2013 nella gestione dell'autostrada, secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione vigente.

(2) Dato stimato: la concessione terminerà quando il valore attuale netto dei ricavi percepiti da inizio concessione, scontati a un tasso del 9,5% reale, eguaglierà il valore soglia preconcordato di circa 360 milioni di euro e comunque non oltre il 2044.

(3) Dato stimato: la concessione terminerà quando il valore attuale netto dei ricavi percepiti da inizio concessione, scontati a un tasso del 9,0% reale, eguaglierà il valore soglia preconcordato di circa 40 milioni di euro e comunque non oltre il 2048.

5. Perimetro di consolidamento

Oltre alla Capogruppo Autostrade per l'Italia, sono incluse nel perimetro di consolidamento le imprese su cui Autostrade per l'Italia, direttamente o indirettamente, esercita il controllo, sia in forza del possesso azionario della maggioranza dei voti esercitabili in assemblea (anche tenuto conto dei diritti di voto potenziali derivanti da opzioni immediatamente esercitabili), sia per effetto di altri fatti o circostanze che (anche prescindendo dall'entità dei rapporti di natura azionaria) attribuiscono il potere sull'impresa, l'esposizione o il diritto a rendimenti variabili dell'investimento nell'impresa e l'abilità nell'utilizzare il potere sull'impresa per influenzare i rendimenti dell'investimento. Le società controllate sono consolidate con il metodo integrale e sono elencate nell'Allegato 1.

È esclusa dal perimetro di consolidamento una società indicata nel citato Allegato 1, la cui inclusione sarebbe irrilevante, da un punto di vista quantitativo e qualitativo, ai fini di una corretta rappresentazione delle situazioni patrimoniali, economiche e finanziarie del Gruppo, data la dinamica operativa non significativa della stessa.

Le entità 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.

Al fine di consentire la predisposizione del bilancio consolidato, tutte le società consolidate con il metodo integrale predispongono uno specifico "reporting package" alla data di chiusura del bilancio, in conformità ai principi IFRS adottati dal Gruppo.

Il consolidamento 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 e nel risultato netto del conto economico e con iscrizione di attività, passività, ricavi e costi, prescindendo dalla percentuale di possesso delle società controllate;
- b) eliminazione delle partite derivanti dai rapporti patrimoniali ed economici intercorsi tra le società incluse nel periodo 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 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 di 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 contabilizzati 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 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 società consolidate con valute funzionali diverse dall'euro applicando la metodologia già illustrata nel principio relativo alla "conversione delle poste in valuta" della nota n. 3.

I cambi applicati nell'esercizio 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	2014		2013	
	Cambio puntuale al 31/12	Cambi medi	Cambio puntuale al 31/12	Cambi medi
Euro/Dollaro USA	1,214	1,329	1,379	1,328
Euro/Zloty polacco ⁽¹⁾	4,273	4,184	4,154	4,197
Euro/Peso cileno	737,297	756,933	724,769	658,324
Euro/Real brasiliano	3,221	3,121	3,258	2,869
Euro/Rupia indiana	76,719	81,041	85,366	77,930

(1) Per la conversione del risultato economico 2014 della società polacca Pavimental Polska, deconsolidata a partire dal 1° luglio 2014, è stato applicato il cambio medio euro/zloty del periodo 01 gennaio 2014-30 giugno 2014 (pari a 4,175).

Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2014 si differenzia da quello dell'esercizio precedente essenzialmente per il deconsolidamento delle società Pavimental e Spea Ingegneria Europea e delle loro rispettive controllate (Pavimental Polska e Spea do Brasil), rispettivamente a partire dal secondo semestre 2014 e a fine esercizio 2014, a seguito del perfezionamento delle cessioni del pacchetto azionario di controllo delle stesse partecipazioni da parte di Autostrade per l'Italia alla controllante Atlantia e ad Aeroporti di Roma, in accordo al piano di riorganizzazione societaria del Gruppo Atlantia. Si segnala inoltre che, come disposto dall'IFRS 5, il contributo delle società deconsolidate ai risultati economici consolidati del 2014, nonché delle società Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators (in relazione a quanto illustrato nella successiva nota n. 6.2), anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento, è esposto nella voce "Proventi (Oneri) netti da attività operative cessate". Conseguentemente, in conformità allo stesso IFRS 5, anche nel conto economico consolidato dell'esercizio 2013, presentato a scopo comparativo, è stato riclassificato il contributo di tali società rispetto a quanto già pubblicato nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2013.

Con riferimento ai dati della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, si precisa che, sempre in accordo con l'IFRS 5, i saldi al 31 dicembre 2014 delle attività e passività patrimoniali delle suddette società francesi sono esposti, in base alla loro natura (finanziaria o non finanziaria), nelle voci relative alle attività e passività connesse ad attività operative cessate.

6. Operazioni societarie

6.1 Cessione delle quote di controllo delle partecipazioni di Pavimental e Spea Ingegneria Europea

Nell'ambito di un progetto di riorganizzazione societaria del Gruppo Atlantia, Autostrade per l'Italia in data 8 agosto 2014 ha ceduto alla controllante Atlantia, il controllo di Pavimental, società operante nelle attività di manutenzione e costruzione.

In particolare, Autostrade per l'Italia ha ceduto ad Atlantia il 59,4% del capitale sociale di Pavimental e ad Aeroporti di Roma il 20% dello stesso per un corrispettivo rispettivamente di 29.010 migliaia di euro e 9.768 migliaia di euro, sulla base di una perizia estimativa del valore del capitale economico di Pavimental redatta da un esperto indipendente.

Inoltre, sempre nell'ambito della suddetta riorganizzazione, in data 1° dicembre 2014, Autostrade per l'Italia ha ceduto ad Atlantia il controllo di Spea Ingegneria Europea, società operante nelle attività di progettazione e direzione lavori per le concessionarie autostradali del Gruppo e per Aeroporti di Roma. Nel dettaglio, Autostrade per l'Italia ha ceduto ad Atlantia il 46% del capitale sociale di Spea e ad Aeroporti di Roma il 27% dello stesso, per un corrispettivo rispettivamente di 24.404 migliaia di euro e 14.324 migliaia di euro, sulla base di una perizia estimativa del valore del capitale economico di Spea redatta da un esperto indipendente.

Conformemente a quanto illustrato nei principi contabili della nota n. 3 con riferimento all'IFRS 3, tenuto conto che a seguito della riorganizzazione societaria sopra descritta non si evidenziano significative variazioni misurabili nei flussi di cassa ante e post operazione delle società trasferite, la plusvalenza netta generata a seguito delle suddette cessioni è stata rilevata direttamente nel patrimonio netto consolidato di Gruppo.

6.2 Cessazione delle attività relative al progetto "Eco-Tax"

Per una descrizione degli eventi che hanno indotto alla cessazione anticipata del progetto Eco-Tax sviluppato dalle società francesi Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators, a seguito dell'esercizio della resiliazione del Contratto di Partenariato da parte del Governo francese, si rinvia a quanto più ampiamente illustrato nella nota n. 10.7.

Si precisa che nella presentazione della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, sempre in accordo con l'IFRS 5, i saldi al 31 dicembre 2014 delle attività e passività patrimoniali delle suddette società francesi sono esposti, in base alla loro natura (finanziaria o non finanziaria), nelle voci relative alle attività e passività connesse ad attività operative cessate, come illustrato nella nota n. 7.11. Si evidenzia infine che il corrispondente contributo economico delle società francesi è rilevato, per entrambi gli esercizi, tra i "Proventi (Oneri) netti da attività operative cessate" del conto economico consolidato dell'esercizio 2014, come illustrato alla nota n. 8.16, cui si rinvia.

7. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2014. I valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi ai saldi al 31 dicembre 2013. Si segnala che, come illustrato nella precedente nota n. 6, i prospetti di movimentazione delle voci patrimoniali evidenziano la riclassifica dei saldi delle attività e passività patrimoniali al 31 dicembre 2014 di Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators, esposti, in accordo con l'IFRS 5, in base alla loro natura (finanziaria o non finanziaria), nelle voci relative alle attività e passività connesse ad attività operative cessate.

La movimentazione dei saldi patrimoniali evidenzia inoltre i valori patrimoniali di Pavimental e Spea, nonché delle loro controllate dirette, alla data del relativo deconsolidamento.

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

7.1 Attività materiali - Migliaia di euro 126.823 (194.268)

Nel corso del 2014 le attività materiali evidenziano un decremento netto pari a 67.445 migliaia di euro principalmente per l'effetto combinato di:

- a) ammortamenti dell'esercizio pari a 48.316 migliaia di euro;
- b) decrementi per dismissioni dell'esercizio pari a 19.769 migliaia di euro;
- c) investimenti dell'esercizio pari a 39.630 migliaia di euro;
- d) decremento per la variazione del perimetro di consolidamento pari a 38.727 migliaia di euro, riferibili essenzialmente a Pavimental e Spea.

Si evidenzia che la voce "Investimenti immobiliari", pari a 3.933 migliaia di euro, accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e che il fair value di tali attività è stimato complessivamente in 8,3 milioni di euro, secondo perizie redatte da esperti indipendenti, basate sulle indicazioni provenienti dal mercato immobiliare e applicabili alla tipologia di investimenti detenuti.

Nel corso dell'esercizio non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni e nelle aliquote di ammortamento applicate e riportate nella precedente nota n. 3.

Le attività materiali al 31 dicembre 2014 non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio dei valori contabili delle diverse categorie delle attività materiali, nonché le relative variazioni intercorse nel 2014.

(migliaia di euro)	31/12/2013			Variazioni dell'esercizio				
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo				
				Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Passaggi in esercizio	Decrementi per dismissioni	Differenze cambi	Svalutazioni
Immobili, impianti e macchinari								
Terreni	6.882	-	6.882	-	-	-117	-12	-
Fabbricati	71.886	-33.692	38.194	473	163	-346	-111	-
Impianti e macchinari	102.769	-74.379	28.390	1.491	1.495	-2.651	276	-
Attrezzature industriali e commerciali	175.704	-125.823	49.881	12.682	2.441	-8.158	96	-13
Altri beni	227.539	-173.611	53.928	13.229	117	-1.342	1.782	-2.798
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	10.100	1	10.101	8.594	-4.216	-4.058	-98	-9
Totale	594.880	-407.504	187.376	36.469	-	-16.672	1.933	-2.820
Immobili, impianti e macchinari in locazione finanziaria								
Terreni acquisiti in locazione finanziaria	644	-	644	-	-	-616	-28	-
Fabbricati acquisiti in locazione finanziaria	2.498	-399	2.099	-	-	-2.390	-107	-
Attrezzature acquisite in locazione finanziaria	83	-45	38	-	-	-	-1	-
Altri beni acquisiti in locazione finanziaria	309	-257	52	3.161	-	-91	76	-
Totale	3.534	-701	2.833	3.161	-	-3.097	-60	-
Investimenti immobiliari								
Terreni	124	-	124	-	-	-	-	-
Fabbricati	11.903	-7.968	3.935	-	-	-	-192	-
Totale	12.027	-7.968	4.059	-	-	-	-192	-
Attività materiali	610.441	-416.173	194.268	39.630	-	-19.769	1.681	-2.820

Variazioni dell'esercizio									31/12/2014		
Costo	Ammortamenti cumulati				Riclassifiche nette in attività connesse ad attività operative cessate		Variazione del perimetro di consolidamento		Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Riclassifiche e altre rettifiche	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Differenze cambi	Riclassifiche e altre rettifiche	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Costo originario	Ammortamenti cumulati			
-	-	-	-	-	-	-	-3.417	-	3.336	-	3.336
-478	-2.687	253	28	248	-	-	-13.782	6.586	57.805	-29.264	28.541
-11.531	-8.886	2.488	-210	7.559	-7.200	7.200	-75.755	59.547	8.894	-6.681	2.213
-3.858	-17.956	7.753	-157	3.761	-	-	-33.062	26.737	145.832	-105.685	40.147
-13.984	-18.566	158	-1.450	11.159	-3.322	1.815	-16.431	12.090	204.790	-168.405	36.385
-13	-	-	-	-1	-63	-	-1.240	-	8.997	-	8.997
-29.864	-48.095	10.652	-1.789	22.726	-10.585	9.015	-143.687	104.960	429.654	-310.035	119.619
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-64	445	17	-	-	-	-	-	1	-1	-
-45	-8	-	1	29	-	-	-	-	37	-23	14
-	-37	90	6	-	-	-	-	-	3.455	-198	3.257
-45	-109	535	24	29	-	-	-	-	3.493	-222	3.271
-	-	-	-	-	-	-	-	-	124	-	124
135	-112	-	164	-121	-	-	-	-	11.846	-8.037	3.809
135	-112	-	164	-121	-	-	-	-	11.970	-8.037	3.933
-29.774	-48.316	11.187	-1.601	22.634	-10.585	9.015	-143.687	104.960	445.117	-318.294	126.823

7.2 Attività immateriali - Migliaia di euro 21.918.049 (21.717.317)

La voce è costituita essenzialmente dall'avviamento pari a 6.111.298 migliaia di euro (6.112.129 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), commentato nel seguito, e dal valore dei diritti concessori immateriali pari 15.748.202 migliaia di euro (15.565.582 migliaia di euro al 31 dicembre 2013) riconducibili alle seguenti categorie:

- a) diritti acquisiti da terzi (pari a 2.749.907 migliaia di euro), essenzialmente riferibili ai fair value dei diritti concessori iscritti a seguito delle acquisizioni delle concessionarie cilene e brasiliane perfezionate negli esercizi precedenti;
- b) diritti maturati a fronte dell'impegno alla realizzazione di opere infrastrutturali per le quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi (8.824.429 migliaia di euro);
- c) diritti maturati a fronte di servizi di costruzione delle opere per le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi (4.346.863 migliaia di euro);
- d) diritti su opere realizzate dai gestori delle aree di servizio (97.003 migliaia di euro), al termine delle relative concessioni e devoluti gratuitamente alle concessionarie del Gruppo.

Nel corso del 2014 le attività immateriali evidenziano un incremento netto pari a 200.732 migliaia di euro, principalmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- a) l'aggiornamento del valore attuale degli investimenti previsti a finire in opere senza benefici economici aggiuntivi in contropartita al fondo per impegni da convenzioni, che ha comportato un aumento di 457.757 migliaia di euro e originato per 295.522 migliaia di euro dalla diminuzione della curva dei tassi di interesse correnti e prospettici adottata al 31 dicembre 2014;
- b) gli investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi per 372.041 migliaia di euro;
- c) l'iscrizione del valore di perizia delle opere a carico dei subconcessionari e devolute gratuitamente ad Autostrade per l'Italia pari a 33.469 migliaia di euro;
- d) il ripristino di valore dei diritti concessori di Stalexport Autostrada Malopolska per 12.018 migliaia di euro in relazione a quanto successivamente illustrato;
- e) gli ammortamenti dell'esercizio per 634.679 migliaia di euro;
- f) il saldo negativo delle differenze cambio per 24.615 migliaia di euro.

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

Nel 2014 il Gruppo ha effettuato investimenti in attività in concessione per complessivi 858.332 migliaia di euro (1.149.134 migliaia di euro nel 2013). Con riferimento a tali investimenti si evidenzia che, in applicazione dell'IFRIC 12, nel conto economico dell'esercizio sono rilevati sia costi operativi e gli oneri finanziari sostenuti (in base alla rispettiva natura), che il fair value dei relativi servizi di costruzione eseguiti.

Il prospetto seguente evidenzia le componenti degli investimenti in attività in concessione, indicati nel prospetto del rendiconto finanziario consolidato, a fronte dei servizi di costruzione eseguiti.

(migliaia di euro)	Note	2014	2013	Variazione
Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni per opere realizzate senza benefici economici aggiuntivi	7.13/8.10	399.528	380.974	18.554
Incremento dei diritti concessori immateriali per opere realizzate con benefici economici aggiuntivi	8.2	372.041	420.317	-48.276
Incremento dei diritti concessori finanziari a fronte di opere autostradali realizzate	7.4/8.2	52.181	325.295	-273.113
Ricavi per contributi su opere senza benefici economici aggiuntivi	7.13/8.2	34.582	22.548	12.033
Investimenti in attività in concessione		858.332	1.149.134	-290.802

Nel 2014 sono stati rilevati inoltre nel conto economico consolidato costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 0,4 milioni di euro. Tali attività sono finalizzate al miglioramento di infrastrutture, servizi offerti, livelli di sicurezza, tutela e valorizzazione dell'ambiente.

La voce "Avviamento e altre attività a vita utile indefinita", pari a 6.111.331 migliaia di euro è costituita prevalentemente dal valore contabile dell'avviamento (non oggetto di ammortamento sistematico, ma soggetto a test di impairment almeno annualmente), relativo per 6.109.280 migliaia di euro (come al 31 dicembre 2013) al valore rilevato a seguito del conferimento in Autostrade per l'Italia del compendio autostradale, da parte della ex Autostrade - Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (ora Atlantia), nell'ambito del progetto di riorganizzazione che ha interessato il Gruppo Autostrade 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 all'1 gennaio 2004, data di transizione agli IFRS della Capogruppo; tale avviamento è interamente allocato alla CGU rappresentata dalla concessionaria Autostrade per l'Italia.

Con riferimento alla recuperabilità dell'avviamento e dei valori dei diritti concessori delle società concessionarie del Gruppo, si precisa che sono stati effettuati i test di impairment della CGU relativa ad Autostrade per l'Italia, cui risulta allocato il sopracitato valore di avviamento, delle CGU per le quali sono stati riscontrati indicatori di impairment, nonché delle CGU per le quali sono state rilevate perdite di valore in esercizi precedenti e per le quali sono stati riscontrati indicatori di possibili ripristini di valore. Più specificamente, si evidenzia che:

- a) come indicato nella nota n. 3, ciascuna società concessionaria rappresenta una specifica CGU, in quanto i flussi finanziari generati dalle tratte autostradali assegnate in gestione dalle specifiche concessioni sono tra loro strettamente correlati. Anche le società controllate non titolari di concessioni autostradali sono state identificate come singole CGU;
- b) per Autostrade per l'Italia e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta si è proceduto alla stima del valore d'uso, utilizzando i piani pluriennali elaborati dalle rispettive società che riportano le proiezioni di traffico, investimenti, ricavi e costi per tutto il periodo di durata delle relative concessioni. L'utilizzo di piani pluriennali aventi un orizzonte temporale pari alla durata della rispettiva concessione risulta maggiormente appropriato rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (cioè un periodo limitato di proiezione esplicita e la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche dei contratti di concessione autostradale, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita dei contratti.

In particolare, il piano pluriennale di Autostrade per l'Italia utilizzato per il test è sviluppato anche sulla base delle seguenti assunzioni:

- a) una crescita media annua (CAGR) del traffico dello 0,96%;
- b) un incremento tariffario medio annuo indicizzato all'inflazione dello 0,97%, che risulta inferiore al 70% dell'inflazione media 2015-2020 indicata nell'aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 del Governo italiano;
- c) un incremento tariffario medio annuo per remunerazione degli investimenti da effettuare pari all'1,14%. A tal proposito si precisa che una parte di tale incremento tariffario non sarebbe riconosciuta qualora non fossero realizzati gli investimenti previsti; in tale caso, andrebbero tuttavia considerati anche gli altri effetti economici e finanziari conseguenti ai mancati investimenti.

Relativamente al piano pluriennale di Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, si evidenzia che è stato utilizzato l'aggiornamento quinquennale di riequilibrio economico-finanziario previsto dalla concessione vigente, predisposto dalla società a fine 2014 e attualmente all'esame del Concedente. Tale piano pluriennale prevede le seguenti principali assunzioni:

- a) un CAGR del traffico dello 0,49%;
 - b) un incremento tariffario medio annuo del 2% circa, inclusivo di un'inflazione annua media prospettica pari all'1,5%;
 - c) un contributo medio annuo in conto esercizio, a partire dal 2016, di circa 25 milioni di euro;
 - d) un valore di subentro da riconoscere alla società alla scadenza della concessione pari a 164 milioni di euro.
- I flussi di cassa stimati dei detti piani pluriennali di Autostrade per l'Italia e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, al netto delle imposte, sono stati aggiornati, rispettivamente, al tasso del 6,25% (6,08% nel 2013) e del 6,84% (6,66% nel 2013), rappresentativo del WACC (post imposte) specifico di tali società.
- I test di impairment hanno confermato la piena recuperabilità delle attività iscritte in bilancio e allocate sia alla CGU Autostrade per l'Italia, incluso il valore di avviamento, sia alla CGU Raccordo Autostradale Valle d'Aosta. Per quest'ultima, i risultati del test evidenzerebbero un parziale ripristino delle svalutazioni effettuate in esercizi precedenti (pari a 193.843 migliaia di euro al lordo del relativo effetto fiscale differito, che al 31 dicembre 2014 presenta un valore residuo di 48.471 migliaia di euro), determinate a seguito dell'applicazione dei test di impairment

previsti dallo IAS 36 e incluse nei saldi al 31 dicembre 2014; tuttavia, in relazione alle incertezze connesse alle possibili modifiche del suddetto piano economico-finanziario che potranno emergere a esito dell'esame del Concedente, e dei relativi riflessi nella stima dei flussi di cassa, non si è provveduto alla contabilizzazione di alcun ripristino delle svalutazioni precedentemente indicate;

e) per il gruppo Stalexport Autostrady si è proceduto sia alla stima del valore d'uso, sia del fair value, quest'ultimo sulla base della quotazione del titolo azionario della relativa capogruppo (società quotata alla borsa di Varsavia). Per la determinazione del valore d'uso è stato utilizzato il piano pluriennale consolidato elaborato dalla società che riporta le proiezioni di traffico, investimenti, ricavi e costi per l'intero periodo di durata della concessione di cui è titolare la controllata Stalexport Autostrada Malopolska, per le medesime motivazioni già illustrate nel precedente punto b).

Il piano pluriennale utilizzato prevede le seguenti principali assunzioni:

- 1) un incremento tariffario medio annuo del 5,5% che tiene conto dell'inflazione annua media prospettica e della crescita attesa del prodotto interno lordo polacco (GDP) in linea con le stime dell'IMF World Economic Outlook di ottobre 2014 per gli anni 2015-2019;
- 2) un CAGR del traffico del 2,5% che tiene anche conto di detta crescita attesa del GDP, ponderata, per gli anni 2016-2020, per un fattore di elasticità pari a 1,35, assunto in via prudenziale rispetto alla media delle serie storiche degli ultimi 5 anni che registra un fattore di elasticità di circa 2,0. I flussi di cassa stimati, al netto delle imposte,

(migliaia di euro)

	31/12/2013				Variazioni dell'esercizio					
	Costo	Svalutazioni cumulate	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo					
					Incrementi per opere realizzate	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Incrementi a titolo gratuito	Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Decrementi per dismissioni	
Diritti concessori immateriali										
Diritti acquisiti	2.875.210	-17.045	-277.073	2.581.092	-	-	-	-	-	-
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi	11.910.537	-	-3.183.030	8.727.507	-	-	-	457.757	-	-
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	5.589.794	-194.748	-1.205.641	4.189.405	372.041	-	-	-	-	-
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	87.928	-	-20.350	67.578	-	-	33.469	-	-	-
Totale	20.463.469	-211.793	-4.686.094	15.565.582	372.041	-	33.469	457.757	-	-
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita										
Avviamento	6.112.128	1	-	6.112.129	-	-	-	-	-	-
Marchi	4.454	-4.423	-	31	-	2	-	-	-	-
Totale	6.116.582	-4.422	-	6.112.160	-	2	-	-	-	-
Altre attività immateriali										
Costi di sviluppo	171.870	-	-159.649	12.221	-	9.427	-	-	-	-31
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	67.210	-630	-57.702	8.878	-	8.616	-	-	-	-273
Concessioni e licenze	6.320	-2	-2.192	4.126	-	482	-	-	-	-44
Altre	4.615	-2.368	-2.107	140	-	11.886	-	-	-	-137
Attività immateriali in corso e acconti	14.210	-	-	14.210	-	4.308	-	-	-	-
Totale	264.225	-3.000	-221.650	39.575	-	34.719	-	-	-	-485
Attività immateriali	26.844.276	-219.215	-4.907.744	21.717.317	372.041	34.721	33.469	457.757	-	-485

sono stati attualizzati al tasso del 5,56% (6,85% nel 2013), rappresentativo del WACC (post imposte) di tale società. I risultati del test di impairment hanno evidenziato l'integrale ripristino delle svalutazioni effettuate in esercizi precedenti [pari a 17.045 migliaia di euro al lordo del relativo effetto fiscale differito, pari a 3.238 migliaia di euro al cambio del 31 dicembre 2013], con entrambe le metodologie descritte. Pertanto, si è proceduto alla rilevazione di un ripristino di valore dei diritti concessori afferenti a tale CGU per 12.018 migliaia di euro, nonché del relativo effetto fiscale differito, pari a 2.282 migliaia di euro, tenendo conto, come richiesto dallo IAS 36, del valore degli ammortamenti (pari a 4.906 migliaia di euro) che si sarebbero prodotti negli esercizi sino al 2014 qualora non fossero state contabilizzate le suddette svalutazioni.

In aggiunta ai test sopra commentati, sono state eseguite alcune analisi di sensitività, incrementando e riducendo dell'1% i tassi WACC indicati, nonché incrementando e riducendo dell'1% il tasso medio annuo di crescita dei ricavi da pedaggio. I risultati di tali analisi non hanno evidenziato in ogni caso differenze significative rispetto ai risultati dei test sopra illustrati e, pertanto, ai valori delle attività iscritte nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2014.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle attività immateriali, nonché le variazioni intercorse nel 2014 nei valori contabili delle diverse categorie.

Costo		Variazioni dell'esercizio							31/12/2014			
		Ripristino (Svalutazione) di valore	Ammortamenti cumulati				Variazione del perimetro di consolidamento		Costo	Svalutazioni cumulate	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Differenze cambi	Riclassifiche e altre rettifiche		Incrementi	Decrementi per dismissioni	Differenze cambi	Riclassifiche e altre rettifiche	Costo	Ammortamenti cumulati				
-19.020	-	16.924	-97.067	-	2.884	-4.906	-	-	2.856.190	-121	-376.162	2.479.907
-4.544	-5.294	-	-351.601	-	1.603	-999	-	-	12.358.456	-	-3.534.027	8.824.429
-6.127	-11.283	-	-158.972	-	-871	874	-38.204	-	5.906.221	-194.748	-1.364.610	4.346.863
-	-	-	-4.043	-	-	-1	-	-	121.397	-	-24.394	97.003
-29.691	-16.577	16.924	-611.683	-	3.616	-5.032	-38.204	-	21.242.264	-194.869	-5.299.193	15.748.202
-	-	-	-	-	-	-	-831	-	6.111.297	1	-	6.111.298
-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.456	-4.423	-	33
-	-	-	-	-	-	-	-831	-	6.115.753	-4.422	-	6.111.331
1.577	2.684	-	-13.134	10	-1.549	-285	-	-	185.527	-	-174.607	10.920
842	1.274	1	-7.136	263	-686	-1.275	-8.106	7.059	69.563	-629	-59.477	9.457
-58	1	1	-378	44	8	-3	-674	521	6.027	-1	-2.000	4.026
-1.052	-120	-	-2.348	-	539	7.224	1	-1	15.193	-2.368	3.307	16.132
1.839	-2.376	-	-	-	-	-	-	-	17.981	-	-	17.981
3.148	1.463	2	-22.996	317	-1.688	5.661	-8.779	7.579	294.291	-2.998	-232.777	58.516
-26.543	-15.114	16.926	-634.679	317	1.928	629	-47.814	7.579	27.652.308	-202.289	-5.531.970	21.918.049

7.3 Partecipazioni - Migliaia di euro 130.942 (113.846)

Al 31 dicembre 2014 la voce registra un incremento netto per 17.096 migliaia di euro.

La variazione è principalmente determinata da:

- a) l'iscrizione al fair value delle quote residue di collegamento delle partecipazioni in Pavimental e Spea, complessivamente pari a 25.093 migliaia di euro, in seguito alla riorganizzazione societaria descritta nella nota 6.1;
- b) gli apporti di capitale per 4.206 migliaia di euro, essenzialmente relativi alla concessionaria brasiliana Rodovias do Tietê;
- c) la rilevazione del risultato pro-quota della valutazione con il metodo del patrimonio netto della concessionaria brasiliana Rodovias do Tietê, negativo per 7.973 migliaia di euro.

Nella tabella seguente si riportano i saldi di apertura e di chiusura delle partecipazioni detenute dal Gruppo, classificate per categoria, e le relative variazioni verificatesi nel corso del 2014.

(migliaia di euro)	31/12/2013 Saldo iniziale	Variazioni dell'esercizio					31/12/2014 Saldo finale
		Acquisizioni e apporti di capitale	Rivalutazioni con effetti a patrimonio netto	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto		Variazioni di perimetro e altre variazioni	
				Conto economico	Altre componenti del conto economico complessivo		
Partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value	38.985	200	-	-	-	-3.036	36.149
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:							
- imprese collegate	39.963	-	13.024	-166	-	10.529	63.350
- joint venture	34.898	4.006	-	-7.973	512	-	31.443
Partecipazioni	113.846	4.206	13.024	-8.139	512	7.493	130.942

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 2014, sono integrati da apposite stime sulla base delle informazioni a disposizione e rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo.

Di seguito si riporta la tabella di dettaglio delle principali partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2014, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare e con evidenza del costo originario e delle rivalutazioni e svalutazioni cumulate a fine esercizio. Con riferimento alle partecipazioni detenute dal Gruppo in imprese collegate e joint venture non si riscontrano partecipazioni in imprese individualmente rilevanti rispetto sia al totale delle attività consolidate, che 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 2014.

(migliaia di euro)

	31/12/2014				31/12/2013			
	% possesso	Costo originario	Rivalutazioni (Svalutazioni)	Saldo finale	% possesso	Costo originario	Rivalutazioni (Svalutazioni)	Saldo finale
Partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value								
Tangenziali Esterne di Milano	13,67%	36.034	-1.490	34.544	13,67%	36.034	-1.490	34.544
Tangenziale Esterna	0,25%	905	-	905	1,25%	3.515	-	3.515
Uirnet	1,51%	427	-	427	1,61%	427	-	427
Veneto Strade	5,00%	258	-	258	5,00%	258	-	258
Altre partecipazioni minori	-	612	-597	15	-	241	-	241
				36.149				38.985
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:								
Imprese collegate								
Società Autostrada Tirrenica	24,98%	6.343	21.925	28.268	24,98%	6.343	21.885	28.228
Spea Ingegneria Europea	27,00%	1.576	12.761	14.337	-	-	-	-
Pavimental	20,00%	9.505	1.251	10.756	-	-	-	-
Società Infrastrutture Toscane	46,00%	6.900	-1.368	5.532	46,60%	6.990	-1.196	5.794
Pedemontana Veneta (in liquidazione)	29,77%	1.935	-61	1.874	29,77%	1.935	22	1.957
Arcea Lazio	34,00%	1.430	228	1.658	34,00%	1.430	253	1.683
Bologna & Fiera Parking	32,50%	5.557	-4.879	678	32,50%	5.558	-3.976	1.582
Autostrade Mazowsze S.A. (*)	-	-	-	-	30,00%	913	-507	406
Altre partecipazioni minori	-	2.068	-1.821	247	-	1.128	-815	313
				94.793				74.861
Joint venture								
Rodovias do Tietê	50,00%	46.471	-16.028	30.443	50,00%	42.465	-8.567	33.898
Geie del Traforo del Monte Bianco	50,00%	1.000	-	1.000	50,00%	1.000	-	1.000
				94.793				74.861
Partecipazioni				130.942				113.846

(*) Società per cui è stata completata la procedura di liquidazione nel corso del 2014.

7.4 Attività finanziarie

[quota non corrente] - Migliaia di euro 1.749.405 (2.309.530)

[quota corrente] - Migliaia di euro 937.898 (757.570)

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

(migliaia di euro)	31/12/2014			31/12/2013		
	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Diritti di subentro	401.716	401.716	-	390.433	390.433	-
Pedaggi minimi garantiti	637.068	27.217	609.851	631.408	22.634	608.774
Altri diritti concessori finanziari	94.496	-	94.496	687.920	-	687.920
Diritti concessori finanziari⁽¹⁾	1.133.280	428.933	704.347	1.709.761	413.067	1.296.694
Attività finanziarie per contributi su opere⁽¹⁾	294.870	79.847	215.023	266.412	18.931	247.481
Depositi vincolati⁽²⁾	530.108	238.919	291.189	499.608	166.863	332.745
Attività per contratti derivati ⁽³⁾	24.854	24.854	-	5.387	-	5.387
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine ⁽¹⁾	556.832	17.986	538.846	456.844	29.621	427.223
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine	581.686	42.840	538.846	462.231	29.621	432.610
Derivati correnti con fair value attivo	-	-	-	70	70	-
Altre attività finanziarie correnti⁽¹⁾	147.359	147.359	-	129.018	129.018	-
Totale	2.687.303	937.898	1.749.405	3.067.100	757.570	2.309.530

(1) Tali attività includono strumenti finanziari principalmente classificabili nella categoria dei "crediti e finanziamenti" secondo quanto previsto dallo IAS 39. Il valore di bilancio coincide con il relativo fair value.

(2) Tali attività sono classificate nella categoria degli strumenti finanziari "disponibili per la vendita" e rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value. Il valore di bilancio coincide con il relativo fair value.

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

I diritti concessori finanziari includono:

- il diritto di subentro di Autostrade Meridionali (401.716 migliaia di euro al 31 dicembre 2014), che il concessionario subentrante dovrà riconoscere alla società a fronte degli investimenti realizzati negli ultimi anni di gestione della attuale concessione e non ammortizzati;
- il valore attuale dei diritti concessori finanziari per il livello minimo di pedaggi garantito dal Concedente come previsto dalle concessioni sottoscritte da alcune società concessionarie cilene del Gruppo (637.068 migliaia di euro al 31 dicembre 2014);
- gli altri diritti concessori finanziari attribuibili alla concessionaria cilena Costanera Norte (94.496 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). In particolare, la voce accoglie le attività finanziarie spettanti a Costanera Norte per la realizzazione degli investimenti autostradali previsti dal "Programma Santiago Centro Oriente" (di seguito CC7). In base agli accordi sottoscritti, i maggiori introiti da pedaggio derivanti dall'installazione dei nuovi portali lungo l'asse autostradale in esercizio, dedotta la quota definita come di spettanza della società, restano nella disponibilità della stessa fino a concorrenza del ristoro degli esborsi per gli investimenti realizzati, inclusa la rivalutazione degli stessi a un tasso annuale reale attivo del 7% e pertanto, sono rilevati tra le altre passività finanziarie di cui alla nota n. 7.15. Qualora, alla scadenza della concessione, tali specifiche disponibilità di Costanera Norte, rivalutate anche esse a un tasso annuale reale passivo del 7%, risultassero inferiori alle suddette attività finanziarie maturate, è facoltà del Concedente prorogare la durata della concessione o corrispondere a Costanera Norte il residuo spettante.

La riduzione dei diritti concessori finanziari, pari a 576.481 migliaia di euro, è dovuta principalmente alla diminuzione dei diritti concessori finanziari connessi al progetto Eco-Taxe (652.051 migliaia di euro) a seguito della cessazione anticipata dello stesso, come indicato nella nota n. 10.7 cui si rinvia. In particolare, una parte dei diritti concessori finanziari (pari a 390.790 migliaia di euro) è stata compensata con una corrispondente porzione dei finanziamenti a medio-lungo termine di Ecomouv, a seguito dell'accollo degli stessi da parte dello Stato francese, mentre la restante parte è stata riclassificata tra le attività operative cessate, come illustrato nella nota 7.1 cui si rinvia, per l'effetto combinato dell'avvenuta accettazione del sistema sviluppato nell'ambito del Protocollo di Accordo trilaterale Ecomouv - Banche finanziatrici - Governo francese del 20 giugno 2014 e del successivo esercizio della resiliazione del Contratto di Partenariato da parte del Governo francese con efficacia dal 30 dicembre 2014, senza possibilità di ulteriore ricorso su Ecomouv. Nel 2014 si riscontra inoltre l'incremento, per complessivi 52.181 migliaia di euro, dei diritti concessori finanziari per le opere realizzate di cui 49.651 migliaia di euro in relazione al suddetto CC7 di Costanera Norte.

Le attività finanziarie per contributi su opere, che accolgono i crediti relativi alle somme dovute dai Concedenti o da altri enti pubblici quali contributi maturati per gli investimenti e manutenzioni su attività in concessione, si incrementano di 28.458 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013, essenzialmente per i contributi maturati nell'esercizio da Autostrade per l'Italia.

I depositi vincolati si incrementano di 30.500 migliaia di euro, prevalentemente relativi all'aumento del saldo attivo dei conti di progetto delle società estere per 29.869 migliaia di euro.

Le altre attività finanziarie a medio-lungo termine si incrementano di 119.455 migliaia di euro principalmente per l'aumento di 100.540 migliaia di euro del credito di Atlantia Bertin Concessões verso Infra Bertin Empreendimentos (pari a 448.106 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) di cui 52.754 migliaia di euro attribuibile a nuove accensioni e 46.883 migliaia di euro alla capitalizzazione di interessi, nonché per l'aumento delle attività per contratti derivati per 19.467 migliaia di euro, essenzialmente riconducibile ai ratei attivi per differenziali maturati e non ancora liquidati sui derivati di copertura sottoscritti da Triangulo do Sol e Colinas.

Le altre attività finanziarie correnti, pari a 147.359 migliaia di euro, si incrementano di 18.341 migliaia di euro essenzialmente per l'incremento di 6.667 migliaia di euro del finanziamento concesso da Autostrade per l'Italia alla collegata Società Autostrada Tirrenica (pari a 116.667 al 31 dicembre 2014, a tasso fisso del 6,75% e scadenza a giugno 2015) e per il credito per dividendi (8.000 migliaia di euro) deliberati nel 2014 dalla partecipata Spea e non ancora incassati al 31 dicembre 2014.

Si precisa che per le attività finanziarie iscritte in bilancio non si sono manifestati indicatori di impairment.

7.5 Attività per imposte anticipate e Passività per imposte differite

Attività per imposte anticipate - Migliaia di euro 155.874 (153.290)

Passività per imposte differite - Migliaia di euro 1.249.703 (1.142.083)

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

(migliaia di euro)	31/12/2014	31/12/2013
Attività per imposte anticipate	1.536.118	1.426.168
Passività per imposte differite compensabili	-1.380.244	-1.272.878
Attività per imposte anticipate nette	155.874	153.290
Passività per imposte differite	1.249.703	1.142.083
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite	-1.093.829	-988.793

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

(migliaia di euro)	31/12/2013	Variazioni dell'esercizio						31/12/2014
		Accantonamenti	Rilasci	Imposte anticipate/differite su proventi e oneri rilevati nel conto economico complessivo	Effetto variazione aliquota	Riclassifiche in attività connesse ad attività operative cessate	Differenze cambi e altre variazioni	
Attività per imposte anticipate su:								
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12 di Autostrade per l'Italia	540.415	2.728	-22.932	-	-521	-	-	519.690
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	348.274	175.677	-75.119	-	3.831	-5.235	-33	447.395
Svalutazioni e ammortamenti di attività non correnti	124.641	11.545	-8.985	-	759	-	-2.734	125.226
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	23.689	6.227	-7.268	-	1.441	-1.320	-1.179	21.590
Perdite fiscalmente riportabili	152.126	7.096	-39.805	-	20.719	-21	-1.354	138.761
Variazione negativa di strumenti finanziari di copertura	74.936	75	-420	31.232	-	-3.620	328	102.531
Altre differenze temporanee	162.087	25.884	-14.747	-	10.422	-859	-1.862	180.925
Totale	1.426.168	229.232	-169.276	31.232	36.651	-11.055	-6.834	1.536.118
Passività per imposte differite su:								
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	-1.153.568	-110.939	-	-	895	-	-	-1.263.612
Differenza tra il valore contabile e il fair value di attività e passività acquisite da business combination	-825.812	-2.283	26.564	-	-68.136	-	-2.020	-871.687
Proventi finanziari derivanti dall'iscrizione di attività finanziarie	-176.412	-4.248	-	-	-45.263	-	1.159	-224.764
Ammortamenti anticipati ed eccedenti	-9.368	-4.137	784	-	-2.315	-	2.304	-12.732
Altre differenze temporanee	-249.801	-16.380	42.010	-	-32.970	671	-682	-257.152
Totale	-2.414.961	-137.987	69.358	-	-147.789	671	761	-2.629.947
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite (compensabili e non)	-988.793	91.245	-99.918	31.232	-111.138	-10.384	-6.073	-1.093.829

Il saldo delle imposte differite nette pari a 1.093.829 migliaia di euro al 31 dicembre 2014, è composto sostanzialmente dall'effetto combinato di:

- 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;
- le imposte differite relative ai plusvalori rilevati a seguito della valutazione al fair value delle attività acquisite con le business combination effettuate in passato e prevalentemente attribuibili alle società concessionarie autostradali cilene e brasiliane;

- c) il saldo residuo delle imposte anticipate di Autostrade per l'Italia registrate in relazione al riconoscimento fiscale dei relativi valori contabili iscritti in applicazione dell'IFRIC 12, da rilasciare in quote costanti fino alla scadenza della concessione;
- d) le imposte anticipate sulle quote deducibili nei futuri esercizi degli accantonamenti ai fondi rischi e oneri, in prevalenza riferibili al fondo spese di ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali.

Le principali variazioni dei saldi nel 2014 sono dovute essenzialmente a:

- a) la rilevazione degli effetti della variazione delle aliquote (per complessivi per 111.138 migliaia di euro di maggiori imposte differite nette), essenzialmente derivanti dall'approvazione della riforma tributaria da parte del parlamento cileno nel mese di settembre 2014 che ha previsto, tra l'altro, un incremento progressivo delle aliquote fiscali applicabili al reddito di impresa a partire dal 21% del 2014 fino al 25% dal 2017 in poi. Conseguentemente sono state rivalutate le imposte differite nette riconducibili alle società cilene;
- b) l'accantonamento netto per 110.939 migliaia di euro di imposte differite in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'esercizio relativo all'avviamento iscritto da Autostrade per l'Italia;
- c) l'accantonamento netto per 100.558 migliaia di euro di imposte anticipate per la quota non dedotta di fondi per rischi e oneri, prevalentemente per spese di ripristino e sostituzione dei beni in concessione;
- d) l'iscrizione nel conto economico complessivo di maggiori imposte anticipate nette sulla valutazione al fair value di strumenti finanziari derivati di copertura per 31.232 migliaia di euro.

7.6 Altre attività non correnti - Migliaia di euro 9.879 (7.754)

L'incremento del saldo di bilancio per 2.125 migliaia di euro è attribuibile essenzialmente al credito vantato dalla società brasiliana Concessionaria da Rodovia MG050 verso il concedente dello Stato di Minas Gerais.

7.7 Attività commerciali - Migliaia di euro 1.125.092 (1.125.137)

Al 31 dicembre 2014 le attività commerciali sono costituite da:

- a) le rimanenze pari a 46.264 migliaia di euro (53.473 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), costituite prevalentemente da scorte per la manutenzione autostradale e ricambi per l'assemblaggio di impianti;
- b) le attività per lavori in corso su ordinazione per 4.307 migliaia di euro (26.530 migliaia di euro al 31 dicembre 2013) in calo essenzialmente a seguito del deconsolidamento di Pavimental;
- c) i crediti commerciali, pari a 1.074.521 migliaia di euro (1.045.134 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), la cui composizione è dettagliata nella specifica tabella.

(migliaia di euro)	31/12/2014				31/12/2013			
	Crediti verso clienti	Altri crediti commerciali	Acconti e altre attività commerciali	Totale	Crediti verso clienti	Altri crediti commerciali	Acconti e altre attività commerciali	Totale
Crediti verso clienti autostradali	746.349			746.349	712.477			712.477
Concessionari aree di servizio	94.946			94.946	123.589			123.589
Altri crediti commerciali verso clienti diversi	30.940			30.940	26.692			26.692
Crediti commerciali (saldo lordo)	872.235	264.448	87.980	1.224.663	862.758	304.614	46.770	1.214.142
Fondo svalutazione crediti commerciali	81.651	68.491	-	150.142	94.854	74.154	-	169.008
Crediti commerciali (saldo netto)	790.584	195.957	87.980	1.074.521	767.904	230.460	46.770	1.045.134

I crediti verso clienti, al lordo del relativo fondo svalutazione, si incrementano di 9.477 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013. Il Fondo svalutazione crediti si decrementa di 13.203 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013. La variazione è attribuibile principalmente all'utilizzo del fondo svalutazione crediti da parte di Autostrade per l'Italia, a fronte di crediti non più esigibili.

Gli acconti e le altre attività commerciali si incrementano di 41.210 migliaia di euro rispetto al 2013, principalmente a seguito dell'uscita dal perimetro di consolidamento nei confronti delle società Pavimental e Spea.

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

(migliaia di euro)	Totale saldo crediti al 31/12/2014	Saldo a scadere	Scaduto da 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore a un anno
Crediti verso clienti e altri crediti commerciali	1.136.683	875.138	18.158	20.680	222.707

I crediti commerciali scaduti sono riferibili a pedaggi non incassati e a rapporti di mancato pagamento di pedaggi autostradali, alle royalty dovute dai concessionari di aree di servizio e a prestazioni o forniture di diversa natura, quali convenzioni di attraversamento delle autostrade.

La tabella seguente indica la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali, che si ritiene adeguato e che è determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati storici relativi alle perdite su crediti, tenendo conto anche dei depositi cauzionali e delle garanzie prestate dai clienti.

(migliaia di euro)	31/12/2013	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche e altre variazioni	31/12/2014
Fondo svalutazione crediti commerciali	169.008	32.662	-37.154	-14.374	150.142

Si rileva che il valore di bilancio dei crediti commerciali approssima il relativo fair value, in quanto l'effetto dell'attualizzazione non risulta significativo.

7.8 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti - Migliaia di euro 1.631.687 (3.324.129)

La voce include le disponibilità liquide e quelle investite con un orizzonte temporale di breve periodo e si decrementa di 1.692.442 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2013, principalmente per effetto dei rimborsi da parte di Autostrade per l'Italia dei finanziamenti ottenuti da Atlantia.

Per un commento dettagliato dei flussi finanziari che hanno determinato l'assorbimento della liquidità disponibile del Gruppo nel corso del 2014, in aggiunta ai suddetti rimborsi, si rinvia alla nota n. 9.1.-

7.9 Attività e passività per imposte correnti

Attività per imposte correnti - Migliaia di euro 36.921 (57.518)

Passività per imposte correnti - Migliaia di euro 46.733 (25.899)

Nel prospetto di seguito riportato è dettagliata la consistenza delle attività e delle passività per imposte correnti a inizio e fine esercizio.

[migliaia di euro]	Attività per imposte correnti		Passività per imposte correnti	
	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013
IRES	31.298	49.929	21.363	4.692
IRAP	245	2.292	858	1.662
Imposte delle società estere	5.378	5.297	24.512	19.545
	36.921	57.518	46.733	25.899

Al 31 dicembre 2014, il Gruppo presenta debiti netti per imposte correnti pari a 9.812 migliaia di euro, rispetto ai crediti netti per 31.619 migliaia di euro al 31 dicembre 2013. Si evidenzia che il saldo delle attività per imposte correnti include crediti verso la controllante Sintonia per complessivi 17.984 migliaia di euro originati per effetto della partecipazione di alcune società del Gruppo Atlantia al consolidato fiscale nazionale predisposto da Sintonia nei periodi di imposta dal 2004 al 2007.

7.10 Altre attività correnti - Migliaia di euro 167.351 (120.529)

La voce è composta da crediti e da altre attività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria. La composizione della voce è illustrata nella tabella seguente.

[migliaia di euro]	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
Crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	16.539	37.363	-20.824
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	30.857	34.801	-3.944
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	17.269	9.028	8.241
Crediti verso enti previdenziali	3.297	8.676	-5.379
Risconti attivi non commerciali	3.506	2.324	1.182
Altre attività correnti	125.413	59.771	65.642
Altre attività correnti (saldo lordo)	196.881	151.963	44.918
Fondo svalutazione	-29.530	-31.434	1.904
Altre attività correnti	167.351	120.529	46.822

Il saldo di bilancio si incrementa di 46.822 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013 per i seguenti fattori:

- l'aumento delle altre attività correnti per 65.642 migliaia di euro, essenzialmente riferibile a somme anticipate ad alcuni fornitori sulla base di un accordo relativo a riserve iscritte nell'ambito dei lavori di adeguamento del tratto di attraversamento appenninico dell'A1 Milano-Napoli tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello. Tali anticipi potranno essere oggetto di riconoscimento definitivo a seguito di una possibile transazione o di giudizio civile a esito dell'accertamento tecnico preventivo in corso;
- il decremento dei crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito per 20.824 migliaia di euro.

Il fondo svalutazione, pari a 29.530 migliaia di euro al 31 dicembre 2014 (31.434 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), è relativo prevalentemente a crediti di Stalexport Autostrady (esposti tra le altre attività correnti) verso alcune società

partecipate che versano in stato di insolvenza; la società polacca ha infatti provveduto, in qualità di garante, al rimborso alle autorità locali dei finanziamenti ottenuti dalle stesse società.

7.11 Attività non correnti possedute per la vendita o connesse ad attività operative cessate - Migliaia di euro 539.354 (18.153) Passività connesse ad attività operative cessate - Migliaia di euro 424.721 (-)

Come anticipato nelle note n. 6.2 e n. 7.4, a seguito della resiliazione da parte del Governo francese del Contratto di Partenariato relativo al progetto Eco-Taxe, le attività e le passività residue delle società francesi del Gruppo coinvolte nel progetto sono state riclassificate nelle presenti voci. Inoltre, come al 31 dicembre 2013, le attività non correnti possedute per la vendita comprendono:

- a) la partecipazione di minoranza detenuta in Lusoponte per 12.239 migliaia di euro e i crediti finanziari verso la stessa partecipata per 1.643 migliaia di euro;
- b) la quota di partecipazione residua del 2% in Strada dei Parchi per 4.271 migliaia di euro, oggetto di un'opzione di acquisto e di vendita con la società Toto Costruzioni Generali, come stabilito nell'ambito degli accordi di cessione della quota di controllo della società perfezionata nel corso del 2011.

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

(migliaia di euro)	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
Attività materiali	1.570	-	1.570
Partecipazioni	16.510	16.510	-
Attività finanziarie	297.532	1.643	295.889
Attività per imposte anticipate	2.829	-	2.829
Attività commerciali	157.616	-	157.616
Altre attività	63.297	-	63.297
Totale attività destinate alla vendita	539.354	18.153	521.201
Passività finanziarie	287.066	-	287.066
Passività commerciali	73.293	-	73.293
Altre passività	64.362	-	64.362
Totale passività destinate alla vendita	424.721	-	424.721

7.12 Patrimonio netto - Migliaia di euro 4.425.862 (4.529.520)

Al 31 dicembre 2014 il capitale sociale di 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 nel corso del 2014.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 2.802.904 migliaia di euro, si decrementa di 119.466 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013. Le principali variazioni intervenute nell'esercizio, espone in dettaglio nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, sono relative a:

- a) il risultato economico complessivo del 2014 positivo per 545.484 migliaia di euro, composto dall'utile di esercizio (662.156 migliaia di euro) e dal saldo negativo delle altre componenti del conto economico complessivo (per 116.672 migliaia di euro) originate principalmente da:
 - 1) la variazione negativa del fair value, al netto dei relativi effetti fiscali, degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge per 89.963 migliaia di euro;

- 2) la variazione negativa della riserva da conversione di attività e passività in valute funzionali diverse dall'euro di società consolidate per 15.765 migliaia di euro, determinata in particolare dal deprezzamento del peso cileno rispetto all'euro;
- b) il pagamento del saldo dividendi dell'esercizio 2013 per 340.249 migliaia di euro e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2014 per 329.674 migliaia di euro.

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi è pari a 1.622.922 migliaia di euro e presenta un incremento di 15.808 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013 (1.607.114 migliaia di euro), essenzialmente per:

- a) il risultato del conto economico complessivo dell'esercizio di pertinenza di Terzi positivo per 22.454 migliaia di euro;
- b) il pagamento del saldo dividendi dell'esercizio 2013 per 7.861 migliaia di euro e degli acconti sui dividendi dell'esercizio 2014 per 350 migliaia di euro.

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

Altre componenti del conto economico complessivo

Nella sezione "Prospetti contabili consolidati" è presentato il "Conto economico complessivo" che evidenzia, oltre al risultato dell'esercizio, le altre componenti del risultato economico complessivo, al netto del loro effetto fiscale. Nel seguente prospetto è esplicitato l'importo lordo e il relativo effetto fiscale di tali altre componenti, comprensive delle quote di pertinenza del Gruppo e dei Terzi.

(migliaia di euro)	2014			2013		
	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	-136.417	37.404	-99.013	129.928	-36.565	93.363
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di net investment hedge	-	-	-	1.645	-452	1.193
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro	-28.947	-	-28.947	-387.741	-	-387.741
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro	512	-	512	-4.596	-	-4.596
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (A)	-164.852	37.404	-127.448	-260.764	-37.017	-297.781
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	-15.182	3.852	-11.330	4.309	-49	4.260
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (B)	-15.182	3.852	-11.330	4.309	-49	4.260
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio (C)	18.516	-6.172	12.344	1.830	-	1.830
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale e delle riclassifiche negli utili (perdite) dell'esercizio (A + B + C)	-161.518	35.084	-126.434	-254.625	-37.066	-291.691

7.13 Fondi per impegni da convenzioni

(quota non corrente) - Migliaia di euro 3.783.956 (3.727.154)

(quota corrente) - Migliaia di euro 518.734 (434.882)

Il fondo per impegni da convenzioni accoglie il valore attuale dei servizi di costruzione ancora da realizzare e finalizzati all'ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture autostradali che alcune concessionarie del Gruppo, in particolare Autostrade per l'Italia, si sono impegnate a realizzare in opere per le quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, in termini di specifici incrementi tariffari e/o rilevante incremento del traffico atteso.

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio dei fondi per impegni da convenzioni per opere senza benefici economici aggiuntivi, nonché delle movimentazioni del 2014, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

(migliaia di euro)

	31/12/2013			Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Accantonamenti finanziari
	Saldo di bilancio	Di cui non corrente	Di cui corrente		
Fondi per impegni da convenzioni	4.162.036	3.727.154	434.882	457.757	72.108

L'incremento del fondo, comprensivo sia della quota corrente, sia di quella non corrente, è pari a 140.654 migliaia di euro ed è originato prevalentemente dall'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- l'incremento per aggiornamento della stima del valore attuale dei servizi di costruzione che saranno resi in futuro per 457.757 migliaia di euro, e originato per 295.522 migliaia di euro dalla diminuzione della curva dei tassi di interesse correnti e prospettici adottata al 31 dicembre 2014;
- la rilevazione della componente finanziaria (72.108 migliaia di euro), in contropartita agli oneri di attualizzazione finanziaria maturati nel 2014 ed esposti nel conto economico consolidato;
- l'utilizzo a fronte degli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi realizzati nell'anno (399.528 migliaia di euro al netto dei contributi maturati dagli stessi).

7.14 Fondi per accantonamenti

(quota non corrente) - Migliaia di euro 1.183.608 (1.024.921)

(quota corrente) - Migliaia di euro 419.514 (336.888)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio dei fondi per accantonamenti e delle relative movimentazioni del 2014, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

(migliaia di euro)

	31/12/2013			Variazioni dell'esercizio	
	Saldo di bilancio	Di cui non corrente	Di cui corrente	Accantona- menti operativi	Accantona- menti finanziari
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	152.595	133.999	18.596	949	3.502
Altri benefici a dipendenti	1.173	1.116	57	687	-
Fondi per benefici per dipendenti	153.768	135.115	18.653	1.636	3.502
Fondi ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.111.760	858.151	253.609	575.225	32.332
Fondo eccedenze svalutazioni partecipazioni	3.699	-	3.699	8	-
Fondo contenziosi, rischi e oneri diversi	92.582	31.655	60.927	25.148	-
Altri fondi per rischi e oneri	96.281	31.655	64.626	25.156	-
Fondi per accantonamenti	1.361.809	1.024.921	336.888	602.017	35.834

	Utilizzi per opere realizzate	Contributi maturati su opere realizzate	Differenze cambi	Variazione del perimetro di consolidamento e operazioni societarie	31/12/2014		
					Saldo di bilancio	Di cui non corrente	Di cui corrente
	-434.110	34.582	-2.212	12.529	4.302.690	3.783.956	518.734

(Utili) perdite attuariali differite rilevate nel conto economico complessivo	Variazioni dell'esercizio					31/12/2014		
	Decrementi per liquidazione e anticipi TFR	Decrementi per storno fondi eccedenti	Utilizzi operativi	Differenze cambi, riclassifiche e altre variazioni	Variazione del perimetro di consolidamento in uscita	Saldo di bilancio	Di cui non corrente	Di cui corrente
15.182	-6.528	-	-	-843	-11.842	153.015	132.916	20.099
-	-	-136	-	253	-	1.977	1.874	103
15.182	-6.528	-136	-	-590	-11.842	154.992	134.790	20.202
-	-	-	-359.029	-1.093	-	1.359.195	1.029.314	329.881
-	-	-	-	-	-3.697	10	-	10
-	-	-3.309	-9.764	-45	-15.687	88.925	19.504	69.421
-	-	-3.309	-9.764	-45	-19.384	88.935	19.504	69.431
15.182	-6.528	-3.445	-368.793	-1.728	-31.226	1.603.122	1.183.608	419.514

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI

[quota non corrente] - Migliaia di euro 134.790 (135.115)

[quota corrente] - Migliaia di euro 20.202 (18.653)

Al 31 dicembre 2014 la voce è composta essenzialmente dal trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (TFR) nei confronti del personale dipendente assoggettato alla normativa italiana, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro.

La passività per il TFR si incrementa nell'esercizio di 420 migliaia di euro, per l'effetto combinato di:

- a) gli accantonamenti operativi e finanziari, complessivamente pari a 4.451 migliaia di euro;
- b) gli utilizzi per le liquidazioni e su anticipi, pari a 6.528 migliaia di euro;
- c) la rilevazione delle perdite attuariali differite rilevate nel conto economico complessivo per 15.182 migliaia di euro;
- d) il decremento pari a 11.842 migliaia di euro, in relazione al deconsolidamento delle società Pavimental e Spea, la cui quota di controllo è stata ceduta da Autostrade per l'Italia, nell'ambito del progetto di riorganizzazione definito dal Gruppo meglio descritto nella nota n. 6.1.

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 2014.

Ipotesi finanziarie

Tasso annuo di attualizzazione (*)	0,91%
Tasso annuo di inflazione	0,60% per il 2015 1,20% per il 2016 1,50% per il 2017 e il 2018 2,0% dal 2019 in poi
Tasso annuo incremento TFR	1,95% per il 2015 2,4% per il 2016 2,625% per il 2017 e il 2018 3,0% dal 2019 in poi
Tasso annuo incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	da 0,75% a 5%
Duration (anni)	8,6 - 18,9

(*) 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 Corporate AA 7-10 con duration commisurata alla stima della permanenza media nel Gruppo del collettivo oggetto di valutazione.

Ipotesi demografiche

Mortalità	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Età pensionamento	Raggiungimento dei requisiti minimi previsti dall'Assicurazione Generale Obbligatoria aggiornati in base alla Legge n. 214 del 22 dicembre 2011

Nella tabella seguente è presentata un'analisi di sensitività alla chiusura dell'esercizio nell'ipotesi di variazione dei singoli tassi utilizzati nelle variazioni attuariali.

Analisi di sensitività del TFR al 31/12/2014 (migliaia di euro)	Variazione delle ipotesi					
	Tasso di turnover		Tasso di inflazione		Tasso di attualizzazione	
	+1 %	-1 %	+0,25 %	-0,25 %	+0,25 %	-0,25 %
Gruppo Autostrade per l'Italia	151.936	154.166	154.914	151.114	149.972	156.124

FONDO RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

[quota non corrente] - Migliaia di euro 1.029.314 (858.151)

[quota corrente] - Migliaia di euro 329.881 (253.609)

La voce accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali, previste nelle convenzioni sottoscritte dalle concessionarie del Gruppo. Il fondo, comprensivo della quota corrente e non corrente, si incrementa di 247.435 migliaia di euro, essenzialmente per gli accantonamenti operativi e finanziari (complessivamente pari a 607.557 migliaia di euro), che risentono anche del calo dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione, parzialmente compensati dagli utilizzi (pari a 359.029 migliaia di euro) a fronte degli interventi di ripristino e sostituzione realizzati nell'esercizio.

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI

[quota non corrente] - Migliaia di euro 19.504 (31.655)

[quota corrente] - Migliaia di euro 69.431 (64.626)

Gli altri fondi per rischi e oneri includono essenzialmente la stima degli oneri che si ritiene di sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine esercizio, incluse le riserve iscritte da appaltatori per manutenzioni delle infrastrutture in concessione. Il saldo complessivo si decrementa di 7.346 migliaia di euro, principalmente per l'effetto combinato di:

- a) gli utilizzi operativi dell'esercizio e storno di accantonamenti eccedenti (complessivamente pari a 13.073 migliaia di euro);
- b) il deconsolidamento di Pavimental e Spea, con un impatto complessivo di 19.384 migliaia di euro;
- c) gli accantonamenti operativi dell'esercizio pari a 25.156 migliaia di euro.

7.15 Passività finanziarie

{ quota non corrente } - Migliaia di euro 13.113.511 {13.550.416}

{ quota corrente } - Migliaia di euro 1.609.089 {3.368.926}

PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

{ quota non corrente } - Migliaia di euro 13.113.511 {13.550.416}

{ quota corrente } - Migliaia di euro 894.450 {2.918.737}

Al 31 dicembre 2014 le passività finanziarie a medio-lungo termine sono pari a 14.007.961 migliaia di euro, comprendendo la quota corrente, e sono essenzialmente costituite dai finanziamenti erogati ad Autostrade per l'Italia da Atlantia, oltre che dai finanziamenti bancari e dai prestiti obbligazionari emessi dalle società esterne del Gruppo.

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

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

Passività finanziarie a medio-lungo termine (migliaia di euro)	31/12/2014			
	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Prestiti obbligazionari ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾	1.017.824	1.037.122	162.887	874.235
Debiti verso istituti di credito	3.415.785	3.421.849	344.138	3.077.711
Debiti verso altri finanziatori	8.889.996	8.860.014	63.039	8.796.975
<i>di cui verso Atlantia</i>		8.736.615	-	8.736.615
Finanziamenti a medio-lungo termine ⁽²⁾⁽³⁾	12.305.781	12.281.863	407.177	11.874.686
Derivati con fair value passivo ⁽⁴⁾		361.725	2.672	359.053
<i>di cui verso Atlantia</i>		245.232	-	245.232
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		317.039	317.039	-
Altre passività finanziarie		10.212	4.675	5.537
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		327.251	321.714	5.537
Totale		14.007.961	894.450	13.113.511

(1) L'importo nominale dei prestiti obbligazionari coperti con strumenti derivati di tipo IPCA x CDI Swap è espresso al valore nominale post copertura.

(2) Tali strumenti finanziari sono classificati nella categoria delle passività finanziarie valutate al costo ammortizzato in base a quanto previsto dallo IAS 39.

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

(4) Tali strumenti sono classificati come strumenti finanziari derivati di copertura in base a quanto previsto dallo IAS 39 e si inquadrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

Esigibilità		31/12/2013			
In scadenza tra 13 e 60 mesi	In scadenza oltre 60 mesi	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
406.045	468.190	1.007.717	1.010.985	19.214	991.771
821.708	2.256.003	4.064.511	4.058.247	446.366	3.611.881
4.551.421	4.245.554	10.776.055	10.746.068	2.099.365	8.646.703
4.500.114	4.236.501		10.633.448	2.091.452	8.541.996
5.373.129	6.501.557	14.840.566	14.804.315	2.545.731	12.258.584
9.800	349.253		259.251	-	259.251
-	245.232		184.542	-	184.542
-	-		353.792	353.792	-
5.537	-		40.810	-	40.810
5.537	-		394.602	353.792	40.810
5.794.511	7.319.000		16.469.153	2.918.737	13.550.416

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

(migliaia di euro)	31/12/2014			31/12/2013	
	Scadenza	Valore di bilancio ⁽¹⁾	Fair value ⁽²⁾	Valore di bilancio ⁽¹⁾	Fair value ⁽²⁾
Prestiti obbligazionari					
- tasso fisso quotate	dal 2016 al 2028	460.939	478.035	465.253	470.999
- tasso variabile quotate	dal 2015 al 2023	481.548	522.269	483.026	535.468
- tasso variabile non quotate	2015	94.635	111.473	62.706	70.667
		1.037.122	1.111.777	1.010.985	1.077.134
Finanziamenti a medio-lungo termine					
- tasso fisso	dal 2015 al 2036	1.853.032	2.174.926	1.704.277	1.792.364
- tasso variabile	dal 2015 al 2034	1.408.307	1.414.296	2.141.669	2.173.207
- infruttiferi	dal 2015 al 2017	160.510	160.510	212.301	212.301
Debiti verso istituti di credito		3.421.849	3.749.732	4.058.247	4.177.872
- tasso fisso	dal 2016 al 2038	7.994.346	9.545.124	9.926.604	11.032.913
- tasso variabile	dal 2015 al 2022	820.259	837.362	773.047	759.868
- infruttiferi	dal 2019 al 2020	45.409	45.404	46.417	45.977
Debiti verso altri finanziatori		8.860.014	10.427.890	10.746.068	11.838.758
<i>di cui verso Atlantia</i>		<i>8.736.615</i>	<i>10.304.501</i>	<i>10.633.448</i>	<i>11.726.584</i>
Totale finanziamenti a medio-lungo termine		12.281.863	14.177.621	14.804.315	16.016.630
Derivati con fair value passivo		361.725	361.725	259.251	259.251
<i>di cui verso Atlantia</i>		<i>245.232</i>	<i>245.232</i>	<i>184.542</i>	<i>184.542</i>
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		317.039	-	353.792	-
Altre passività finanziarie		10.212	-	40.810	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		327.251	-	394.602	-
Totale		14.007.961	15.651.123	16.469.153	17.353.015

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

(2) Il fair value indicato rientra nel livello 2 della gerarchia del fair value.

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

Valuta	31/12/2013		31/12/2014		Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2014 ⁽¹⁾	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2014
	Valore nominale	Valore di bilancio	Valore nominale	Valore di bilancio		
Euro (EUR)	14.046.681	14.010.186	11.558.134	11.531.578	4,78%	4,24%
Zloty (PLN)	116.847	103.176	104.449	93.987	6,37%	6,16%
Peso (CLP)/Unidad de Fomento (UF)	1.107.681	1.149.223	1.072.173	1.110.074	8,65%	8,25%
Real (BRL)	570.091	545.732	581.684	576.181	12,20%	12,89%
Dollaro (USD)	6.983	6.983	7.165	7.165	5,25%	5,25%
Totale	15.848.283	15.815.300	13.323.605	13.318.985	5,38%	

(1) Tale valore include l'effetto delle operazioni di copertura e del rischio di variazione dei tassi di interesse e di cambio.

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

(migliaia di euro)	Valore di bilancio al 31/12/2013	Nuove accessioni	Rimborsi	Differenze di cambio	Altri movimenti	Valore di bilancio al 31/12/2014
Prestiti obbligazionari	1.010.985	32.038	-45.041	22.402	16.738	1.037.122
Debiti verso istituti di credito	4.058.247	397.940	-589.154	-3.174	-442.010	3.421.849
Debiti verso altri finanziatori	10.746.068	206.815	-2.107.216	-974	15.321	8.860.014
Totale	15.815.300	636.793	-2.741.411	18.254	-409.951	13.318.985

Si evidenzia che il flusso altri movimenti, per la voce debiti verso istituti di credito, complessivamente pari a 446.600 migliaia di euro, include l'accollo da parte dello Stato francese di quota dei debiti di progetto di Ecomouv, come più ampiamente descritto nel paragrafo "Finanziamenti a medio-lungo termine".

Si segnala infine che, a fronte di talune passività finanziarie esistenti, il Gruppo ha posto in essere operazioni di copertura con strumenti derivati di tipo Interest Rate Swap (IRS) e Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) x Certificado de Depósito Interfinanceiro (CDI) Swap, che nell'ambito dello IAS 39 sono classificabili come operazioni di cash flow hedge o fair value hedge. Il valore di mercato (fair value) al 31 dicembre 2014 di tali strumenti finanziari di copertura è rilevato nella voce di bilancio "Derivati con fair value passivo". Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari detenuti dal Gruppo si rinvia a quanto indicato nella nota n. 9.2 "Gestione dei rischi finanziari".

PRESTITI OBBLIGAZIONARI

[quota non corrente] - Migliaia di euro 874.235 (991.771)

[quota corrente] - Migliaia di euro 162.887 (19.214)

La voce è composta principalmente dai project bond cileni di Costanera Norte (iscritti in bilancio per 306.281 migliaia di euro e con scadenze finali nel 2016 e nel 2024) e Vespuccio Sur (iscritti in bilancio per 154.658 migliaia di euro e con scadenza finale nel 2028), dai prestiti obbligazionari di Triangulo do Sol e Rodovias das Colinas, con scadenze finali comprese tra il 2020 e il 2023 a tasso nominale variabile CDI (iscritti in bilancio per complessivi 255.769 migliaia di euro) e a tasso reale IPCA (iscritti in bilancio per 225.779 migliaia di euro), nonché dalle emissioni di Rodovia MG050, del 2013 e 2014, rimborsabili in un'unica soluzione ad aprile 2015 (iscritte in bilancio per 94.635 migliaia di euro).

L'incremento del saldo della voce di 26.137 migliaia di euro deriva dalla combinazione dei seguenti fattori:

- a) l'emissione, ad agosto 2014, del nuovo prestito obbligazionario di Rodovia MG050 (iscritto in bilancio per 32.038 migliaia di euro),
- b) l'effetto cambio, complessivamente pari a 22.402 migliaia di euro, essenzialmente riconducibile ai prestiti obbligazionari delle società cilene espressi in unidad de fomento (un'unità di misura monetaria la cui variazione rispetto al peso cileno è correlata all'andamento dell'inflazione registrata in Cile);
- c) l'incremento dei prestiti obbligazionari di Triangulo do Sol e Rodovias das Colinas per complessivi 15.909 migliaia di euro;
- d) i rimborsi avvenuti nel corso dell'esercizio complessivamente pari a 45.041 migliaia di euro.

Si evidenzia che il 31 ottobre 2014 la Banca Centrale d'Irlanda e la Borsa Irlandese (Irish Stock Exchange) hanno approvato il Prospetto di base relativo al programma di emissione a medio-lungo termine (Euro Medium Term Note Programme) da 7 miliardi di euro di Autostrade per l'Italia, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società il 17 ottobre 2014. Le obbligazioni che potranno essere emesse nell'ambito di detto programma non beneficeranno di garanzia o altro supporto da parte di Atlantia. Autostrade per l'Italia continuerà invece a garantire l'adempimento delle diverse obbligazioni di Atlantia ancora in circolazione nell'ambito del precedente Euro Medium Term Note Programme di quest'ultima da 10 miliardi di euro.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

[quota non corrente] - Migliaia di euro 11.874.686 (12.258.584)

[quota corrente] - Migliaia di euro 407.177 (2.545.731)

La voce comprensiva sia della quota corrente che di quella non corrente è composta dai debiti verso altri finanziatori (iscritti in bilancio per 8.860.014 migliaia di euro), che includono essenzialmente i finanziamenti a medio-lungo termine erogati a Autostrade per l'Italia dalla controllante Atlantia (iscritti in bilancio per 8.736.615 migliaia di euro) a fronte dei prestiti obbligazionari emessi da quest'ultima con garanzia prestata da Autostrade per l'Italia, nonché dai prestiti bancari a medio-lungo termine (iscritti in bilancio per 3.421.849 migliaia di euro), che includono i finanziamenti bancari a medio-lungo termine rispettivamente di Autostrade per l'Italia (iscritti in bilancio per 2.721.367 migliaia di euro) e delle società estere del Gruppo (iscritti in bilancio per 700.482 migliaia di euro).

La diminuzione di 2.522.452 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013 è essenzialmente riconducibile ai seguenti fenomeni:

- a) i rimborsi dell'esercizio (2.696.370 migliaia di euro, di cui 2.094.200 migliaia di euro) verso Atlantia;
- b) l'accensione di nuovi finanziamenti a medio-lungo termine (604.755 migliaia di euro) che includono (i) i nuovi prestiti da Atlantia ad Autostrade per l'Italia, che replicano le emissioni obbligazionarie di Atlantia di marzo e giugno 2014 di importo nominale rispettivamente pari a 75.000 migliaia di euro (con tasso del 3,997% e scadenza nel 2038) e 125.000 migliaia di euro (con tasso del 3,454% e scadenza nel 2034), (ii) l'utilizzo per 200.000 migliaia di euro delle linee di finanziamento concesse dalla B.E.I. ad Autostrade per l'Italia, di cui 150.000 migliaia di euro (a tasso fisso del 2,75%, con profilo di ammortamento e scadenza a settembre 2036) in relazione al contratto di complessivi 250.000 migliaia di euro sottoscritto nel 2013 e 50.000 migliaia di euro (a tasso fisso del 2,7%, con profilo di ammortamento e scadenza a settembre 2034) in relazione alla linea committed di complessivi 300.000 migliaia di euro stipulata nel 2010, nonché (iii) i nuovi utilizzi delle linee di progetto di Ecomouv (197.940 migliaia di euro) nel corso del 2014;
- c) la diminuzione dei debiti finanziari di Ecomouv per effetto delle riclassifiche tra le passività connesse ad attività operative cessate (104.608 migliaia di euro) e dell'accollo da parte dello Stato francese di una quota dei debiti di progetto (390.790 migliaia di euro) a seguito di quanto già illustrato nella nota n. 7.4;
- d) l'incremento di 46.785 migliaia di euro dei debiti verso ANAS in conseguenza del pagamento, in relazione al programma di finanziamento degli investimenti previsti nella Convenzione (secondo quanto disposto dalle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997), di rate di prestiti erogati alla Società da istituti di credito, effettuato direttamente da ANAS. 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.

Si evidenzia che la voce "Finanziamenti a medio-lungo termine" include contratti di finanziamento che richiedono il rispetto di specifici parametri finanziari (covenants). I criteri di determinazione delle grandezze economico-finanziarie utilizzate nel calcolo dei suddetti parametri sono definiti nei relativi contratti di finanziamento. Tra questi si segnala il

“Term Loan Facility” di Autostrade per l’Italia (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31.dicembre 2014) che richiede il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto e che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014.

In particolare, è richiesto il rispetto di determinate soglie con riferimento a:

- a) i dati consolidati di Atlantia per il rapporto “FFO + Net Interest Expenses - Capitalised Interests and Financing Charges”, come numeratore, e “Net interest expenses”, come denominatore, nonché per il rapporto “FFO/Total Net Debt”;
- b) il “Net Worth” di Atlantia.

DERIVATI NON CORRENTI CON FAIR VALUE PASSIVO

[quota non corrente] - Migliaia di euro 359.053 (259.251)

[quota corrente] - Migliaia di euro 1.034 [-]

La voce accoglie il valore negativo di mercato dei contratti derivati in essere al 31 dicembre 2014, classificati di cash flow hedge o di fair value hedge in relazione al rischio coperto come previsto dallo IAS 39.

La quota non corrente include:

- a) il fair value negativo dei contratti di Interest Rate Swap (349.253 migliaia di euro) sottoscritti da alcune società del Gruppo a copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse delle relative passività finanziarie non correnti, classificati di cash flow hedge;
- b) il fair value negativo dei contratti derivati di tipo IPCA x CDI Swap (9.800 migliaia di euro), classificati di fair value hedge, stipulati da Triangulo do Sol e Rodovias das Colinas, con l’obiettivo di trasformare il tasso reale IPCA di taluni prestiti obbligazionari in tasso nominale variabile CDI.

Per ulteriori dettagli sui derivati di copertura sottoscritti dalle società del Gruppo, si rinvia a quanto riportato nella nota n. 9.2.

ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

[quota non corrente] - Migliaia di euro 5.537 (40.810)

[quota corrente] - Migliaia di euro 321.714 (353.792)

Il saldo della voce, comprensivo della quota corrente e non corrente, si decrementa di 67.351 migliaia di euro a seguito sia della diminuzione dei ratei passivi per interessi (36.753 migliaia di euro), principalmente in relazione al rimborso da parte di Autostrade per l’Italia di alcuni finanziamenti di Atlantia, sia della diminuzione delle altre passività finanziarie (35.273 migliaia di euro). In particolare, a seguito degli accordi sottoscritti tra il gruppo Bertin e Autostrade do Brasil nell’ambito dell’acquisizione delle concessionarie brasiliane perfezionata nel corso del 2012 e relative al meccanismo di aggiustamento del prezzo di acquisizione sulla base dei ricavi da pedaggio effettivi del triennio 2012-2014 di Triangulo do Sol, Rodovias da Colinas e Tietê, è stata rilasciata nel conto economico del 2014 una passività finanziaria iscritta in anni precedenti e pari a 36.089 migliaia di euro al 31 dicembre 2013.

PASSIVITÀ FINANZIARIE A BREVE TERMINE - MIGLIAIA DI EURO 714.639 (450.189)

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

[migliaia di euro]	31/12/2014	31/12/2013
Scoperti di conto corrente	17	7.228
Finanziamenti a breve termine	494.820	2.976
<i>di cui verso Atlantia</i>	<i>250.000</i>	<i>-</i>
Derivati correnti con fair value passivo	1.034	-
Rapporti di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate	213.319	430.779
Altre passività finanziarie correnti	5.449	9.206
Passività finanziarie a breve termine	714.639	450.189

La voce si incrementa di 264.450 migliaia di euro principalmente per effetto del nuovo finanziamento a breve termine sottoscritto da Autostrade Meridionali con un istituto di credito, di importo complessivamente pari a 300.000 migliaia di euro, utilizzato per 245.000 migliaia di euro al 31 dicembre 2014, a tasso variabile e con scadenza a dicembre 2015. La diminuzione del saldo negativo del rapporto di conto corrente con Atlantia di 217.460 migliaia di euro è essenzialmente correlata all'accensione di una linea di finanziamento a breve termine con la stessa per un importo di 250.000 migliaia di euro al 31 dicembre 2014.

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA IN ACCORDO CON LA RACCOMANDAZIONE DELL'ESMA DEL 20 MARZO 2013

La posizione finanziaria netta del Gruppo (che non prevede la deduzione dall'indebitamento finanziario delle attività finanziarie non correnti), in accordo alla Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority (ESMA) del 20 marzo 2013, presenta al 31 dicembre 2014 un saldo negativo complessivo pari a 12.143 milioni di euro, rispetto al saldo negativo di 12.835 milioni di euro al 31 dicembre 2013.

(Milioni di euro)	31/12/2014	Di cui verso parti correlate	31/12/2013	Di cui verso parti correlate
Disponibilità liquide	-960		-1.346	
Mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo attivo verso parti correlate	-671	-92	-1.978	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connessi ad attività operative cessate	-49		-	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (A)	-1.680		-3.324	
Attività finanziarie correnti (*) (B)	-1.187	-125	-760	-111
Scoperti di conto corrente bancari	-		7	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	894	242	2.919	2.376
Altri debiti finanziari	714	463	443	431
Passività finanziarie connesse ad attività operative cessate	288		-	
Passività finanziarie correnti (C)	1.896		3.369	
Posizione finanziaria netta corrente (D = A + B + C)	-971		-715	
Finanziamenti a medio-lungo termine	11.875	8.737	12.259	8.542
Prestiti obbligazionari	874		992	
Altri debiti finanziari non correnti	365	245	299	185
Passività finanziarie non correnti (E)	13.114		13.550	
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto come da raccomandazione ESMA (F = D + E)	12.143		12.835	
Attività finanziarie non correnti (G)	-1.750		-2.310	
Indebitamento finanziario netto (H = F + G)	10.393		10.525	

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

7.16 Altre passività non correnti - Migliaia di euro 92.330 (93.469)

La variazione dell'esercizio (negativa per 1.139 migliaia di euro) è essenzialmente originata dalla combinazione di:

- a) il decremento dei debiti verso il Concedente delle società brasiliane, pari a 6.385 migliaia di euro, in seguito alla riclassifica nelle altre passività correnti della quota in scadenza nel 2015;
- b) l'incremento delle passività per obbligazioni convenzionali dalla concessionaria cilena AMB, pari a 4.456 migliaia di euro, per la parte dei ricavi da pedaggio incassati ma non di competenza dell'esercizio.

(migliaia di euro)	31/12/2014	31/12/2013
Risconti passivi non commerciali	40.662	42.563
Debiti verso Concedenti	24.640	31.025
Passività per obbligazioni convenzionali	23.012	18.556
Debiti verso il personale	2.249	2
Altri debiti	1.767	1.323
Altre passività non correnti	92.330	93.469

7.17 Passività commerciali - Migliaia di euro 1.313.363 (1.286.317)

La composizione delle passività commerciali è esposta nella tabella seguente.

(migliaia di euro)	31/12/2014	31/12/2013
Passività per lavori in corso su ordinazione	-	229
Debiti verso fornitori	689.040	703.824
Debiti per rapporti di interconnessione	525.344	491.242
Pedaggi in corso di regolazione	93.331	84.191
Ratei e risconti passivi e altre passività commerciali	5.648	6.831
Debiti commerciali	1.313.363	1.286.088
Passività commerciali	1.313.363	1.286.317

L'incremento dell'esercizio, pari a 27.046 migliaia di euro, è dovuto all'effetto combinato dell'incremento dei debiti per rapporti di interconnessione (pari a 34.102 migliaia di euro), in relazione all'aumento del traffico e delle tariffe sulla rete gestita dal Gruppo, e del decremento dei debiti verso fornitori per 14.784 migliaia di euro.

7.18 Altre passività correnti - Migliaia di euro 348.151 (378.566)

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

(migliaia di euro)	31/12/2014	31/12/2013
Debiti per canoni di concessione	83.715	76.193
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	49.826	52.489
Debiti per espropri	43.608	37.742
Debiti verso il personale	36.781	45.649
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	22.719	28.916
Debiti verso Amministrazioni Pubbliche	17.213	16.604
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	15.482	35.062
Risconti passivi non commerciali	2.348	2.892
Altri debiti	76.459	83.019
Altre passività correnti	348.151	378.566

Il decremento dell'esercizio (pari a 30.415 migliaia di euro) è da attribuire principalmente alla riduzione dei debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito per 19.580 migliaia di euro, in particolare relativi al debito IVA di Autostrade per l'Italia, nonché alla riduzione dei debiti verso il personale per 8.868 migliaia di euro.

8. Informazioni sulle voci del conto economico consolidato

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico consolidato. Le componenti negative di reddito sono indicate con il segno “-” nei titoli e nelle tabelle delle note, mentre i valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi all'esercizio 2013.

Si ricorda che, in accordo agli IFRS e come già commentato nella nota n. 6.2, il contributo delle società Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators ai risultati economici consolidati di entrambi gli esercizi a confronto è presentato nella voce “Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate”, anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento.

Inoltre, sempre in applicazione dell'IFRS 5, anche il contributo di Pavimental e Spea e delle società da queste controllate (Pavimental Polska e Spea do Brasil) ai risultati economici del Gruppo del 2014, fino alla data dei rispettivi deconsolidamenti, e del 2013 è esposto nella voce “Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate”.

Pertanto, i dati economici del 2013 presentano delle differenze rispetto a quanto pubblicato nel Bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2013.

Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico consolidato derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.5.

8.1 Ricavi da pedaggio - Migliaia di euro 3.677.693 (3.540.993)

I ricavi da pedaggio sono pari a 3.677.693 migliaia di euro e presentano un incremento complessivo di 136.700 migliaia di euro (+3,8%) rispetto al 2013 (3.540.993 migliaia di euro). Sulla variazione incide la variazione sfavorevole dei tassi di cambio pari a 50 milioni di euro. A parità di tassi di cambio, che nel 2014 incidono negativamente per 49.966 migliaia di euro, i ricavi da pedaggio si incrementano di 186.666 milioni di euro (+5,3%), per l'effetto combinato dei seguenti principali fenomeni:

- l'applicazione degli incrementi tariffari nel 2014 per le concessionarie italiane del Gruppo (per Autostrade per l'Italia pari al 4,43%), con un beneficio complessivo stimabile in 115 milioni di euro;
- l'incremento del traffico sulla rete italiana (+1,0%), che determina complessivamente un aumento dei ricavi da pedaggio stimabile in 28 milioni di euro (comprensivi dell'effetto derivante dal diverso mix di traffico);
- la variazione positiva delle maggiorazioni tariffarie delle concessionarie italiane⁽¹⁾, rilevate a fronte delle integrazioni del canone concessorio, pari a circa 4 milioni di euro, correlata alla crescita del traffico;
- i minori ricavi derivanti dagli sconti applicati a seguito della modulazione tariffaria riconosciuta ai clienti italiani pendolari e titolari di apparato Telepass (circa 3 milioni di euro);
- i maggiori ricavi da pedaggio delle concessionarie estere (circa +43 milioni di euro), a seguito principalmente dell'incremento del traffico (+2,3% per le concessionarie brasiliane, +7,6% per quelle cilene e +7,4% per la concessionaria polacca), delle variazioni tariffarie riconosciute nel 2014 per le concessionarie cilene e brasiliane (come previsto contrattualmente) e delle misure compensative (pedaggiamento assi sospesi) definite dall'Agenzia Regolatoria dei Servizi Pubblici di Trasporto dello Stato di San Paolo (ARTESP) a favore delle concessionarie dello Stato di San Paolo in seguito alla sospensione degli adeguamenti tariffari dall'1 luglio 2013.

8.2 Ricavi per servizi di costruzione - Migliaia di euro 489.743 (481.001)

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

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione - opere con benefici economici aggiuntivi	372.041	420.317	-48.276
Ricavi per servizi di costruzione classificati nei diritti concessori finanziari	49.651	38.136	11.515
Ricavi per servizi di costruzione - contributi su opere senza benefici economici aggiuntivi	34.582	22.548	12.034
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	33.469	-	33.469
Ricavi per servizi di costruzione	489.743	481.001	8.742

(1) Dall'1 gennaio 2011 le integrazioni del canone di concessione delle concessionarie italiane da corrispondere all'ANAS ai sensi delle Leggi nn. 102/2009 e 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.

Coerentemente con il modello contabile adottato, secondo l'applicazione dell'interpretazione contabile IFRIC 12, tali ricavi, che rappresentano il corrispettivo spettante per le attività di aumento e/o ampliamento delle infrastrutture aziendali, sono valutati al fair value, determinato sulla base dei costi totali sostenuti e rappresentati dai costi operativi e dagli oneri finanziari (esclusivamente per le opere con benefici economici aggiuntivi).

I ricavi per servizi di costruzione eseguiti nell'esercizio si incrementano rispetto al 2013 di 8.742 migliaia di euro anche per effetto dei proventi (per 33.469 migliaia di euro) registrati a seguito della devoluzione ad Autostrade per l'Italia gratuita dei fabbricati pertinenti ai contratti di subconcessione autostradale, di Autostrade per l'Italia, giunti a scadenza.

8.3 Ricavi per lavori su ordinazione - Migliaia di euro 25.806 (15.235)

I ricavi per lavori su ordinazione sono pari a 25.806 migliaia di euro e si incrementano di 10.571 migliaia di euro rispetto al 2013 (15.235 migliaia di euro) principalmente per maggiori lavori effettuati da Electronic Transaction Consultants verso committenti terzi.

8.4 Altri ricavi operativi - Migliaia di euro 551.222 (562.229)

Il dettaglio degli altri ricavi operativi è riportato nella tabella seguente.

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Ricavi da subconcessionari	223.931	231.994	-8.063
Ricavi da canoni Telepass e Viacard	127.466	125.560	1.906
Ricavi per manutenzioni	34.826	40.349	-5.523
Altri ricavi da gestione autostradale	32.182	35.878	-3.696
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	24.922	23.258	1.664
Risarcimento danni e indennizzi	20.832	22.010	-1.178
Rimborsi	17.370	20.335	-2.965
Ricavi da pubblicità	5.097	5.359	-262
Altri proventi	64.596	57.486	7.110
Altri ricavi operativi	551.222	562.229	-11.007

Gli altri ricavi operativi ammontano a 551.222 migliaia di euro, con un decremento di 11.007 migliaia di euro rispetto al 2013, essenzialmente riconducibile a minori royalty da subconcessionari delle aree di servizio di Autostrade per l'Italia.

8.5 Materie prime e materiali - Migliaia di euro -185.541 (-100.010)

Il saldo della voce registra un incremento di 85.531 migliaia di euro, riconducibile principalmente ai maggiori costi per materiale da costruzione, pari a 44.212 migliaia di euro, sostenuti dalla concessionaria brasiliana Rodovia MG050, a fronte di investimenti in attività in concessione, oltre che ai maggiori costi per materie prime e materiali di consumo, per 33.948 migliaia di euro, a seguito principalmente dell'avvio di nuovi interventi su infrastrutture autostradali da parte di Autostrade per l'Italia.

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Materiale da costruzione	-89.802	-31.889	-57.913
Materiale elettrico ed elettronico	-21.910	-24.411	2.501
Carbolubrificanti e combustibili	-13.496	-15.257	1.761
Altre materie prime e materiali di consumo	-58.123	-24.175	-33.948
Acquisti di materiali	-183.331	-95.732	-87.599
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	-2.210	-4.278	2.068
Materie prime e materiali	-185.541	-100.010	-85.531

8.6 Costi per servizi - Migliaia di euro -1.174.499 (-1.274.700)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-874.373	-927.760	53.387
Prestazioni professionali	-129.385	-153.797	24.412
Trasporti e simili	-18.825	-29.213	10.388
Utenze	-44.737	-49.227	4.490
Assicurazioni	-18.115	-18.104	-11
Compensi Collegio Sindacale	-758	-763	5
Prestazioni diverse	-89.240	-98.473	9.233
Costi per servizi lordi	-1.175.433	-1.277.337	101.904
Costi per servizi capitalizzati per attività diverse dai beni in concessione	934	2.637	-1.703
Costi per servizi	-1.174.499	-1.274.700	100.201

I costi per servizi si decrementano nel 2014 per 100.201 migliaia di euro, essenzialmente per:

- il decremento dei servizi edili e simili (pari a 53.387 migliaia di euro), per minori investimenti in attività in concessione del Gruppo;
- decremento delle prestazioni professionali (pari a 24.412 migliaia di euro) essenzialmente in relazione al completamento nel 2013 dell'infrastruttura connessa al progetto Eco-Taxe.

8.7 Costo per il personale - Migliaia di euro -559.383 (-558.968)

La composizione del costo per il personale è rappresentata nella tabella seguente.

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Salari e stipendi	-394.139	-402.089	7.950
Oneri sociali	-111.531	-112.938	1.407
Accantonamento TFR (incluse le quote destinate ai fondi di previdenza complementare e INPS)	-21.236	-21.038	-198
Compensi ad amministratori	-4.335	-3.621	-714
Altri costi del personale	-29.060	-21.724	-7.336
Costo per il personale lordo	-560.301	-561.410	1.109
Costo del lavoro capitalizzato per attività diverse dai beni in concessione	918	2.442	-1.524
Costo per il personale	-559.383	-558.968	-415

Il costo del personale (al lordo delle capitalizzazioni) è pari a 560.301 migliaia di euro con un decremento di 1.109 migliaia di euro rispetto al 2013 (561.410 migliaia di euro).

A parità di tassi di cambio, la variazione è pari a 2.859 migliaia di euro (+0,5%) per effetto di:

- a) l'incremento del costo medio (+1,0%) determinato principalmente dagli oneri derivanti dai rinnovi contrattuali delle concessionarie autostradali italiane e dagli adeguamenti contrattuali legati all'inflazione dei paesi dove previsto (Cile e Brasile), in parte compensati dalla riduzione delle prestazioni variabili e dall'applicazione della nuova normativa contrattuale nelle concessionarie autostradali italiane;
- b) il decremento di 46 unità medie, a esclusione del personale interinale (-0,5%).

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

(unità)	2014 (*)	2013 (*)	Variazione
Dirigenti	161	169	-8
Quadri e impiegati	4.477	4.493	-16
Esattori	3.281	3.497	-216
Operai	1.971	1.778	193
Totale	9.890	9.937	-47

(*) Il dato di entrambi gli esercizi a confronto non è comprensivo del personale delle società Ecomouv, Ecomouv D&B, Tech Solutions Integrators, Pavimental, Spea, Pavimental Polska e Spea do Brasil, in quanto, il relativo costo per il personale è classificato nella voce "Proventi (oneri) netti di attività operative cessate", descritta nella nota n. 8.16.

8.8 Altri costi operativi - Migliaia di euro -523.732 (-517.451)

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella tabella seguente.

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Oneri concessori	-435.065	-425.435	-9.630
Costi per godimento beni di terzi	-8.754	-10.843	2.089
Contributi e liberalità	-30.575	-28.966	-1.609
Imposte indirette e tasse	-9.989	-10.378	389
Altri oneri	-39.349	-41.829	2.480
Altri oneri operativi	-79.913	-81.173	1.260
Altri costi operativi	-523.732	-517.451	-6.281

L'incremento degli altri costi operativi, pari a 6.281 migliaia di euro, è originato essenzialmente dai maggiori oneri concessori per 9.630 migliaia di euro in relazione ai commentati incrementi del traffico e delle tariffe autostradali.

8.9 Variazione operativa dei fondi per accantonamenti - Migliaia di euro -240.351 (-38.064)

La voce accoglie gli impatti economici delle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti, a esclusione di quelli per benefici per dipendenti, stanziati dalle società del Gruppo per poter adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l'impiego di risorse economiche negli esercizi successivi.

L'aumento del saldo di 202.287 migliaia di euro è riconducibile essenzialmente all'effetto negativo della variazione del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali in concessione (209.871 migliaia di euro), prevalentemente a seguito della diminuzione del tasso di attualizzazione utilizzato al 31 dicembre 2014 rispetto a quello adottato al 31 dicembre 2013, che ha comportato l'incremento del valore attuale del fondo e, di conseguenza, la necessità di rilevare un accantonamento integrativo.

8.10 Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni - Migliaia di euro -399.528 (-380.974)

La voce accoglie l'utilizzo del fondo per impegni da convenzioni per opere senza benefici economici aggiuntivi realizzate nel 2014, al netto dei contributi maturati (rilevati nei ricavi per servizi di costruzione, come illustrato nella nota n. 8.2). La voce costituisce la rettifica indiretta dei costi operativi per attività di costruzione, classificati per natura e sostenuti nell'esercizio dalle concessionarie del Gruppo, in particolare Autostrade per l'Italia, che hanno tale tipologia di impegno previsto nella rispettiva concessione.

Per quanto attiene ai servizi di costruzione e agli investimenti complessivamente realizzati nel corso dell'esercizio, si rinvia a quanto già illustrato nelle note n. 7.2 e n. 8.2.

8.11 (Svalutazioni) Ripristini di valore - Migliaia di euro 4.976 (-17.771)

Il saldo del 2014 è relativo essenzialmente all'effetto combinato del ripristino di valore dei diritti concessori di Stalexport Autostrady Malopolska per 12.018 migliaia di euro, operato per le motivazioni descritte nella nota n. 7.2, e delle svalutazioni dei crediti commerciali per 4.222 migliaia di euro (ricavi da pedaggi e altri ricavi registrati in esercizi precedenti) principalmente di Autostrade per l'Italia.

8.12 Proventi (Oneri) finanziari - Migliaia di euro -594.359 (-686.477)
Proventi finanziari - Migliaia di euro 299.424 (267.404)
Oneri finanziari - Migliaia di euro -910.104 (-957.804)
Utili (Perdite) su cambi - Migliaia di euro 16.321 (3.953)

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

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Proventi finanziari rilevati a incremento di diritti concessori finanziari e attività finanziarie per contributi	56.241	59.373	-3.132
Dividendi da imprese partecipate	15	1	14
Proventi finanziari connessi agli accordi con il gruppo Bertin	50.067	-	50.067
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	49.207	76.142	-26.935
Proventi finanziari portati a incremento delle attività finanziarie	48.582	37.015	11.567
Proventi da operazioni di finanza derivata	28.213	2.897	25.316
Altri proventi finanziari	67.099	91.976	-24.877
Altri proventi finanziari	243.168	208.030	35.138
Proventi finanziari (A)	299.424	267.404	32.020
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	-107.735	-94.819	-12.916
Oneri su finanziamenti a medio-lungo termine	-548.481	-608.722	60.241
Oneri su prestiti obbligazionari	-99.522	-98.803	-719
Oneri da operazioni di finanza derivata	-91.515	-92.677	1.162
Oneri per interessi passivi portati a incremento delle passività finanziarie	-18.762	-9.727	-9.035
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	-1.204	-1.010	-194
Altri oneri finanziari	-42.885	-52.046	9.161
Altri oneri finanziari	-802.369	-862.985	60.616
Oneri finanziari (B)	-910.104	-957.804	47.700
Utili su cambi	42.277	16.943	25.334
Perdite su cambi	-25.956	-12.990	-12.966
Utili (perdite) su cambi (C)	16.321	3.953	12.368
Proventi (oneri) finanziari (A + B + C)	-594.359	-686.447	92.088

I “Proventi finanziari rilevati a incremento di diritti concessori finanziari e attività finanziarie per contributi” sono pari a 56.241 migliaia di euro, in diminuzione di 3.132 migliaia di euro rispetto al 2013. A parità di tassi di cambio, il saldo si incrementa per 5.298 migliaia di euro.

Gli “Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni”, connessi all’effetto del passare del tempo, sono pari a 107.735 migliaia di euro e si incrementano di 12.916 migliaia di euro rispetto al 2013. Tale variazione è prevalentemente riconducibile alla dinamica degli oneri del fondo impegni da convenzioni su cui ha influito in particolare l’aumento della curva dei tassi di interesse, presa a riferimento al 31 dicembre 2013 rispetto a quella adottata al 31 dicembre 2012.

Gli altri oneri finanziari, al netto dei relativi proventi sono pari a 542.865 migliaia di euro e si decrementano di 108.136 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2013 (651.001 migliaia di euro). A parità di tassi di cambio, la variazione è pari a 107.042 migliaia di euro essenzialmente a seguito dei seguenti fattori:

- a) la rilevazione di proventi finanziari non ricorrenti su Autostrade do Brasil (54.473 migliaia di euro, di cui 4.406 migliaia di euro riconducibili all'effetto cambio) connessi essenzialmente agli accordi sottoscritti con il gruppo Bertin nell'ambito dell'acquisizione delle concessionarie brasiliane perfezionata nel corso del 2012 e relativo al meccanismo di aggiustamento del prezzo di acquisizione sulla base dei ricavi da pedaggio effettivi del triennio 2012-2014 di Triangulo do Sol, Rodovias da Colinas e Tietê;
- b) la diminuzione degli interessi e oneri netti delle società operanti in Italia per 28.143 migliaia di euro, essenzialmente connessi al servizio del debito di Autostrade per l'Italia, a fronte principalmente del rimborso a giugno 2014 del finanziamento a medio-lungo termine della stessa di importo nominale pari a 2.094.000 migliaia di euro;
- c) la diminuzione degli interessi e oneri netti (13.235 migliaia di euro) delle società cilene in relazione al minor indebitamento netto medio registrato nell'esercizio.

8.13 Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto - Migliaia di euro -8.139 (-5.196)

La "Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto" presenta nel 2014 una perdita di 8.139 migliaia di euro, riconducibile essenzialmente ai risultati negativi di Rodovias do Tietê (pari a 7.973 migliaia di euro), parzialmente compensati dal risultato positivo pro-quota di Pavimental (pari a 1.009 migliaia di euro).

8.14 (Oneri) Proventi fiscali - Migliaia di euro -498.597 (-395.086)

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

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
IRES	-225.120	-187.357	-37.763
IRAP	-80.110	-78.226	-1.884
Imposte sul reddito di società estere	-73.872	-68.168	-5.704
Beneficio imposte correnti per perdite fiscali	5.632	2.980	2.652
Imposte correnti	-373.470	-330.771	-42.699
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	5.451	5.198	253
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	-645	-558	-87
Differenze su imposte correnti di esercizi precedenti	4.806	4.640	166
Accantonamenti	225.591	132.740	92.851
Rilasci	-138.044	-113.004	-25.040
Variazione di stime di esercizi precedenti	35.123	-1.058	36.181
Imposte anticipate	122.670	18.678	103.992
Accantonamenti	-128.560	-134.801	6.241
Rilasci	24.704	46.068	-21.364
Variazione di stime di esercizi precedenti	-148.747	1.100	-149.847
Imposte differite	-252.603	-87.633	-164.970
(Oneri) Proventi fiscali	-498.597	-395.086	-103.511

Gli oneri fiscali del 2014 ammontano a 498.597 migliaia di euro e si incrementano di 103.511 migliaia di euro rispetto al 2013 (395.086 migliaia di euro). L'incremento è determinato essenzialmente dalla rivalutazione delle imposte differite nette riconducibile alle società cilene con un impatto complessivo pari a circa 112.244 migliaia di euro (al cambio medio del 2014) a seguito dell'approvazione della riforma tributaria da parte del parlamento cileno nel mese di settembre 2014 che ha previsto, tra l'altro, un incremento progressivo delle aliquote fiscali applicabili al reddito di impresa a partire dal 21% del 2014 fino al 25% dal 2017 in poi.

Nella tabella seguente è riportata, per entrambi gli esercizi a confronto, la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'imposta IRES e le imposte correnti sul reddito prodotto all'estero.

(migliaia di euro)	2014			2013		
	Imponibile	Imposte	Incidenza	Imponibile	Imposte	Incidenza
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.192.759			1.116.302		
Imposta teorica calcolata con l'aliquota IRES della Capogruppo		328.009	27,5%		306.983	27,5%
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	748.289	199.519	16,7%	570.060	150.132	13,4%
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi	-457.528	-121.085	-10,2%	-533.257	-148.031	-13,3%
Rilascio netto delle differenze temporanee di esercizi precedenti	-365.387	-88.661	-7,4%	-273.437	-63.783	-5,7%
Differenze permanenti	-82.090	-23.931	-2,0%	9.656	12.277	1,1%
Effetto fiscale derivante dall'applicazione di differenti aliquote nei vari Paesi esteri	-1.782	-490	0,0%	-40.923	-5.033	-0,5%
IRAP		80.110			78.226	
Totale		373.470			330.771	

8.15 Proventi (oneri) netti di attività operative cessate - Migliaia di euro 210 (17.454)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio dei proventi (oneri) da attività cessate nei due esercizi a confronto.

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Proventi operativi	439.743	1.005.593	-565.850
Oneri operativi	-391.110	-954.750	563.640
Proventi finanziari	12.964	25.816	-12.852
Oneri finanziari	-52.348	-45.840	-6.508
Oneri fiscali	-12.396	-14.264	1.868
Contributo al risultato netto IFRS di attività operative cessate	-3.147	16.555	-19.702
Altri proventi (oneri) netti di attività operative cessate	3.357	899	2.458
Proventi (oneri) netti di attività operative cessate	210	17.454	-17.244

Il saldo, pari a 210 migliaia di euro, accoglie il contributo delle società classificate ai sensi dell'IFRS 5, come già illustrato nella nota n. 8, e si decrementa di 17.244 migliaia di euro rispetto al 2013, principalmente per il minor risultato netto delle società francesi coinvolte nel progetto Eco-Taxe.

8.16 Utile per azione

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base e dell'utile diluito per azione per i due esercizi oggetto di comparazione.

Si evidenzia che in assenza di opzioni e/o strumenti finanziari convertibili in azioni della Capogruppo, l'utile diluito per azione coincide con l'utile base per azione.

	2014	2013
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000
Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	662.156	656.556
Utile per azione (euro)	1,07	1,05
Risultato delle attività operative in funzionamento di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	664.563	635.003
Utile base per azione da attività operative in funzionamento (euro)	1,07	1,02
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	-2.407	21.553
Utile base per azione da attività operative cessate (euro)	-	0,03

9. Altre informazioni finanziarie

9.1 Informazioni sul rendiconto finanziario consolidato

Si commenta di seguito la gestione finanziaria consolidata del 2014, a confronto con quella del 2013, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione "Prospetti contabili consolidati".

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio è pari a 1.470 milioni di euro nel 2014 e si decrementa di 30 milioni di euro rispetto al 2013 (1.500 milioni di euro).

La variazione è attribuibile essenzialmente all'effetto combinato di:

- a) il maggior flusso assorbito dal capitale operativo e dalle altre attività e passività non finanziarie, complessivamente pari a 271 milioni di euro, con un incremento di 140 milioni di euro rispetto al 2013, riconducibile essenzialmente all'aumento delle attività commerciali nette connesse al progetto Eco-Taxe, per effetto della sottoscrizione degli accordi con lo Stato francese che ha risolto il Contratto di Partenariato con Ecomouv;
- b) il maggior flusso generato dalle attività operative in funzionamento (FFO in aumento di 112 milioni di euro rispetto al 2013), in relazione al miglioramento dei risultati operativi del Gruppo.

Il flusso finanziario assorbito nel 2014 per attività di investimento è pari a 407 milioni di euro (1.250 milioni di euro nel 2013) essenzialmente relativo a:

- a) gli investimenti in attività in concessione, pari a 858 milioni di euro;
- b) il flusso di cassa generato dal realizzo della cessione di Pavimental e Spea, complessivamente pari a 209 milioni di euro, incluso delle disponibilità nette e dei mezzi equivalenti ceduti;
- c) la riduzione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti, pari a 164 milioni di euro, attribuibile ai seguenti fattori:
 - 1) la riduzione dei diritti concessori di Ecomouv a fronte dell'accollo, da parte dello Stato francese di una quota dei debiti finanziari di progetto (per 391 milioni di euro) a seguito degli accordi sottoscritti da Ecomouv con lo stesso e le banche finanziatrici;
 - 2) l'incremento netto delle altre attività finanziarie per 227 milioni di euro, che include, tra le altre variazioni, l'aumento del credito di Atlantia Bertin Concessões verso Infra Bertin Empreendimentos per 101 milioni di euro.

Il flusso finanziario assorbito dalle attività finanziarie è pari a 2.485 milioni di euro nel 2014 (a fronte della generazione di cassa di 258 milioni di euro nel 2013) originato essenzialmente da:

- a) i rimborsi dei finanziamenti a medio-lungo termine per complessivi 2.692 milioni di euro;
- b) i dividendi erogati da Autostrade per l'Italia e dalle altre società del Gruppo a favore degli azionisti di minoranza per complessivi 679 milioni di euro;
- c) le nuove accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine e prestiti obbligazionari, per complessivi 633 milioni di euro;
- d) la riduzione dei debiti finanziari di Ecomouv a fronte del suddetto accollo, da parte dello Stato francese per 391 milioni di euro.

L'impatto complessivo dei flussi sopra commentati comporta un decremento delle disponibilità liquide nette e di mezzi equivalenti di 1.419 milioni di euro, rispetto a un incremento di 472 milioni di euro nel 2013.

Nella tabella seguente si riportano i flussi finanziari netti dell'esercizio 2014 delle società il cui contributo economico è riclassificato ai sensi dell'IFRS 5 come indicato nella nota n. 8.

FLUSSI DI CASSA CONNESSI AD ATTIVITÀ OPERATIVE CESSATE

[milioni di euro]	2014	2013
Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio	-173	-62
Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento	422	-293
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria	-221	272

9.2 Gestione dei rischi finanziari

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

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

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

La strategia del Gruppo per la gestione dei rischi finanziari è conforme e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia, nell'ambito dei piani strategici di volta in volta approvati, tenuto conto dell'attività di direzione e coordinamento esercitata da quest'ultima su Autostrade per l'Italia.

Rischio di mercato

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

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

Gli obiettivi principali indicati dalla policy sono i seguenti:

- a) perseguire la difesa dello scenario del piano strategico dagli effetti causati dall'esposizione ai rischi di variazione dei tassi di cambio e di interesse, individuando la combinazione ottimale tra tasso fisso e tasso variabile;
- b) perseguire una potenziale riduzione del costo del debito del Gruppo nell'ambito dei limiti di rischio definiti dal Consiglio di Amministrazione;
- c) gestire le operazioni in strumenti finanziari derivati, tenendo conto degli impatti economici e patrimoniali che le stesse potranno avere anche in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Al 31 dicembre 2014 le operazioni di copertura del portafoglio derivati del Gruppo sono classificate, in applicazione dello IAS 39, come di cash flow hedge o fair value hedge, a seconda dello specifico rischio coperto. Per le valutazioni al fair value degli strumenti finanziari derivati si rinvia alla nota n. 3. I valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine esercizio fornito dalla Banca Centrale Europea. La vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2014 è pari a circa 6 anni e 6 mesi. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel corso dell'esercizio è stato pari al 5,4% [di cui 4,7% relativo alle società operanti in Italia, 8,7% relativo alle società

cilene e 12,2% relativo alle società brasiliane]. Le attività di monitoraggio sono rivolte a valutare, su base continuativa, il merito di credito delle controparti e il livello di concentrazione dei rischi.

a) Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare una duplice manifestazione:

- a) rischio di cash flow: è collegato ad attività o passività finanziarie con flussi finanziari indicizzati a un tasso di interesse di mercato. Con l'obiettivo di ridurre l'ammontare di indebitamento finanziario a tasso variabile, sono stati posti in essere contratti derivati di interest rate swap (IRS), classificati di cash flow hedge. Le scadenze dei derivati di copertura e dei finanziamenti sottostanti sono le medesime, con lo stesso nozionale di riferimento. A seguito dell'esito dei test di efficacia, le variazioni di fair value sono rilevate nel conto economico complessivo. Il conto economico è accreditato (addebitato) simultaneamente al verificarsi dei flussi di interesse degli strumenti coperti;
- b) rischio di fair value: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a tasso fisso a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di mercato. Al 31 dicembre 2014 risultano in essere operazioni classificabili di fair value hedge in base allo IAS 39, ai derivati IPCA x CDI Swap stipulati dalle società brasiliane Triangulo do Sol e Colinas con l'obiettivo di trasformare talune emissioni obbligazionarie da tasso reale IPCA a tasso variabile CDI. Per tali strumenti le variazioni di fair value sono state rilevate a conto economico e risultano neutralizzate dalla variazione del fair value delle passività sottostanti coperte.

Tipologia (migliaia di euro)	Rischio coperto	Valuta	Società	31/12/2014	
				Fair value attivo/(passivo)	Nozionale di riferimento
Derivati di cash flow hedge ⁽¹⁾					
Interest Rate Swap	Tassi di interesse				
Interest Rate Swap		EUR	Autostrade per l'Italia	-245.232	750.000
Interest Rate Swap		EUR	Autostrade per l'Italia	-2.672 ⁽²⁾	160.000
Interest Rate Swap		EUR	Autostrade per l'Italia	-80.716	476.744
Interest Rate Swap		EUR	Autostrade per l'Italia	-9.172	100.000
Interest Rate Swap		EUR	Autostrade per l'Italia	-9.791	100.000
Interest Rate Swap		EUR	Ecomouv	-8.426 ⁽³⁾	73.319
Interest Rate Swap		EUR	Stalexport	-4.342	32.528
Totale				-360.351	1.692.591
Derivati di fair value hedge ⁽¹⁾					
IPCA x CDI Swap					
IPCA x CDI Swap	Tassi di interesse	BRL	Triangulo do Sol	-3.949	109.373
IPCA x CDI Swap	Tassi di interesse	BRL	Rodovias das Colinas	-1.558	36.418
IPCA x CDI Swap	Tassi di interesse	BRL	Rodovias das Colinas	-4.293	79.879
Totale				-9.800	225.670
Derivati di non hedge accounting					
FX Forward	Tassi di cambio	USD	Autostrade per l'Italia	-1.034 ⁽⁴⁾	31.230
Totale				-1.034	31.230
Totale derivati				-371.185	1.949.491
di cui:					
con fair value attivo					
con fair value passivo					
				-371.185	

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

(2) Tale valore è incluso nella quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine.

(3) Tale fair value è iscritto tra le passività destinate alla vendita in relazione alla risoluzione del Contratto di Partenariato da parte dello Stato francese.

(4) Il fair value di tali derivati è classificato nelle passività e attività finanziarie a breve termine.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, l'indebitamento finanziario fruttifero è espresso per l'86% a tasso fisso.

b) Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di cambio è suddivisa in:

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

L'obiettivo principale della strategia di gestione del rischio di cambio del Gruppo è la minimizzazione del rischio di cambio transattivo, collegato all'assunzione di passività finanziarie in valuta diversa da quella di bilancio.

L'indebitamento del Gruppo è espresso per il 12% in valute diverse dall'euro corrispondente alla quota di indebitamento in valuta locale del Paese in cui opera la società del Gruppo detentrici della posizione debitoria. Pertanto l'indebitamento finanziario netto del Gruppo non risulta di fatto esposto al rischio di oscillazione dei tassi di cambio.

Nella tabella seguente sono riepilogati tutti i contratti derivati in essere al 31 dicembre 2014 (in confronto con la situazione al 31 dicembre 2013) con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e della attività o passività finanziaria oggetto di copertura.

31/12/2013		Descrizione	Strumento sottostante coperto	
Fair value attivo/(passivo)	Nozionale di riferimento		Importo nominale	Durata
-184.542	750.000	Finanziamento Atlantia	750.000	2004-2022
-12.936	400.000	Term Loan Facility	160.000	2004-2015
-20.378	500.000	Cassa Depositi e Prestiti	476.744	2011-2034
3.099	100.000	Cassa Depositi e Prestiti e SACE	100.000	2012-2024
2.288	100.000	Cassa Depositi e Prestiti e SACE	100.000	2013-2024
-26.942	380.589	Finanziamenti di Progetto	73.319	2015
-3.154	37.321	50% Project Loan Agreement (PLN)	32.528	2008-2020
-242.565	2.267.910			
-4.250	115.036	Prestito obbligazionario 2020 IPCA linked	109.373	2013-2020
-1.659	38.304	Prestito obbligazionario 2020 IPCA linked	36.418	2013-2020
-5.390	78.974	Prestito obbligazionario 2020 IPCA linked	79.879	2013-2023
-11.299	232.314			
70 ⁽⁴⁾	24.268			
70	24.268			
-253.794	2.524.492			
5.457				
-259.251				

Analisi di sensitività

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul conto economico 2014 e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2014 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui il Gruppo è esposto. In particolare l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi per gli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dello 0,10% (10 bps) all'inizio dell'anno, mentre per ciò che concerne gli impatti a conto economico complessivo derivanti dalla variazione del fair value, lo spostamento di 10 bps della curva è stato ipotizzato alla data di valutazione. In base all'analisi sopra descritta, risulta che:

- a) in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa e sfavorevole variazione dello 0,10% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 1.431 migliaia di euro e nel conto economico complessivo pari a 14.422 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale;
- b) per quanto concerne il rischio di variazione dei tassi di cambio, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% del tasso di cambio avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 12.266 migliaia di euro e nel conto economico complessivo pari a 248.240 migliaia di euro, riconducibili rispettivamente alla variazione del risultato netto delle società estere del Gruppo e alla variazione delle riserve da conversione.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. Il Gruppo ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, dell'ampia diversificazione delle fonti di finanziamento e della disponibilità di linee di credito committed e uncommitted.

Al 31 dicembre 2014 il debito di progetto detenuto da specifiche società estere è iscritto in bilancio per 1.959 milioni di euro, mentre a tale data il Gruppo dispone di una riserva di liquidità stimata in 5.023 milioni di euro, composta da:

- a) 1.588 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine;
- b) 530 milioni di euro riconducibili a depositi vincolati destinati principalmente alla copertura di parte dei fabbisogni per lo svolgimento di specifici lavori e al pagamento del servizio del debito di talune società cilene;
- c) 2.905 milioni di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate. In particolare il Gruppo dispone di linee di finanziamento con una vita media residua ponderata di circa 6 anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa 1 anno e 2 mesi.

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

Società beneficiaria (milioni di euro)	Linee di credito	Scadenza del periodo di utilizzo	Scadenza finale	31/12/2014		
				Disponibili	Utilizzate	Non utilizzate
Autostrade per l'Italia	Committed Revolving Credit Facility	31/05/2015	30/06/2015	1.000	-	1.000
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine BEI - tranche B	31/03/2016	30/03/2036	300	50	250
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine BEI 2013	31/03/2016	31/03/2036	200	-	200
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine BEI 2013	30/09/2015	30/09/2037	250	150	100
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine CDP	21/11/2016	20/12/2027	500	-	500
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine CDP/ SACE	23/09/2016	23/12/2024	1.000	200	800
Ecomouv	Bridge Loan/Caisse de Dépôts et Consignations	30/04/2014	01/12/2024	582	582	-
Ecomouv	Finanziamento a breve termine	31/12/2014	01/03/2015	175	173	-
Autostrade Meridionali	Finanziamento a breve termine Banco di Napoli	18/09/2015	18/12/2015	300	245	55
Totale				4.307	1.400	2.905

Le tabelle seguenti evidenziano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013.

(migliaia di euro)	31/12/2014					
	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⁾						
Prestiti obbligazionari (A)	1.037.122	-1.506.238	-251.196	-158.176	-487.050	-609.816
Finanziamenti a medio-lungo termine						
Totale debiti verso istituti di credito ⁽²⁾	3.495.168	-4.418.941	-460.848	-229.456	-880.436	-2.848.201
Totale debiti verso altri finanziatori	8.891.303	-11.381.782	-420.768	-1.888.841	-2.877.606	-6.194.567
<i>di cui verso Atlantia</i>	<i>8.736.615</i>	<i>-11.298.323</i>	<i>-389.475</i>	<i>-1.888.841</i>	<i>-2.830.697</i>	<i>-6.189.309</i>
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	12.386.471	-15.800.723	-881.616	-2.118.297	-3.758.042	-9.042.768
Totale passività finanziarie non derivate (C = A + B)	13.423.593	-17.306.961	-1.132.812	-2.276.473	-4.245.092	-9.652.584
Derivati ⁽³⁾⁽⁴⁾						
Interest rate swap ⁽²⁾⁽⁵⁾	-360.351	-473.694	-64.950	-53.211	-154.828	-200.705
IPCA x CDI Swap ⁽⁵⁾	-9.800	61.384	-6.753	-4.400	10.994	61.543
Totale derivati	-370.151	-412.310	-71.703	-57.611	-143.834	-139.162

(1) I flussi futuri relativi agli interessi dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino al termine del finanziamento.

(2) La voce include le passività delle società francesi classificate tra le passività connesse ad attività operative cessate.

(3) I flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie coperte in essere al 31 dicembre 2014.

(4) I flussi futuri attesi dei differenziali da derivati sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.

(5) I flussi futuri relativi ai differenziali degli interest rate swap (IRS) e degli IPCA x CDI Swap sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.

(migliaia di euro)	31/12/2013					
	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⁾						
Prestiti obbligazionari (A)	1.010.985	-1.525.662	-114.201	-226.270	-420.658	-764.533
Finanziamenti a medio-lungo termine						
Totale debiti verso istituti di credito	4.058.247	-5.200.074	-531.932	-449.130	-990.870	-3.228.142
Totale debiti verso altri finanziatori	10.746.068	-13.634.186	-2.628.440	-382.901	-3.446.418	-7.176.427
<i>di cui verso Atlantia</i>	<i>10.633.448</i>	<i>-13.537.551</i>	<i>-2.589.506</i>	<i>-382.534</i>	<i>-3.436.227</i>	<i>-7.129.284</i>
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	14.804.315	-18.834.260	-3.160.372	-832.031	-4.437.288	-10.404.569
Totale passività finanziarie non derivate (C = A + B)	15.815.300	-20.359.922	-3.274.573	-1.058.301	-4.857.946	-11.169.102
Derivati ⁽²⁾⁽³⁾						
Interest rate swap ⁽⁴⁾	-242.565	-549.487	-70.221	-60.734	-166.567	-251.965
IPCA x CDI Swap ⁽⁴⁾	-11.299	-27.742	-10.110	-7.460	7.780	-17.952
Totale derivati	-253.864	-577.229	-80.331	-68.194	-158.787	-269.917

(1) I flussi futuri relativi agli interessi dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino al termine del finanziamento.

(2) I flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie coperte in essere al 31 dicembre 2013.

(3) I flussi futuri attesi dei differenziali da derivati sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.

(4) I flussi futuri relativi ai differenziali degli interest rate swap (IRS) e degli IPCA x CDI Swap sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.

Gli importi indicati nelle tabelle includono il pagamento degli interessi ed escludono l'impatto di eventuali accordi di compensazione. La distribuzione sulle scadenze è effettuata in base alla durata residua contrattuale o alla prima data in cui può essere richiesto il rimborso delle passività, a meno che non sia disponibile una stima migliore.

Per le passività con piano di ammortamento definito si fa riferimento alla scadenza di ciascuna rata.

La tabella seguente presenta invece la distribuzione dei cash flow attesi associati ai derivati di copertura dei flussi finanziari, nonché gli esercizi in cui si prevede che tali flussi influenzeranno il conto economico.

(migliaia di euro)

	31/12/2014					
	Valore di 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 attivo		-	-	-	-	-
Derivati con fair value passivo ⁽²⁾	-360.351	-386.006	-64.718	-52.247	-138.959	-130.082
Totale derivati di cash flow hedge	-360.351	-386.006	-64.718	-52.247	-138.959	-130.082
Ratei passivi da cash flow hedge	-25.655					
Totale attività/[passività] per contratti derivati di cash flow hedge	-386.006	-386.006	-64.718	-52.247	-138.959	-130.082

(migliaia di euro)

	31/12/2014				
	Flussi attesi ⁽¹⁾	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Interest rate swap					
Proventi da cash flow hedge	-	-	-	-	-
Oneri da cash flow hedge	-360.351	-47.415	-51.871	-137.300	-123.765
Totale proventi (oneri) da cash flow hedge	-360.351	-47.415	-51.871	-137.300	-123.765

(1) I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

(2) La voce è comprensiva del fair value negativo dei contratti derivati di Ecomouv iscritto tra le passività connesse ad attività operative cessate.

Rischio di credito

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

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

Sono oggetto di svalutazione individuale invece le posizioni creditorie, se singolarmente significative, per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale.

L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie e delle cauzioni ricevute dai clienti. A fronte di crediti che non sono oggetto di svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione. Per un dettaglio del fondo svalutazione relativo ai crediti commerciali, si rinvia alla nota n. 7.7.

31/12/2013

Valore di bilancio	Flussi attesi ⁽¹⁾	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
5.387	5.291	-2.830	-2.443	-981	11.545
-247.952	-273.334	-68.072	-54.543	-98.367	-52.352
-242.565	-268.043	-70.902	-56.986	-99.348	-40.807
-25.478					
-268.043	-268.043	-70.902	-56.986	-99.348	-40.807

31/12/2013

Flussi attesi ⁽¹⁾	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
5.387	-2.795	-2.422	-912	11.516
-247.952	-51.206	-53.232	-94.588	-48.926
-242.565	-54.001	-55.654	-95.500	-37.410

10. Altre informazioni

10.1 Settori operativi e informazioni per area geografica

Settori operativi

I settori operativi del Gruppo Autostrade per l'Italia sono identificati sulla base dell'informativa analizzata dal Consiglio di Amministrazione della controllante Atlantia, che costituisce il più alto livello decisionale, in relazione all'attività di direzione e coordinamento esercitata da quest'ultima su Autostrade per l'Italia, per l'assunzione delle decisioni strategiche, l'allocazione delle risorse e l'analisi dei risultati. In particolare, è valutato l'andamento delle attività sia in relazione all'area geografica, sia in considerazione del business di riferimento.

Nel dettaglio, la composizione dei settori operativi del Gruppo Autostrade per l'Italia è la seguente:

- a) attività autostradali italiane: include le attività effettuate dalle società concessionarie autostradali italiane (Autostrade per l'Italia, Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta), il cui core business è costituito dalla gestione, manutenzione, costruzione e ampliamento delle relative tratte autostradali in concessione. Inoltre, sono comprese in tale settore anche Telepass, le società che svolgono attività di supporto alle attività autostradali in Italia e la holding italiana Autostrade dell'Atlantico che detiene partecipazioni in Sud America;
- b) attività autostradali estere: in tale settore operativo sono incluse le attività delle società titolari di contratti di concessione autostradale in Brasile, Cile e Polonia, nonché quelle delle società che svolgono le funzioni di supporto operativo a tali concessionarie e le relative holding di diritto estero;
- c) altre attività: tale raggruppamento comprende essenzialmente le attività di realizzazione e gestione di sistemi di esazione dinamica in Francia, di gestione del traffico e della mobilità, dell'informazione all'utenza e dei sistemi elettronici di pagamento. In particolare, le società più rilevanti incluse in tale settore sono Autostrade Tech, Ecomouv ed Electronic Transaction Consultants. Si evidenzia che il contributo delle società francesi connesse al "Progetto Eco-Tax" e delle società cedute nel corso dell'esercizio (Pavimental, Spea e le rispettive controllate) è incluso nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate" in entrambi gli esercizi a confronto e, pertanto, non contribuisce ai ricavi e all'EBITDA del settore, mentre l'FFO e gli investimenti del settore includono i contributi delle suddette società, così come quelli di Pavimental e Spea, fino alle rispettive date di consolidamento.

Non risultano in essere ulteriori settori operativi che superino le soglie di significatività stabilite dall'IFRS 8 oltre quelli identificati e presentati nelle tabelle seguenti.

La colonna "Elisioni e rettifiche di consolidato" comprende le rettifiche di consolidamento operate e le elisioni di partite intersettoriali. Le "poste non allocate" comprendono le componenti economiche non allocate ai risultati dei singoli settori e in particolare: i ricavi per servizi di costruzione rilevati in conformità all'IFRIC 12 dalle società concessionarie autostradali del Gruppo, ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore, accantonamenti a fondi e altri stanziamenti correttivi, proventi e oneri finanziari e le imposte sul reddito. In funzione delle informazioni utilizzate per la valutazione dell'andamento dei settori operativi, è inoltre esposto il risultato intermedio dell'EBITDA che è ritenuto idoneo a riflettere la valutazione dei risultati del Gruppo Autostrade per l'Italia e dei suoi settori operativi.

Una sintesi dei principali dati e indicatori di performance economico-patrimoniali dei settori identificati, in linea con quanto disposto dall'IFRS 8, è rappresentata nelle tabelle seguenti.

GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA

(milioni di euro)

	2014					Totale consolidato
	Attività autostradali italiane	Attività autostradali estere	Altre attività	Elisioni e rettifiche di consolidato	Poste non allocate	
Ricavi verso terzi	3.669	541	78	-	-	4.288
Ricavi intersettoriali (a)	10	-	24	-34	-	-
Totale ricavi (b)	3.679	541	102	-34	-	4.288
EBITDA (c)	2.257	412	14	-	-	2.683
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore					-661	-661
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi					-245	-245
EBIT (d)						1.777
Proventi/(Oneri) finanziari					-584	-584
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento						1.193
(Oneri)/Proventi fiscali					-499	-499
Risultato delle attività operative in funzionamento						694
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate					-	-
Utile dell'esercizio						694
FFO - Cash Flow Operativo (e)	1.410	319	11	-	-	1.740

(milioni di euro)

	2013					Totale consolidato
	Attività autostradali italiane	Attività autostradali estere	Altre attività	Elisioni e rettifiche di consolidato	Poste non allocate	
Ricavi verso terzi	3.496	557	65	-	-	4.118
Ricavi intersettoriali (a)	32	-	29	-61	-	-
Totale ricavi (b)	3.528	557	94	-61	-	4.118
EBITDA (c)	2.106	410	1	-	-	2.517
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore					-666	-666
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi					-56	-56
EBIT (d)						1.795
Proventi/(Oneri) finanziari					-679	-679
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento						1.116
(Oneri)/Proventi fiscali					-395	-395
Risultato delle attività operative in funzionamento						721
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate					18	18
Utile dell'esercizio						739
FFO - Cash Flow Operativo (e)	1.289	307	32	-	-	1.628

Con riferimento ai dati per settore presentati nelle tabelle si evidenzia che:

- a) i ricavi intersettoriali sono riconducibili ai rapporti infragruppo tra i diversi settori operativi e si riferiscono principalmente ai lavori svolti da Autostrade Tech, società classificata nel settore "Altre attività", ad Autostrade per l'Italia in relazione al progetto Eco-Taxe;
- b) il totale ricavi non include il saldo dei ricavi per servizi di costruzione pari a 490 milioni di euro nel 2014 e 481 milioni di euro nel 2013;
- c) l'EBITDA è determinato sottraendo ai ricavi operativi tutti i costi operativi, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore di attività, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti rettificativi;
- d) l'EBIT è determinato sottraendo all'EBITDA ammortamenti, svalutazioni di attività e ripristini di valore, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti rettificativi. Si evidenzia che l'EBIT si differenzia dal saldo della voce "Risultato operativo" del prospetto di conto economico consolidato per la componente capitalizzata degli oneri finanziari inclusa nei ricavi per servizi di costruzione, non esposti nella presente tabella, come indicato nel precedente punto c). Tali importi ammontano a 17,9 milioni di euro nel 2014 e 12,5 milioni di euro nel 2013;
- e) il Cash Flow Operativo (FFO) è calcolato come utile + ammortamenti +/- accantonamenti/rilasci di fondi per accantonamenti + oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- quote di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- quota di imposte differite/anticipate nette rilevata a conto economico.

Si evidenzia che in relazione a quanto descritto nella nota n. 6.2, il contributo delle società francesi connesse al "Progetto Eco-Taxe" e delle società cedute nel corso dell'esercizio (Pavimental, Spea e le rispettive controllate) è incluso nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate" in entrambi gli esercizi a confronto, pertanto non contribuisce ai ricavi e all'EBITDA del settore. Si precisa tuttavia che l'FFO e gli investimenti del settore includono i contributi delle suddette società (per Pavimental e Spea fino alle rispettive date di consolidamento).

Si evidenzia che EBITDA, EBIT e FFO non sono identificati come misure contabili nell'ambito degli IFRS adottati dall'Unione Europea, pertanto non sono assoggettati a revisione contabile.

Si segnala, infine, che nel 2014 non sono stati realizzati ricavi verso un singolo cliente terzo per un valore superiore al 10% dei ricavi del Gruppo.

Informazioni per area geografica

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

(milioni di euro)	Ricavi		Attività non correnti (*)	
	2014	2013	31/12/2014	31/12/2013
Italia	3.984	3.903	18.620	18.419
Francia	38	29	-	6
Brasile	388	342	1.400	1.371
Cile	226	228	1.920	1.987
Stati Uniti	48	41	19	19
Polonia	59	53	227	231
Romania	1	3	-	-
India	-	-	-	-
Altri Paesi europei	-	-	-	-
	4.744	4.599	22.186	22.033

(*) In accordo all'IFRS 8, le attività non correnti non includono gli strumenti finanziari, le attività per imposte anticipate, le attività relative a benefici successivi al rapporto di lavoro e i diritti derivanti da contratti assicurativi.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio è stato effettuato il ripristino del valore di carico dei diritti concessori della concessionaria polacca Stalexport Autostrada Malopolska pari a 12.018 migliaia di euro in relazione al risultato del test di impairment sulla relativa CGU, come già commentato nella nota 7.2.

10.2 Informativa sulle interessenze di soci Terzi in imprese consolidate

Nel seguito è esposto l'elenco delle principali partecipazioni consolidate con interessenze di soci Terzi al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013. Per l'elenco completo delle partecipazioni del Gruppo al 31 dicembre 2014 si rimanda all'Allegato 1 "Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia".

Partecipazioni consolidate con interessenze di Terzi	Paese	31/12/2014		31/12/2013	
		Interessenza del Gruppo	Interessenze di Terzi	Interessenza del Gruppo	Interessenze di Terzi
Attività autostradali italiane					
Autostrade Meridionali S.p.A.	Italia	58,98%	41,02%	58,98%	41,02%
Società Italiana p.A. 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%
Attività autostradali estere					
Atlantia Bertin Concessões S.A.	Brasile	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Concessionária da Rodovia MG050 S.A.	Brasile	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Infra Bertin Participações S.A.	Brasile	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Rodovias das Colinas S.A.	Brasile	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Triangulo do Sol Auto-Estradas S.A.	Brasile	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Triangulo do Sol Participações S.A.	Brasile	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Grupo Costanera S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad Concesionaria AMB S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad Concesionaria Vespucio Sur S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad Concesionaria Litoral Central S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad Gestion Vial S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad Operation y Logistica de Infraestructuras S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad Concesionaria Autopista Nororiente S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad Concesionaria Autopista Nueva Vespucio Sur S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Stalexport Autostrady S.A.	Polonia	61,20%	38,80%	61,20%	38,80%
Stalexport Autostrada Malopolska S.A.	Polonia	61,20%	38,80%	61,20%	38,80%
Stalexport Autoroute S.àr.l.	Polonia	61,20%	38,80%	61,20%	38,80%
Via4 S.A.	Polonia	33,66%	66,34%	33,66%	66,34%
Altre attività					
Ecomouv D&B S.a.s.	Francia	75,00%	25,00%	75,00%	25,00%
Ecomouv S.a.s.	Francia	70,00%	30,00%	70,00%	30,00%
Electronic Transaction Consultants Co.	USA	66,46%	33,54%	66,46%	33,54%
Infoblu S.p.A.	Italia	75,00%	25,00%	75,00%	25,00%

Le imprese consolidate ritenute rilevanti per il Gruppo Autostrade per l'Italia con una percentuale di possesso detenuta da soci Terzi ai fini della rappresentazione dei dati economico-finanziari richiesti dall'IFRS 12 sono le seguenti:

- a) la subholding cilena Grupo Costanera e le società controllate direttamente e indirettamente dalla stessa;
- b) la subholding brasiliana AB Concessões e le società controllate dalla stessa.

Si precisa che le interessenze di soci Terzi in tali sottogruppi di imprese sono ritenute rilevanti in relazione al contributo dagli stessi fornito ai saldi consolidati del Gruppo Autostrade per l'Italia. Si evidenzia, inoltre, che la quota di partecipazione di soci Terzi in AB Concessões è detenuta da un unico azionista (una società facente capo al gruppo Bertin), mentre per Grupo Costanera, la quota di partecipazione in possesso di Terzi (pari al 49,99%) è detenuta dal fondo canadese Canada Pension Plan Investment Board.

I dati economico-finanziari presentati nella tabella seguente includono pertanto i saldi delle suddette società e delle rispettive controllate, estratti, ove non diversamente indicato, dai "reporting package" redatti dalle stesse società ai fini del bilancio consolidato di Autostrade per l'Italia, oltre agli effetti contabili connessi alle acquisizioni societarie (aggiustamenti di fair value delle attività nette acquisite).

(milioni di euro)	Grupo Costanera e controllate dirette e indirette		Atlantia Bertin Concessões e controllate dirette	
	2014	2013	2014	2013
Ricavi	206	207	384	342
Utile dell'esercizio	2	95	54	69
Utile (Perdita) dell'esercizio di competenza di soci Terzi ⁽¹⁾	1	47	27	34
Attività non correnti	3.271	3.222	2.365	2.158
Attività correnti	396	342	164	186
Passività non correnti	1.987	1.867	1.371	1.351
Passività correnti	104	96	271	165
Attività nette	1.576	1.601	887	828
Attività nette di competenza di soci Terzi ⁽¹⁾	802	815	445	414
Flusso di cassa netto da attività di esercizio ⁽¹⁾	159	136	115	107
Flusso di cassa netto per attività di investimento ⁽¹⁾	-103	-31	-181	-98
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria ⁽¹⁾	-9	-89	22	69
Effetto variazione dei tassi di cambio sulle disponibilità liquide e i mezzi equivalenti ⁽¹⁾	-	-6	3	-25
Incremento (Decremento) disponibilità liquide e mezzi equivalenti ⁽¹⁾	47	10	-41	53
Dividendi pagati ai soci Terzi	-	-	-	-

(1) I valori esposti sono in contribuzione ai valori consolidati del Gruppo Autostrade per l'Italia e pertanto includono le relative rettifiche di consolidamento.

10.3 Garanzie

Al 31 dicembre 2014 il Gruppo ha in essere alcune garanzie personali rilasciate a terzi. Tra queste si segnalano per rilevanza:

- a) le garanzie rilasciate da Autostrade per l'Italia sui prestiti obbligazionari emessi da Atlantia, per un importo complessivo di 10.613.011 migliaia di euro, pari al 120% del loro valore nominale, a fronte dei quali Autostrade per l'Italia ha ricevuto finanziamenti infragruppo di pari durata e importo nominale pari a 8.757.776 migliaia di euro al 31 dicembre 2014;
- b) le garanzie bancarie di Tangenziale di Napoli (29.756 migliaia di euro) a beneficio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come previsto dagli impegni assunti dalla società nella convenzione;
- c) le garanzie rilasciate dalle concessionarie estere brasiliane, cilene e polacche relative ai finanziamenti di progetto di natura bancaria e/o obbligazionaria.

Si rileva, inoltre, che al 31 dicembre 2014, a fronte dei debiti di progetto in capo ad alcune società concessionarie estere del Gruppo (Rodovias das Colinas, Concessionaria da Rodovia MG050, Triangulo do Sol, Sociedad Concesionaria Costanera Norte, Sociedad Concesionaria de Los Lagos, Sociedad Concesionaria Autopista Nororiente, Sociedad Concesionaria Litoral Central, Sociedad Concesionaria Vespucio Sur, Stalexport Autostrada Malopolska), risultano costituite in pegno a beneficio dei finanziatori le azioni delle stesse, nonché le azioni delle società partecipate Pune Solapur Expressways, Lusoponte e Bologna & Fiera Parking.

10.4 Riserve

Al 31 dicembre 2014 risultano iscritte dagli appaltatori riserve su attività di investimento per circa 2.260 milioni di euro (2.050 milioni di euro al 31 dicembre 2013) nei confronti di società del Gruppo.

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 a incremento del costo dei diritti concessori.

Risultano inoltre iscritte riserve su lavori relativi ad attività non di investimento (lavori conto terzi e manutenzioni), per circa 50 milioni di euro, il cui presunto onere futuro è coperto dal fondo contenziosi iscritto nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2014.

10.5 Rapporti con parti correlate

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

Nella tabella seguente sono riportati i saldi economici e patrimoniali, 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.

RAPPORTI COMMERCIALI E DI ALTRA NATURA CON PARTI CORRELATE

Denominazione (milioni di euro)	31/12/2014		2014		31/12/2013		2013	
	Attività	Passività	Proventi	Oneri	Attività	Passività	Proventi	Oneri
Imprese controllanti								
Sintonia	18,0	-	-	-	18,5	-	-	0,1
Atlantia	10,2	23,4	2,1	3,0	30,3	5,4	1,9	2,3
Totale imprese controllanti	28,2	23,4	2,1	3,0	48,8	5,4	1,9	2,4
Imprese collegate								
Uirnet	2,2	-	0,1	-	2,5	-	0,3	-
Bologna & Fiera Parking	1,1	-	-	-	1,1	-	-	-
Società Autostrada Tirrenica	1,1	5,1	1,9	-	2,1	4,7	2,3	-
Biuro Centrum	-	-	0,1	0,7	-	-	0,1	0,7
Totale imprese collegate	4,4	5,1	2,1	0,7	5,7	4,7	2,7	0,7
Imprese consociate								
Autogrill	36,3	0,3	109,1	2,2	37,7	0,7	73,4	14,3
Spea Ingegneria Europea ⁽¹⁾	22,8	74,4	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Pavimental ⁽²⁾	1,3	191,6	1,1	207,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Gruppo Aeroporti di Roma	1,0	-	1,7	-	0,4	-	0,4	-
Pune Solapur Expressways Private Ltd.	0,6	-	-	-	0,4	-	-	-
United Colors of Communication	-	-	0,2	1,6	-	0,5	-	0,5
TowerCo ⁽³⁾	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	0,1	5,3	0,1
Pavimental Polska ⁽²⁾	-	0,6	-	0,8	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Totale imprese consociate	62,1	266,9	112,1	212,1	41,5	1,3	79,1	14,9
Fondi pensione								
Fondo pensione ASTRI	-	4,6	-	11,9	-	4,1	-	11,0
Fondo pensione CAPIDI	-	1,0	-	1,9	-	2,6	-	2,6
Totale fondi pensione	-	5,6	-	13,8	-	6,7	-	13,6
Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia ⁽⁴⁾								
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	2,0	-	8,5	-	1,2	-	4,4
Totale dirigenti con responsabilità strategiche	-	2,0	-	8,5	-	1,2	-	4,4
Totale	94,7	303,0	116,3	238,1	96,0	19,3	83,7	36,0

RAPPORTI FINANZIARI CON PARTI CORRELATE

Denominazione (milioni di euro)	31/12/2014		2014		31/12/2013		2013	
	Attività	Passività	Proventi	Oneri	Attività	Passività	Proventi	Oneri
Imprese controllanti								
Atlantia	0,2	9.689,5	27,0	488,0	0,4	11.512,0	26,7	529,2
Totale imprese controllanti	0,2	9.689,5	27,0	488,0	0,4	11.512,0	26,7	529,2
Imprese collegate								
Società Autostrada Tirrenica	116,7	0,1	7,5	-	110,0	13,5	5,4	0,1
Biuro Centrum	-	-	0,1	-	-	-	0,1	-
Società Infrastrutture Toscana	-	-	-	-	-	0,1	-	-
Totale imprese collegate	116,7	0,1	7,6	-	110,0	13,6	5,5	0,1
Joint venture								
Rodovias do Tietê	9,7	-	0,7	-	-	-	-	-
Totale joint venture	9,7	-	0,7	-	-	-	-	-
Imprese consociate								
Pavimental ⁽²⁾	92,1	-	0,8	-	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Spea Ingegneria Europea ⁽¹⁾	8,0	0,3	-	-	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Autogrill	0,5	-	1,4	-	0,6	-	1,4	-
TowerCo ⁽³⁾	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	-	10,2	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	-	-	0,1	-	-	-	0,1	-
Totale imprese consociate	100,6	0,3	2,3	-	0,6	10,2	1,5	-
Totale	227,2	9.689,9	37,6	488,0	111,0	11.535,8	33,7	529,3

(1) Società consolidata fino al 31 dicembre 2014.

(2) Società consolidata fino al 30 giugno 2014.

(3) Società ceduta dalla controllante Atlantia nel primo semestre 2014 e, pertanto, non più considerata parte correlata.

(4) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia" si intendono gli amministratori, i sindaci e gli altri dirigenti con responsabilità strategiche della Società. Si evidenzia che i costi indicati per ciascun esercizio includono l'ammontare registrato per competenza per emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e alti incentivi per incarichi in Autostrade per l'Italia e nelle società da questa controllate.

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

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

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con imprese controllanti

In merito ai rapporti di natura commerciale, si segnala che Autostrade per l'Italia svolge attività di service amministrativo, finanziario e fiscale per Atlantia.

Con riferimento alla partecipazione al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da Atlantia, cui aderiscono Autostrade per l'Italia e alcune sue controllate italiane, si evidenzia che al 31 dicembre 2014 il Gruppo registra posizioni di debito e credito di natura tributaria verso Atlantia rispettivamente per 21,4 milioni di euro e 8,1 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2014 il saldo attivo del Gruppo verso la controllante Sintonia, che nel corso del 2012 ha incorporato Schemaventotto, è pari a 18,0 milioni di euro, per crediti relativi a rimborsi fiscali richiesti da Schemaventotto in relazione alle imposte sul reddito corrisposte nel periodo in cui la stessa predisponiva il Consolidato Fiscale Nazionale.

Con riferimento ai rapporti di natura finanziaria si evidenzia che, al 31 dicembre 2014, i finanziamenti a medio-lungo termine accordati da Atlantia alla Società ammontano complessivamente a nominali 8.757.776 migliaia di euro, con un decremento rispetto al 31 dicembre 2013 di 1.894.200 migliaia di euro attribuibile al rimborso del finanziamento di importo nominale di 2.094.200 migliaia di euro, rimborsato in data 9 giugno 2014 e parzialmente compensato dalle seguenti nuove erogazioni:

- a) finanziamento di importo nominale di 75.000 migliaia di euro, concesso in data 3 marzo 2014 con tasso pari al 3,997% e con scadenza nel 2038;
- b) finanziamento di importo nominale di 125.000 migliaia di euro, concesso in data 10 giugno 2014 con tasso pari al 3,45% e con scadenza nel 2034.

I citati finanziamenti sono regolati alle stesse condizioni dei prestiti contratti dalla stessa Atlantia nei confronti degli obbligazionisti, maggiorate di uno "spread" per tener conto degli oneri gestionali.

Si segnala che nell'ambito dei finanziamenti di Atlantia, il finanziamento 2004-2022, di importo nominale pari a 750 milioni di euro a tasso variabile, è oggetto di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse tramite la definizione di specifici contratti finanziari derivati, stipulati sempre con Atlantia, con un fair value negativo al 31 dicembre 2014 pari a 245.232 migliaia di euro.

Per effetto dell'attività di tesoreria centralizzata del Gruppo Atlantia svolta da Autostrade per l'Italia, il conto corrente di corrispondenza tra la stessa e la controllante Atlantia presenta un saldo a debito per la Società al 31 dicembre 2014 pari a 212.946 migliaia di euro, inoltre a fine 2014 risulta in essere anche un finanziamento a breve termine concesso da Atlantia ad Autostrade per l'Italia, pari a 250.000 migliaia di euro, in relazione alla liquidità investita dalla controllante.

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

Autostrade per l'Italia svolge attività di service anche per alcune delle proprie società collegate. I criteri adottati per la determinazione dei corrispettivi tengono conto dell'impegno di risorse stimato, per ciascuna società cliente, suddiviso per aree di attività.

Nei confronti delle consociate Pavimental e Spea, la cui partecipazione di controllo è stata ceduta dal Gruppo nel corso del 2014, si segnalano a fine 2014 posizioni di debito complessive rispettivamente pari a 191,6 milioni di euro e 74,7 milioni di euro. Le posizioni debitorie sono essenzialmente riconducibili alle attività di manutenzione e investimenti in attività in concessione svolte dalle stesse società verso le concessionarie del Gruppo.

Inoltre, si evidenziano oneri nel Gruppo nei confronti di Pavimental per complessivi 207,5 milioni di euro, riferibili alle suddette attività espletate dalla data di deconsolidamento di Pavimental fino al 31 dicembre 2014.

Agli effetti del citato Regolamento Consob, che recepisce nel merito i criteri identificativi previsti dallo IAS 24, si considera parte correlata il gruppo Autogrill (di seguito Autogrill), in quanto sotto il comune controllo di Edizione S.r.l. Per quanto attiene ai rapporti intercorsi tra le società concessionarie del Gruppo Autostrade per l'Italia e Autogrill, si segnala che al 31 dicembre 2014 sono in essere n. 113 affidamenti di servizi di ristoro sulle aree di servizio situate lungo la rete autostradale del Gruppo. Nel corso del 2014 i proventi del Gruppo, a fronte dei rapporti economici con Autogrill, ammontano a 109,1 milioni di euro, di cui 70,2 milioni di euro per royalty relative alla gestione delle aree di servizio e 29,2 milioni di euro derivati dalla devoluzione gratuita di fabbricati insistenti su aree di servizio (al termine della scadenza dei relativi contratti di subconcessione). I proventi correnti derivano da rapporti contrattuali stipulati nel corso di vari anni, di cui una parte consistente a esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie. Al 31 dicembre 2014 il saldo delle attività commerciali verso Autogrill ammonta a 36,3 milioni di euro.

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenzia, nell'ambito delle attività di tesoreria centralizzata svolte da Autostrade per l'Italia per il Gruppo Atlantia, che al 31 dicembre 2014 risulta in essere il finanziamento concesso a Società Autostrada Tirrenica per 116,7 milioni di euro, con scadenza a giugno 2015, nonché il saldo attivo di conto corrente infragruppo nei confronti di Pavimental per 92,1 milioni di euro.

10.6 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del Gruppo e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché a incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del management, sono stati definiti dei piani di incentivazione basati su azioni Atlantia, regolati tramite azioni o per cassa, e correlati al conseguimento di obiettivi aziendali prefissati.

L'Assemblea degli Azionisti del 16 aprile 2014 ha approvato alcune variazioni ai piani di incentivazione già in essere, rispettivamente già approvati e successivamente modificati dalle Assemblee degli Azionisti del 20 aprile 2011 e del 30 aprile 2013. Inoltre, nel corso del 2014 l'Assemblea degli Azionisti ha approvato l'introduzione del nuovo "Piano di Phantom Stock Option 2014", le cui caratteristiche principali sono descritte nel seguito.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 31 dicembre 2014, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo a tale data, e delle variazioni intercorse nell'esercizio 2014. Inoltre, sono indicati i fair value unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo e i parametri evidenziati nel seguito. I valori esposti tengono infine conto delle modifiche apportate ai piani così come originariamente approvati dall'Assemblea degli Azionisti, resesi necessarie per mantenere invariati i contenuti sostanziali ed economici degli stessi, stante il diminuito valore intrinseco delle singole azioni per effetto degli aumenti gratuiti di capitale deliberati dalle Assemblee degli Azionisti del 20 aprile 2011 e del 24 aprile 2012.

	Numero diritti assegnati	Scadenza vesting	Scadenza esercizio/ assegnazione
PIANO DI STOCK OPTION 2011			
Diritti esistenti all'1 gennaio 2014			
Assegnazione del 13 maggio 2011	279.860	13 maggio 2014	14 maggio 2017
Assegnazione del 14 ottobre 2011	13.991	13 maggio 2014	14 maggio 2017
Assegnazioni del 14 giugno 2012	14.692	13 maggio 2014	14 maggio 2017
	345.887	14 giugno 2015	15 giugno 2018
Assegnazione dell'8 novembre 2013	1.592.367	8 novembre 2016	9 novembre 2019
	2.246.797		
Variazioni dei diritti nel 2014			
Assegnazione del 13 maggio 2014	173.762	n.a. (**)	14 maggio 2017
Diritti esercitati	-209.525		
Diritti decaduti	-43.557		
Diritti in essere al 31 dicembre 2014	2.167.477		
PIANO DI STOCK GRANT 2011			
Diritti esistenti all'1 gennaio 2014			
Assegnazione del 13 maggio 2011	192.376	13 maggio 2014	14 maggio 2015 e 14 maggio 2016
Assegnazione del 14 ottobre 2011	9.618	13 maggio 2014	14 maggio 2015 e 14 maggio 2016
Assegnazioni del 14 giugno 2012	10.106	13 maggio 2014	14 maggio 2015 e 14 maggio 2016
	348.394	14 giugno 2015	15 giugno 2016 e 15 giugno 2017
Assegnazione dell'8 novembre 2013	209.420	8 novembre 2016	9 novembre 2017 e 9 novembre 2018
	769.914		
Variazioni dei diritti nel 2014			
Diritti decaduti	-19.683		
Diritti in essere al 31 dicembre 2014	769.914		
PIANO DI STOCK GRANT-MBO			
Diritti esistenti all'1 gennaio 2014			
Assegnazione del 14 maggio 2012	96.282	14 maggio 2015	14 maggio 2015
Assegnazione del 14 giugno 2012	4.814	14 maggio 2015	14 maggio 2015
Assegnazione del 2 maggio 2013	41.077	2 maggio 2016	2 maggio 2016
Assegnazione dell'8 maggio 2013	49.446	8 maggio 2016	8 maggio 2016
	191.619		
Variazioni dei diritti nel 2014			
Assegnazione del 12 maggio 2014	61.627	12 maggio 2017	12 maggio 2017
Diritti in essere al 31 dicembre 2014	253.246		

(*) Trattasi di diritti assegnati in relazione ad aumenti gratuiti di capitale sociale di Atlantia, che pertanto non rappresentano un'assegnazione di nuovi benefici.

(**) Trattasi di "phantom stock option" assegnate in sostituzione di taluni diritti condizionati compresi nell'assegnazione del 13 maggio 2011, che pertanto non rappresentano un'assegnazione di nuovi benefici.

Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
14,78	3,48	6,0	2,60%	25,2%	4,09%
14,78	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
14,78	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
9,66	2,21	6,0	1,39%	28,0%	5,05%
16,02	2,65	6,0	0,86%	29,5%	5,62%
n.a.	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)

n.a.	12,90	4,0-5,0	2,45%	26,3%	4,09%
n.a.	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
n.a.	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
n.a.	7,12	4,0-5,0	1,12%	29,9%	5,05%
n.a.	11,87	4,0-5,0	0,69%	28,5%	5,62%

n.a.	13,81	3,0	0,53%	27,2%	4,55%
n.a.	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
n.a.	17,49	3,0	0,18%	27,8%	5,38%
n.a.	18,42	3,0	0,20%	27,8%	5,38%
n.a.	25,07	3,0	0,34%	28,2%	5,47%

Le caratteristiche dettagliate di ciascun piano sono oggetto di specifici documenti informativi redatti ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento Consob n. 11971/1999 e successive modifiche e integrazioni, pubblicati nella sezione "Remunerazione" del sito della Società (www.atlantia.it/it/corporate-governance/documenti-informativi-remunerazione.html).

In via generale, per tutti i piani in essere si evidenzia che i diritti assegnati sono intrasferibili inter vivos da parte dei beneficiari, non possono essere assoggettati a vincoli o costituire oggetto di altri atti di disposizione a qualsiasi titolo e decadono in caso di recesso unilaterale del rapporto di lavoro o di licenziamento per giusta causa dell'assegnatario entro il termine del periodo di vesting (maturazione) dei diritti assegnati.

Piano di stock option 2011

Il piano di stock option 2011, così come deliberato dall'Assemblea degli Azionisti del 20 aprile 2011 e modificato dall'Assemblea degli Azionisti del 30 aprile 2013, prevede l'assegnazione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2011, 2012 e 2013), di massime n. 2.500.000 opzioni, ciascuna delle quali attribuisce ai beneficiari il diritto di acquistare n. 1 azione ordinaria di Atlantia S.p.A., dalla stessa già posseduta, con regolamento per consegna fisica o, a scelta del beneficiario, per corresponsione dell'importo derivante dalla cessione sul mercato azionario telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., dedotto il complessivo ammontare del prezzo di esercizio; quest'ultimo corrisponde alla media aritmetica del prezzo ufficiale delle azioni ordinarie di Atlantia nel mese antecedente alla data in cui il Consiglio di Amministrazione di Atlantia individua il beneficiario e il numero delle opzioni allo stesso offerte.

Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle opzioni ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un FFO cumulato degli ultimi tre esercizi precedenti lo scadere del periodo di vesting, rettificato di alcune poste specifiche (somma del cash flow operativo alternativamente - in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano del Gruppo, della Società o di una o più società controllate), superiore a un importo predeterminato, salvo diversa determinazione del Consiglio di Amministrazione, che ha anche la facoltà di assegnare ulteriori obiettivi ai beneficiari. Le opzioni maturate sono esercitabili, in parte, a decorrere dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di vesting e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del prezzo di esercizio, nonché dei dividendi distribuiti, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

In data 13 maggio 2014 è scaduto il periodo di vesting del primo ciclo di assegnazione dei diritti del piano.

Coerentemente con quanto stabilito nel Regolamento di tale piano, si è pertanto proceduto, previa verifica dell'effettivo raggiungimento dell'obiettivo gate, alla determinazione del valore finale del titolo (media aritmetica del titolo nei quindici giorni precedenti lo scadere del periodo di vesting) e delle conseguenti opzioni aggiuntive derivanti dai dividendi distribuiti nel corso del periodo di vesting. Si evidenzia che in data 7 marzo 2014 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha deliberato di sottoporre all'approvazione dell'Assemblea degli Azionisti una modifica al Regolamento del piano in oggetto al fine di prevedere che il medesimo Consiglio potesse avere facoltà, di volta in volta per ciascun ciclo di assegnazione, di attribuire ai beneficiari, in luogo delle dette opzioni aggiuntive, un corrispondente ammontare di opzioni "phantom" in modo tale che, al momento di esercizio delle stesse da parte dei beneficiari, a questi ultimi sia corrisposto un importo lordo in denaro calcolato in misura tale da consentire agli stessi di percepire un importo netto pari a quello che avrebbero percepito in caso di esercizio delle opzioni aggiuntive (con conseguente assegnazione delle azioni Atlantia e pagamento del prezzo di esercizio) e contestuale cessione sul mercato delle medesime azioni.

Tale modifica è stata approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 16 aprile 2014 e in data 9 maggio 2014 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha quindi esercitato tale facoltà, alla scadenza del periodo di vesting del primo ciclo del piano, attribuendo complessivamente n. 173.762 opzioni "phantom" aggiuntive. Per le motivazioni illustrate, tali opzioni attribuite non costituiscono pertanto un beneficio aggiuntivo rispetto a quanto già stabilito dal Regolamento del Piano.

Infine, si evidenzia che nel corso del periodo 13 maggio 2014-31 dicembre 2014 alcuni dei beneficiari hanno provveduto all'esercizio dei diritti maturati; ciò ha comportato l'assegnazione ai medesimi soggetti di n. 209.525 azioni ordinarie Atlantia, già in portafoglio di quest'ultima, previo pagamento del prezzo di esercizio stabilito.

Piano di stock grant 2011

Il piano di stock grant 2011, deliberato dall'Assemblea degli Azionisti del 20 aprile 2011 e modificato in data 30 aprile 2013, prevede l'assegnazione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2011, 2012 e 2013), di massimi n. 920.000 diritti ("units"), ciascuno dei quali attribuisce ai beneficiari il diritto di ricevere a titolo gratuito n. 1 azione ordinaria di Atlantia S.p.A., dalla stessa già posseduta, con regolamento per consegna fisica o, a scelta del beneficiario, per corresponsione dell'importo derivante dalla cessione sul mercato azionario telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.

Le units attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle units ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un FFO cumulato degli ultimi tre esercizi precedenti allo scadere del periodo di vesting, rettificato di alcune poste specifiche (somma del cash flow operativo alternativamente - in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano - del Gruppo, della Società o di una o più società controllate) superiore a un importo predeterminato, salvo diversa determinazione del Consiglio di Amministrazione. Le units maturate sono convertite in azioni, in parte, trascorso un anno dallo scadere del periodo di vesting e, per la parte restante, trascorsi due anni dallo scadere del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di units convertibili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del valore iniziale delle azioni, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

In data 13 maggio 2014 è scaduto il periodo di vesting del primo ciclo di assegnazione dei diritti. Coerentemente con quanto stabilito nel Regolamento di tale piano, previa verifica dell'effettivo raggiungimento dell'obiettivo gate, i diritti già assegnati sono stati pertanto convertiti in "units maturate", che potranno a loro volta essere convertite in azioni ordinarie Atlantia a partire dal 13 maggio 2015.

Piano di stock grant - MBO

Come deliberato dalle Assemblee degli Azionisti del 20 aprile 2011 e del 30 aprile 2013, il piano di stock grant MBO prevede, a titolo di pagamento di una porzione del premio maturato annualmente in funzione del raggiungimento degli obiettivi assegnati a ciascun beneficiario (nell'ambito del sistema di gestione per obiettivi - MBO - adottato dal Gruppo), l'assegnazione a titolo gratuito, con cadenza annuale (2012, 2013 e 2014), di massimi n. 340.000 diritti ("units"), ciascuno dei quali attribuisce ai beneficiari il diritto di ricevere a titolo gratuito n. 1 azione ordinaria di Atlantia S.p.A., dalla stessa già posseduta.

Le units attribuite (il cui numero è funzione del valore unitario delle azioni della Società al momento della corresponsione del premio, nonché dell'entità del premio effettivamente corrisposto in base al raggiungimento degli obiettivi) maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di corresponsione del premio annuale ai beneficiari, successiva alla verifica del raggiungimento degli obiettivi assegnati). Le units maturate sono convertite in azioni alla scadenza del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche), attraverso l'applicazione di un algoritmo matematico (che potrebbe comportare l'assegnazione di talune units "aggiuntive") che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del valore iniziale delle azioni, nonché dei dividendi distribuiti nel corso del periodo di vesting, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

Si evidenzia che in data 7 marzo 2014 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha deliberato di sottoporre all'approvazione dell'Assemblea degli Azionisti una modifica al Regolamento del piano in oggetto, al fine di prevedere che il medesimo Consiglio potesse avere facoltà, di volta in volta per ciascun anno di assegnazione, di erogare ai beneficiari, in luogo dell'assegnazione delle dette "units" aggiuntive, un importo lordo in denaro calcolato in misura tale da consentire agli stessi di percepire un importo netto pari a quello che avrebbero percepito in caso di assegnazione di un ammontare di azioni Atlantia pari a quello delle "units" aggiuntive e contestuale cessione sul mercato delle medesime azioni. Tale modifica è stata approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 16 aprile 2014.

A seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione del 9 maggio 2014 si è provveduto, con decorrenza dal 12 maggio 2014, all'assegnazione di complessivi n. 61.627 diritti, in relazione al raggiungimento degli obiettivi 2013, agli amministratori e dipendenti del Gruppo già identificati nel corso del Consiglio di Amministrazione del 22 marzo 2013, con scadenza del periodo di maturazione al 12 maggio 2017, e conversione in azioni a partire da quest'ultima data.

Piano di phantom stock option 2014

In data 16 aprile 2014 l'Assemblea degli Azionisti di Atlantia ha approvato il nuovo piano di incentivazione denominato "Piano di Phantom Stock Option 2014", già approvato dal Consiglio di Amministrazione del 7 marzo 2014. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2014, 2015 e 2016), di "phantom stock option", ovvero di opzioni che conferiscono il diritto alla corresponsione di un importo lordo in denaro calcolato sulla base dell'incremento di valore delle azioni ordinarie di Atlantia nel triennio di riferimento.

Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle opzioni ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un obiettivo minimo di performance economico/finanziaria ("gate") relativo al Gruppo, alla Società o a una o più società controllate, stabilito per ciascun ciclo di attribuzione in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano. Le opzioni maturate sono esercitabili a decorrere, in parte, dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di vesting e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente, del valore obiettivo e del prezzo di esercizio, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

In data 9 maggio 2014 il Consiglio di Amministrazione ha identificato i beneficiari del 1° ciclo del piano in oggetto, assegnando complessivamente n. 2.718.203 opzioni "phantom", con maturazione nel periodo 9 maggio 2014-9 maggio 2017 ed esercitabili nel periodo 10 maggio 2017-9 maggio 2020.

Piano di Phantom Stock Option 2014	Numero diritti assegnati	Scadenza vesting	Scadenza esercizio/ assegnazione
Diritti esistenti all'1 gennaio 2014	-		
Variazioni dei diritti nel 2014			
Assegnazione del 9 maggio 2014	1.773.027	9 maggio 2017	9 maggio 2020
Decremento per deconsolidamento società (*)	-125.222	9 maggio 2017	9 maggio 2020
Diritti in essere al 31 dicembre 2014	1.647.805		

(*) Per effetto della cessione del pacchetto azionario di controllo delle partecipazioni nelle società Pavimental e Spea Ingegneria Europea.

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

- a) prezzo al 31 dicembre 2014: 19,39 euro;
- b) prezzo al 9 maggio 2014 (data di assegnazione dei nuovi diritti, come illustrato): 18,43 euro;
- c) prezzo medio ponderato dell'esercizio 2014: 18,78 euro;
- d) prezzo medio ponderato del periodo 9 maggio 2014-31 dicembre 2014: 19,14 euro.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nell'esercizio 2014 è stato rilevato un onere per costo del lavoro pari a 4.028 migliaia di euro, corrispondente al valore maturato nell'esercizio del fair value dei diritti attribuiti, di cui:

- a) 3.213 migliaia di euro iscritti in contropartita alle riserve di patrimonio netto, per i piani di compensi basati su azioni;
- b) 815 migliaia di euro iscritti alla voce "Altre passività non correnti" a fronte del "Piano di Phantom Stock Option 2014", il cui fair value unitario alla data di bilancio, pari a 3,13 euro, è stato rideterminato rispetto al fair value unitario alla data di assegnazione.

Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
n.a.	2,88	6,0	1,10%	28,9%	5,47%
n.a.	2,88	6,0	1,10%	28,9%	5,47%

10.7 Eventi significativi in ambito regolatorio e contenziosi pendenti

Di seguito si riporta una descrizione dei principali contenziosi in essere, nonché degli eventi regolatori di rilievo per le società concessionarie del Gruppo, intercorsi sino alla data di approvazione del presente bilancio consolidato. Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione dei contenziosi in essere possano emergere oneri significativi a carico delle società del Gruppo, oltre a quanto già stanziato nei fondi per accantonamenti della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2014.

Attività autostradali italiane

Incrementi tariffari con decorrenza 1° gennaio 2015

In data 15 ottobre 2014, Autostrade per l'Italia ha trasmesso al Concedente la richiesta di incremento tariffario con decorrenza 1 gennaio 2015 nella misura dell'1,46%, determinata, in conformità a quanto stabilito in convenzione, dalle seguenti componenti: 0,49% corrispondente al 70% dell'inflazione registrata nel periodo 1° luglio 2013-30 giugno 2014; 0,89% corrispondente alla X investimenti; 0,08% corrispondente alla componente K.

In data 31 dicembre 2014 il Concedente ha trasmesso il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che ha autorizzato l'adeguamento tariffario nella misura richiesta dell'1,46% con decorrenza 1 gennaio 2015.

A Tangenziale di Napoli e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (che applicano, diversamente da Autostrade per l'Italia, una formula di adeguamento tariffario che include l'inflazione programmata) è stato riconosciuto un incremento tariffario provvisorio dell'1,5%, con diritto al recupero espressamente riconosciuto in uno specifico protocollo sottoscritto il giorno precedente (30 dicembre 2014) tra Concedente e concessionaria - del diverso incremento spettante nell'ambito dell'aggiornamento quinquennale del rispettivo piano economico-finanziario da formalizzare con atto aggiuntivo da approvare entro il 30 giugno 2015.

Ad Autostrade Meridionali, invece, analogamente a quanto già avvenuto per la richiesta di incremento tariffario 2014, non è stato riconosciuto alcun incremento tariffario, adducendo la motivazione della intervenuta scadenza della concessione. Per quanto riguarda Traforo del Monte Bianco, in base ad accordi bilaterali Italia-Francia, la società ha applicato dall'1 gennaio 2015, in ottemperanza a quanto deliberato dalla Commissione Intergovernativa, un aumento pari al 2,59% relativo per lo 0,19% alla componente inflattiva (media fra Italia e Francia) e per il 2,40% alle maggiorazioni tariffarie stabilite in conformità alla Dichiarazione congiunta del 3 dicembre 2012 dei competenti Ministeri italiano e francese.

Iniziativa di modulazione tariffaria

Il 24 febbraio 2014 è stato sottoscritto un "Protocollo di intesa" tra le concessionarie interessate, tra le quali Autostrade per l'Italia, l'Associazione di settore Aiscat e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con cui è stata adottata un'iniziativa di modulazione tariffaria (valida dall'1 febbraio 2014 fino al 31 dicembre 2015) a favore delle persone fisiche che effettuano determinate percorrenze fisse (non eccedenti i 50 km), con veicoli di classe A, dotati di Telepass abbinato a persona fisica, per oltre 20 volte in un mese di calendario, con il limite di due volte al giorno. Tale iniziativa comporta per gli utenti di cui sopra una riduzione del pedaggio, a partire dal 21° transito, in misura progressiva da un minimo dell'1% del pedaggio complessivo relativo a 21 transiti, fino al 20% del pedaggio complessivo relativo a 40 transiti. Per i transiti a partire dal 41° fino al 46° è applicata una riduzione del pedaggio comunque pari al 20%, mentre per i transiti successivi al 46° non è prevista riduzione tariffaria.

Nel suddetto protocollo è previsto che nei primi 4 mesi di verifica tecnica (dall'1 febbraio al 31 maggio 2014) le concessionarie si facciano carico dei minori ricavi conseguiti per effetto dello sconto, mentre per il periodo successivo è riconosciuto alle concessionarie il diritto al recupero dei minori ricavi attraverso le soluzioni individuate nel medesimo protocollo.

Registrazione presso la Corte dei Conti del Decreto di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia

In data 29 maggio 2014 è stato registrato presso la Corte dei Conti il Decreto del 30 dicembre 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Autostrade per l'Italia in data 24 dicembre 2013, con il quale si è proceduto all'aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario della Società.

Ricorsi Autostrade Meridionali e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta avverso i mancati incrementi tariffari

Nel corso del 2014 Autostrade Meridionali ha promosso ricorso avanti il TAR Campania avverso il decreto del 31 dicembre 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, con il quale non è stato riconosciuto alcun adeguamento tariffario per l'anno 2014. Il TAR, con ordinanza del 28 maggio 2014, ha accolto, ai fini del riesame del provvedimento da parte del Concedente, l'istanza di sospensione dell'esecuzione del suddetto decreto presentata da Autostrade Meridionali. Il Concedente, in data 18 luglio 2014, ha quindi emesso un provvedimento di riesame, con il quale ha confermato la propria posizione. Autostrade Meridionali, nell'ambito dello stesso giudizio, ha impugnato, con motivi aggiunti, anche tale provvedimento. Con sentenza depositata in data 22 gennaio 2015, il TAR ha accolto il ricorso di Autostrade Meridionali, annullando il decreto di diniego dell'incremento tariffario per il 2014.

Con decreto del 31 dicembre 2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze non hanno riconosciuto alcun incremento tariffario anche per il 2015. Analogamente a quanto fatto avverso il provvedimento di diniego del 2014, Autostrade Meridionali ha in corso di notifica ricorso al TAR avverso il suddetto decreto.

Anche Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, sempre nel corso del 2014, ha promosso ricorso avanti il TAR avverso il decreto del 31 dicembre 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, con il quale è stato riconosciuto alla società l'adeguamento tariffario per l'anno 2014 nella misura del 5%, rinviando in sede di aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario il recupero della differenza tra l'effettivo aggiornamento tariffario dovuto (13,96%) e quello autorizzato. Il giudizio è ancora in corso.

Aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario di Tangenziale di Napoli e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta

In conformità a quanto stabilito dalla Delibera CIPE 27/2013, le società Tangenziale di Napoli e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta hanno trasmesso al Concedente, nel corso del mese di giugno 2014, le proposte di aggiornamento quinquennale del rispettivo piano economico-finanziario, successivamente ripresentate nel mese di novembre 2014 per recepire alcune richieste del Concedente stesso.

È in corso con il Concedente l'iter per la definizione dell'aggiornamento dei piani suddetti, che sarà formalizzato con atti aggiuntivi alle Convenzioni vigenti da approvare entro il 30 giugno 2015, in base al protocollo sottoscritto da ciascuna delle suddette società con il Concedente in data 30 dicembre 2014.

Ricorso promosso dalla Provincia di Varese

La Provincia di Varese, in data 6 marzo 2014, ha promosso ricorso avanti il TAR Lazio contro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'ANAS e Autostrade per l'Italia per l'annullamento, previa sospensiva: (i) del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 31 dicembre 2013 con cui è stato disposto l'incremento tariffario per l'anno 2014, relativamente, in particolare, al pedaggiamento delle autostrade A8 e A9, nonché (ii) della convenzione con cui Autostrade per l'Italia è stata ammessa a mantenere le stazioni di esazione lungo le predette autostrade, percependo un pedaggio non basato sulla distanza effettivamente percorsa dagli utenti. La Provincia di Varese ha inoltre chiesto, in via cautelare, di sospendere gli effetti del decreto impugnato e quindi di sospendere l'aumento del pedaggio.

L'istanza cautelare promossa dalla Provincia di Varese è stata respinta dal TAR con ordinanza del 17 aprile 2014. L'udienza di discussione del merito non è stata ancora fissata.

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

Con riferimento alla gara per la riassegnazione della concessione della attività di manutenzione e gestione dell'autostrada Napoli-Pompei-Salerno (giunta a scadenza a fine 2012) relativamente alla quale Autostrade Meridionali, che continua a gestire la tratta in regime di proroga, ha presentato domanda di prequalifica, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 23 gennaio 2015, ha trasmesso ad Autostrade Meridionali la lettera d'invito per la presentazione dell'offerta.

Contenziosi promossi da affidatari del servizio e il ristoro

Con riferimento al contenzioso con il quale Tamoil S.p.A. ha convenuto nel 2013 Autostrade per l'Italia chiedendo la risoluzione per eccessiva onerosità delle convenzioni in essere e il risarcimento dei danni conseguenti a presunti inadempimenti di Autostrade per l'Italia in relazione ad alcune specifiche aree di servizio e ai giudizi di opposizione attivati da Tamoil avverso i decreti ingiuntivi emessi a suo carico per il mancato pagamento di corrispettivi dovuti, le parti, in data 9 giugno 2014, hanno sottoscritto un accordo transattivo complessivo che ha comportato, tra l'altro, la rinuncia ai suddetti contenziosi.

Con riferimento ai contenziosi con i quali due affidatari del servizio ristoro, My Chef S.p.A. e Chef Express S.p.A., avevano a partire dal 2012 contestato ad Autostrade per l'Italia asseriti inadempimenti agli obblighi contrattuali relativamente ad alcune aree di servizio, chiedendo il risarcimento dei danni, sono stati notificati nel corso del 2014 ad Autostrade per l'Italia, da parte di Chef Express, due ulteriori atti di citazione.

Conseguentemente, risultano alla data attuale complessivi otto giudizi pendenti avanti il Tribunale Civile di Roma, relativi ad altrettante aree di servizio.

Si evidenzia tuttavia che sono in corso di formalizzazione due atti transattivi sia con My Chef sia con Chef Express, al fine di definire tutti i suddetti contenziosi. In particolare, in data 24 febbraio 2015 Chef Express ha trasmesso ad Autostrade per l'Italia una proposta transattiva irrevocabile.

Nel mese di novembre 2013 Autogrill S.p.A. ha presentato tre ricorsi avanti il TAR Lazio, il TAR Emilia-Romagna e il TAR Lombardia, per l'annullamento, previa sospensiva, delle sollecitazioni a manifestare interesse e delle lettere di invito dell'Advisor Roland Berger per l'affidamento dei servizi ristoro in alcune aree di servizio. In sintesi, Autogrill ha contestato la gravosità delle condizioni poste a base delle gare. Due istanze di sospensiva di Autogrill sono state respinte dai TAR e una è stata rinunciata dalla ricorrente. Inoltre, con riferimento alle procedure nel frattempo espletate dall'Advisor in relazione alle quali Autogrill è risultata prima in graduatoria, la stessa ha presentato, nel gennaio 2014, tre ricorsi avanti il TAR Toscana, il TAR Piemonte e il TAR Liguria, per l'annullamento di alcune clausole convenzionali relative alla disciplina economica del rapporto di subconcessione. Sempre con riferimento alle suddette procedure espletate dall'Advisor, nelle quali Autogrill è risultata prima in graduatoria, la stessa ha notificato motivi aggiunti ai sopra citati ricorsi promossi nel novembre 2013, contenenti analoga richiesta di annullamento di clausole convenzionali relative alla disciplina economica del rapporto di subconcessione.

Nel corso del 2014 Autogrill ha poi sottoscritto, senza riserve, tutte le convenzioni relative alle procedure per le quali è risultata prima in graduatoria.

Nei ricorsi pendenti innanzi il TAR Lombardia e il TAR Piemonte, per i quali era stata fissata l'udienza di merito, Autogrill ha comunicato la sopravvenuta carenza di interesse alla decisione dei ricorsi e il giudice amministrativo, rispettivamente con sentenze di novembre 2014 e gennaio 2015, ha dichiarato l'improcedibilità dei suddetti ricorsi per sopravvenuta carenza di interesse.

Sinistro del 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga - Autostrada A16 Napoli-Canosa

In conseguenza del sinistro occorso, in data 28 luglio 2013, a un autobus adibito a trasporto di persone intento a percorrere l'A16 Napoli-Canosa direzione Napoli, all'altezza del Km 32+700 lungo il viadotto Acqualonga, ove hanno perso la vita quaranta persone, è pendente presso la Procura della Repubblica di Avellino un procedimento penale inizialmente iscritto a carico, tra gli altri, di tre dirigenti e due dipendenti di Autostrade per l'Italia per i reati di omicidio colposo plurimo e omissione di atti d'ufficio.

Nel corso del mese di maggio 2014, i consulenti nominati dalla Procura di Avellino hanno depositato il loro elaborato, ove è evidenziato un asserito carente stato di manutenzione delle barriere di sicurezza. Nel successivo mese di giugno 2014, sono stati iscritti nel registro degli indagati della Procura di Avellino altri tre dirigenti della Società, tra i quali colui che all'epoca dei fatti ricopriva la carica di Condirettore Generale "*Operations & Maintenance*" (che ha successivamente lasciato il Gruppo a far data dall'1 gennaio 2015).

All'esito delle indagini preliminari, conclusesi nei primi giorni di gennaio 2015, è stato notificato a tutti gli indagati, tra cui figurano anche l'Amministratore Delegato e altri due dirigenti e un dipendente della Società (in totale, quindi, tra dirigenti e dipendenti, gli indagati della Società risultano essere complessivamente dodici), l'avviso di conclusione delle indagini preliminari che contiene una prima formale contestazione degli addebiti. In particolare, a tutti gli indagati è contestata la cooperazione colposa in omicidio colposo plurimo e disastro colposo. Nello specifico, a carico dell'Amministratore Delegato e delle altre figure della Direzione Generale della Società sono ipotizzati profili di responsabilità in ordine alla mancata ricalifica delle barriere di sicurezza sul viadotto, mentre nei confronti degli altri indagati della Società diversi da quelli sopra menzionati l'addebito riguarderebbe l'omessa manutenzione delle barriere medesime.

In aggiunta al giudizio penale, sono state promosse due distinte azioni civili, recentemente oggetto di riunione da parte del locale Tribunale civile.

Nella prima, promossa dalla Reale Mutua Assicurazioni, società assicuratrice dell'autobus, sono stati citati in giudizio più di 200 convenuti (tra cui Autostrade per l'Italia), nella loro veste di danneggiati, in favore dei quali è stata messa a disposizione la somma dell'intero massimale prevista nella polizza assicurativa del mezzo (6 milioni di euro). All'interno del suddetto giudizio, alcuni convenuti, nelle relative comparse di costituzione, hanno spiegato domanda risarcitoria anche nei confronti di Autostrade per l'Italia. Questa, nella relativa comparsa di costituzione, ha richiesto la chiamata in causa della propria compagnia assicurativa (Swiss Re International SE) con la quale ha in essere una polizza per responsabilità civile verso terzi.

Nella seconda, gli eredi di una passeggera deceduta nell'occorso hanno promosso un'azione risarcitoria diretta nei confronti anche di Autostrade per l'Italia, oltre che della società assicuratrice del mezzo, della società proprietaria dello stesso, nonché del suo utilizzatore. Questo giudizio è stato successivamente oggetto di riunione con quello promosso dalla Reale Mutua con ordinanza del Tribunale di Avellino del 19 febbraio 2014, nell'ambito della quale Autostrade per l'Italia è stata formalmente autorizzata a citare in giudizio, per l'udienza del 2 luglio 2015, la compagnia assicurativa Swiss Re International SE.

In conseguenza del sinistro lungo il viadotto Acqualonga, l'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici (odierna Autorità Nazionale Anticorruzione) ha avviato nei confronti di Autostrade per l'Italia un'istruttoria in merito ai lavori di manutenzione svolti negli anni sulla tratta autostradale dell'A16 Napoli-Canosa nella quale è compreso il citato viadotto Acqualonga. All'esito dell'istruttoria, l'Autorità Nazionale Anticorruzione, con delibera n. 30 del 22 dicembre 2014, depositata in data 22 gennaio 2015, ha ravvisato asserite non conformità nelle attività di riqualifica delle barriere di sicurezza svolte nel 2012 sulla tratta Napoli-Canosa che avrebbero dovuto comprendere, secondo la ricostruzione dell'Autorità, anche il viadotto Acqualonga.

Sulla base delle considerazioni svolte dalle proprie strutture tecniche, Autostrade per l'Italia ha fornito riscontro all'Autorità, in data 24 febbraio 2015, contestando le conclusioni riportate nella citata delibera.

Sono in corso valutazioni in ordine a eventuali ulteriori iniziative da intraprendere.

Indagini della Procura di Firenze sullo stato delle barriere "New Jersey" installate nel tratto autostradale tra Barberino e Roncobilaccio

In data 23 maggio 2014 la Procura di Firenze ha emesso un decreto di esibizione e acquisizione atti nei confronti di Autostrade per l'Italia a seguito della nota ricevuta il precedente 14 maggio 2014 dalla Squadra di Polizia Giudiziaria della Polstrada di Firenze, in cui emergerebbero condizioni di degrado in cui versano le barriere "New Jersey" installate nel tratto autostradale tra Barberino e Roncobilaccio, ipotizzando a carico di ignoti il reato di cui all'art. 355 comma 2 n. 3 c.p. (inadempimento di contratti di pubbliche forniture concernenti "cose od opere destinate a ovviare a un comune pericolo o a un pubblico infortunio").

Contestualmente, la stessa Procura ha disposto il sequestro, eseguito il successivo 28 maggio 2014, delle barriere "New Jersey" poste sul margine destro delle carreggiate, comprese fra Barberino e Roncobilaccio, su 10 viadotti ivi presenti, disponendo a carico di Autostrade per l'Italia l'adozione di misure atte a mantenere la sicurezza sui tratti interessati dai sequestri.

Nel mese di giugno 2014, la Direzione del IV Tronco di Autostrade per l'Italia ha consegnato alla Polizia Giudiziaria la documentazione richiesta concernente gli interventi di manutenzione, eseguiti negli anni, sulle barriere di sicurezza installate nella tratta di competenza.

Nel mese di ottobre 2014, è stato redatto verbale di elezione di domicilio nei confronti dell'allora Direttore Generale e di un dirigente di Autostrade per l'Italia, entrambi formalmente indagati per il reato di cui all'art. 355 c.p.

Infine, a fine novembre 2014, sono stati effettuati dai Consulenti Tecnici della Procura, con la partecipazione dei Consulenti nominati da Autostrade per l'Italia, una serie di prove "a campione" sulle barriere ivi installate al fine di verificarne le condizioni.

Nel contempo, a conclusione degli esperiti accertamenti, è stato disposto il dissequestro delle barriere.

Alla data attuale le indagini preliminari sono in corso, non avendo il Pubblico Ministero ancora assunto determinazioni in merito.

Indagine della Procura di Prato sull'infortunio mortale di un operaio di Pavimental

A seguito dell'infortunio mortale occorso, in data 27 agosto 2014, a un operaio di Pavimental S.p.A. - società cui erano stati affidati da Autostrade per l'Italia, in appalto, i lavori per l'ampliamento della terza corsia dell'A1 - durante lo svolgimento di alcuni lavori all'interno del cantiere, è stato incardinato presso la Procura di Prato un procedimento penale inizialmente iscritto a carico di personale di Pavimental per l'ipotesi di omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme in materia di salute e sicurezza del lavoro.

Nel mese di dicembre 2014, è stata notificata ad Autostrade per l'Italia una richiesta di acquisizione dati della società, con contestuale richiesta di nomina di un difensore di fiducia della stessa ed elezione di domicilio in quanto persona giuridica indagata ai sensi del D.Lgs. 231/01 [c.d. "Responsabilità Amministrativa degli Enti"].

È da ritenere che il reato ipotizzato a carico di Autostrade per l'Italia non possa che essere quello di cui all'art. 25-septies del D.Lgs. 231/01, in relazione all'art. 589 comma 3 c.p. ("Omicidio colposo aggravato commesso con violazione delle norme sulla sicurezza e salute del lavoro").

Tra gli indagati figura anche il R.U.P. [Responsabile Unico del Procedimento] di Autostrade per l'Italia.

Analoga richiesta di acquisizione dati è pervenuta anche a Pavimental.

Le indagini preliminari sono in corso ed è previsto un incidente probatorio, come richiesto dalla difesa di uno degli indagati di Pavimental, finalizzato alla predisposizione di una perizia che ricostruisca l'esatta dinamica dell'infortunio mortale.

Citazione Autostrade per l'Italia - Autostrade Tech contro Alessandro Patanè e altri

Per tutelare la posizione del Gruppo a fronte di reiterate richieste economiche del Sig. Alessandro Patanè e delle società a esso collegate, afferenti sostanzialmente alla titolarità del software del sistema SICVe (Safety Tutor), Autostrade per l'Italia e Autostrade Tech hanno notificato nei confronti del Sig. Patanè, in data 14 agosto 2013, un atto di citazione avanti il Tribunale di Roma, per veder accertata e dichiarata l'infondatezza delle pretese economiche dallo stesso vantate.

Il sig. Patanè, all'atto della costituzione in giudizio, di cui si è avuta evidenza a inizio 2014, ha presentato oltre i termini di legge domanda riconvenzionale con cui ha chiesto, fra l'altro, l'accertamento della contraffazione del sistema SICVe e del diritto di proprietà industriale del medesimo sistema e un risarcimento del danno di circa 7,5 miliardi di euro.

Si segnala che, secondo il legale esterno che assiste Autostrade per l'Italia, tutte le domande riconvenzionali non hanno alcuna chance di accoglimento, essendosi i convenuti costituiti tardivamente e con richieste inammissibili e infondate nel merito.

Si ricorda peraltro che il Tutor è concesso in comodato gratuito alla Polizia Stradale e che Autostrade per l'Italia non trae alcun beneficio economico, sostenendo peraltro i costi di manutenzione del sistema stesso.

La prima udienza di trattazione che si sarebbe dovuta tenere il 3 dicembre 2014 è stata rinviata al 20 maggio 2015.

Richiesta di risarcimento dal Ministero dell'Ambiente

Con riferimento al procedimento penale (avviato nel 2007 per fatti risalenti al 2005) pendente avanti il Tribunale di Firenze a carico di due dirigenti di Autostrade per l'Italia e di altre 18 persone appartenenti a società di costruzione affidatarie, per presunte violazioni della normativa ambientale riguardante il riutilizzo di terre e rocce da scavo in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico, si evidenzia che tra settembre e dicembre 2014 si sono tenute complessivamente sette udienze, ai fini dell'audizione di alcuni dei testi e dei consulenti la cui ammissione è stata richiesta dalle parti coinvolte, mentre tra gennaio e maggio 2015 risultano programmate sedici udienze.

In particolare, all'udienza del 12 gennaio 2015, il giudice, a seguito di corrispondenti eccezioni sollevate dai legali degli imputati e dei responsabili civili, ha reso una articolata ordinanza con la quale ha stabilito che: (i) *“sono nulli i verbali di attività ispettiva compiuti dalla Polizia Giudiziaria in base alla delega del 31 maggio 2007 del Pubblico Ministero, in quanto l'omissione dell'avviso preventivo agli indagati non è stata adeguatamente motivata, e se ne ordina la restituzione al Pubblico Ministero; (ii) sono nulli i verbali di prelievo dei campioni, raccolti dalla Polizia Giudiziaria in esecuzione della delega citata, e delle successive analisi laboratoristiche sui reperti, in quanto non preceduti da congruo preavviso agli indagati, e ne ordina la restituzione al Pubblico Ministero; (iii) sono inutilizzabili [...] gli atti di analisi laboratoristica condotta sui reperti raccolti da personale ARPAT nell'esercizio del potere di vigilanza e controllo amministrativo, in quanto carenti della dimostrazione documentale del preventivo avviso dell'esame alla persona interessata, ovvero perché concernenti campioni per i quali non è dimostrata l'impossibilità, a quel tempo, di ripetere l'accertamento analitico. Anche di tali atti si ordina la restituzione al Pubblico Ministero”*.

Il Pubblico Ministero, all'esito di tale ordinanza, ha presentato istanza di ricusazione del giudice che, con ordinanza del 9 febbraio 2015, è stata poi dichiarata inammissibile dal Collegio di Ricusazione Penale della Corte di Appello di Firenze per manifesta infondatezza dei motivi nella stessa addotti.

Società Infrastrutture Toscane S.p.A.

Società Infrastrutture Toscane S.p.A. (SIT) ha sottoscritto nel 2006 con la Regione Toscana una concessione per la costruzione e gestione in project financing della bretella autostradale Prato-Signa. Autostrade per l'Italia è azionista di SIT con una partecipazione pari al 46% del capitale sociale.

La Giunta Regionale della Regione Toscana a fine 2011 ha decretato la decadenza per eccessiva onerosità della concessione e, a seguito dell'avvio del procedimento arbitrale, il 19 febbraio 2014 è stato depositato il lodo. Il Collegio ha ritenuto legittima la decadenza disposta dalla Regione per eccessiva onerosità e ha condannato la Regione a corrispondere a SIT, in conseguenza della decadenza, circa complessivi 30,6 milioni di euro (di cui 9,8 milioni di euro quale corrispettivo per il valore della progettazione), mentre SIT è stata condannata a restituire il contributo pubblico di circa 32,2 milioni di euro, con compensazione delle rispettive voci di debito e di credito. Il Collegio ha dichiarato il dovere di SIT di versare la differenza del dovuto, solo all'esito dell'eventuale infruttuosa escussione della garanzia prestata da Generali Italia per l'iniziativa.

Anche al fine di consentire l'anticipata esecuzione del lodo, la stessa Generali Italia, Regione Toscana e SIT hanno sottoscritto in data 1 ottobre 2014 un accordo transattivo per definire la vicenda che presentava un insieme di rilevanti contenziosi. Pertanto, dalla stessa data la concessione si intende definitivamente risolta.

Attività autostradali estere

Brasile

A maggio 1998 una decisione unilaterale del Segretario dei Trasporti dello Stato di San Paolo ha vietato il pedaggiamento degli assi sospesi dei veicoli pesanti, introducendo una limitazione non prevista dai contratti di concessione. Le concessionarie interessate, tra cui Triangulo do Sol, hanno avviato una azione giudiziale chiedendo la ricomposizione dell'equilibrio economico-finanziario originario del contratto. Dopo due sentenze sfavorevoli nei primi due gradi di giudizio di competenza dei tribunali statali di San Paolo, rispettivamente nel 2004 e nel 2010, il 3 dicembre 2013 è stata pubblicata la decisione del Superior Tribunal de Justiça di Brasilia ("STJ") che si è espresso a favore delle concessionarie. A seguito del ricorso di ARTESP che richiedeva una revisione della sentenza, in data 20 febbraio 2014 il giudice ha ritirato la propria precedente decisione. Le concessionarie, in data 24 febbraio 2014, hanno quindi richiesto al giudice che la decisione finale fosse rimessa all'organo collegiale del STJ. In data 2 dicembre 2014 il tribunale ha negato la richiesta delle concessionarie dichiarandosi non competente a decidere sulla materia oggetto del contendere. A seguito del deposito della decisione del STJ, avvenuto il 3 febbraio 2015, il 9 febbraio 2015 le concessionarie hanno presentato ricorso richiedendo, tra l'altro, che la causa venisse riassunta innanzi al Tribunale dello Stato di San Paolo, ricorso avverso il quale ARTESP e lo Stato di San Paolo, in data 24 febbraio 2015, hanno presentato opposizione innanzi alla stessa STJ.

In data 13 luglio 2013 l'ARTESP, attraverso pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, ha deciso di procedere con l'istruttoria nei confronti di tutte le dodici concessionarie dello Stato di San Paolo che concordarono con l'ARTESP stessa gli Atti Aggiuntivi e Modificativi (TAM), firmati e approvati nel 2006, che prorogarono la durata delle concessioni per compensare, tra l'altro, gli oneri legati a imposizioni fiscali introdotte successivamente al rilascio delle concessioni. I TAM del 2006 furono negoziati e sottoscritti dall'ARTESP sulla base di conformi pareri favorevoli da parte delle proprie strutture tecniche, giuridiche ed economiche. Successivamente gli stessi sono stati verificati dagli appositi organismi di vigilanza del Ministero dei Trasporti e della Corte dei Conti dello Stato di San Paolo che ne hanno confermato la piena validità.

ARTESP contesta ora il fatto che le compensazioni sarebbero state calcolate sulla base delle previsioni di piano finanziario, come peraltro previsto nel contratto di concessione, e non sulla base dei dati consuntivi.

La fase amministrativa del procedimento intrapreso dall'ARTESP per la revisione dei TAM 2006 è terminata per tutte le concessionarie coinvolte e l'ARTESP sta ora progressivamente avviando l'iter giudiziario richiedendo l'annullamento dei TAM 2006 per consentire il successivo ricalcolo secondo la metodologia proposta dall'ARTESP stessa.

Alla data attuale, delle dodici società concessionarie coinvolte, le dieci che hanno ricevuto una estensione della concessione con i TAM 2006 hanno ricevuto una notifica circa l'istruttoria in corso. Tra queste, Colinas ha ricevuto la notifica in data 29 settembre 2014 e Triangulo do Sol in data 26 novembre 2014.

Le concessionarie interessate, tra cui le due società citate, e gli operatori del settore, inclusi quelli del credito, ritengono remoto il rischio di soccombenza nel procedimento giudiziario. Tale posizione è supportata da diversi e inequivoci pareri legali, resi da autorevoli professionisti esperti di diritto amministrativo e regolatorio.

Polonia

A settembre 2013 l'Autorità dei Trasporti polacca ha richiesto a Stalexport Autostrada Malopolska S.A. una previsione in merito alla tempistica di rimborso al Governo polacco, secondo il meccanismo previsto dal Contratto di Concessione, del prestito concesso per il finanziamento dei lavori di costruzione del tratto autostradale A4 Katowice-Krakow prima dell'aggiudicazione della concessione, a sua volta finanziato dalla European Bank for Reconstruction and Development (EBRD).

La società ha provveduto a inviare all'Autorità Concedente l'aggiornamento sulle tempistiche di rimborso sulla base delle ultime previsioni.

In successive comunicazioni tra gennaio e febbraio 2014, l'Autorità ha richiesto ulteriori approfondimenti ipotizzando, fra l'altro, che tale prestito possa configurarsi come "aiuto di Stato" ricevuto dalla concessionaria prima dell'ingresso della Polonia nella Comunità Europea e, nel caso, essere oggetto di analisi da parte della Commissione Europea. È in corso l'analisi legale sul reale rischio per la concessionaria qualora si ravvisasse un "aiuto di Stato", rischio che appare comunque remoto.

A partire dal 20 giugno 2012 è inoltre in corso una procedura di verifica ("Explanatory Proceeding") intrapresa dall'Autorità Antitrust polacca nei confronti di Stalexport Autostrada Malopolska.

La procedura mira a verificare l'eventuale "abuso di posizione dominante" della società in relazione alle tariffe applicate agli utenti dell'infrastruttura in concomitanza di lavori di costruzione e manutenzione straordinaria, essendo ritenuta la stessa in regime di "monopolio".

In caso di riscontrata sussistenza di un "abuso di posizione dominante", la procedura potrebbe dare origine a sanzioni pecuniarie.

La società, ferma restando ogni contestazione rispetto alle qualificazioni che l'Autorità intenderà eventualmente assumere all'esito della verifica, ha predisposto una procedura di servizio per individuare i criteri temporali e quantitativi per l'applicazione di una eventuale riduzione di tariffa durante detti lavori.

All'esito di una verifica similare, nel corso del 2008, l'ufficio locale Antitrust aveva comminato una sanzione pecuniaria alla società, pari a circa 300 mila euro, non avendo la stessa posto in essere una procedura per eventualmente applicare una riduzione di tariffe durante tali lavori. Tale sanzione fu confermata nei vari gradi di giudizio, fino alla Corte Suprema.

Altre attività

ETC

A seguito del mancato pagamento da parte dell'Autorità dei Trasporti della Contea di Miami-Dade ("MDX") di servizi di gestione e manutenzione del sistema di campo e del sistema centrale resi da ETC, e a esito di una procedura di mediazione prevista dal contratto di servizio che non ha portato a risultati conclusivi, in data 28 novembre 2012 ETC ha avviato innanzi al Tribunale della Contea di Miami-Dade dello Stato della Florida un'azione giudiziale nei confronti della stessa MDX, richiedendo il pagamento dei corrispettivi non pagati (per un ammontare superiore a 30 milioni di dollari) e il riconoscimento dei danni per altre inadempienze contrattuali.

Nel mese di dicembre 2012, MDX ha a sua volta notificato a ETC la risoluzione del contratto di servizio e richiesto giudizialmente un risarcimento di danni, successivamente valorizzato in 26 milioni di dollari, per presunte inadempienze contrattuali da parte di ETC.

Nel mese di agosto 2013, ETC e MDX hanno concordato il compenso per i servizi resi da ETC durante la fase di migrazione delle attività (cosiddetto "disentanglement") da ETC alla stessa MDX, fase terminata il 22 novembre 2013, per la quale MDX ha provveduto a corrispondere i relativi pagamenti a ETC.

La fase probatoria si è conclusa nel corso del primo semestre 2014. La decisione, inizialmente attesa entro il 2014, è stata in un primo momento rinviata dall'organo giudicante a febbraio 2015, mentre è attualmente attesa per la fine del 2015.

Nel mese di settembre 2013 la Port Authority of New York and New Jersey (PANY) ha inviato una lettera a ETC in cui segnalava taluni ritardi accumulati nel progetto per l'installazione di un nuovo sistema di pedaggiamento sui ponti e tunnel di New York e New Jersey e richiedeva l'immediata attivazione di un piano di recupero per consentire il rispetto della scadenza contrattuale, a pena di rescissione del contratto. A seguito della ricezione di tale lettera, ETC ha interrotto le attività di implementazione del sistema di pedaggiamento e ha avviato una negoziazione con la PANY per la consensuale risoluzione del contratto.

Le discussioni in corso con la PANY per risolvere i motivi di divergenza non hanno ancora portato a risultati. ETC ritiene di avere fondati motivi di contestazione.

Ecomouv

Il 20 ottobre 2011 Autostrade per l'Italia, attraverso la società di progetto Ecomouv S.a.s. (di cui detiene il 70% del capitale), ha sottoscritto con il Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile, dei Trasporti e dell'Edilizia Popolare (MEEDE) il Contratto di Partenariato per la realizzazione e la gestione di un sistema di pedaggiamento satellitare obbligatorio per i mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate in transito su circa 15.000 chilometri della rete stradale nazionale (c.d. progetto Eco-Taxe Poids Lourds).

Il contratto prevedeva una prima fase di progettazione e allestimento del servizio della durata di 21 mesi dalla firma del contratto e quindi una seconda fase di gestione e manutenzione del servizio di esazione della tassa della durata di 11 anni e mezzo.

Le attività di verifica del Dispositivo da parte dello Stato francese Vérification d'Attitude au Bon Fonctionnement (VABF) si sono concluse l'8 novembre 2013 e il 22 novembre 2013 lo Stato francese ha riconosciuto il dispositivo conforme alle prescrizioni tecniche e alle disposizioni legali e regolamentari applicabili, salvo che per l'omologazione delle catene di esazione e controllo; omologazioni, non necessarie ad avviso di Ecomouv ai fini della VABF, che sono tuttavia

intervenute nel corso del mese di dicembre 2013.

Il 29 ottobre 2013 il Primo Ministro francese annunciava la sospensione dell'entrata in vigore dell'Eco-Taxe, a seguito di un violento movimento di protesta in Bretagna, per poter prendere in conto misure di aggiustamento del perimetro di applicazione richieste con forza dalle organizzazioni professionali dei trasportatori, agricoltori e politici della regione bretone. Due Commissioni parlamentari di indagine sono state insediate, rispettivamente, in seno all'Assemblea Nazionale e al Senato, nel corso di dicembre 2013, la prima delle quali (la Mission d'Information presso l'Assemblea Nazionale) con lo scopo precipuo di verificare le condizioni di riavvio per la messa in esercizio della tassa.

Successivamente, anche a seguito del parere favorevole rilasciato dalla Commissione di Conciliazione richiesta da Ecomouv al fine di risolvere in bonis le divergenze emerse circa la mancata accettazione del Dispositivo da parte dello Stato francese benché le fasi si collaudano si fossero concluse positivamente, nonché delle conclusioni favorevoli dei rapporti predisposti dalle 2 citate Commissioni parlamentari, che hanno ribadito l'opportunità del mantenimento del dispositivo realizzato da Ecomouv e la legittimità delle procedure di attribuzione, in data 20 giugno 2014 è stato firmato con il Governo francese il Protocollo di Accordo per la gestione del Contratto di Partenariato durante il periodo di sospensione della tassa, sino al 31 dicembre 2014.

Con il Protocollo di Accordo il Governo francese riconosce la conformità al Contratto del dispositivo sviluppato da Ecomouv, dichiarando la cosiddetta "messa a disposizione" e la presa in carico degli obblighi di pagamento. Con l'Accordo, inoltre, il Governo rende Ecomouv indenne dai costi operativi e finanziari derivanti dalla citata sospensione dell'ecotassa.

In data 30 ottobre 2014, i Ministri competenti hanno formalmente comunicato a Ecomouv la decisione di risolvere il Contratto di Partenariato "a causa di difficoltà insormontabili nella messa in opera dell'Eco-Taxe".

Successivamente, in data 30 dicembre 2014, lo Stato francese ha comunicato a Ecomouv la presa in carico dell'indennità di risoluzione del Contratto di Partenariato, conformemente ai criteri di calcolo previsti dal Protocollo di Accordo. L'indennità - il cui importo netto è pari a 403 milioni di euro - consente il ristoro degli investimenti, incluso il rimborso della quota di debito che non è stata già oggetto di accollo da parte dello Stato, la remunerazione del capitale investito e la gestione della liquidazione volontaria della società Ecomouv, inclusi i costi del piano sociale di salvaguardia degli impieghi. Lo Stato francese, inoltre, si è accollato l'onere del riacquisto degli apparati prodotti da Ecomouv e distribuiti agli operatori, nonché il debito afferente al progetto.

Si evidenzia che l'obbligazione di rimborso del debito di progetto nei confronti delle banche finanziatrici, per un importo originario pari a circa 440 milioni di euro, è stata assunta direttamente dallo Stato francese per l'effetto combinato dell'avvenuta accettazione del sistema nell'ambito del Protocollo d'Accordo trilaterale Ecomouv-Banche finanziatrici-Governo francese del 20 giugno 2014 e del successivo esercizio della resiliazione del Contratto di Partenariato da parte del Governo francese con efficacia dal 30 dicembre 2014, senza possibilità di ulteriore ricorso su Ecomouv.

10.8 Eventi successivi al 31 dicembre 2014

Atto di indirizzo per piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio in Italia

In data 2 febbraio 2015 il Concedente ha trasmesso a tutte le concessionarie autostradali italiane un atto di indirizzo, a firma congiunta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dello Sviluppo Economico, recante ad oggetto l'*"Individuazione dei criteri per l'elaborazione di un piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali"*. L'atto di indirizzo ha previsto per ciascuna società concessionaria la possibilità di (i) chiudere alcune aree di servizio ritenute marginali, a condizione che i concessionari assicurino comunque un adeguato servizio sulla rispettiva tratta, e (ii) rivisitare le modalità di resa dei servizi oil e non-oil da parte degli affidatari. Autostrade per l'Italia, Tangenziale di Napoli e Società Traforo del Monte Bianco hanno presentato il proprio piano che, ai sensi dell'atto di indirizzo, dovrà essere approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico, sentite le Regioni. I termini per la suddetta approvazione scadranno il 15 marzo 2015.

Operazioni di riacquisto parziale di obbligazioni emesse da Atlantia mediante tender offer

In data 13 febbraio 2015 Atlantia S.p.A. ha annunciato il lancio di un'operazione di riacquisto parziale rivolta ai portatori delle seguenti Obbligazioni emesse da Atlantia e garantite da Autostrade per l'Italia:

- a) Obbligazioni 5,625%, aventi valore nominale complessivo pari a 1.500.000.000 euro con scadenza 2016;

- b) Obbligazioni 3,375%, aventi valore nominale complessivo pari a 1.000.000.000 euro con scadenza 2017, garantite da ASPi;
- c) Obbligazioni 4,500%, aventi valore nominale complessivo pari a 1.000.000.000 euro con scadenza 2019 verso un corrispettivo in denaro per un ammontare massimo predeterminato.

Alla chiusura dell'operazione, risultano validamente presentate adesioni in relazione alle Obbligazioni per un controvalore nominale complessivo pari a 1.078.963.000 euro. Atlantia ha annunciato di aver deciso di accettare le adesioni alle offerte validamente presentate per un controvalore nominale complessivo pari a 1.020.130.000 euro. A esito dell'operazione Autostrade per l'Italia provvederà a rimborsare in pari misura i corrispondenti finanziamenti concessi dalla controllante Atlantia e a ridurre parimenti l'ammontare delle garanzie prestate.

Delibera autorizzazione all'emissione di prestiti obbligazionari retail

Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha deliberato il 19 febbraio 2015 di autorizzare l'emissione, entro il 31 dicembre 2015, di uno o più nuovi prestiti obbligazionari, non convertibili, da eseguirsi in una o più tranche, per un importo complessivo massimo non superiore a 1,5 miliardi di euro, destinati alla quotazione presso uno o più mercati regolamentati (incluso il Mercato Telematico delle Obbligazioni, organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.) e oggetto di offerta pubblica di sottoscrizione rivolta al pubblico indistinto in Italia. Il Consiglio di Amministrazione ha altresì deliberato che i suddetti prestiti obbligazionari, di durata non superiore a 8 anni, potranno essere regolati da un tasso di interesse fisso o variabile, ovvero ancora misto, vale a dire mediante la combinazione di tasso fisso, nei primi anni di durata del prestito, e tasso variabile, negli anni successivi. Tali emissioni hanno principalmente la finalità di finanziare i programmi di sviluppo del Gruppo Autostrade per l'Italia, mantenere una struttura finanziaria equilibrata per quanto attiene al rapporto tra indebitamento a breve e medio-lungo termine, diversificare le provviste acquisendo risorse a costi competitivi, oltre che mantenere un'ampia base di investitori e rimborsare anticipatamente i finanziamenti ottenuti da Atlantia al fine di estendere la durata media dell'indebitamento finanziario.

Raggiunti accordi per l'acquisto del controllo di Società Autostrada Tirrenica

In data 25 febbraio 2015 Autostrade per l'Italia, che già deteneva il 24,98% del capitale di Società Autostrada Tirrenica p.A. (SAT), ha definito accordi con gli attuali soci di SAT per l'acquisto di un ulteriore 74,95% del capitale della società in modo da elevare così la propria partecipazione al 99,93%. Il controvalore dell'operazione ammonta complessivamente a circa 84 milioni di euro.

SAT è la società concessionaria dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, di cui è in esercizio il tratto Livorno-Rosignano di circa 40 km. La relativa Convenzione Unica, sottoscritta con il Concedente nel 2009⁽¹⁾, prevede l'estensione della concessione dal 31 ottobre 2028 al 31 dicembre 2046, nonché la realizzazione dei lavori per il completamento dell'intera autostrada fino a Civitavecchia.

A seguito di alcuni rilievi formulati dalla Commissione Europea in ordine, fra l'altro, alla proroga della concessione al 2046, il Concedente ha trasmesso al concessionario uno schema di atto aggiuntivo che prevede la scadenza della concessione al 2043, la realizzazione dei lavori della tratta Civitavecchia-Tarquinia (in corso di esecuzione) e l'eventuale completamento dell'autostrada (anche per tratte) da realizzare tramite affidamento a terzi mediante gara. Lo schema di atto aggiuntivo prevede che il completamento sia in ogni caso subordinato al verificarsi dei presupposti tecnici, finanziari ed economici da accertare congiuntamente tra Concedente e concessionario alla stipula di atto aggiuntivo alla Convenzione. Lo schema di atto aggiuntivo è sottoposto al vaglio della Commissione Europea.

Il perfezionamento dell'operazione di acquisto del capitale di SAT, sospensivamente subordinato, tra altre condizioni, all'ottenimento dell'autorizzazione del Concedente, è previsto entro il primo semestre 2015.

[1] Convenzione efficace dal 24 novembre 2010 a seguito dell'atto di recepimento delle prescrizioni formulate dal CIPE

Allegati al bilancio consolidato

- [Allegato 1](#) • Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2014
- [Allegato 2](#) • Informazioni relative ai compensi della Società di Revisione

I sopra elencati allegati non sono assoggettati a revisione contabile.

Allegato 1

Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2014

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta
Controllante			
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	Concessioni e costruzioni autostrade	Euro
Imprese controllate consolidate con il metodo integrale			
AD Moving S.p.A.	Roma	Gestione servizi pubblicitari	Euro
Atlantia Bertin Concessões S.A.	San Paolo (Brasile)	Holding di partecipazioni	Real brasiliano
Autostrade Concessões e Participações Brasil Limitada	San Paolo (Brasile)	Holding di partecipazioni	Real brasiliano
Autostrade dell'atlantico S.r.l.	Roma	Holding di partecipazioni	Euro
Autostrade Holding do Sur S.A.	Santiago (Cile)	Holding di partecipazioni	Peso cileno
Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited	Mumbai - Maharashtra (India)	Holding di partecipazioni	Rupia
Autostrade Meridionali S.p.A.	Napoli	Concessioni e costruzioni autostrade	Euro
Autostrade Portugal - Concessões de Infraestruturas S.A.	Lisbona (Portogallo)	Holding di partecipazioni	Euro
Autostrade Tech S.p.A.	Roma	Vendita impianti e sistemi informatici per il controllo e l'automazione dei trasporti e per la sicurezza stradale	Euro
Concessionária da Rodovia MG050 S.A.	San Paolo (Brasile)	Concessioni e costruzioni autostrade	Real brasiliano
Dannii Holding GmbH	Vienna (Austria)	Acquisizione e gestione di partecipazioni in altre società	Euro
Ecomouv D&B S.a.s.	Parigi (Francia)	Progettazione/realizzazione/distribuzione dei dispositivi necessari alla messa in opera dell'Eco-Taxe	Euro
Ecomouv S.a.s.	Parigi (Francia)	Finanziamento/progettazione/realizzazione/funzionamento dei dispositivi necessari alla messa in opera dell'Eco-Taxe	Euro
Electronic Transaction Consultants Co.	Richardson (Texas - USA)	Gestione servizi di pagamento automatizzato	Dollaro USA
EsseDieEsse Società di Servizi S.p.A.	Roma	Prestazione di servizi amministrativi e generali	Euro
Giove Clear S.r.l.	Roma	Attività di pulizie e manutenzioni varie	Euro

Capitale sociale/ fondo consortile al 31/12/2014	Partecipazione detenuta da	% di partecipazione al capitale sociale/fondo consortile al 31/12/2014	% di interessenza complessiva del Gruppo	Note
622.027.000				
1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
773.739.894	Triangulo do Sol Participações S.A.	100%	50,00%	(1)
729.590.863		100%	100%	
	Autostrade Portugal - Concessões de Infrastruturas S.A.	25,00%		
	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	41,14%		
	Autostrade Holding do Sur S.A.	33,86%		
1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
51.496.805.692		100%	100%	
	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	99,99%		
	Autostrade per l'Italia S.p.A.	0,01%		
500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,99%	99,99%	
9.056.250	Autostrade per l'Italia S.p.A.	58,98%	58,98%	(2)
30.000.000	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	100%	100%	
1.120.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
53.976.022	Atlantia Bertin Concessões S.A.	100%	50,00%	
10.000	Autostrade Tech S.p.A.	100%	100%	
500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	75%	75%	
30.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	70%	70%	
16,692	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	64,46%	64,46%	
500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
10.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta
Grupo Costanera S.A.	Santiago (Cile)	Holding di partecipazioni	Peso cileno
Infoblu S.p.A.	Roma	Infomobilità	Euro
Infra Bertin Participações S.A.	San Paolo (Brasile)	Holding di partecipazioni	Real brasiliano
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	Aosta	Concessioni e costruzioni autostrade	Euro
Rodovias das Colinas S.A.	San Paolo (Brasile)	Concessioni e costruzioni autostrade	Real brasiliano
Sociedad Concesionaria AMB S.A.	Santiago (Cile)	Concessioni e costruzioni autostrade	Peso cileno
Sociedad Concesionaria Autopista Nororiental S.A.	Santiago (Cile)	Concessioni e costruzioni autostrade	Peso cileno
Sociedad Concesionaria Autopista Nueva Vespucio Sur S.A.	Santiago (Cile)	Holding di partecipazioni	Peso cileno
Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A.	Santiago (Cile)	Concessioni e costruzioni autostrade	Peso cileno
Sociedad Concesionaria de Los Lagos S.A.	Llanquihue (Cile)	Concessioni e costruzioni autostrade	Peso cileno
Sociedad Concesionaria Litoral Central S.A.	Santiago (Cile)	Concessioni e costruzioni autostrade	Peso cileno
Sociedad Concesionaria Vespucio Sur S.A.	Santiago (Cile)	Concessioni e costruzioni autostrade	Peso cileno
Sociedad Gestion Vial S.A.	Santiago (Cile)	Costruzione e manutenzione opere e servizi per la viabilità	Peso cileno
Sociedad Operacion y Logistica de Infraestructuras S.A.	Santiago (Cile)	Opere e servizi per le concessioni	Peso cileno
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	Pré Saint Didier (Aosta)	Concessioni e costruzioni del Traforo del Monte Bianco	Euro
Stalexport Autoroute S.à.r.l.	Lussemburgo (Lussemburgo)	Servizi autostradali	Euro
Stalexport Autostrada Małopolska S.A.	Mysłowice (Polonia)	Concessioni e costruzioni autostrade	Zloty

Capitale sociale/ fondo consortile al 31/12/2014	Partecipazione detenuta da	% di partecipazione al capitale sociale/fondo consortile al 31/12/2014	% di interessenza complessiva del Gruppo	Note
465.298.430.418	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.		50,01%	
5.160.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.		75%	
738.652.989	Autostrade Concessões e Participações Brasil Limitada		50%	(1)
343.805.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco		47,97%	(3)
226.145.401	Atlantia Bertin Concessões S.A.		100%	(1)
5.875.178.700			100%	
	Grupo Costanera S.A.	99,98%		
	Sociedad Gestion Vial S.A.	0,02%		
22.738.904.654			100%	
	Grupo Costanera S.A.	99,90%		
	Sociedad Gestion Vial S.A.	0,10%		
166.967.672.229			100%	
	Grupo Costanera S.A.	99,99996%		
	Sociedad Gestion Vial S.A.	0,00004%		
58.859.765.519			100%	
	Grupo Costanera S.A.	99,99804%		
	Sociedad Gestion Vial S.A.	0,001961%		
53.602.284.061			100%	
	Autostrade Holding do Sur S.A.	99,95238%		
	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	0,04762%		
18.368.224.675			100%	
	Grupo Costanera S.A.	99,99%		
	Sociedad Gestion Vial S.A.	0,01%		
52.967.792.704			100%	
	Sociedad Concesionaria Autopista Nueva Vespucio Sur S.A.	99,9975%		
	Sociedad Gestion Vial S.A.	0,0025%		
397.237.788			100%	
	Grupo Costanera S.A.	99,99%		
	Sociedad Operacion y Logistica de Infraestructuras S.A.	0,01%		
11.736.819			100%	
	Grupo Costanera S.A.	99,99%		
	Sociedad Gestion Vial S.A.	0,01%		
198.749.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.		51,00%	(3)
56.149.500	Stalexport Autostrady S.A.		100%	
66.753.000	Stalexport Autoroute S.àr.l.		100%	

Denominazione	Sede legale	Attività	Valuta
Stalexport Autostrady S.A.	Katowice (Polonia)	Holding di partecipazioni	Zloty
Tangenziale di Napoli S.p.A.	Napoli	Concessioni e costruzioni autostrade	Euro
Tech Solutions Integrators S.a.s.	Parigi (Francia)	Realizzazione, installazione e manutenzione di sistemi di telepedaggio	Euro
Telepass France S.a.s.	Parigi (Francia)	Servizi di pagamento pedaggio ed ecotassa francese	Euro
Telepass S.p.A.	Roma	Gestione servizi di pagamento automatizzato	Euro
Triangulo do Sol Auto-Estradas S.A.	Matao (Brasile)	Concessioni e costruzioni strade	Real brasiliano
Triangulo do Sol Participações S.A.	San Paolo (Brasile)	Holding di partecipazioni	Real brasiliano
Via4 S.A.	Mysłowice (Polonia)	Servizi autostradali	Zloty

(1) Il Gruppo Autostrade per l'Italia detiene una quota del 50% più un'azione delle società ed esercita il controllo sulla base degli accordi di partnership e di governance.

(2) La società è quotata presso il mercato Expandi gestito della Borsa Italiana S.p.A.

(3) 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.

(4) La società è quotata presso la Borsa di Varsavia.

Capitale sociale/ fondo consortile al 31/12/2014	Partecipazione detenuta da	% di partecipazione al capitale sociale/fondo consortile al 31/12/2014	% di interessenza complessiva del Gruppo	Note	
185.446.517	Autostrade per l'Italia S.p.A.		61,20%	61,20%	[4]
108.077.490	Autostrade per l'Italia S.p.A.		100%	100%	
2.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.		100%	100%	
1.000.000	Telepass S.p.A.		100%	100%	
26.000.000			100%	100%	
	Autostrade per l'Italia S.p.A.	96,15%			
	Autostrade Tech S.p.A.	3,85%			
71.000.000	Atlantia Bertin Concessões S.A.		100%	50,00%	
1.122.539.010	Infra Bertin Participações S.A.		100%	50,00%	
500.000	Stalexport Autoroute S.àr.l.		55,00%	33,66%	

Denominazione	Sede Legale	Attività
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		
Imprese collegate		
Pavimental S.p.A.	Roma	Costruzione e manutenzione autostrade e aeroporti
Spea Ingegneria Europea S.p.A.	Milano	Servizi tecnici ingegneria integrati
Arcea Lazio S.p.A. (in liquidazione)	Roma	Concessioni e costruzioni strade e autostrade del Lazio
A&T Road Construction Management and Operation Private Limited	Pune Maharashtra (India)	Gestione e manutenzione di progettazione e direzioni lavori
Autostrade for Russia GmbH	Vienna (Austria)	Holding di partecipazioni
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna	Progettazione, costruzione e gestione del parcheggio pubblico multipiano
Biuro Centrum Sp.zo.o.	Katowice (Polonia)	Prestazione di servizi amministrativi
Pedemontana Veneta S.p.A. (in liquidazione)	Verona	Concessioni e costruzioni autostrade Pedemontana Veneta
Società Autostrada Tirrenica p.A.	Roma	Concessioni e costruzioni autostrade
Società Infrastrutture Toscane S.p.A.	Firenze	Progettazione, costruzione e gestione della "bretella Lastra a Signa-Prato"
Joint Venture		
Concessionária Rodovias do Tietê S.A.	San Paolo (Brasile)	Concessioni e costruzioni autostrade
Geie del Traforo del Monte Bianco	Courmayeur (Aosta)	Manutenzione e gestione del Traforo del Monte Bianco
Partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value		
Imprese controllate non consolidate		
Petrostal S.A. (in liquidazione)	Varsavia (Polonia)	Servizi immobiliari
Altre partecipazioni		
Huta Jednosc S.A.	Siemianowice (Polonia)	Commercializzazione acciaio
Inwest Star S.A. (in liquidazione)	Starachowice (Polonia)	Commercializzazione acciaio
Italmex S.p.A. (in liquidazione)	Milano	Agenzia di commercio
Konsorcjum Autostrada Slask S.A.	Katowice (Polonia)	Concessioni e costruzioni autostrade
Tangenziale Esterna S.p.A.	Milano	Progettazione/realizzazione e gestione della nuova Tangenziale Esterna di Milano
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano	Costruzione e gestione tangenziali di Milano
Uirnet S.p.A.	Roma	Gestione rete logistica nazionale

Valuta	Capitale sociale/ fondo consortile al 31/12/2014	Partecipazione detenuta da	% di partecipazione al capitale sociale/fondo consortile al 31/12/2014
Euro	10.116.452	Autostrade per l'Italia S.p.A.	20,00%
Euro	5.160.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	27,00%
Euro	1.983.469	Autostrade per l'Italia S.p.A.	34,00%
Rupia	100.000	Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited	50,00%
Euro	60.000	Autostrade Tech S.p.A.	25,50%
Euro	9.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	32,50%
Zloty	80.000	Stalexport Autostrady S.A.	40,63%
Euro	6.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	29,77%
Euro	24.460.800	Autostrade per l'Italia S.p.A.	24,98%
Euro	30.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	46,00%
Real brasiliiano	248.578.476	Atlantia Bertin Concessões S.A.	50,00%
Euro	2.000.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	50,00%
Zloty	2.050.500	Stalexport Autostrady S.A.	100%
Zloty	27.200.000	Stalexport Autostrady S.A.	2,40%
Zloty	11.700.000	Stalexport Autostrady S.A.	0,26%
Euro	1.464.000	Stalexport Autostrady S.A.	4,24%
Zloty	1.987.300	Stalexport Autostrady S.A.	5,43%
Euro	464,945,000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	0,25%
Euro	220.344.608	Autostrade per l'Italia S.p.A.	13,67%
Euro	1.061.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	1,51%

Denominazione	Sede Legale	Attività
Veneto Strade S.p.A.	Venezia	Costruzione e manutenzione opere e servizi per la viabilità
Walcownia Rur Jednosc Sp.zo.o.	Siemianowice (Polonia)	Commercializzazione acciaio
Zakłady Metalowe Dezamet S.A.	Nowa Deba (Polonia)	Commercializzazione acciaio
Consorzi		
Consorzio Anhanguera Norte	Riberao Preto (Brasile)	Consorzio di costruzione
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Approvvigionamento sul mercato elettrico
Consorzio Midra	Firenze	Ricerca scientifica per la tecnologia di base dei dispositivi
Costruzioni Impianti Autostradali S.c.a.r.l.	Roma	Realizzazione di opere pubbliche e infrastrutture
Idroelettrica S.c.r.l.	Châtillon (Aosta)	Autoproduzione energia elettrica
Partecipazioni iscritte nelle attività correnti		
Dom Maklerski Bdm S.A.	Bielsko-Biala (Polonia)	Holding di partecipazioni
Ideon S.A.	Katowice (Polonia)	Commercializzazione acciaio
Lusoponte - Concessionaria para a Travessia do Tejo S.A.	Montijo (Portogallo)	Concessionaria autostradale
Strada dei Parchi S.p.A.	Roma	Concessioni e costruzioni autostrade

Valuta	Capitale sociale/ fondo consortile al 31/12/2014	Partecipazione detenuta da	% di partecipazione al capitale sociale/fondo consortile al 31/12/2014
Euro	5.163.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	5,00%
Zloty	220.590.000	Stalexport Autostrady S.A.	0,01%
Zloty	18.789.410	Stalexport Autostrady S.A.	0,27%
Real	-	Autostrade Concessões e Participações Brasil	13,13%
Euro	107.112		34,90%
		Autostrade per l'Italia S.p.A.	29,00%
		Tangenziale di Napoli S.p.A.	2,00%
		Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	1,90%
		Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	1,10%
		Autostrade Meridionali S.p.A.	0,90%
Euro	73.989	Autostrade Tech S.p.A.	33,33%
Euro	10.000	Autostrade Tech S.p.A.	20%
Euro	50.000	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	0,10%
Zloty	19.796.924	Stalexport Autostrady S.A.	2,71%
Zloty	343.490.781		2,78%
		Stalexport Autostrady S.A.	2,63%
		Biuro Centrum Sp.zo.o.	0,15%
Euro	25.000.000	Autostrade Portugal - Concessões de Infraestruturas S.A.	17,21%
Euro	48.114.240	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2,00%

Allegato 2

Informazioni relative ai compensi della Società di Revisione

Tipologia di servizi (migliaia di euro)	Soggetto che ha erogato il servizio	Corrispettivi
Autostrade per l'Italia S.p.A.		
Revisione contabile	Revisore della capogruppo	204
Servizi di attestazione	Revisore della capogruppo ⁽¹⁾	23
Altri servizi	Revisore della capogruppo ⁽²⁾	36
Altri servizi	Rete del revisore della capogruppo ⁽³⁾	44
Totale Autostrade per l'Italia S.p.A.		307
Imprese controllate		
Revisione contabile	Revisore della capogruppo	122
Revisione contabile	Rete del revisore della capogruppo	621
Altri servizi	Revisore della capogruppo ⁽⁴⁾	73
Altri servizi	Rete del revisore della capogruppo ⁽⁵⁾	65
Totale imprese controllate		881
Totale Gruppo Autostrade per l'Italia		1.188

(1) Parere sulla distribuzione di acconti sui dividendi.

(2) Sottoscrizioni modelli Unico e 770, agreed upon procedures su dati e informazioni contabili e comfort letter su offering circular.

(3) Verifiche inerenti alla tassazione sul reddito da lavoro dipendente e agli obblighi del sostituto di imposta.

(4) Sottoscrizioni modelli Unico e 770, agreed upon procedures su dati e informazioni contabili e servizi relativi al sistema di controllo interno.

(5) Agreed upon procedures su dati e informazioni contabili.

Pagina intenzionalmente lasciata bianca





4.

BILANCIO
DI ESERCIZIO

Prospetti contabili

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

(migliaia di euro)	Note	31/12/2014	Di cui verso parti correlate	31/12/2013	Di cui verso parti correlate
ATTIVITÀ					
ATTIVITÀ NON CORRENTI					
Attività materiali	5.1	74.791		78.356	
Immobili, impianti e macchinari		68.428		72.264	
Investimenti immobiliari		6.363		6.092	
Attività immateriali	5.2	17.890.665		17.596.250	
Diritti concessori immateriali		11.764.461		11.472.682	
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.201		6.111.199	
Altre attività immateriali		15.003		12.369	
Partecipazioni	5.3	1.451.039		1.462.245	
Attività finanziarie non correnti	5.4	362.541		548.249	
Attività finanziarie non correnti per contributi su opere		131.502		159.190	
Depositi vincolati non correnti		171.791		233.886	
Derivati non correnti con fair value attivo		-		5.387	
Altre attività finanziarie non correnti		59.248	43.161	149.786	130.043
Altre attività non correnti	5.5	269		269	
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		19.779.305		19.685.369	
ATTIVITÀ CORRENTI					
Attività commerciali	5.6	497.930		512.620	
Rimanenze		36.536		35.814	
Attività per lavori in corso su ordinazione		3.697		3.697	
Crediti commerciali		457.697	110.390	473.109	112.314
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.7	1.265.207		3.444.972	
Disponibilità liquide		494.339		1.261.959	
Mezzi equivalenti		352.718		1.752.584	
Rapporti di conto corrente con saldo attivo verso parti correlate		418.150	418.150	430.429	430.429
Attività finanziarie correnti	5.4	353.877		425.957	
Attività finanziarie correnti per contributi su opere		65.680		5.934	
Depositi vincolati correnti		62.271		5.158	
Derivati correnti con fair value attivo		1.034		70	
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		98.719	81.807	29.243	779
Altre attività finanziarie correnti		126.173	124.809	385.552	379.181
Attività per imposte correnti	5.8	17.143	17.040	31.104	30.555
Altre attività correnti	5.9	121.304		64.719	
Attività non correnti possedute per la vendita o connesse ad attività operative cessate	5.10	4.271		4.271	
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		2.259.732		4.483.643	
TOTALE ATTIVITÀ		22.039.037		24.169.012	

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

(migliaia di euro)	Note	31/12/2014	Di cui verso parti correlate	31/12/2013	Di cui verso parti correlate
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ					
PATRIMONIO NETTO					
Capitale emesso		622.027		622.027	
Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti		-		446.000	
Altre riserve e utili portati a nuovo		1.272.670		776.020	
Utile dell'esercizio al netto dell'acconto sui dividendi		373.857		460.231	
TOTALE PATRIMONIO NETTO	5.11	2.268.554		2.304.278	
Passività non correnti					
Fondo non corrente per impegni da convenzione	5.12	3.654.565		3.619.420	
Fondi non correnti per accantonamenti	5.13	926.536		790.666	
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		114.497		106.471	
Fondo non corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		812.039		684.195	
Passività finanziarie non correnti	5.14	11.525.508		11.302.871	
Finanziamenti a medio-lungo termine		11.180.597	8.736.615	11.085.015	8.541.996
Derivati non correnti con fair value passivo		344.911	245.232	217.856	184.542
Passività per imposte differite nette	5.15	247.451		244.645	
Altre passività non correnti	5.16	28.897		26.665	
Totale passività non correnti		16.382.957		15.984.267	
Passività correnti					
Passività commerciali	5.17	1.184.651	290.719	1.208.552	323.045
Fondo corrente per impegni da convenzione	5.12	494.092		416.000	
Fondi correnti per accantonamenti	5.13	341.170		268.638	
Fondi correnti per benefici per dipendenti		13.146		10.923	
Fondo corrente per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		268.124		207.921	
Fondo corrente per rischi per sanzioni e penali da Convenzione Unica		2.141		1.984	
Altri fondi correnti per rischi e oneri		57.759		47.810	
Passività finanziarie correnti	5.14	1.138.478		3.766.357	
Scoperti di conto corrente		14		131	
Finanziamenti a breve termine		264.000	264.000	483.712	483.712
Derivati correnti con fair value passivo		1.034		70	
Rapporti di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate		251.741	251.741	510.869	510.869
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		618.903	237.606	2.768.745	2.372.352
Altre passività finanziarie correnti		2.786		2.830	
Passività per imposte correnti	5.8	21.069	21.069	-	-
Altre passività correnti	5.18	208.066	12.021	220.920	9.085
Passività non correnti connesse ad attività operative cessate	5.10	-		-	
Totale passività correnti		3.387.526		5.880.467	
TOTALE PASSIVITÀ		19.770.483		21.864.734	
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		22.039.037		24.169.012	

CONTO ECONOMICO

(migliaia di euro)	Note	2014	Di cui verso parti correlate	2013	Di cui verso parti correlate
RICAVI					
Ricavi da pedaggio	6.1	2.954.773		2.815.900	
Ricavi per servizi di costruzione	6.2	347.144	29.215	375.989	
Ricavi per lavori su ordinazione	6.3	2.370	2.370	12.873	12.873
Altri ricavi operativi	6.4	341.726	112.677	361.093	107.154
TOTALE RICAVI		3.646.013		3.565.855	
COSTI					
Costi per materie prime e materiali	6.5	-80.324		-56.972	
Costi per servizi	6.6	-1.015.283	-438.431	-1.097.576	-456.539
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		423		-169	
Costo per il personale	6.7	-380.553	-12.896	-379.916	-6.858
Altri costi operativi	6.8	-469.663		-471.058	
Oneri concessori		-405.548		-398.146	
Costi per godimento beni di terzi		-5.114		-5.890	
Altri oneri operativi		-59.001	-525	-67.022	-13.996
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	6.9	-173.112		-2.121	
Accantonamenti (Utilizzi) del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		-159.766		19.360	
Accantonamenti dei fondi per rischi e oneri		-13.346		-21.481	
Utilizzo del fondo per impegni da convenzione	6.10	393.161		383.827	
Ammortamenti	6.11	-487.360		-488.556	
Ammortamento immobili, impianti e macchinari		-20.345		-20.628	
Ammortamento investimenti immobiliari		-368		-386	
Ammortamento diritti concessori immateriali		-454.683		-455.534	
Ammortamento altre attività immateriali		-11.964		-12.008	
(Svalutazioni) Ripristini di valore	6.12	-4.375		-193	
TOTALE COSTI		-2.217.086		-2.112.734	
RISULTATO OPERATIVO		1.428.927		1.453.121	
Proventi finanziari					
Dividendi da società partecipate		297.317		397.179	
Altri proventi finanziari		174.681		285.890	
Rivalutazioni di attività finanziarie e di partecipazioni		90.402	65.126	111.289	55.357
Oneri finanziari		-734.291		-766.164	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione		-98.360		-82.141	
Altri oneri finanziari		-627.947	-498.705	-682.011	-543.200
Svalutazioni di attività finanziarie e di partecipazioni		-7.984		-2.012	
Utili (perdite) su cambi		-12		9	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	6.13	-436.986		-368.976	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO					
		991.941		1.084.145	
(Oneri) Proventi fiscali					
Imposte correnti	6.14	-288.410		-298.005	
Differenze su imposte correnti di esercizi precedenti		-252.637		-212.252	
Imposte anticipate e differite		4.189		382	
		-39.962		-86.135	
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		703.531		786.140	
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	6.15	-		23.670	
UTILE DELL'ESERCIZIO	6.16	703.531		809.810	

CONTO ECONOMICO

(euro)	Note	2014	2013
Utile base per azione	6.16	1,13	1,30
<i>di cui:</i>			
da attività operative in funzionamento		1,13	1,26
da attività operative cessate		-	0,04
Utile diluito per azione	6.16	1,13	1,30
<i>di cui:</i>			
da attività operative in funzionamento		1,13	1,26
da attività operative cessate		-	0,04

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(migliaia di euro)	Note	2014	2013
Utile dell'esercizio (A)		703.531	809.810
di cui relativo ad attività operative cessate		-	23.670
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	5.11	-97.957	81.751
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (B)		-97.957	81.751
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	5.11	-9.075	4.093
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (C)		-9.075	4.093
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale (D=B+C)		-107.032	85.844
Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+D)		596.499	895.654

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(migliaia di euro)

	Riserve e utili portati a nuovo			
	Capitale emesso	Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	Riserve da sovrapprezzo azioni	Riserva legale
Saldo al 31/12/2012	622.027	446.000	216.070	124.406
Risultato economico complessivo	-	-	-	-
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni				
Dividendi deliberati (saldo)	-	-	-	-
Acconto sui dividendi	-	-	-	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-	-
Saldo al 31/12/2013	622.027	446.000	216.070	124.406
Risultato economico complessivo	-	-	-	-
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni				
Dividendi deliberati (saldo)	-	-	-	-
Destinazione del risultato dell'esercizio precedente a utili portati a nuovo	-	-	-	-
Riclassifica della riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti a riserva straordinaria	-	-446.000	-	-
Acconto sui dividendi	-	-	-	-
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-	-
Iscrizione delle plusvalenze, al netto dell'effetto fiscale, relative a cessioni di partecipazioni (operazioni under common control)	-	-	-	-
Saldo al 31/12/2014	622.027	-	216.070	124.406

	Riserve e utili portati a nuovo		Totale altre riserve e utili portati a nuovo	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
	Riserva da cash flow hedge	Altre riserve e utili portati a nuovo			
	-235.793	582.157	686.840	344.148	2.099.015
	81.751	4.093	85.844	809.810	895.654
	-	-	-	-344.148	-344.148
	-	-	-	-349.579	-349.579
	-	3.336	3.336	-	3.336
	-154.042	589.586	776.020	460.231	2.304.278
	-97.957	-9.075	-107.032	703.531	596.499
	-	-	-	-340.249	-340.249
	-	119.982	119.982	-119.982	-
	-	446.000	446.000	-	-
	-	-	-	-329.674	-329.674
	-	3.331	3.331	-	3.331
	-	34.369	34.369	-	34.369
	-251.999	1.184.193	1.272.670	373.857	2.268.554

RENDICONTO FINANZIARIO

(migliaia di euro)	Note	2014	Di cui verso parti correlate	2013	Di cui verso parti correlate
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO					
Utile dell'esercizio	6.16	703.531		809.810	
Rettificato da:					
Ammortamenti	6.11	487.360		488.556	
Accantonamenti ai fondi		175.950		-1.520	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	6.13	98.360		82.141	
Svalutazioni (Rivalutazioni) di attività finanziarie non correnti e di partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value	6.13	-24.250	-24.255	2.012	2.012
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		-427		201	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		39.962		86.135	
Altri oneri (proventi) non monetari		-31.808	-29.215	-3.841	-
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		-54.316	8.124	41.488	120.890
Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio [A]	7.1	1.394.362		1.504.982	
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO					
Investimenti in attività autostradali	5.2	-706.836		-759.816	
Contributi su attività autostradali		39.875		35.107	
Investimenti in attività materiali	5.1	-17.445		-22.785	
Investimenti in altre attività immateriali	5.2	-14.621		-12.016	
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare	5.3	-1.883		-20.295	
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		78.250	77.505	638	-
Variazione netta delle altre attività non correnti		-	-	295	-
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione		258.812	259.314	-71.689	-72.778
Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento [B]	7.1	-363.848		-850.561	
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA					
Dividendi corrisposti	5.11	-669.923		-693.727	
Nuovi finanziamenti da azionisti	5.14	200.000	200.000	825.000	825.000
Rimborsi finanziamenti ad azionisti	5.14	-2.094.200	-2.094.200	-	-
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	5.14	200.000		100.000	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	5.14	-364.763		-249.532	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-222.148	-265.711	-103.749	-138.463
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria [C]	7.1	-2.951.034		-122.008	
Incremento (decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [A+B+C]	7.1	-1.920.520		532.413	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO ESERCIZIO		2.933.972		2.401.559	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.013.452		2.933.972	

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

(migliaia di euro)	2014	2013
Imposte sul reddito corrisposte (rimborsate)	209.949	145.422
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati	75.846	75.511
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti	659.617	646.038
Dividendi incassati	190.681	285.890
Utili su cambi incassati	46	90
Perdite su cambi corrisposte	55	81

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

(migliaia di euro)	Note	2014	2013
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio		2.933.972	2.401.559
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.7	3.444.972	2.877.234
Scoperti di conto corrente	5.14	-131	-5
Rapporti di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate	5.14	-510.869	-475.670
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio		1.013.452	2.933.972
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.7	1.265.207	3.444.972
Scoperti di conto corrente	5.14	-14	-131
Rapporti di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate	5.14	-251.741	-510.869

Note illustrative

1. Informazioni generali

Autostrade per l'Italia (nel seguito definita anche la "Società") è una società per azioni costituita nel 2003, la cui sede legale è in Roma, Via Bergamini 50, e non ha sedi secondarie.

La durata della Società è fissata fino al 31 dicembre 2050.

Il core business della Società è rappresentato dalla gestione della concessione amministrativa autostradale rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è succeduto all'ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente a partire dall'1 ottobre 2012. Tale concessione ha come oggetto la realizzazione, la gestione, il miglioramento e il mantenimento in pristino di tratte autostradali in Italia. Per maggiori informazioni sul contratto di concessione della Società si rinvia a quanto riportato nella nota n. 4.

Il 100% del capitale della Società è detenuto da Atlantia S.p.A. (nel seguito anche Atlantia), le cui azioni sono quotate presso il Mercato Telematico Azionario gestito da Borsa Italiana S.p.A., che esercita l'attività di direzione e coordinamento sulla Società.

Alla data di predisposizione del presente bilancio Sintonia S.p.A. è l'azionista che detiene la maggioranza relativa delle azioni di Atlantia. Sintonia S.p.A., che a sua volta è controllata da Edizione S.r.l., non esercita attività di direzione e coordinamento nei confronti di Atlantia.

Il presente progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 26 febbraio 2015.

Si evidenzia che la Società provvede anche alla predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo, pubblicato unitamente al presente bilancio di esercizio.

2. Forma e contenuto del bilancio

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, redatto nel presupposto della continuità aziendale, è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 4 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio, che comprendono le interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), nonché i precedenti International Accounting Standards (IAS) e le interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore alla stessa data. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni è di seguito definito come gli "IFRS".

Il bilancio è costituito dai prospetti contabili (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto, rendiconto finanziario) e dalle presenti note illustrative, applicando quanto previsto dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio" e il criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle voci di bilancio che secondo gli IFRS sono rilevate al fair value, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritti nella nota n. 3. La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Nel conto economico i costi sono presentati utilizzando la classificazione basata sulla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è redatto utilizzando il metodo indiretto.

Gli IFRS sono stati 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.

Nel corso del 2014 non sono state poste in essere operazioni, con impatto significativo sui dati economico-finanziari della Società, non ricorrenti, atipiche o inusuali né con terzi, né con parti correlate.

A tal proposito si segnala che i prospetti contabili evidenziano i saldi principali dei rapporti con parti correlate.

I prospetti contabili della Società e le note illustrative sono espressi in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato. L'euro rappresenta la valuta funzionale della Società e quella di presentazione del bilancio.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. Tali valori comparativi non sono stati oggetto di rideterminazione e/o riclassifiche rispetto a quelli già presentati nel bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, non essendo intervenuti fatti o modifiche rilevanti nei principi contabili applicati che abbiano comportato la necessità di effettuare rettifiche o riclassifiche ai saldi dell'esercizio precedente, ad

eccezione della riclassifica dei dividendi deliberati nell'esercizio 2013 da Spea Ingegneria Europea S.p.A. (società ceduta nel corso del 2014) e del relativo effetto fiscale, per effetto di quanto esposto nella nota n. 5.3 (punto a), e in relazione a quanto disposto dall'IFRS 5 e illustrato nel paragrafo "Attività non correnti possedute per la vendita e attività/passività in dismissione e/o connesse ad attività operative cessate" della successiva nota n. 3.

3. Principi contabili applicati

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati dalla Società nella redazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014. Tali principi e criteri sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio precedente, non essendo entrati in vigore, nel corso del 2014, nuovi principi contabili, nuove interpretazioni o modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni già in vigore che abbiano avuto un effetto significativo sul bilancio della Società.

In particolare, si evidenzia che, a partire dall'1 gennaio 2014, decorre l'applicazione dei seguenti nuovi principi contabili e/o modifiche ai principi contabili e alle interpretazioni già in vigore:

- a) IFRS 10 - Bilancio consolidato e IFRS 12 - Informazioni sulle partecipazioni in altre entità. L'IFRS 10 sostituisce nei contenuti i precedenti IAS 27 e SIC 12, fornendo una nuova definizione di controllo e confermando le metodologie da utilizzare per la predisposizione del bilancio consolidato in ambito IFRS, non apportando modifiche su tali metodologie rispetto a quanto già rappresentato nel precedente IAS 27. In base all'IFRS 10 un investitore controlla un'entità quando è esposto, o detiene il diritto, a rendimenti variabili del suo investimento nell'entità e ha l'abilità di modificare tali rendimenti attraverso il suo potere sull'entità. Infine, l'IFRS 10 rinvia al nuovo principio IFRS 12 per quanto attiene all'informativa da fornire in bilancio sulle partecipazioni detenute in altre imprese. Quest'ultimo principio stabilisce le informazioni obbligatorie relativamente alle partecipazioni in imprese controllate e collegate, nonché agli accordi congiunti (di cui al nuovo IFRS 11, illustrato nel seguito);
- b) IFRS 11 - Accordi congiunti. Il principio ha sostituito lo IAS 31 e il SIC 13 e stabilisce che il soggetto che è parte di un accordo congiunto deve determinare la tipologia di accordo nel quale è coinvolto, attraverso la valutazione dei propri diritti e obblighi derivanti dall'accordo stesso. Un accordo congiunto è un contratto nel quale due o più parti detengono un controllo congiunto; il principio definisce il controllo congiunto come la condivisione del controllo, che esiste solamente quando le decisioni relative alle attività rilevanti (che influenzano significativamente i rendimenti dell'accordo) richiedono il consenso unanime delle parti che condividono il controllo. In base all'IFRS 11 gli accordi congiunti possono essere classificati in due tipologie: (i) joint operation, nel caso di accordi congiunti nei quali le parti che condividono il controllo hanno diritti sulle attività (ed obbligazioni per le passività) oggetto dell'accordo, e (ii) joint venture, nel caso di accordi congiunti in cui le parti hanno diritti sulle attività nette relative all'accordo, come, ad esempio, nel caso di società con personalità giuridica propria. Da un punto di vista contabile, per gli accordi di joint operation l'IFRS 11 prevede la rilevazione del pro-quota di attività, passività, ricavi e costi derivanti dall'accordo, da misurare in base agli IFRS applicabili a tali voci. Per gli accordi di joint venture, invece, il nuovo principio richiede che questi siano contabilizzati in base al metodo del patrimonio netto stabilito dallo IAS 28;
- c) IAS 27 - Bilancio individuale. Con le modifiche apportate, che tengono conto dell'introduzione del nuovo principio IFRS 10, il principio in oggetto disciplina oramai solamente i requisiti per la preparazione, da parte di un'entità, del suo bilancio di esercizio e le modalità di contabilizzazione degli investimenti in imprese controllate;
- d) IAS 28 - Partecipazioni in imprese controllate e joint venture. Le modifiche apportate al principio tengono conto dell'introduzione del nuovo IFRS 11;
- e) IAS 36 - Test di impairment. Gli emendamenti introdotti hanno essenzialmente chiarito le informazioni da fornire circa il valore recuperabile delle attività non finanziarie, nonché semplificato l'informativa di bilancio da fornire circa il valore recuperabile delle CGU per le quali non sia stato contabilizzato un impairment;
- f) IAS 39 - Strumenti finanziari. Le modifiche apportate al principio riguardano l'introduzione di alcune esenzioni ai requisiti dell'hedge accounting definiti dallo IAS 39 nel caso in cui un derivato esistente debba essere sostituito con un nuovo derivato che abbia, per legge o regolamento, direttamente o indirettamente una controparte centrale (Central Counterparty- CCP).

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. I beni acquisiti attraverso aggregazioni di imprese intervenute prima dell'1 gennaio 2004 (data di transizione agli IFRS della Società) sono iscritti al valore contabile preesistente, determinato nell'ambito di tali aggregazioni in base ai precedenti principi contabili, quale valore sostitutivo del costo.

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 elementi 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 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 2014, 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%
Attrezzature industriali e commerciali	10%-25%
Altri beni	9%-20%

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

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero integrale del valore di carico delle attività materiali, queste sono sottoposte a una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore ("impairment test"), così come descritto nel seguito nello specifico paragrafo.

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

Attività immateriali

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

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

Le attività immateriali sono iscritte al costo, che, a esclusione dei "diritti concessori", è determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali. Per le attività immateriali rappresentate dai "diritti concessori", il costo corrisponde invece al fair value dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai "contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione"), al netto dei relativi contributi,

rappresentati quali attività finanziarie. Il costo, così determinato, è recuperato attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture. In particolare, quali diritti concessori delle attività immateriali, si identificano:

- a) i diritti maturati a fronte di servizi di costruzione e/o miglioria resi, per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, rappresentati da incrementi tariffari specifici e/o significativi incrementi attesi del numero degli utenti determinati da ampliamenti/adequamenti dell'infrastruttura;
- b) i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione, di ampliamento e adeguamento dell'infrastruttura, per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali diritti sono inizialmente calcolati e iscritti al valore attuale del fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro (escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione), al netto della parte coperta da contributo, e hanno come contropartita un "fondo per impegni da convenzione", di pari importo, iscritto nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria; il valore iniziale di tali diritti si modifica nel tempo, oltre che per effetto degli ammortamenti, per la rideterminazione, su base periodica, del valore attuale del fair value della parte dei servizi di costruzione non ancora realizzati alla data di chiusura dell'esercizio;
- c) i diritti da opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio, rappresentati dagli investimenti a carico di tali soggetti, che sono stati devoluti gratuitamente alla Società alla scadenza dei relativi contratti.

I diritti concessori sono ammortizzati lungo il periodo di durata della concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità di consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine, poiché non si prevedono per la Società significativi incrementi di traffico nel periodo di durata della concessione, gli ammortamenti sono calcolati con quote costanti a decorrere dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici. Le altre attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate invece a partire dal momento in cui le stesse attività sono disponibili per l'uso, in relazione alla vita utile residua.

Le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2014, presentate per categorie omogenee con evidenza del relativo intervallo di applicazione, sono riportate nella tabella seguente.

Attività immateriali	Aliquota d'ammortamento
Diritti concessori	Dal momento in cui generano benefici economici per l'impresa, in base agli anni residui di durata della concessione (4% per quelli il cui ammortamento è iniziato a partire dal 2014)
Costi di sviluppo	20%-33,3%
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	33,3%
Licenze e diritti simili	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 (impairment), così come descritto nel paragrafo "Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)".

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

Avviamento

Le acquisizioni di aziende e rami d'azienda sono contabilizzate attraverso l'utilizzo dell'acquisition method, come previsto dall'IFRS 3; a tal fine le attività e le passività acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (fair value) alla data di acquisizione. Il costo dell'acquisizione è misurato dal totale dei fair value, alla data di scambio, delle attività erogate, delle passività assunte e degli eventuali strumenti di capitale emessi dalla Società in cambio del controllo dell'acquisita. L'avviamento è iscritto quale differenza positiva tra il costo dell'acquisizione, maggiorato del fair value alla data di

acquisizione di eventuali quote non di controllo già detenute nell'acquisita, e il fair value di tali attività e passività acquisite. Alla data di acquisizione l'avviamento emerso è allocato a ciascuna delle unità generatrici di flussi finanziari sostanzialmente autonomi che ci si attende beneficeranno dalle sinergie derivanti dall'aggregazione aziendale. Nel caso di differenza negativa tra il costo dell'acquisizione e il fair value delle attività e passività acquisite, questa è iscritta quale provento nel conto economico dell'esercizio di acquisizione.

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

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

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

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e joint venture sono valutate al costo, inclusivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo è rettificato per eventuali perdite di valore secondo i criteri previsti dallo IAS 36, per i quali si rimanda alla sezione relativa alla "Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)". 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 disponibili per la vendita, come definita dallo IAS 39, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di regolamento, in quanto rappresentativo del fair value, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al fair value, se determinabile, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Al momento del realizzo o del riconoscimento di una perdita di valore da impairment (classificata nel conto economico), gli utili e le perdite cumulati in tale riserva sono rilasciati nel conto economico. Le eventuali perdite di valore, identificate come descritto di seguito nella sezione relativa alla "Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)", sono ripristinate nelle altre componenti del conto economico complessivo nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate. Qualora il fair value non possa essere attendibilmente determinato, le partecipazioni classificate tra gli strumenti finanziari disponibili per la vendita sono valutate al costo, rettificato per perdite di valore; in questo caso le perdite di valore non sono soggette a eventuali ripristini.

Le partecipazioni destinate alla vendita o in corso di liquidazione nel breve termine sono esposte tra le attività correnti, al minore tra il valore di carico e il relativo fair value, al netto di eventuali costi di vendita.

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, con una verifica sia delle modalità di determinazione del corrispettivo della compravendita, sia della generazione di valore aggiunto per il complesso delle parti interessate, che si concretizzi in significative variazioni misurabili dei flussi di cassa ante e post operazione delle 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 valore di carico della partecipazione ceduta e il relativo corrispettivo 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, queste sono rilevate al costo (come sopra definito) quando il corrispettivo è determinato sulla base del fair value della partecipazione oggetto della transazione; negli altri casi quest'ultima è iscritta al medesimo valore cui la stessa era iscritta nel bilancio della società cedente.

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati 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. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti 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. I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali claim nella misura in cui è probabile che esse 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.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione e/o miglioria a favore del Concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare la Società, anche questi sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, i ricavi per i servizi di costruzione e/o miglioria, che rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata, 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, nonché dagli oneri finanziari attribuibili (questi ultimi solo nel caso di servizi di costruzione e/o miglioria relativi a opere per le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi). La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria è rappresentata dalle attività finanziarie (per contributi su opere) o dai diritti concessori delle attività immateriali, come illustrato nel relativo paragrafo.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino 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.

Crediti e debiti

I crediti sono inizialmente iscritti al fair value e successivamente valutati al costo ammortizzato, usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili, iscritte in appositi fondi di svalutazione rettificativi. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del valore dei flussi di cassa futuri attesi. Tali flussi tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di realizzo, delle eventuali garanzie ricevute, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

I debiti sono inizialmente rilevati al costo, corrispondente al fair value della passività, al netto degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, i debiti sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

I crediti e i debiti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

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, buon esito e irrilevante rischio di variazione del loro valore.

Strumenti finanziari derivati

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti in base al loro fair value, determinato alla data di chiusura dell'esercizio. Come richiesto dallo IAS 39, i derivati sono classificati come strumenti di copertura 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 e risulta compresa tra l'80% e il 125%.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività oggetto di copertura (cash flow hedge), le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico complessivo, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito, e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione del fair value delle attività e delle passività oggetto di copertura (fair value hedge), le variazioni del fair value sono rilevate nel conto economico. Coerentemente, anche le relative attività e passività oggetto di copertura sono adeguate al fair value, con impatto a conto economico.

Le variazioni del fair value dei derivati che non soddisfino le condizioni per essere qualificati ai sensi dello IAS 39 come strumenti finanziari di copertura sono rilevate nel conto economico.

Altre attività e passività finanziarie

Le altre attività finanziarie per le quali esiste l'intenzione e la capacità di mantenerle sino alla scadenza in base a quanto richiesto dallo IAS 39 e le altre passività finanziarie sono iscritte al costo, rilevato alla data di regolamento, rappresentato dal fair value del corrispettivo iniziale, incrementato nel caso delle attività o diminuito nel caso delle passività degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili all'acquisizione delle attività e all'emissione delle passività. Successivamente alla rilevazione iniziale, le attività e le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo.

Le attività e le passività finanziarie non sono più esposte 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.

Le attività finanziarie detenute con lo scopo di ricavare un profitto nel breve termine sono iscritte e valutate al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico; le altre attività finanziarie diverse dalle precedenti sono classificate come strumenti finanziari disponibili per la vendita, iscritte e valutate al fair value con imputazione degli effetti nel conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Non sono mai state effettuate riclassifiche di strumenti finanziari tra le categorie sopra descritte.

Valutazione del fair value e gerarchia di fair value

Per tutte le transazioni o 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, come richiesto dall'IFRS 13, 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 osservabili. I dati non osservabili utilizzati ai fini delle valutazioni del fair value riflettono le ipotesi che assumerebbero i partecipanti al mercato nella fissazione del prezzo per le attività e le passività oggetto di valutazione.

Si rinvia alle note illustrative relative alle singole voci di bilancio per la definizione del livello di gerarchia di fair value in base a cui classificare i singoli strumenti valutati al fair value o per i quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio. Non sono presenti attività o passività classificabili nel livello 3 della gerarchia di fair value. Non sono avvenuti nel corso dell'esercizio trasferimenti fra i diversi livelli della gerarchia di fair value.

Il fair value degli strumenti derivati è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e la curva dei credit default swap quotati della controparte e della Società, per includere il rischio di non-performance esplicitamente previsto dall'IFRS 13.

Per gli strumenti finanziari a medio-lungo termine, diversi dai derivati, ove non disponibili quotazioni di mercato, il fair value è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento e aggiustando il valore così ottenuto per includere il rischio di controparte nel caso di attività finanziarie e il proprio rischio credito nel caso di passività finanziarie.

Per gli strumenti finanziari a breve termine, il valore contabile, al netto di eventuali svalutazioni, ne approssima il fair value.

Fondi per impegni da convenzione e per accantonamenti

Il "Fondo per impegni da convenzione" accoglie gli accantonamenti afferenti agli specifici obblighi convenzionali di ampliamento e di adeguamento dell'infrastruttura autostradale, a fronte dei quali la Società non acquisisce benefici economici aggiuntivi. Tale obbligazione, considerata come parte del corrispettivo dell'accordo di concessione, è rilevata inizialmente per un ammontare pari al valore attuale del fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro (escludendo gli eventuali oneri finanziari), al netto della parte coperta da contributi, in contropartita dei diritti concessori per opere senza benefici economici aggiuntivi. Il valore attuale della passività residua, per i servizi di costruzione ancora da rendere, è quindi periodicamente rideterminato e le modifiche nella misurazione della stessa (costituite ad esempio dai cambiamenti nella stima degli esborsi necessari a estinguere l'obbligazione, dalla variazione del tasso di attualizzazione o dalla variazione nella stima dei tempi di realizzazione) sono specularmente rilevate a incremento o riduzione della corrispondente attività immateriale.

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'impresa 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 a un tasso di sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro. Quando è effettuata l'attualizzazione, l'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario.

Il "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" accoglie gli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione dei beni reversibili, riflesse nella vigente convenzione sottoscritta con il Concedente. Gli accantonamenti a tale fondo sono determinati in funzione dell'usura e vetustà dell'infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell'esercizio, tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo.

Benefici per dipendenti

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

Le passività relative ai benefici a medio-lungo termine 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 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, erogate in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti, rappresentate dal Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato maturato fino alla data del 31 dicembre 2006 (o, ove applicabile, alla successiva data di adesione al fondo di previdenza complementare), 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 della passività è effettuata da attuari indipendenti. L'utile o la perdita derivante dall'effettuazione del calcolo attuariale è interamente iscritto nelle altre componenti del conto economico complessivo, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto anche del relativo effetto fiscale.

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

Le attività non correnti possedute per la vendita e le attività/passività in dismissione e/o connesse ad attività operative cessate, il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita 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, esse sono rilevate in base allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e successivamente iscritte al minore tra il valore contabile e il presunto 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 cessate o in corso di dismissione (incluse le partecipazioni) 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) facciano parte di un unico programma coordinato di dismissione di un importante ramo autonomo di attività o di un'area geografica di attività;
- c) siano imprese controllate acquisite esclusivamente in funzione di una successiva rivendita.

Gli effetti economici derivanti dalla gestione e dismissione 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. 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 benefici significativi della proprietà dei beni stessi sono trasferiti all'acquirente;

- c) le prestazioni di servizi in base allo stadio di completamento delle attività, secondo i criteri previsti per i “contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione”, precedentemente illustrati, che includono anche i servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente, in applicazione dell’IFRIC 12. Nel caso in cui non sia possibile determinare attendibilmente il valore dei ricavi da prestazioni di servizi, questi sono rilevati fino a concorrenza dei costi sostenuti che si ritiene saranno recuperati;
- d) i canoni attivi e le royalty lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti;
- e) i proventi per interessi, così come gli oneri per interessi, sono calcolati sul valore delle relative attività e passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo;
- f) i dividendi quando sorge il diritto della Società a riceverne il pagamento.

Contributi pubblici

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

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

I contributi ricevuti a fronte degli investimenti nell’infrastruttura autostradale sono contabilizzati quali ricavi dei servizi di costruzione, la cui metodologia di determinazione è illustrata nel criterio di valutazione “Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione”.

Eventuali contributi ricevuti a fronte di investimenti in attività materiali e/o immateriali (diverse dai diritti concessori) 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 stima degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alle disposizioni in vigore, tenendo conto delle esenzioni applicabili.

Le imposte anticipate e quelle differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività, risultante dall’applicazione dei criteri di valutazione descritti nella presente nota n. 3, e il valore fiscale delle stesse, derivante dall’applicazione della normativa tributaria, e sono iscritte:

- a) le prime, solo se è probabile che ci sia un sufficiente reddito imponibile che ne consenta il recupero;
- b) le seconde, se esistenti, in ogni caso.

Si evidenzia che, anche per l’esercizio 2014, la controllante Atlantia predispone il Consolidato Fiscale Nazionale, cui aderisce anche Autostrade per l’Italia. A tal fine, i rapporti tra Atlantia e le società aderenti sono regolati da apposito contratto che prevede, quale principio generale, che la partecipazione al consolidato fiscale non possa, in ogni caso, comportare svantaggi economici e finanziari per le società che vi partecipano rispetto alla situazione che avrebbero laddove non vi partecipassero; in tal caso, in contropartita all’eventuale svantaggio che dovesse verificarsi, alle società consolidate è riconosciuto un corrispondente indennizzo.

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

Pagamenti basati su azioni

Il costo delle prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite piani di compensi basati su azioni e regolati con assegnazione dei titoli è determinato sulla base del fair value dei diritti concessi, misurato alla data di assegnazione. Il metodo di calcolo per la determinazione del fair value tiene conto di tutte le caratteristiche, alla data

di assegnazione, dei diritti (durata, eventuale prezzo, condizioni di esercizio, ecc.) e del titolo oggetto del relativo piano, sulla base di ipotesi attuariali. La valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti. Il costo di tali piani è riconosciuto a conto economico, con contropartita nel patrimonio netto, lungo il periodo di maturazione dei diritti concessi, sulla base della migliore stima di quelli che diverranno esercitabili. Nel caso in cui i beneficiari siano amministratori e dipendenti di società controllate, il costo è rilevato quale incremento del valore della relativa partecipazione. Il costo di prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite pagamenti basati su azioni e regolati per cassa è invece misurato al fair value delle passività assunte ed è riconosciuto a conto economico con contropartita tra le passività. Fino a quando la passività non è estinta, il fair value della passività è rideterminato con riferimento alla data di chiusura di bilancio, rilevando nel conto economico le relative variazioni.

Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)

Alla data di chiusura del bilancio, il valore contabile delle attività materiali, immateriali, finanziarie e delle partecipazioni è soggetto a verifica per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito perdite di valore. Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima del valore di tali attività, per verificare la recuperabilità degli importi iscritti in bilancio e, eventualmente, determinare l'importo della svalutazione da rilevare. Per le attività immateriali a vita utile indefinita e per quelle in corso di realizzazione, l'impairment test sopra descritto è effettuato 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 dell'unità generatrice di flussi finanziari (Cash Generating Unit - CGU) a cui l'attività appartiene.

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 derivati 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. Le stesse sono ripristinate, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, ad eccezione che per l'avviamento e per gli strumenti finanziari partecipativi valutati al costo nei casi in cui il fair value non sia determinabile in modo attendibile.

Stime e valutazioni

Come previsto dagli IFRS, la redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché nelle relative informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla chiusura dell'esercizio. Tali stime sono utilizzate, in particolare, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compresa la valutazione dei crediti), dei fondi per accantonamenti, dei benefici per dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, delle imposte correnti, anticipate e differite.

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

Conversione delle partite in valuta

Le transazioni in valuta, diversa da quella funzionale, sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio e le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel

conto economico. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta e iscritte al costo storico sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione.

Utile per azione

L'utile base per azione è calcolato dividendo il risultato dell'esercizio per la media ponderata delle azioni della Società in circolazione durante l'esercizio.

L'utile diluito per azione è calcolato tenendo conto, sia per il risultato dell'esercizio, sia per la suddetta media ponderata, degli effetti connessi alla sottoscrizione e/o conversione totale di tutte le potenziali azioni che potrebbero essere emesse dall'esercizio di eventuali opzioni in circolazione.

Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione e rivisitazioni e modifiche a principi esistenti non ancora in vigore o non ancora omologati dall'Unione Europea

Come richiesto dallo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori - nel seguito sono commentati i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi e alle interpretazioni già applicabili, non ancora in vigore o non ancora omologati dalla Unione Europea (UE), che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio della Società.

IFRS 9 - Strumenti finanziari

Nel mese di luglio 2014 lo IASB ha emesso in via definitiva l'IFRS 9, principio volto a sostituire l'attuale IAS 39 per la contabilizzazione e valutazione degli strumenti finanziari.

L'IFRS 9 prevede la sua applicazione a partire dall'1 gennaio 2018; lo stesso è attualmente all'esame dell'Unione Europea, ai fini della sua omologazione.

Il principio introduce nuove regole di classificazione e misurazione degli strumenti finanziari e un nuovo modello di impairment delle attività finanziarie, nonché di contabilizzazione delle operazioni di copertura definibili come "hedge accounting".

Classificazione e misurazione

L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione 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.

L'attività finanziaria è valutata al fair value, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo, se gli obiettivi del modello di gestione sono di detenere l'attività finanziaria al fine di ottenerne i relativi flussi di cassa contrattuali oppure di venderla.

È prevista, infine, la categoria residuale delle attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti nel conto economico, che include le attività detenute per la loro negoziazione.

Un'attività finanziaria che soddisfi i requisiti per essere classificata e valutata al costo ammortizzato può, in sede di rilevazione iniziale, essere designata come attività finanziaria al fair value, con imputazione degli effetti nel conto economico, se tale contabilizzazione consente di eliminare o ridurre significativamente l'asimmetria nella valutazione o nella rilevazione (c.d. "accounting mismatch"), che altrimenti risulterebbe dalla valutazione di attività o passività o dalla rilevazione dei relativi utili o perdite su basi differenti.

Inoltre, nel caso di investimenti in strumenti rappresentativi di capitale per i quali, pertanto, risulti possibile l'iscrizione e

la valutazione al costo ammortizzato, qualora si tratti di investimenti azionari non detenuti per finalità di trading, bensì di tipo strategico, il nuovo principio prevede che in sede di rilevazione iniziale l'entità possa scegliere irrevocabilmente di valutare gli stessi al fair value, con rilevazione delle successive variazioni nel conto economico complessivo.

Per quanto concerne le passività finanziarie, le disposizioni dettate dall'attuale IAS 39 sono confermate dal nuovo IFRS 9, anche con riferimento alla relativa iscrizione e valutazione, al costo ammortizzato o, in specifiche circostanze, al fair value con iscrizione degli effetti nel conto economico.

Le modifiche rispetto alle attuali prescrizioni dello IAS 39 sono principalmente afferenti a:

- a) la rappresentazione degli effetti delle variazioni del fair value attribuibili al rischio di credito associato alla passività, che l'IFRS 9 prevede siano rilevate nel conto economico complessivo per talune tipologie di passività finanziarie, anziché nel conto economico come le variazioni di fair value attribuibili alle altre tipologie di rischio;
- b) l'eliminazione dell'opzione per la valutazione al costo ammortizzato delle passività finanziarie costituite da strumenti finanziari derivati che prevedano la consegna di titoli di capitale non quotati. Per effetto di tale cambiamento, tutti gli strumenti finanziari derivati devono essere valutati al fair value.

Impairment

L'IFRS 9 definisce un nuovo modello di impairment delle attività finanziarie, con l'obiettivo di fornire informazioni utili agli utilizzatori del bilancio in merito alle relative perdite attese. Il modello, in particolare, richiede di verificare e rilevare le eventuali perdite attese in ogni momento della vita dello strumento e di aggiornare l'ammontare di perdite attese a ogni data di bilancio, per riflettere le variazioni nel rischio di credito dello strumento; non è, quindi, più necessario che si verifichi un particolare evento ("trigger event") per dover procedere alla verifica e alla rilevazione delle perdite su crediti. I test di impairment devono essere applicati a tutti gli strumenti finanziari, ad eccezione di quelli valutati al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico.

Hedge accounting

Le principali novità introdotte dall'IFRS 9 riguardano:

- a) la maggiore ampiezza delle tipologie di rischio oggetto di copertura, alle quali le attività e le passività non finanziarie sono esposte, consentendo inoltre di designare come oggetto di copertura un'esposizione aggregata, che includa anche eventuali strumenti derivati;
- b) la possibilità di designare come strumento di copertura anche uno strumento finanziario valutato al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico;
- c) la diversa modalità di contabilizzazione dei contratti forward e dei contratti di opzione, quando inclusi in una relazione di hedge accounting;
- d) le modifiche alla modalità di predisposizione dei test di efficacia delle relazioni di copertura, in quanto si introduce il principio della "relazione economica" tra voce coperta e strumento di copertura; inoltre, non è più richiesta la valutazione retrospettiva dell'efficacia della copertura;
- e) la possibilità di "ribilanciare" una copertura esistente qualora restino validi gli obiettivi di risk management.

Modifiche a IFRS 10 e IAS 28 - Vendita o conferimento di attività tra un investitore e le sue collegate o joint venture

L'11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato le modifiche ai principi IFRS 10 - Bilancio consolidato, e IAS 28 - Partecipazioni in imprese collegate e joint venture, al fine di coordinare la disciplina di contabilizzazione delle operazioni di vendita o conferimento di attività tra un investitore e le sue collegate o joint venture.

Le modifiche introdotte prevedono che in caso di cessione o conferimento di attività (inclusa una impresa controllata) a una impresa collegata o a una joint venture, la misura dell'utile o della perdita da rilevare nel bilancio della cedente o conferente dipenda dal fatto che le attività (o la società controllata) cedute o conferite costituiscono o meno un business, come definito dal principio IFRS 3. Nel caso in cui rappresentino un business, l'entità deve rilevare l'utile o la perdita calcolata rispetto all'intera quota in precedenza detenuta, mentre, in caso contrario (quindi, di conferimento di asset che non costituiscono un business), deve essere eliminata la parte di utile o perdita riferibile alla quota delle attività ancora detenuta dall'entità.

Il medesimo criterio deve essere applicato anche agli eventuali importi precedentemente rilevati nel conto economico complessivo e che devono essere riclassificati nel conto economico per effetto della transazione.

Coerentemente, anche il principio IAS 28 è stato modificato al fine di prevedere che gli utili o le perdite derivanti da transazioni

“upstream” o “downstream” poste in essere dalla collegata o joint venture e aventi ad oggetto asset che rappresentino un business siano rilevate per l'intero importo, anziché per la sola quota di tali utili o perdite riferibile ai soci terzi. Lo IASB ha stabilito che tali modifiche si applichino a partire dall'1 gennaio 2016; queste non sono state ancora omologate dall'Unione Europea.

Modifiche all'IFRS 11 - Contabilizzazione dell'acquisizione di una interessenza in una joint operation

Il 6 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche all'IFRS 11 - Accordi congiunti. L'obiettivo dell'emendamento è quello di fornire una guida sulla contabilizzazione, da parte degli investitori, dell'acquisizione di una interessenza in una joint operation che costituisca o contenga un business.

Lo IASB ha previsto che le modifiche siano applicate ai bilanci che iniziano il 1° gennaio 2016 o successivamente. Tali modifiche non sono state ancora approvate dall'Unione Europea.

IFRS 15 - Ricavi da contratti con i clienti

In data 28 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato il nuovo principio IFRS 15. L'IFRS 15 sostituisce il precedente principio IAS 18, oltre allo IAS 11, relativo ai lavori su ordinazione, e alle relative interpretazioni IFRIC 13, IFRIC 15, IFRIC 18 e SIC 31.

L'IFRS 15 stabilisce i principi da seguire per la rilevazione dei ricavi derivanti dai contratti con i clienti, ad eccezione di quei contratti che ricadono nell'ambito di applicazione dei Principi aventi ad oggetto i contratti di leasing, i contratti di assicurazione e gli strumenti finanziari.

Il nuovo principio definisce un quadro di riferimento complessivo per identificare il momento e l'importo dei ricavi da iscrivere in bilancio. In base al nuovo principio, l'ammontare che l'entità rileva come ricavo deve riflettere il corrispettivo a cui essa 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.

Inoltre, per l'iscrizione del ricavo è enfatizzata la necessità di probabilità di ottenimento/incasso dei benefici economici legati al provento; per i lavori in corso su ordinazione, attualmente regolati dallo IAS 11, si introduce il requisito di procedere all'iscrizione dei ricavi tenendo anche conto dell'eventuale effetto di attualizzazione derivante da incassi differiti nel tempo. L'IFRS 15 dovrà essere applicato a partire dall'1 gennaio 2017, dopo la relativa omologazione da parte dell'Unione Europea. In sede di prima applicazione, qualora non risulti possibile procedere all'applicazione retrospettiva del nuovo principio, è previsto un approccio alternativo (“modified approach”) in base al quale gli effetti derivanti dall'applicazione del nuovo principio devono essere rilevati nel patrimonio netto iniziale dell'esercizio di prima applicazione.

Modifiche allo IAS 1 - Iniziativa sulle disclosures

Nel mese di dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche all'IFRS 1, con il fine di fornire taluni chiarimenti alle informazioni da includere nelle note illustrative.

Più in particolare, sono state apportate alcune modifiche all'informativa da fornire con riferimento a:

- a) il concetto di materialità, ossia la rilevanza delle informazioni da fornire in bilancio;
- b) le voci da presentare nei prospetti di bilancio;
- c) la struttura delle note;
- d) le politiche contabili;
- e) le modalità di presentazione nel conto economico complessivo degli effetti economici correlati alle partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto.

Le modifiche si applicano a partire dall'1 gennaio 2016 e sono attualmente all'esame dell'Unione Europea. Trattandosi di informazioni da fornire in bilancio, queste non comportano impatti sui saldi di bilancio consolidato di Gruppo.

Modifiche a IAS 16 e IAS 38 - Chiarimento circa i metodi accettabili di ammortamento

Nel mese di maggio 2014 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche ai principi IAS 16 - Immobili, impianti e macchinari, e IAS 38 - Attività immateriali.

Le modifiche mirano a chiarire quali metodologie di ammortamento risultano accettabili nell'ambito di tali principi. In particolare, ribadendo la necessità che il metodo di ammortamento utilizzato debba riflettere la modalità con cui i benefici economici futuri incorporati nell'attività si prevede che saranno consumati dall'impresa, si introduce la presunzione di non appropriatezza di un criterio di ammortamento basato sui ricavi che possono essere generati dall'attività (materiale o immateriale); ciò in quanto lo IASB ritiene che i ricavi che possono essere generati da un'attività riflettano fattori che non sono direttamente legati al consumo dei benefici economici incorporati nell'attività stessa.

Per quanto attiene alle attività immateriali, è inoltre specificato che nella scelta del criterio di ammortamento l'entità debba considerare i fattori limitanti predominanti che risultano inerenti all'attività immateriale stessa e che la summenzionata presunzione possa essere superata solamente in circostanze limitate, ad esempio qualora (i) l'attività immateriale risulti espressa in funzione di un certo ammontare di ricavi ottenibili dalla medesima attività oppure (ii) qualora sia possibile dimostrare che i ricavi e il consumo dei benefici economici dell'attività immateriale siano altamente correlati. Le modifiche dovranno essere applicate prospetticamente a partire dagli esercizi che hanno inizio dall'1 gennaio 2016. Tali modifiche non sono state ancora approvate dall'Unione Europea.

IAS 27 - Metodo del patrimonio netto nel bilancio individuale

Il 12 agosto 2014 lo IASB ha pubblicato le modifiche allo IAS 27 - Bilancio individuale, che richiedeva a un'entità di rilevare le partecipazioni in società controllate, collegate e joint venture al costo o, secondo quanto previsto dall'IFRS 9 (o lo IAS 39, per le entità che non hanno ancora adottato l'IFRS 9), al fair value. Le modifiche apportate introducono, a fianco dei metodi di valutazione già consentiti nel bilancio individuale, anche la possibilità di valutare tali partecipazioni con il metodo del patrimonio netto.

Le modifiche si applicano a partire dall'1 gennaio 2016, ma è consentita un'applicazione anticipata; tali modifiche non sono state ancora approvate dall'Unione Europea.

IFRIC 21 - Prelievi

A maggio 2013, lo IASB ha emesso l'interpretazione IFRIC 21 - Prelievi. L'interpretazione è applicabile a tutti i prelievi dello Stato diversi da quelli che rientrano nel campo di applicazione di altre norme (ad esempio, IAS 12 Imposte sul reddito) e di multe o altre sanzioni per le violazioni di norme di legge. I prelievi sono definiti nell'interpretazione "deflussi di risorse atte a produrre benefici economici, imposti dallo Stato alle società in conformità con la legislazione vigente".

L'interpretazione chiarisce che un'entità deve riconoscere una passività per un prelievo dello Stato solo quando l'attività che determina l'obbligo di pagamento, come identificato dalla normativa applicabile, si verifica. L'interpretazione chiarisce, inoltre, che una passività relativa al prelievo è accantonata progressivamente solo se l'attività da cui deriva il pagamento avviene lungo un arco di tempo. Per un prelievo che sia attivato al raggiungimento di una soglia minima, la passività deve essere rilevata già da prima che tale soglia sia raggiunta.

L'interpretazione è applicabile a partire dagli esercizi che hanno inizio dall'1 gennaio 2014. L'interpretazione è ancora stata omologata dall'Unione Europea nel corso del 2014 e il regolamento comunitario ha stabilito la sua applicazione al più tardi a partire dalla data di inizio del primo esercizio successivo al 16 giugno 2014. La stessa, pertanto, sarà applicata dal Gruppo Atlantia a partire dall'esercizio 2015.

Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 e 2011-2013

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato i documenti "Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 cycle" e "Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 cycle" che recepiscono le modifiche ai principi nell'ambito del processo annuale di aggiornamento degli stessi, concentrandosi su modifiche valutate necessarie, ma non urgenti.

Le principali modifiche che potrebbero avere una rilevanza per il Gruppo si riferiscono a:

- a) IFRS 2 - Pagamenti basati su azioni: sono state apportate delle modifiche alle definizioni di "vesting condition" e di "market condition" e aggiunte le ulteriori definizioni di "performance condition" e "service condition" per la rilevazione dei piani di benefici basati su azioni;
- b) IFRS 3 - Aggregazioni aziendali: le modifiche chiariscono che un corrispettivo potenziale classificato come un'attività o una passività deve essere misurato al fair value a ogni data di chiusura dell'esercizio, con rilevazione degli effetti nel conto economico, a prescindere dal fatto che il corrispettivo potenziale sia uno strumento finanziario oppure un'attività o una passività non finanziaria. Inoltre, si chiarisce che il principio in oggetto non è applicabile a tutte le operazioni di costituzione di una joint venture;
- c) IFRS 8 - Settori operativi: le modifiche richiedono di dare informativa delle valutazioni fatte dal management nell'applicazione dei criteri di aggregazione dei segmenti operativi, inclusa una descrizione dei segmenti operativi aggregati e degli indicatori economici considerati nel determinare se tali segmenti operativi abbiano "caratteristiche economiche simili". Inoltre, la riconciliazione tra il totale delle attività dei segmenti operativi e il totale delle attività dell'entità deve essere fornita solamente se il totale delle attività dei segmenti operativi è regolarmente fornito alla Direzione aziendale;

- d) IFRS 13 - Misurazione al fair value: sono state modificate le Basis for Conclusions del principio al fine di chiarire che con l'emissione dell'IFRS 13, e con le conseguenti modifiche allo IAS 39 e all'IFRS 9, resta valida la possibilità di contabilizzare i crediti e debiti commerciali a breve senza rilevare gli effetti di un'attualizzazione, qualora tali effetti risultino non materiali.

La data di efficacia delle modifiche proposte è prevista per gli esercizi che hanno inizio dall'1 luglio 2014 o da data successiva; le stesse sono state omologate dall'Unione Europea nel mese di dicembre 2014.

Annual Improvements to IFRS: 2012 - 2014

Il 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento "Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 cycle".

Le principali modifiche che potrebbero avere una rilevanza per il Gruppo si riferiscono a:

- a) IFRS 7 - Informazioni sugli strumenti finanziari: le modifiche eliminano le incertezze su come l'informativa relativa alla compensazione delle attività e passività finanziarie (entrata in vigore a partire dagli esercizi che hanno avuto inizio dall'1 gennaio 2013 o data successiva) debba essere inclusa nei bilanci intermedi; il documento chiarisce che l'informativa sulla compensazione di attività e passività finanziarie non è esplicitamente richiesta per tutti i bilanci intermedi. Tuttavia, tale informativa potrebbe essere necessaria per rispettare i requisiti previsti dallo IAS 34, nel caso si tratti di un'informazione significativa;
- b) IAS 19 - Benefici ai dipendenti: il documento chiarisce che le obbligazioni societarie di alta qualità utilizzati per determinare il tasso di sconto dei benefici relativi ai piani successivi al rapporto di lavoro devono essere denominati nella stessa valuta utilizzata per il pagamento dei benefici. Le modifiche precisano, inoltre, che l'ampiezza del mercato di tali obbligazioni da considerare nella determinazione del tasso deve essere esaminata facendo riferimento alla valuta;
- c) IAS 34 - Bilanci intermedi: sono introdotte delle modifiche al fine di chiarire i requisiti nel caso in cui l'informativa richiesta è presentata nella relazione finanziaria infrannuale ma al di fuori del bilancio intermedio. In particolare, si precisa che tale informativa possa essere inclusa attraverso un rinvio dal bilancio intermedio ad altre sezioni della relazione finanziaria infrannuale, a condizione che quest'ultimo documento sia disponibile ai lettori del bilancio intermedio nella stessa modalità e con gli stessi tempi del bilancio intermedio.

La data di efficacia delle modifiche è prevista per gli esercizi che hanno inizio dall'1 gennaio 2016 o da data successiva; le stesse saranno omologate dall'Unione Europea nel mese di settembre 2015.

Per tutti i principi e le interpretazioni di nuova emissione, nonché per le rivisitazioni e gli emendamenti ai principi esistenti, ad eccezione di quelli relativi allo IAS 1, la Società sta valutando gli eventuali impatti, attualmente non ragionevolmente stimabili, derivanti dalla loro applicazione futura.

4. Contratto di concessione

La Convenzione Unica è stata sottoscritta il 12 ottobre 2007 tra la Società e l'ANAS (a cui, dal 1 ottobre 2012, è subentrato, nelle funzioni di Concedente, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ed è stata approvata per Legge n. 101/2008. Oggetto della convenzione è la costruzione e la gestione delle tratte autostradali assentite in concessione. La Convenzione Unica scade il 31 dicembre 2038.

La concessione, in estrema sintesi, stabilisce, da una parte, il diritto della Società alla riscossione dei pedaggi dall'utenza autostradale - al netto di una quota di spettanza dell'ANAS - aggiornati annualmente in base a una formula tariffaria prevista nella Convenzione Unica; dall'altra, l'obbligo della stessa Società di eseguire gli interventi di ampliamento e ammodernamento dell'infrastruttura autostradale assentiti in concessione e di provvedere alla manutenzione e gestione delle tratte in concessione.

Alla scadenza della Convenzione Unica, la concessionaria provvederà al trasferimento a titolo gratuito delle proprietà al Concedente dell'autostrada assentita in concessione, nonché delle relative pertinenze, in buono stato di conservazione e libera da pesi e gravami.

In data 24 dicembre 2013, il Concedente e Autostrade per l'Italia hanno sottoscritto un Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, con il quale si è proceduto all'aggiornamento quinquennale del piano finanziario allegato alla Convenzione, come previsto dall'art. 11 della medesima. Il predetto Atto aggiuntivo è stato quindi approvato con decreto interministeriale del 30 dicembre 2013 e registrato alla Corte dei Conti in data 29 maggio 2014.

Con riferimento alla concessione in essere, la Società ha in fase di realizzazione un programma di investimenti in "Grandi Opere" (inclusivo delle opere della Convenzione del 1997, del IV Atto Aggiuntivo 2002 e degli Altri Investimenti), quantificabile in circa 16,0 miliardi di euro, di cui circa 8,5 miliardi di euro già realizzati al 31 dicembre 2014 (8,0 miliardi di euro al 31 dicembre 2013). Il programma degli investimenti è compreso nel piano economico-finanziario della Società aggiornato a dicembre 2013 e riguarda essenzialmente il potenziamento di tratte autostradali già in esercizio. Nella tabella seguente sono riepilogate le tratte autostradali in concessione al 31 dicembre 2014.

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-Gravellona Toce	244,9
A27 Mestre-Belluno	82,2
A30 Caserta-Salerno	55,3
Totale	2.854,6

Si evidenzia che nella situazione patrimoniale-finanziaria risulta iscritto un apposito fondo rischi che accoglie la stima, aggiornata con le segnalazioni pervenute nel corso del 2014, degli oneri da sostenere a fronte di provvedimenti del Concedente di applicazione di sanzioni e/o penali a seguito di contestazioni per inadempimenti del concessionario e/o per segnalazioni di non conformità come previsto dall'allegato N della Convenzione vigente. Per maggiori dettagli circa la composizione di detto fondo si rinvia alla nota n. 5.13.

5. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Nel seguito sono illustrati i saldi della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2014. I valori tra parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi al saldo al 31 dicembre 2013.

5.1 Attività materiali - Migliaia di euro 74.791 (78.356)

Le attività materiali si decrementano nel 2014 per 3.565 migliaia di euro, essenzialmente per gli ammortamenti dell'esercizio (20.713 migliaia di euro), parzialmente compensati dagli investimenti realizzati nell'esercizio (17.445 migliaia di euro).

Si evidenzia che la voce investimenti immobiliari accoglie alcune porzioni di fabbricati e terreni non strumentali, destinati alla locazione (prevalentemente a società del Gruppo Atlantia) e valutati al costo; il fair value di tali attività è stimato, sulla base di indicazioni provenienti dal mercato immobiliare applicabile alla tipologia di investimenti detenuti, complessivamente in 22.394 migliaia di euro ed è superiore al relativo valore contabile.

Nell'esercizio 2014 tali immobili hanno generato canoni di locazione attivi pari a 2.193 migliaia di euro, a fronte di costi operativi diretti di manutenzione e gestione pari a 2.828 migliaia di euro.

Il saldo di tale voce (6.363 migliaia di euro) risulta sostanzialmente in linea con il dato al 31 dicembre 2013 (6.092 migliaia di euro).

Nel corso dell'esercizio non si sono verificate variazioni della vita utile stimata dei cespiti.

Le attività materiali al 31 dicembre 2014 non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle attività materiali, nonché le variazioni intercorse nel 2014 nei valori contabili delle diverse categorie di attività materiali.

(migliaia di euro)

	31/12/2013		
	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari			
Terreni	1.324	-	1.324
Fabbricati	34.577	-14.216	20.361
Attrezzature industriali e commerciali	117.362	-82.227	35.135
Altri beni	74.606	-62.045	12.561
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	2.883	-	2.883
Totale	230.752	-158.488	72.264
Investimenti immobiliari			
Terreni	220	-	220
Fabbricati	13.727	-7.855	5.872
Totale	13.947	-7.855	6.092
Attività materiali	244.699	-166.343	78.356

Variazioni dell'esercizio							31/12/2014		
Costo				Ammortamenti cumulati			Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Passaggi in esercizio	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche			
-	-	-	-149	-	-	-	1.175	-	1.175
271	125	-	-686	-1.195	-	196	34.287	-15.215	19.072
10.272	2.300	-6.029	-	-14.496	5.734	-	123.905	-90.989	32.916
3.116	-2	-2	-	-4.654	-	-	77.718	-66.699	11.019
3.786	-2.423	-	-	-	-	-	4.246	-	4.246
17.445	-	-6.031	-835	-20.345	5.734	196	241.331	-172.903	68.428
-	-	-	149	-	-	-	369	-	369
-	-	-	686	-368	-	-196	14.413	-8.419	5.994
-	-	-	835	-368	-	-196	14.782	-8.419	6.363
17.445	-	-6.031	-	-20.713	5.734	-	256.113	-181.322	74.791

5.2 Attività immateriali - Migliaia di euro 17.890.665 (17.596.250)

La voce accoglie essenzialmente il valore residuo dell'avviamento (6.111.198 migliaia di euro, generato nel 2003 a seguito del conferimento del compendio autostradale a favore della Società) e i diritti concessori maturati per la realizzazione di opere senza benefici economici aggiuntivi (8.693.789 migliaia di euro), opere con benefici economici aggiuntivi (2.974.352 migliaia di euro) e opere a carico dei subconcessionari delle aree di servizio (96.320 migliaia di euro). L'incremento dell'esercizio delle attività immateriali, pari a 294.415 migliaia di euro, è dovuto essenzialmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni dei diritti concessori:

- a) l'incremento, rilevato in contropartita al fondo per impegni da convenzione, dovuto all'aggiornamento del valore attuale degli investimenti previsti in opere senza benefici economici aggiuntivi per 439.195 migliaia di euro e originato per 295.522 migliaia di euro dalla diminuzione della curva dei tassi di interesse correnti e prospettici adottata al 31 dicembre 2014;
- b) gli investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi (279.093 migliaia di euro);
- c) gli investimenti in opere a carico dei subconcessionari correlati alle devoluzioni gratuite dei fabbricati di talune aree di servizio (33.469 migliaia di euro);
- d) gli ammortamenti dell'esercizio (466.647 migliaia di euro).

Nell'esercizio non si sono verificate variazioni della vita utile stimata delle attività.

Nel corso del 2014 la Società ha effettuato investimenti in infrastrutture autostradali per complessivi 706.836 migliaia di euro (759.816 migliaia di euro nel 2013). Con riferimento a tali investimenti si evidenzia che, in applicazione dell'IFRIC 12, nel conto economico dell'esercizio sono rilevati i costi operativi e gli oneri finanziari sostenuti (in base alla rispettiva natura), nonché il fair value dei relativi servizi di costruzione eseguiti. Il prospetto seguente evidenzia le componenti degli investimenti in infrastrutture autostradali, indicate anche nel rendiconto finanziario dell'esercizio, a fronte dei servizi di costruzione eseguiti.

(migliaia di euro)	Note	2014	2013	Variazione
Utilizzo del fondo per impegni da convenzione per opere realizzate senza benefici economici aggiuntivi	5.12 / 6.10	393.161	383.827	9.334
Ricavi per contributi su opere senza benefici economici aggiuntivi	5.12 / 6.2	34.582	22.548	12.034
Incrementi dei diritti concessori immateriali per opere realizzate con benefici economici aggiuntivi	6.2	279.093	353.441	-74.348
Investimenti in attività autostradali		706.836	759.816	-52.980

Con riferimento alla recuperabilità dell'avviamento e dei diritti concessori della Società, è stato effettuato il test di impairment, procedendo alla stima del valore d'uso, utilizzando il piano pluriennale elaborato dalla Società, che incorpora le proiezioni di traffico, investimenti, ricavi e costi per l'intero periodo di durata della concessione.

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 (cioè un periodo limitato di proiezione esplicita e la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche del contratto di concessione autostradale, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita del contratto.

In particolare, il piano pluriennale di Autostrade per l'Italia utilizzato per il test è sviluppato anche sulla base delle seguenti assunzioni:

- a) una crescita media annua (CAGR) del traffico dello 0,96%;
- b) un incremento tariffario medio annuo indicizzato all'inflazione dello 0,97%, che risulta inferiore al 70% dell'inflazione media 2015-2020 indicata nell'aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 del Governo italiano;
- c) un incremento tariffario medio annuo per remunerazione degli investimenti da effettuare pari all'1,14%. A tal proposito si precisa che una parte di tale incremento tariffario non sarebbe riconosciuta qualora non fossero realizzati gli investimenti previsti; in tale caso, andrebbero tuttavia considerati anche gli altri effetti economici e finanziari conseguenti ai mancati investimenti.

I flussi di cassa stimati del piano pluriennale, al netto delle imposte, sono stati attualizzati al tasso del 6,25% (6,08% nel 2013) rappresentativo del WACC (post imposte) specifico della Società.

Il test di impairment ha confermato la piena recuperabilità dell'avviamento e dei diritti concessori iscritti nel bilancio della Società.

In aggiunta al test di impairment sopra commentato, sono state eseguite alcune analisi di sensitività, incrementando e riducendo dell'1% il tasso WACC indicato, nonché incrementando e riducendo dell'1% il tasso medio annuo di crescita dei ricavi da pedaggio. I risultati di tali analisi hanno confermato la piena recuperabilità delle attività iscritte nel bilancio al 31 dicembre 2014.

Si evidenzia infine che, nell'esercizio 2014, sono stati rilevati nel conto economico costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 509 migliaia di euro (882 migliaia di euro nel 2013). Tali attività sono finalizzate al miglioramento di infrastrutture, servizi offerti, livelli di sicurezza, tutela e valorizzazione dell'ambiente.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e a fine esercizio delle attività immateriali, nonché le variazioni intercorse nel 2014 nei valori contabili delle diverse categorie di attività immateriali.

(migliaia di euro)

	31/12/2013		
	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi	11.729.629	-3.125.799	8.603.830
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	3.125.871	-323.883	2.801.988
Diritti per opere a carico dei subconcessionari	87.067	-20.203	66.864
Diritti concessori immateriali	14.942.567	-3.469.885	11.472.682
Avviamento	6.111.198	-	6.111.198
Marchi	1	-	1
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.199	-	6.111.199
Costi di sviluppo	128.901	-121.518	7.383
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	44.136	-39.926	4.210
Concessioni e licenze	1.710	-934	776
Attività immateriali in corso e acconti	-	-	-
Altre attività immateriali	174.747	-162.378	12.369
Attività immateriali	21.228.513	-3.632.263	17.596.250

5.3 Partecipazioni - Migliaia di euro 1.451.039 (1.462.245)

Il decremento netto di 11.206 migliaia di euro è dovuto prevalentemente a:

- la cessione, nell'ambito del progetto di riorganizzazione delle partecipazioni del Gruppo Atlantia, del pacchetto azionario di controllo delle società Pavimental e Spea Ingegneria Europea (iscritto precedentemente a un valore di carico complessivo di 42.657 migliaia di euro, per un corrispettivo pari a complessivi 77.505 migliaia di euro) ad Atlantia (rispettivamente n. 46.223.290 azioni corrispondenti al 59,4% e n. 460.000 azioni corrispondenti al 46%) e ad Aeroporti di Roma (rispettivamente n. 15.563.773 azioni corrispondenti al 20% e n. 270.000 azioni corrispondenti al 27%). Le cessioni citate sono state regolate sulla base di perizie estimative dei valori del capitale economico delle società redatte da un esperto indipendente. Si evidenzia che a esito di tali operazioni la Società continua a detenere il 20% del capitale sociale di Pavimental e il 27% di Spea Ingegneria Europea;
- il ripristino del valore della partecipazione in Stalexport Autostrady (32.234 migliaia di euro), svalutata in esercizi precedenti commentata in dettaglio nel seguito;
- le svalutazioni delle partecipazioni in Tech Solutions Integrators (2.000 migliaia di euro) e in Bologna & Fiera Parking (1.306 migliaia di euro).

Con riferimento al punto b), il valore della partecipazione è stato sottoposto al test di impairment. A tal fine si è proceduto sia alla stima del fair value, sulla base della quotazione del titolo azionario (la società è quotata alla borsa di Varsavia), sia del valore d'uso, facendo riferimento essenzialmente ai flussi attesi dalla controllata concessionaria autostradale Stalexport Autostrada Malopolska. Per la determinazione del valore d'uso è stato utilizzato il piano pluriennale elaborato da quest'ultima società che

Variazioni dell'esercizio								31/12/2014		
Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Decrementi per dismissioni	Costo				Ammortamenti cumulati		Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
		Investimenti a titolo gratuito	Incrementi/Decrementi per aggiornamento valore attuale impegni	Incrementi per opere realizzate	Decrementi per contributi	Incrementi	Decrementi per dismissioni			
-	-	-	439.195	-	-5.295	-343.941	-	12.163.529	-3.469.740	8.693.789
-	-	-	-	279.093	-	-106.729	-	3.404.964	-430.612	2.974.352
-	-	33.469	-	-	-	-4.013	-	120.536	-24.216	96.320
-	-	33.469	439.195	279.093	-5.295	-454.683	-	15.689.029	-3.924.568	11.764.461
-	-	-	-	-	-	-	-	6.111.198	-	6.111.198
2	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
2	-	-	-	-	-	-	-	6.111.201	-	6.111.201
6.466	-31	-	-	-	-	-7.173	10	135.336	-128.681	6.655
6.041	-	-	-	-	-	-4.563	-	50.177	-44.489	5.688
174	-	-	-	-	-	-228	-	1.884	-1.162	722
1.938	-	-	-	-	-	-	-	1.938	-	1.938
14.619	-31	-	-	-	-	-11.964	10	189.335	-174.332	15.003
14.621	-31	33.469	439.195	279.093	-5.295	-466.647	10	21.989.565	-4.098.900	17.890.665

riporta le proiezioni di traffico, investimenti, ricavi e costi per l'intero periodo di durata della concessione. 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 (cioè un periodo limitato di proiezione esplicita e la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche del contratto di concessione autostradale, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita del contratto. Il piano pluriennale utilizzato prevede le seguenti assunzioni:

- un incremento tariffario medio annuo del 5,5%, che tiene conto di un'inflazione annua media prospettica e della crescita attesa del prodotto interno lordo polacco (GDP) in linea con le stime dell'IMF World Economic Outlook di ottobre 2014 per gli anni 2015-2019;
- un CAGR del traffico del 2,5% che tiene conto di detta crescita attesa del GDP, ponderata, per gli anni 2016-2020, per un fattore di elasticità pari a 1,35, assunto in via prudenziale rispetto alla media delle serie storiche degli ultimi 5 anni che registra un fattore di elasticità di circa 2,0.

I flussi di cassa stimati, al netto delle imposte, sono stati atualizzati al tasso del 5,56% (6,85% nel 2013), rappresentativo del WACC (post imposte) di tale società.

Entrambe le metodologie descritte hanno evidenziato il completo ripristino delle svalutazioni effettuate in esercizi precedenti.

In aggiunta al test di impairment sopra commentato, sono state eseguite alcune analisi di sensitività, incrementando e riducendo dell'1% il tasso WACC indicato, nonché incrementando e riducendo dell'1% il tasso medio annuo di crescita dei ricavi da pedaggio. I risultati di tali analisi non hanno evidenziato in ogni caso differenze rispetto al risultato del test illustrato e, pertanto, al valore della partecipazione iscritta nel bilancio al 31 dicembre 2014.

Si riporta di seguito la tabella delle consistenze a inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'esercizio.

(migliaia di euro)

	31/12/2013		
	Costo	[Svalutazioni] cumulate	Valore netto
Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	1.166.496	-13.659	1.152.837
Stalexport Autostrady S.A.	104.842	-32.234	72.608
Tangenziale di Napoli S.p.A.	54.506	-	54.506
Telepass S.p.A.	25.219	-	25.219
Ecomouv S.a.s.	17.237	-	17.237
Autostrade Meridionali S.p.A.	14.787	-	14.787
Autostrade Tech S.p.A.	3.406	-	3.406
AD Moving S.p.A.	3.995	-	3.995
Infoblu S.p.A.	3.875	-	3.875
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	2.318	-	2.318
EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.	501	-	501
Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited	486	-	486
Ecomouv D&B S.a.s.	375	-	375
Giove Clear S.r.l.	20	-	20
Tech Solutions Integrators S.a.s.	2.000	-	2.000
Newpass S.p.A. ⁽¹⁾	3.010	-1.236	1.774
Pavimental S.p.A. ⁽²⁾	47.566	-	47.566
Spea Ingegneria Europea S.p.A. ⁽²⁾	6.148	-	6.148
Partecipazioni in imprese controllate (A)	1.456.787	-47.129	1.409.658
Pavimental S.p.A.	-	-	-
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	6.343	-	6.343
Società Infrastrutture Toscane S.p.A.	6.900	-1.182	5.718
Pedemontana Veneta S.p.A. (in liquidazione)	1.935	-	1.935
Spea Ingegneria Europea S.p.A.	-	-	-
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	5.558	-3.576	1.982
Arcea Lazio S.p.A. (in liquidazione)	703	-29	674
Consorzio Autostrade Italiane Energia	29	-	29
Partecipazioni in imprese collegate (B)	21.468	-4.787	16.681
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	34.514	-	34.514
Tangenziale Esterna S.p.A.	703	-	703
Uirnet S.p.A.	426	-	426
Veneto Strade S.p.A.	258	-	258
Consorzio Fastigi ⁽³⁾	5	-	5
Partecipazioni in altre imprese (C)	35.906	-	35.906
Partecipazioni (A+B+C)	1.514.161	-51.916	1.462.245

(1) Newpass è stata fusa per incorporazione in Autostrade Tech a partire dall'1 agosto 2014.

(2) Le partecipazioni in Pavimental e Spea sono state riclassificate tra le "Partecipazioni in imprese collegate" a seguito della cessione del pacchetto azionario di controllo, come illustrato in precedenza.

(3) Consorzio Fastigi è stato cancellato dal Registro delle Imprese l'1 luglio 2014 a seguito di procedura di liquidazione.

Variazioni dell'esercizio						31/12/2014		
Costo				Svalutazioni		Costo	(Svalutazioni) cumulate	Valore netto
Versamento decimi	Decrementi per dismissioni	Incrementi per piani di compensi basati su azioni	Riclassifiche e altri movimenti	(Incrementi)/ Decrementi	Riclassifiche e altri movimenti			
	-	-	-	-	-	1.166.496	-13.659	1.152.837
-	-	-	-	32.234	-	104.842	-	104.842
-	-	-	-	-	-	54.506	-	54.506
-	-	140	-	-	-	25.359	-	25.359
1.680	-	-	-	-	-	18.917	-	18.917
-	-	92	-	-	-	14.879	-	14.879
-	-	162	3.010	-	-1.236	6.578	-1.236	5.342
-	-	-	-	-	-	3.995	-	3.995
-	-	-	-	-	-	3.875	-	3.875
-	-	-	-	-	-	2.318	-	2.318
-	-	-	-	-	-	501	-	501
-	-	-	-	-	-	486	-	486
-	-	-	-	-	-	375	-	375
-	-	-	-	-	-	20	-	20
-	-	-	-	-2.000	-	2.000	-2.000	-
-	-	-	-3.010	-	1.236	-	-	-
-	-38.068	91	-9.589	-	-	-	-	-
-	-4.589	138	-1.697	-	-	-	-	-
1.680	-42.657	623	-11.286	30.234	-	1.405.147	-16.895	1.388.252
-	-	12	9.589	-	-	9.601	-	9.601
-	-	-	-	-	-	6.343	-	6.343
-	-	-	-	-	-	6.900	-1.182	5.718
-	-	-	-	-	-	1.935	-	1.935
-	-	10	1.697	-	-	1.707	-	1.707
-	-	-	-	-1.306	-	5.558	-4.882	676
-	-	-	-	-	-	703	-29	674
-	-	-	-	-	-	29	-	29
-	-	22	11.286	-1.306	-	32.776	-6.093	26.683
-	-	-	-	-	-	34.514	-	34.514
203	-	-	-	-	-	906	-	906
-	-	-	-	-	-	426	-	426
-	-	-	-	-	-	258	-	258
-	-	-	-5	-5	5	-	-	-
203	-	-	-5	-5	5	36.104	-	36.104
1.883	-42.657	645	-5	28.923	5	1.474.027	-22.988	1.451.039

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio delle partecipazioni con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico al 31 dicembre 2014, al netto degli eventuali decimi da versare.

Denominazione	Sede	Numero azioni/quote	Valore nominale	
Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	Roma	1.000.000	EUR	1,00
Stalexport Autostrady S.A.	Myslowice (Polonia)	247.262.023	PLN	0,75
Tangenziale di Napoli S.p.A.	Napoli	20.945.250	EUR	5,16
Telepass S.p.A.	Roma	26.000.000	EUR	1,00
Ecomouv S.a.s.	Parigi (Francia)	300.000	EUR	100,00
Autostrade Meridionali S.p.A.	Napoli	4.375.000	EUR	2,07
Autostrade Tech S.p.A.	Roma	1.120.000	EUR	1
AD Moving S.p.A.	Roma	1.000.000	EUR	1,00
Infoblu S.p.A.	Roma	1.000.000	EUR	5,16
Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco	Pré Saint Didier	3.848.000	EUR	51,65
EsseDiEsse Società di Servizi p.A.	Roma	500.000	EUR	1,00
Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited	Mumbai (India)	10.000	INR	50,00
Ecomouv D&B S.a.s.	Parigi (Francia)	500.000	EUR	1,00
Giove Clear S.r.l.	Roma	10.000	EUR	1,00
Tech Solutions Integrators S.a.s.	Parigi (Francia)	2.000.000	EUR	1,00

Partecipazioni in imprese controllate (A)

Pavimental S.p.A.	Roma	77.818.865	EUR	0,13
Società Autostrada Tirrenica p.A.	Roma	163.072.000	EUR	0,15
Società Infrastrutture Toscane p.A.	Firenze	30.000.000	EUR	1
Pedemontana Veneta S.p.A. (in liquidazione)	Verona	12.000	EUR	500
Spea Ingegneria Europea S.p.A.	Milano	1.000.000	EUR	5,16
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna	9.000.000	EUR	1
Arcea Lazio S.p.A. (in liquidazione)	Roma	1.983.469	EUR	1
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	-	EUR	-

Partecipazioni in imprese collegate (B)

Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano	293.792.811	EUR	0,75
Tangenziale Esterna S.p.A.	Milano	464.945.000	EUR	1,00
Uirnet S.p.A.	Roma	1.061	EUR	1000,00
Veneto Strade S.p.A.	Venezia	5.163.200	EUR	1,00

Partecipazioni in altre imprese (C)

Partecipazioni (A+B+C)

- [1] I dati sono riferiti al bilancio approvato dal Consiglio di Amministrazione di ciascuna società.
 [2] I dati sono riferiti all'ultimo bilancio approvato (31/03/2014).
 [3] I dati sono riferiti all'ultimo bilancio approvato (31/12/2013).

	Capitale/ Fondo consortile	Quota partecipazione [%]	Numero azioni/quote possedute	Utile (Perdita) dell'esercizio 2014 (migliaia di euro) ⁽¹⁾		Patrimonio netto al 31/12/2014 (migliaia di euro) ⁽¹⁾	Valore di carico (migliaia di euro)	
EUR	1.000.000	100,00%	1.000.000	532		746.389	1.152.837	
PLN	185.446.517	61,20%	151.323.463	1.477		47.205	104.842	
EUR	108.077.490	100,00%	20.945.250	8.764		172.623	54.506	
EUR	26.000.000	96,15%	25.000.000	54.458		103.693	25.359	
EUR	30.000.000	70,00%	210.000	-45.709	(3)	-28.136	(3)	18.917
EUR	9.056.250	58,98%	2.580.500	3.247		112.016	14.879	
EUR	1.120.000	100,00%	1.120.000	6.340		40.219	5.342	
EUR	1.000.000	100,00%	1.000.000	61		992	3.995	
EUR	5.160.000	75,00%	750.000	491		5.836	3.875	
EUR	198.749.200	51,00%	1.962.480	11.458		290.479	2.318	
EUR	500.000	100,00%	500.000	721		1.321	501	
INR	500.000	99,99%	9.999	258	(2)	466	(2)	486
EUR	500.000	75,00%	375.000	31.200	(3)	489	(3)	375
EUR	10.000	100,00%	10.000	351		1.552	20	
EUR	2.000.000	100,00%	2.000.000	-8.141	(3)	-6.640	(3)	-
								1.388.252
EUR	10.116.452	20,00%	15.563.773	3.047		41.537	9.601	
EUR	24.460.800	24,98%	40.738.499	8.065		72.014	6.343	
EUR	30.000.000	46,00%	13.800.000	2.545		30.007	5.718	
EUR	6.000.000	29,77%	3.573	-78	(3)	5.991	(3)	1.935
EUR	5.160.000	27,00%	270.000	9.772		60.132	1.707	
EUR	9.000.000	32,50%	2.925.000	-1.406	(3)	4.721	(3)	676
EUR	1.983.469	34,00%	674.379	-75	(3)	5.278	(3)	674
EUR	107.112	29,00%	-	-	(3)	107	(3)	29
								26.683
EUR	220.344.608	13,67%	40.174.660	-714	(3)	236.481	(3)	34.514
EUR	464.945.000	0,25%	1.162.363	-1.894	(3)	457.561	(3)	906
EUR	1.061.000	1,51%	16	44	(3)	5.020	(3)	426
EUR	5.163.200	5,00%	258.160	1	(3)	6.712	(3)	258
								36.104
								1.451.039

Con riferimento al valore di carico della partecipazione in Autostrade dell'Atlantico, si ritiene lo stesso recuperabile, tenuto conto della stima del valore attuale di flussi di cassa operativi netti delle società concessionarie partecipate dalla stessa. Il valore di carico della partecipazione in Ecomouv è ritenuto recuperabile sulla base delle informazioni disponibili in relazione agli effetti della definizione dei rapporti commerciali derivanti dal progetto Eco-Taxe, illustrato negli "Eventi significativi in ambito regolatorio" nella relazione sulla gestione, cui si rinvia.

In relazione al valore di carico nullo al 31 dicembre 2014 della partecipazione in Tech Solutions Integrators, si segnala che, tenuto conto delle informazioni disponibili in relazione agli effetti della definizione dei rapporti commerciali derivanti dal citato progetto Eco-Taxe, si è rilevato un accantonamento al fondo per eccedenza di svalutazione di partecipazioni, come illustrato nelle note 5.13 e 6.13.

Infine, per la recuperabilità del valore di carico della partecipazione in Stalexport Autostrady, si rinvia a quanto indicato precedentemente.

5.4 Attività finanziarie

[quota non corrente] - Migliaia di euro 362.541 [548.249]

[quota corrente] - Migliaia di euro 353.877 [425.957]

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie a inizio e a fine esercizio.

(migliaia di euro)	Note	31/12/2014			31/12/2013		
		Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Attività finanziarie per contributi su opere	(1)	197.182	65.680	131.502	165.124	5.934	159.190
Depositi vincolati	(2)	234.062	62.271	171.791	239.044	5.158	233.886
Derivati con fair value attivo	(3)	1.034	1.034	-	5.457	70	5.387
Finanziamenti a medio-lungo termine	(1)	124.955	81.805	43.150	130.807	779	130.028
Altri crediti finanziari	(1)	15.095	14.055	1.040	29.192	28.225	967
Prestiti al personale	(1)	9.203	2.739	6.464	9.037	-	9.037
Risconti attivi finanziari pluriennali	(1)	8.714	120	8.594	9.993	239	9.754
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine		157.967	98.719	59.248	179.029	29.243	149.786
Finanziamenti a breve termine	(1)	116.667	116.667	-	355.181	355.181	-
Altre attività finanziarie	(1)	9.506	9.506	-	30.371	30.371	-
Altre attività finanziarie correnti		126.173	126.173	-	385.552	385.552	-
Attività finanziarie		716.418	353.877	362.541	974.206	425.957	548.249

[1] Tali attività finanziarie sono classificate nella categoria dei "crediti e finanziamenti".

[2] Tali attività sono classificate nella categoria degli strumenti finanziari "disponibili per la vendita" e rientrano nel livello 2 della gerarchia dei fair value. Il valore di bilancio coincide con il relativo fair value.

[3] Al 31 dicembre 2014 i derivati con fair value attivo sono classificati nella categoria degli strumenti finanziari valutati al "fair value a conto economico" e rientrano nel livello 2 della gerarchia dei fair value. Al 31 dicembre 2013 erano classificati nella categoria degli strumenti finanziari derivati di copertura per 5.387 migliaia di euro e nella categoria degli strumenti finanziari valutati al "fair value a conto economico" per 70 migliaia di euro.

Le attività finanziarie per contributi su opere accolgono i crediti relativi alle somme dovute dal Concedente, da terzi e da altri enti pubblici, quali contributi maturati sui servizi di costruzione effettuati. Al 31 dicembre 2014 tale voce è pari a 197.182 migliaia di euro, con un incremento di 32.058 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013, essenzialmente per le iscrizioni delle quote maturate nel corso dell'esercizio (40.545 migliaia di euro) al netto degli incassi dell'anno (8.487 migliaia di euro), principalmente in relazione agli investimenti effettuati sia nel tratto appenninico dell'A1 nella tratta Firenze-Bologna, sia per il nuovo svincolo di Capannori dell'A11.

I depositi bancari vincolati convertibili sono pari a 234.062 migliaia di euro (239.044 migliaia di euro al 31 dicembre 2013) e si riferiscono essenzialmente 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 ad alcuni lotti della Variante di Valico e del potenziamento del nodo di Firenze.

La natura del vincolo deriva dall'indisponibilità delle somme accreditate sui conti, fino al rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta in relazione all'effettiva esecuzione dei lavori e all'avanzamento dei progetti.

La quota corrente al 31 dicembre 2014, pari a 62.271 migliaia di euro, corrisponde alle somme il cui svincolo avverrà presumibilmente entro il 2015.

La voce derivati con fair value attivo accoglie il fair value di alcuni contratti derivati di trading per 1.034 migliaia di euro, per i cui dettagli si rinvia alla nota n. 7.2.

Le altre attività finanziarie a medio-lungo termine, complessivamente pari a 157.967 migliaia di euro (179.029 migliaia di euro al 31 dicembre 2013) includono prevalentemente il finanziamento concesso alla controllata Ecomouv (73.005 migliaia di euro), il finanziamento concesso alla controllata Tangenziale di Napoli (49.704 migliaia di euro) e il credito residuo verso Toto Costruzioni Generali (13.798 migliaia di euro), derivante dalla cessione del 58% della partecipazione in Strada dei Parchi nel 2011, che è stato oggetto di dilazione in base ad accordo stipulato tra le parti che ha stabilito il rimborso del credito residuo in sei rate mensili, fissando la nuova scadenza al 14 maggio 2015. La voce si decrementa di 21.062 migliaia di euro essenzialmente a seguito del parziale incasso (14.427 migliaia di euro) del credito verso Toto Costruzioni Generali e del rimborso (7.359 migliaia di euro) da parte di Ecomouv di una quota del finanziamento a medio-lungo termine, riclassificato tra le attività finanziarie correnti in relazione all'effetto combinato dell'avvenuta accettazione del sistema nell'ambito del Protocollo d'Accordo trilaterale Ecomouv-Banche finanziatrici-Governo francese del 20 giugno 2014, e del successivo esercizio della resiliazione del Contratto di Partenariato da parte del Governo francese con efficacia al 30 dicembre 2014, senza ulteriore ricorso su Ecomouv.

Le attività finanziarie correnti, pari a 126.173 migliaia di euro, si decrementano di 259.379 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013 (385.552 migliaia di euro) principalmente per effetto dell'incasso del finanziamento concesso ad Autostrade Meridionali (245.000 migliaia di euro) e dell'incasso dei dividendi deliberati per l'esercizio 2013 da Spea Ingegneria Europea (16.000 migliaia di euro), parzialmente compensati dall'incremento (6.667 migliaia di euro) del finanziamento concesso a Società Autostrade Tirrenica (pari a 116.667 al 31 dicembre 2014, a tasso fisso del 6,75% e scadenza a giugno 2015).

Si precisa che per tutte le attività finanziarie iscritte in bilancio non si sono manifestati indicatori di impairment.

5.5 Altre attività non correnti - Migliaia di euro 269 (269)

La voce include il credito per i rimborsi da ottenere dal Comune di Roma a seguito dei lavori effettuati per l'ampliamento di uno dei parcheggi esterni della sede di via Bergamini.

5.6 Attività commerciali - Migliaia di euro 497.930 (512.620)

Le attività commerciali sono costituite da:

- a) rimanenze, pari a 36.536 migliaia di euro (35.814 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), principalmente relative a scorte per la manutenzione autostradale e ricambi per l'assemblaggio di impianti;
- b) attività per lavori in corso su ordinazione, pari a 3.697 migliaia di euro come al 31 dicembre 2013, connesse alla realizzazione di opere e servizi i cui committenti sono rappresentati dall'ANAS e da enti pubblici;
- c) crediti commerciali, pari a 457.697 migliaia di euro (473.109 al 31 dicembre 2013), per i quali si riporta la composizione nella tabella seguente.

(migliaia di euro)	31/12/2014					31/12/2013				
	Crediti verso clienti	Altri crediti commerciali	Acconti versati per lavori per attività in concessione	Altre attività commerciali	Totale	Crediti verso clienti	Altri crediti commerciali	Acconti versati per lavori per attività in concessione	Altre attività commerciali	Totale
Utenti correntisti e assimilati da fatturazione	233.216					243.518				
Concessionari di aree di servizio	94.883					123.526				
Crediti commerciali (saldo lordo)	328.099	112.853	55.750	13.900	510.602	367.044	114.699	49.793	8.594	540.130
Fondo svalutazione crediti commerciali	49.745	3.160	-	-	52.905	62.073	4.948	-	-	67.021
Crediti commerciali (saldo netto)	278.354	109.693	55.750	13.900	457.697	304.971	109.751	49.793	8.594	473.109

Con riferimento alle variazioni dei crediti commerciali si rileva che i crediti verso clienti, al netto del relativo fondo svalutazione, pari a 278.354 migliaia di euro, si riducono di 26.617 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013 (304.971 migliaia di euro), prevalentemente per la riduzione del credito nei confronti dei subconcessionari di aree di servizio per minori royalty.

Si evidenzia che i crediti verso concessionari di aree di servizio comprendono i rapporti verso la consociata Autogrill per 31.268 migliaia di euro (33.048 migliaia di euro al 31 dicembre 2013).

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

(migliaia di euro)	Totale saldo	Saldo a scadere	Scaduto entro 90 giorni	Scaduto tra 90 e 1 anno	Scaduto superiore a un anno
Crediti verso clienti e altri crediti commerciali	440.952	332.206	10.905	13.469	84.372

I crediti scaduti sono riferibili a pedaggi non incassati e a rapporti di mancato pagamento, alle royalty dovute dai concessionari di aree di servizio e a prestazioni o forniture di natura diversa.

La tabella seguente indica la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali, che si ritiene adeguato e che è determinato sulla base delle evidenze risultanti dall'attività di gestione e valutazione dei crediti, oltre che sulla base di dati storici relativi alle perdite su crediti.

(migliaia di euro)	31/12/2013	Incrementi	Utilizzi	Decremento per storno fondi eccedenti	31/12/2014
Fondo svalutazione crediti commerciali	67.021	3.908	16.573	1.451	52.905

Per quanto riguarda le attività commerciali, il valore di bilancio ne approssima il fair value, in quanto l'effetto dell'attualizzazione non risulta significativo.

5.7 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti - Migliaia di euro 1.265.207 (3.444.972)

La voce include:

- a) le disponibilità liquide, pari a 494.339 migliaia di euro (1.261.959 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), impiegate essenzialmente in operazioni bancarie a vista;
- b) i mezzi equivalenti, pari a 352.718 migliaia di euro (1.752.584 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), che comprendono principalmente la liquidità investita nei depositi bancari con scadenza a breve termine;
- c) i rapporti di conto corrente con saldo attivo, pari a 418.150 migliaia di euro (430.429 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), attivati con le altre società del Gruppo Atlantia, tenuto conto dell'attività di tesoreria centralizzata svolta dalla Società.

Per ulteriori dettagli dei fenomeni che hanno generato la diminuzione della liquidità nel corso dell'esercizio si rinvia alla nota n. 7.1.

5.8 Attività e passività per imposte correnti

Attività per imposte correnti - Migliaia di euro 17.143 (31.104)

Passività per imposte correnti - Migliaia di euro 21.069 (-)

Nel prospetto di seguito riportato, è dettagliata la consistenza delle attività e delle passività per imposte correnti a inizio e fine esercizio.

(migliaia di euro)	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013
	Attività per imposte correnti		Passività per imposte correnti	
IRES	17.040	30.555	21.069	-
IRAP	103	549	-	-
	17.143	31.104	21.069	-

La variazione della posizione fiscale netta per imposte correnti rispetto al 31 dicembre 2013, per complessivi 35.030 migliaia di euro, è originata essenzialmente da:

- a) il decremento correlato allo stanziamento delle imposte di esercizio (252.637 migliaia di euro);
- b) l'incremento in relazione agli acconti versati nell'esercizio (204.055 migliaia di euro);
- c) l'aumento generato dalle ritenute subite su interessi attivi (5.945 migliaia di euro);
- d) le differenze positive su imposte di esercizi precedenti (4.189 migliaia di euro).

Si evidenzia che la Società aderisce al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto dalla controllante Atlantia e, pertanto, il saldo risultante per IRES e derivante dai rapporti tributari correnti è contabilizzato nei confronti della consolidante stessa.

Le attività per imposte correnti sono determinate da:

- a) il credito verso Sintonia per 11.338 migliaia di euro a fronte della richiesta di rimborso dell'IRES da IRAP deducibile ai sensi dell'art. 6 della Legge n. 2 del 28 gennaio 2009, avendo partecipato nel corso dei periodi d'imposta 2004-2007 al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto dalla ex consolidante;
- b) i crediti verso Sintonia per 5.702 migliaia di euro a fronte della richiesta di rimborso dell'IRES per mancata deduzione dell'IRAP relativa al costo per il personale per l'anno 2007, secondo quanto stabilito dalla Legge n. 44 del 26 aprile 2012 e dal provvedimento dell'Agenzia delle Entrate del 17 dicembre 2012.

Le passività per imposte correnti sono determinate essenzialmente da:

- a) il debito verso Atlantia relativo al saldo IRES pari a 39.795 migliaia di euro;
- b) il credito verso la controllante Atlantia per 18.597 migliaia di euro a fronte della richiesta di rimborso dell'IRES per mancata deduzione dell'IRAP relativa al costo per il personale per il quadriennio 2008-2011, secondo quanto stabilito dalla Legge n. 44 del 26 aprile 2012 e dal provvedimento dell'Agenzia delle Entrate del 17 dicembre 2012.

5.9 Altre attività correnti - Migliaia di euro 121.304 (64.719)

La voce è composta da crediti e da altre attività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria. La composizione del saldo al 31 dicembre 2014 è illustrata nella seguente tabella.

(migliaia di euro)	31/12/2014	31/12/2013
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	30.845	33.858
Crediti verso amministrazioni pubbliche	2.792	2.431
Crediti verso enti previdenziali	482	601
Crediti IVA	50	454
Anticipi e altri crediti diversi	94.961	32.447
	129.130	69.791
Fondo svalutazione	7.826	5.072
Altre attività correnti	121.304	64.719

L'incremento dell'esercizio, pari a 56.585 migliaia di euro, è essenzialmente riferibile a somme anticipate ad alcuni fornitori sulla base di un accordo relativo a riserve iscritte nell'ambito dei lavori di adeguamento del tratto di attraversamento appenninico dell'A1 Milano-Napoli tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello. Tali anticipi potranno essere oggetto di riconoscimento definitivo a seguito di una possibile transazione o di giudizio civile a esito dell'accertamento tecnico preventivo in corso.

5.10 Attività non correnti possedute per la vendita o connesse ad attività operative cessate - Migliaia di euro 4.271 (4.271) **Passività non correnti connesse ad attività operative cessate - Migliaia di euro - (-)**

La voce accoglie esclusivamente il valore del 2% residuo della partecipazione in Strada dei Parchi, oggetto di un'opzione di acquisto a favore della controparte Toto Costruzioni Generali e di vendita per la Società. L'esercizio dell'opzione è subordinata alla conclusione di determinati lavori indicati nella Convenzione Unica di Strada dei Parchi.

5.11 Patrimonio netto - Migliaia di euro 2.268.554 (2.304.278)

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 nel corso del 2014.

Le principali variazioni del patrimonio netto intervenute nell'esercizio sono costituite da:

- a) il risultato economico complessivo dell'esercizio positivo per 596.499 migliaia di euro, per effetto dell'utile di esercizio (703.531 migliaia di euro) e della rilevazione del risultato negativo delle altre componenti del conto economico complessivo (per complessivi 107.032 migliaia di euro) originate da:
 - 1) la variazione negativa del fair value, al netto del relativo effetto fiscale, degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge per 97.957 migliaia di euro (variazione positiva di 81.751 migliaia di euro nel 2013) riconducibile alla diminuzione dei tassi di interesse rilevati al 31 dicembre 2014 rispetto al 31 dicembre 2013;
 - 2) le perdite attuariali del TFR, al netto del relativo effetto fiscale, per 9.075 migliaia di euro (utili per 4.093 migliaia di euro nel 2013), per effetto essenzialmente della diminuzione del tasso di attualizzazione utilizzato per la valutazione al 31 dicembre 2014 rispetto al corrispondente tasso al 31 dicembre 2013;
- b) il pagamento del saldo dei dividendi dell'esercizio 2013 per 340.249 migliaia di euro (pari a 0,547 euro per azione) e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2014 per 329.674 migliaia di euro (pari a 0,530 euro per azione);
- c) l'iscrizione, in accordo con i principi contabili applicati relativi a operazioni "under common control" e illustrati nella nota n. 3, delle plusvalenze, al netto del relativo effetto fiscale, derivanti dalle cessioni di azioni delle società Pavimental e Spea Ingegneria Europea nell'ambito del progetto di riorganizzazione societaria del Gruppo Atlantia (34.369 migliaia di euro).

Si evidenzia inoltre che è stata riclassificata la "Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti" (446.000 migliaia di euro) nella "Riserva straordinaria", inclusa tra le "Altre riserve e utili portati a nuovo", in accordo alla delibera dell'Assemblea degli azionisti del 16 aprile 2014, previo parere favorevole alla richiesta di svincolo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Gli obiettivi di Autostrade per l'Italia nella gestione del capitale sono diretti a creare valore per gli azionisti, a salvaguardare la continuità aziendale, a garantire gli interessi degli stakeholder, nonché a mantenere un adeguato livello di capitalizzazione e a garantire un accesso efficiente a fonti esterne di finanziamento, in modo da consentire il rispetto degli impegni di convenzione.

Si riporta di seguito il prospetto di riepilogo delle voci di patrimonio netto con la relativa possibilità di utilizzazione.

Descrizione	Saldo al 31/12/2014 (migliaia di euro)	Possibilità di utilizzo (A, B, C) ⁽¹⁾	Quota disponibile (migliaia di euro)	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nel periodo 01/01/2011 - 31/12/2014	
				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 cash flow hedge	-251.999	B	-	-	-
Altre riserve e utili portati a nuovo ⁽¹⁾	1.184.193	A, B, C	1.184.193	-	-
Riserve e utili portati a nuovo ⁽²⁾	1.272.670				
Totale	1.894.697		1.400.263	-	-
<i>di cui:</i>					
Quota non distribuibile ⁽³⁾			6.655		
Quota distribuibile			1.393.608		

* Legenda:

A: per aumento di capitale
B: per copertura perdite
C: per distribuzione ai soci

Note:

[1] Di cui:

- a) 1.196.339 migliaia di euro relativi alla "Riserva straordinaria";
- b) 568.638 migliaia di euro relativi alle "Riserve da transizione agli IFRS";
- c) -962.198 migliaia di euro relativi alla "Riserva da applicazione IFRIC 12";
- d) -17.481 migliaia di euro relativi alla "Riserva da utili e perdite per valutazione attuariale del TFR";
- e) 9.306 migliaia di euro relativi alla "Riserva per piani di compensi basati su azioni";
- f) 34.369 migliaia di euro relativi alla "Riserva per plusvalenze da cessioni di partecipazioni under common control";
- g) 355.220 migliaia di euro relativi a "Utili portati a nuovo".

[2] Al netto del capitale emesso, la Società detiene riserve di patrimonio e utili pari a 1.272.670 migliaia di euro. Per gli effetti dell'articolo 109, comma 4 lettera b del TUIR, l'importo di 557.858 migliaia di euro sarà soggetto a tassazione in caso di distribuzione agli azionisti, in mancanza di riserve capienti. Si ricorda che il suddetto comma 4 lettera b dell'articolo 109 è stato abrogato dalla Legge Finanziaria 2008 (L. 244 del 24 dicembre 2007) e sostituito, non retroattivamente negli effetti, dall'articolo 103 comma 3-bis, che ha abolito ogni vincolo fiscale sulle riserve di patrimonio netto per le quote di ammortamento dei marchi d'impresa e dell'avviamento; di conseguenza l'importo dei dividendi eventualmente tassabili non dovrebbe subire ulteriori incrementi.

[3] Rappresenta l'ammontare della quota non distribuibile destinata alla copertura dei costi di sviluppo non ancora ammortizzati.

Altre componenti del conto economico complessivo

Nella sezione “Prospetti contabili” è presentato il “Conto economico complessivo” che evidenzia le altre componenti del risultato economico complessivo, al netto dell'effetto fiscale.

Nella seguente tabella è esplicitato l'importo lordo e il relativo effetto fiscale di tali altre componenti.

(migliaia di euro)	2014			2013		
	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	-135.113	37.156	-97.957	112.760	-31.009	81.751
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (A)	-135.113	37.156	-97.957	112.760	-31.009	81.751
Utili (Perdite) da valutazione attuariale dei fondi per benefici per dipendenti	-12.517	3.442	-9.075	4.093	-	4.093
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale (B)	-12.517	3.442	-9.075	4.093	-	4.093
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale (A+B)	-147.630	40.598	-107.032	116.853	-31.009	85.844

5.12 Fondo per impegni da convenzione

[quota non corrente] - Migliaia di euro 3.654.565 (3.619.420)

[quota corrente] - Migliaia di euro 494.092 (416.000)

La voce accoglie il valore attuale dei residui servizi di costruzione o miglioria delle infrastrutture autostradali che la Società si è impegnata a realizzare sino al termine della Convenzione Unica (31 dicembre 2038); per tali servizi non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, in termini di specifici aumenti tariffari e/o rilevante incremento del traffico atteso.

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio e le movimentazioni del 2014 del fondo per impegni da convenzione per opere senza benefici economici aggiuntivi, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

[migliaia di euro]	31/12/2013			Variazioni dell'esercizio			31/12/2014			
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Accantonamenti finanziari	Decrementi per opere realizzate	Contributi maturati su opere realizzate	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Fondo per impegni - Potenziamento Firenze-Bologna	1.580.978	1.332.638	248.340	232.947	18.102	-279.206	34.582	1.587.403	1.265.464	321.939
Fondo per impegni - Terze e quarte corsie	11.173	11.173	-	1.963	138	-1.498	-	11.776	11.776	-
Fondo per impegni - Altre opere	2.443.269	2.275.609	167.660	204.285	48.963	-147.039	-	2.549.478	2.377.325	172.153
Fondo per impegni da convenzione	4.035.420	3.619.420	416.000	439.195	67.203	-427.743	34.582	4.148.657	3.654.565	494.092

L'incremento del fondo è pari a 113.237 migliaia di euro ed è originato essenzialmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- l'aggiornamento, con corrispondente incremento dei diritti concessori iscritti nelle attività immateriali, del valore attuale degli investimenti previsti a finire per 439.195 migliaia di euro originato per 295.522 migliaia di euro dalla diminuzione della curva dei tassi d'interesse correnti e prospettici adottata al 31 dicembre 2014;
- lo stanziamento della componente finanziaria (67.203 migliaia di euro) rilevato nell'esercizio in contropartita agli oneri di attualizzazione finanziaria del conto economico;
- l'utilizzo a fronte degli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi realizzati nel 2014 al netto dei relativi contributi (393.161 migliaia di euro).

5.13 Fondi per accantonamenti

[quota non corrente] - Migliaia di euro 926.536 (790.666)

[quota corrente] - Migliaia di euro 341.170 (268.638)

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI

[quota non corrente] - Migliaia di euro 114.497 (106.471)

[quota corrente] - Migliaia di euro 13.146 (10.923)

Al 31 dicembre 2014 la voce è composta esclusivamente dal valore attuale del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (TFR) nei confronti del personale dipendente, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro.

Tale voce è pari a 127.643 migliaia di euro, in aumento di 10.249 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2013 (117.394 migliaia di euro). La movimentazione dell'esercizio è essenzialmente riferibile a:

- perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo (12.517 migliaia di euro), di cui 12.639 migliaia di euro per perdite attuariali risultanti da variazioni nelle ipotesi finanziarie essenzialmente per effetto della diminuzione del tasso di attualizzazione utilizzato per la valutazione al 31 dicembre 2014 (0,91%) rispetto al 31 dicembre 2013 (2,50%), 92 migliaia di euro per perdite attuariali derivanti da variazioni nelle ipotesi demografiche e 214 migliaia di euro per utili attuariali originati dalle variazioni delle frequenze annue di anticipazione e di turnover della Società;
- utilizzi dell'esercizio relativi a liquidazioni e anticipi (4.915 migliaia di euro);
- accantonamenti operativi e finanziari (2.876 migliaia di euro), iscritti, rispettivamente, tra i costi per il personale e gli oneri finanziari del conto economico.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo trattamento al 31 dicembre 2014.

Ipotesi finanziarie

Tasso annuo di attualizzazione (*)	0,91%
Tasso annuo di inflazione	0,60% per il 2015 1,20% per il 2016 1,50% per il 2017 e per il 2018 2,0% dal 2019 in poi
Tasso annuo incremento TFR	1,95% per il 2015 2,40% per il 2016 2,625% per il 2017 e per il 2018 3,00% dal 2019 in poi
Tasso annuo di incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	0,75%
Tasso annuo di erogazione anticipazioni	2,5%
Duration (anni)	9

(*) 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'Ibox Eurozone Corporate AA con duration 7-10 anni alla data della valutazione.

Ipotesi demografiche

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

Si riporta di seguito l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi attuariale rilevante alla fine dell'esercizio 2014, mostrando gli effetti che si sarebbero determinati sull'obbligazione per benefici definiti a seguito delle variazioni delle stesse ipotesi attuariali ragionevolmente possibili a tale data.

Variazione dell'ipotesi attuariale	tasso di turnover		tasso di inflazione		tasso di attualizzazione	
	+1%	-1%	+0,25%	-0,25%	+0,25%	-0,25%
Saldo del fondo TFR (migliaia di euro)	126.737	128.638	129.301	126.013	125.016	130.356

FONDO PER RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

[quota non corrente] - Migliaia di euro 812.039 [684.195]

[quota corrente] - Migliaia di euro 268.124 [207.921]

Il fondo accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali in concessione, previste nella convenzione sottoscritta con il Concedente e finalizzate ad assicurarne la dovuta funzionalità e sicurezza.

Il fondo è complessivamente pari a 1.080.163 migliaia di euro al 31 dicembre 2014 (892.116 migliaia di euro al 31 dicembre 2013) e si incrementa di 188.047 migliaia di euro prevalentemente in relazione alla diminuzione del tasso utilizzato al 31 dicembre 2014 per l'attualizzazione degli impegni futuri rispetto a quello adottato al 31 dicembre 2013. La variazione

è originata dagli accantonamenti operativi (485.185 migliaia di euro) e finanziari (28.281 migliaia di euro), parzialmente compensati dagli utilizzi (325.419 migliaia di euro) per interventi di ripristino e sostituzione effettuati nel corso dell'esercizio.

FONDO RISCHI PER SANZIONI E PENALI DA CONVENZIONE UNICA
(quota corrente) - Migliaia di euro 2.141 (1.984)

Il fondo accoglie:

- a) l'importo complessivo pari a 1.411 migliaia di euro per le penali applicate (o che potrebbero essere applicate in base alle non conformità contestate) dal Concedente ai sensi dell'Allegato N della vigente Convenzione Unica. Tali penali per non conformità, cumulate negli anni dal 2009 al 2013 sono correlate al mancato rispetto dei parametri di cui al Piano Annuale di Monitoraggio previsto nella Convenzione medesima;
- b) l'importo delle sanzioni amministrative applicate dal Concedente con provvedimento del 7 settembre 2010, pari a 75 migliaia di euro, in relazione ai disagi alla circolazione automobilistica sulla A14, tratta Pesaro-Marotta, verificatisi il 31 gennaio 2010. La Società ha presentato ricorso al TAR Lazio per l'annullamento del citato provvedimento e attualmente si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito;
- c) l'importo delle penali previste da due provvedimenti ANAS del 22 novembre 2011 per gli eventi nevosi verificatisi nel mese di dicembre 2010 lungo la A1 Milano-Napoli nell'area fiorentina (484 migliaia di euro) e la A14 nella tratta Pescara-Vasto (96 migliaia di euro). L'ammontare delle penali, complessivamente pari a 580 migliaia di euro, è calcolato sulla base della formula indicata nell'Allegato N della Convenzione Unica vigente;
- d) l'importo delle sanzioni amministrative in relazione agli eventi nevosi verificatisi il 3 febbraio 2012 lungo la A1 nella tratta di intersezione D18-Capua e D19 e il 6 e 7 febbraio 2012 sulla A16 nella tratta Candela-Cerignola Ovest. Con riferimento a quest'ultimo evento nevoso, Autostrade per l'Italia, in data 8 marzo 2013, ha presentato ricorso avanti il TAR Lazio per l'annullamento del provvedimento con il quale è stata applicata la sanzione amministrativa. L'ammontare delle sanzioni è complessivamente pari a 50 migliaia di euro;
- e) l'importo della sanzione amministrativa applicata dal Concedente con provvedimento del 23 ottobre 2014, pari a 25 migliaia di euro, in relazione ai disagi alla circolazione autostradale verificatisi in data 18 aprile 2014 lungo la A12 (tratta

(migliaia di euro)	31/12/2013			Variazioni dell'esercizio	
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari
Fondi per benefici per dipendenti	117.394	106.471	10.923	215	2.876
Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	892.116	684.195	207.921	485.185	28.281
Fondo rischi per sanzioni e penali da Convenzione Unica	1.984	-	1.984	157	-
Fondo rischi Amministrazione Finanziaria	1.709	-	1.709	85	-
Fondo eccedenza svalutazione partecipazioni	-	-	-	4.673	-
Altri fondi per rischi e oneri	46.101	-	46.101	13.104	-
Altri fondi per rischi e oneri	47.810	-	47.810	17.862	-
Fondi per accantonamenti	1.059.304	790.666	268.638	503.419	31.157

Genova-Sestri Levante). La Società, in data 18 dicembre 2014, ha presentato ricorso al TAR Lazio per l'annullamento del citato provvedimento.

Per ulteriori dettagli sulla situazione relativa agli eventi significativi in ambito legale e concessorio, si rinvia a quanto riportato nella nota n. 8.4.

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI

[quota corrente] - Migliaia di euro 57.759 (47.810)

La voce accoglie principalmente gli accantonamenti relativi a rischi e oneri presunti che potrebbero derivare da contenziosi in essere a fine esercizio e gli accantonamenti per perdite di valore eccedenti l'ammontare iscritto nelle partecipazioni. L'incremento di 9.949 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2013 è originato prevalentemente da:

- a) gli accantonamenti dell'esercizio, pari a 17.862 migliaia di euro, costituiti dalla svalutazione eccedente il valore di carico della partecipazione in Tech Solutions Integrators (4.673 migliaia di euro) e da stanziamenti rilevati in base all'evoluzione di diverse cause contrattuali in relazione prevalentemente a controversie inerenti ad appalti relativi alla manutenzione di alcuni tratti autostradali e con alcuni affidatari di aree di servizio (complessivamente pari a 13.104 migliaia di euro);
- b) gli utilizzi pari a 7.614 migliaia di euro principalmente a seguito della definizione del contenzioso con Tamoil, come commentato in nota n. 8.5 a cui si rinvia.

Per quanto riguarda in particolare i rapporti con l'Amministrazione Finanziaria, si segnala che la Società è interessata da alcune vertenze e contenziosi per i quali si è proceduto ad accantonamenti nell'esercizio, al netto del rilascio di quote eccedenti, per 35 migliaia di euro a fronte del rischio di soccombenza in giudizi riferiti a tributi locali.

Per maggiori dettagli circa le evoluzioni dei contenziosi in essere al 31 dicembre 2014, si rinvia alla nota n. 8.4.

Si espone di seguito il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio e delle movimentazioni del 2014 dei fondi per accantonamenti, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

(Utili) perdite attuariali differite nel conto economico complessivo	Decrementi per liquidazione e anticipi TFR	Variazioni dell'esercizio				31/12/2014		
		Decrementi per storno fondi eccedenti	Trasferimenti (a)/da altre società	Utilizzi		Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
				Diretti	Indiretti			
12.517	-4.915		-444	-		127.643	114.497	13.146
-	-	-	-	-	-325.419	1.080.163	812.039	268.124
-	-	-	-	-	-	2.141	-	2.141
-	-	-50	-	-	-	1.744	-	1.744
-	-	-	-	-	-	4.673	-	4.673
-	-	-249	-	-7.614	-	51.342	-	51.342
-	-	-299	-	-7.614	-	57.759	-	57.759
12.517	-4.915	-299	-444	-7.614	-325.419	1.267.706	926.536	341.170

5.14 Passività finanziarie

[quota non corrente] - Migliaia di euro 11.525.508 [11.302.871]

[quota corrente] - Migliaia di euro 1.138.478 [3.766.357]

PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

[quota non corrente] - Migliaia di euro 11.525.508 [11.302.871]

[quota corrente] - Migliaia di euro 618.903 [2.768.745]

Si riportano di seguito alcune tabelle di dettaglio delle passività finanziarie a medio-lungo termine, con evidenza di:

- a) composizione del saldo di bilancio (quota corrente e non corrente), corrispondente valore nominale e relativa esigibilità con indicazione dei rapporti verso la società controllante Atlantia:

[migliaia di euro]	Note	31/12/2014	
		Valore nominale	Valore di bilancio
Finanziamenti da Atlantia		8.757.776	8.736.615
Finanziamenti da società controllanti (A)		8.757.776	8.736.615
Term Loan Facility		160.000	159.615
Banca Europea degli Investimenti (BEI)		1.729.508	1.729.508
Cassa Depositi e Prestiti e SACE		676.744	671.734
Finanziamenti in conto contributi ⁽¹⁾		160.510	160.510
Debiti verso istituti di credito (B)		2.726.762	2.721.367
Debiti finanziari verso ANAS		73.596	73.596
Debiti verso altri finanziatori (C)		73.596	73.596
Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)⁽²⁾⁽³⁾		11.558.134	11.531.578
Derivati con fair value passivo⁽⁴⁾			347.583
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine			265.250
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine			265.250
Passività finanziarie a medio-lungo termine			12.144.411

(1) Tale voce si riferisce ai finanziamenti in conto contributi 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), i cui rimborsi saranno effettuati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

(2) Tali strumenti finanziari sono classificati nella categoria delle passività finanziarie valutate al costo ammortizzato in base a quanto previsto dallo IAS 39.

(3) Per maggiori dettagli relativi alle passività finanziarie coperte con strumenti derivati si rimanda alla nota 7.2.

(4) Tali strumenti sono classificati come strumenti finanziari derivati di copertura in base a quanto previsto dallo IAS 39 e si inquadrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

31/12/2014			31/12/2013					
di cui		Esigibilità		Valore nominale	Valore di bilancio	di cui		
Quota corrente	Quota non corrente	in scadenza tra 13 e 60 mesi	in scadenza oltre 60 mesi			Quota corrente	Quota non corrente	
-	8.736.615	4.500.114	4.236.501	10.651.976	10.633.448	2.091.452	8.541.996	
-	8.736.615	4.500.114	4.236.501	10.651.976	10.633.448	2.091.452	8.541.996	
159.615	-	-	-	400.000	398.007	238.392	159.615	
51.999	1.677.509	345.181	1.332.328	1.579.223	1.579.223	49.716	1.529.507	
22.809	648.925	91.509	557.416	700.000	694.527	22.793	671.734	
54.287	106.223	106.223	-	212.301	212.301	51.791	160.510	
288.710	2.432.657	542.913	1.889.744	2.891.524	2.884.058	362.692	2.521.366	
62.271	11.325	11.325	-	26.811	26.811	5.158	21.653	
62.271	11.325	11.325	-	26.811	26.811	5.158	21.653	
350.981	11.180.597	5.054.352	6.126.245	13.570.311	13.544.317	2.459.302	11.085.015	
2.672	344.911	344.911	-	-	217.856	-	217.856	
265.250	-	-	-	-	309.443	309.443	-	
265.250	-	-	-	-	309.443	309.443	-	
618.903	11.525.508	5.399.263	6.126.245	-	14.071.616	2.768.745	11.302.871	

b) tipologie di tasso di interesse di riferimento applicato, scadenze e fair value:

[migliaia di euro]	Scadenza	31/12/2014		31/12/2013	
		Valore di bilancio ⁽¹⁾	Fair value ⁽²⁾	Valore di bilancio ⁽¹⁾	Fair value ⁽²⁾
Finanziamento Atlantia emissione 2004	2014	-	-	2.091.452	2.201.366
Finanziamento Atlantia emissione 2004	2024	986.456	1.406.123	985.429	1.239.455
Finanziamento Atlantia emissione 2009	2016	1.515.178	1.668.426	1.526.024	1.727.484
Finanziamento Atlantia emissione 2009	2038	149.176	225.613	149.176	176.158
Finanziamento Atlantia emissione 2010	2017	1.000.000	1.092.782	1.000.000	1.081.885
Finanziamento Atlantia emissione 2010	2025	500.000	627.856	500.000	533.963
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2019	1.000.000	1.209.373	1.000.000	1.170.006
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2020	750.000	915.794	750.000	858.703
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2032	35.000	47.895	35.000	38.482
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2032	48.600	69.023	48.600	55.833
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2018	984.936	1.125.646	981.474	1.084.009
Finanziamento Atlantia emissione 2013	2033	75.000	93.714	75.000	73.881
Finanziamento Atlantia emissione 2013	2021	750.000	827.648	750.000	757.245
Finanziamento Atlantia emissione 2014	2038	75.000	92.531	-	-
Finanziamento Atlantia emissione 2014	2034	125.000	142.700	-	-
- tasso fisso		7.994.346	9.545.124	9.892.155	10.998.470
Finanziamento Atlantia emissione 2004	2022	742.269	759.377	741.293	728.114
- tasso variabile		742.269	759.377	741.293	728.114
Finanziamenti da società controllanti (A)		8.736.615	10.304.501	10.633.448	11.726.584
Banca Europea degli Investimenti (BEI)	dal 2014 al 2036	1.729.508	2.067.588	1.579.223	1.685.205
- tasso fisso		1.729.508	2.067.588	1.579.223	1.685.205
Term Loan Facility	dal 2014 al 2015	159.615	112.140	398.007	400.823
Cassa Depositi e Prestiti	dal 2014 al 2034	471.734	483.964	494.527	490.438
Cassa Depositi e Prestiti e SACE	dal 2023 al 2024	200.000	235.806	200.000	227.623
- tasso variabile		831.349	831.910	1.092.534	1.118.884
Finanziamenti in conto contributi	dal 2014 al 2017	160.510	160.510	212.301	212.301
- infruttiferi		160.510	160.510	212.301	212.301
Debiti verso istituti di credito (B)		2.721.367	3.060.008	2.884.058	3.016.390
Debiti finanziari verso ANAS		73.596	73.596	26.811	26.811
Debiti verso altri finanziatori (C)		73.596	73.596	26.811	26.811
Finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)		11.531.578	13.438.105	13.544.317	14.769.785
Derivati con fair value passivo		347.583	347.583	217.856	217.856
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		265.250	265.250	309.443	309.443
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		265.250	265.250	309.443	309.443
Passività finanziarie a medio-lungo termine		12.144.411	14.050.938	14.071.616	15.297.084

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

(2) Il fair value indicato rientra nel livello 2 della gerarchia dei fair value.

Per i dettagli sui criteri di determinazione dei fair value indicati in tabella si rinvia alla nota n. 3;

c) confronto tra valore nominale e relativo valore di bilancio dei finanziamenti a medio-lungo termine, con indicazione della valuta di emissione e del corrispondente tasso medio ed effettivo di interesse:

Valuta	31/12/2014				31/12/2013	
	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)	Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2014 ⁽¹⁾	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2014	Valore nominale (migliaia di euro)	Valore di bilancio (migliaia di euro)
Euro (EUR)	11.558.134	11.531.578	4,78%	4,24%	13.570.311	13.544.317
Finanziamenti a medio-lungo termine	11.558.134	11.531.578	4,78%	4,24%	13.570.311	13.544.317

(1) Tale valore include l'effetto delle operazioni di copertura dal rischio di variazione dei tassi di interesse al 31 dicembre 2014.

d) movimentazione nell'esercizio dei finanziamenti a medio-lungo termine:

(migliaia di euro)	Valore di bilancio 31/12/2013 ⁽¹⁾	Nuove accensioni	Rimborsi	Altri movimenti	Variazione esposizione verso ANAS ⁽²⁾	Valore di bilancio 31/12/2014 ⁽¹⁾
Finanziamenti da società controllanti	10.633.448	200.000	-2.094.200	-2.633	-	8.736.615
Debiti verso istituti di credito	2.884.058	200.000	-364.763	2.072	-	2.721.367
Debiti verso altri finanziatori	26.811	-	-	-	46.785	73.596
Finanziamenti a medio-lungo termine	13.544.317	400.000	-2.458.963	-561	46.785	11.531.578

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

(2) Il valore si riferisce alla movimentazione dei finanziamenti in conto contributi per i cui dettagli si rinvia alla voce "Debiti finanziari verso ANAS" della tabella di cui al punto a).

Le passività finanziarie a medio-lungo termine sono complessivamente pari a 12.144.411 migliaia di euro (14.071.616 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), al netto dei relativi oneri accessori (ove sostenuti), e includono:

a) finanziamenti a medio-lungo termine per 11.531.578 migliaia di euro (13.544.317 migliaia di euro al 31 dicembre 2013). La diminuzione di 2.012.739 migliaia di euro è essenzialmente riferibile a:

- 1) il rimborso del finanziamento a medio-lungo termine che replicava il prestito obbligazionario emesso da Atlantia di importo nominale pari a 2.094.200 migliaia di euro e rimborsato il 9 giugno 2014, parzialmente compensato dai nuovi finanziamenti a medio-lungo termine che replicano le nuove emissioni di Atlantia del 2014, rispettivamente di importo nominale di 125.000 migliaia di euro (a tasso fisso del 3,454% e scadenza a giugno 2034) e di 75.000 migliaia di euro (a tasso fisso del 3,997% e scadenza a giugno 2038);
- 2) l'utilizzo per 200.000 migliaia di euro delle linee di finanziamento concesse dalla BEI, di cui 150.000 migliaia di euro (a tasso fisso del 2,75%, con profilo di ammortamento e scadenza a settembre 2036) in relazione al contratto di complessivi 250.000 migliaia di euro sottoscritto nel 2013 e 50.000 migliaia di euro (a tasso fisso del 2,7%, con profilo di ammortamento e scadenza a settembre 2034) in relazione alla linea committed di complessivi 300.000 migliaia di euro stipulata nel 2010;
- 3) i rimborsi, verso istituti di credito, effettuati nel corso dell'anno per complessivi 364.763 migliaia di euro;
- 4) l'incremento di 46.785 migliaia di euro dei debiti verso ANAS in conseguenza del pagamento, effettuato direttamente dalla stessa ANAS, in relazione al programma di finanziamento degli investimenti previsti nella Convenzione (secondo quanto disposto dalle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997), di rate di prestiti erogati alla Società da istituti di credito. 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) il fair value negativo dei contratti finanziari derivati di copertura per 347.583 migliaia di euro (217.856 migliaia di euro al 31 dicembre 2013). L'incremento rispetto al saldo al 31 dicembre 2013, pari a 129.727 migliaia di euro, è correlato alla diminuzione della curva dei tassi di interesse utilizzata per la valutazione al 31 dicembre 2014 rispetto a quella al 31 dicembre 2013;
- c) i ratei passivi su passività finanziarie per 265.250 migliaia di euro, in diminuzione di 44.193 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013 (309.443 migliaia di euro), essenzialmente in relazione al rimborso del finanziamento sopraccitato.

Con riferimento ai finanziamenti concessi da Atlantia, si segnala che gli stessi hanno scadenza tra il 2016 e il 2038 e una vita media residua di circa 6 anni, riflettono le stesse condizioni dei prestiti ottenuti da Atlantia nei confronti del sistema creditizio e risultano maggiorati di uno spread per tener conto degli oneri gestionali.

Si evidenzia che alcuni contratti relativi ai debiti finanziari a lungo termine includono clausole di *negative pledge*, in linea con la prassi internazionale, sulla base delle quali non si possono creare o mantenere in essere (se non per effetto di disposizione di legge) garanzie reali su tutti o parte dei beni di proprietà ad eccezione dell'indebitamento derivante da finanza di progetto, e prevedono il rispetto di determinati parametri finanziari (*financial covenant*).

I criteri di determinazione delle grandezze economico-finanziarie utilizzate nel calcolo dei suddetti rapporti sono definiti nei relativi contratti. Il mancato rispetto dei suddetti *covenant*, alle rispettive date di riferimento, potrebbe configurare un evento di default e comportare l'obbligo di rimborsare anticipatamente gli importi in linea capitale, gli interessi e le ulteriori somme previste nei contratti stessi.

Si riportano di seguito i *financial covenant* più significativi:

- a) il contratto "Term Loan Facility" (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) e la "Revolving Credit Facility", che richiedono il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto e che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014. In particolare, è richiesto il rispetto di determinate soglie con riferimento a:
 - 1) i dati consolidati di Atlantia, per il rapporto "FFO + Net Interest Expenses - Capitalised Interests and Financing Charges", come numeratore, e "Net interest expenses", come denominatore, nonché il rapporto "FFO / Total Net Debt";
 - 2) il "Net Worth" di Atlantia;
- b) i contratti di finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti (complessivamente pari a 671.734 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) che richiedono il rispetto di una soglia minima dell'"Operating Cash Flow available for Debt Service/Debt Service" (DSCR).

Inoltre si segnala che gli strumenti finanziari derivati, per i cui dettagli si rinvia alla nota n. 7.2, sono stati stipulati con Atlantia e alcuni istituti di credito allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse di talune passività finanziarie a medio-lungo termine, in coerenza con la Policy Finanziaria del Gruppo Atlantia. Si evidenzia che, per tali operazioni di cash flow hedge, a seguito dell'esito positivo dei test di efficacia, la variazione di fair value è stata interamente iscritta nella specifica riserva di patrimonio netto, come previsto dallo IAS 39, e non è stata rilevata alcuna quota di inefficacia a conto economico.

Si evidenzia infine che il 31 ottobre 2014 la Banca Centrale d'Irlanda e la Borsa Irlandese (Irish Stock Exchange) hanno approvato il Prospetto di base relativo al programma di emissione a medio e lungo termine (Euro Medium Term Note Programme) da 7 miliardi di euro della Società, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 17 ottobre 2014. Le obbligazioni che potranno essere emesse nell'ambito di detto programma non beneficeranno di garanzia o altro supporto da parte di Atlantia. La Società continuerà invece a garantire l'adempimento delle diverse obbligazioni di Atlantia ancora in circolazione emesse nell'ambito del precedente Euro Medium Term Note Programme di quest'ultima da 10 miliardi di euro.

PASSIVITÀ FINANZIARIE A BREVE TERMINE
Migliaia di euro 519.575 (997.612)

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

(migliaia di euro)	31/12/2014	31/12/2013
Scoperti di conto corrente	14	131
Finanziamenti a breve termine	264.000	483.712
Derivati correnti con fair value passivo	1.034	70
Rapporto di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate	251.741	510.869
Altre passività finanziarie correnti	2.786	2.830
Passività finanziarie a breve termine	519.575	997.612

La diminuzione del saldo delle passività finanziarie a breve termine, pari a 478.037 migliaia di euro, è principalmente riconducibile a:

- a) il decremento dei finanziamenti a breve termine da parti correlate, per 219.712 migliaia di euro, in relazione ai rimborsi avvenuti, pari a 469.712 migliaia di euro, parzialmente compensati dal deposito di liquidità, pari a 250.000 migliaia di euro, effettuato da Atlantia con scadenza il 15 gennaio 2015;
- b) la diminuzione del saldo passivo dei rapporti di conto corrispondenza verso parti correlate, essenzialmente per il deposito di liquidità sopracitato.

Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari derivati sottoscritti, si rinvia a quanto indicato nella nota n. 7.2.

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA IN ACCORDO CON LA RACCOMANDAZIONE DELL'ESMA DEL 20 MARZO 2013

La tabella seguente evidenzia l'ammontare della posizione finanziaria netta con il dettaglio delle posizioni di debito e credito verso parti correlate, in accordo alla Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority (ESMA) del 20 marzo 2013 (che non prevede la deduzione dall'indebitamento finanziario delle attività finanziarie non correnti).

Per le componenti non commentate nella presente nota n. 5.14, si rinvia alle note specifiche indicate nel seguente prospetto. Per i dettagli relativi ai rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 8.3.

(migliaia di euro)	Note	31/12/2014	Di cui verso parti correlate	31/12/2013	Di cui verso parti correlate
Disponibilità liquide		-494.339		-1.261.959	
Mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo attivo verso parti correlate		-770.868	-418.150	-2.183.013	-430.429
Titoli detenuti per la negoziazione		-		-	
Liquidità (A)	5.7	-1.265.207		-3.444.972	
Attività finanziarie correnti (B)	5.4	-353.877	-206.616	-425.957	-379.960
Scoperti di conto corrente bancario		14		131	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		618.903	237.606	2.768.745	2.372.352
Altri debiti finanziari		519.561	515.741	997.481	994.581
Passività finanziarie correnti (C)		1.138.478		3.766.357	
Posizione finanziaria netta corrente (D=A+B+C)		-480.606		-104.572	
Finanziamenti a medio-lungo termine		11.180.597	8.736.615	11.085.015	8.541.996
Prestiti obbligazionari		-		-	
Altri debiti finanziari non correnti		344.911	245.232	217.856	184.542
Passività finanziarie non correnti (E)		11.525.508		11.302.871	
[Posizione finanziaria netta] Indebitamento finanziario netto come da raccomandazione ESMA (F=D+E)		11.044.902		11.198.299	
Attività finanziarie non correnti (G)	5.4	-362.541	-43.161	-548.249	-130.043
Indebitamento finanziario netto (H=F+G)		10.682.361		10.650.050	

5.15 Passività per imposte differite nette - Migliaia di euro 247.451 (244.645)

Di seguito è esposta la consistenza delle passività per imposte differite, al netto delle attività per imposte anticipate compensabili.

(migliaia di euro)	31/12/2014	31/12/2013
Passività per imposte differite	1.263.619	1.153.575
Attività per imposte anticipate compensabili	1.016.168	908.930
Passività per imposte differite nette	247.451	244.645

La natura delle differenze temporanee che hanno generato la fiscalità differita e i relativi movimenti nel corso dell'esercizio sono riepilogati nella tabella seguente.

(migliaia di euro)	31/12/2013	Variazioni dell'esercizio				31/12/2014
		Accantonamenti	Rilasci	Variazione di imposte anticipate/differite su proventi e oneri rilevati nel conto economico complessivo	Variazione di stime di esercizi precedenti	
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	1.153.569	110.939	-	-	-895	1.263.613
Altre differenze temporanee	6	-	-	-	-	6
Passività per imposte differite	1.153.575	110.939	-	-	-895	1.263.619
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12	540.414	2.728	-22.933	-	-521	519.688
Accantonamenti a fondi rischi e oneri:						
- Fondo ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	269.847	159.768	-69.770	-	-170	359.675
- Altri fondi per rischi e oneri	18.579	5.311	-2.954	-	-14	20.922
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	18.865	883	-4.340	-	-1.691	13.717
Valutazione di strumenti finanziari di copertura (cash flow hedge)	58.430	-	-	37.156	-	95.586
Altre differenze temporanee	2.795	4.008	-281	-	58	6.580
Attività per imposte anticipate compensabili	908.930	172.698	-100.278	37.156	-2.338	1.016.168
Passività per imposte differite nette	244.645	-61.759	100.278	-37.156	1.443	247.451

Come evidenziato nella tabella, il saldo al 31 dicembre 2014 include sostanzialmente:

- a) le imposte differite stanziare a partire dal 2003 in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento;
- b) il saldo residuo delle imposte anticipate relative al riallineamento 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;
- c) le quote non deducibili degli accantonamenti ai fondi per rischi e oneri, in prevalenza riferibili al fondo spese di ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali.

Le principali variazioni rilevate nel corso del 2014 sono relative a:

- a) l'accantonamento netto di imposte differite in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'esercizio relativo all'avviamento (110.044 migliaia di euro);
- b) il rilascio netto (20.726 migliaia di euro) di imposte anticipate per la quota dell'esercizio, determinata in maniera costante lungo la durata della concessione, relativa al saldo globale derivante dall'applicazione dell'IFRIC 12;
- c) l'accantonamento netto (92.171 migliaia di euro) di imposte anticipate per la quota non dedotta di fondi per rischi e oneri prevalentemente relativi ai fondi per spese di ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali;
- d) l'iscrizione nel conto economico complessivo delle imposte anticipate nette sulla valutazione al fair value di strumenti finanziari derivati di copertura (37.156 migliaia di euro).

5.16 Altre passività non correnti - Migliaia di euro 28.897 (26.665)

La voce accoglie i risconti passivi pluriennali relativi prevalentemente a:

- a) i proventi di competenza di futuri esercizi per canoni anticipati, incassati per la concessione in uso di beni della Società (cavi in fibra ottica e siti attrezzati) per 16.500 migliaia di euro (16.689 migliaia di euro al 31 dicembre 2013);
- b) il residuo contributo ricevuto dal Commissario Straordinario della Campania a compensazione dei futuri minori introiti della Società per lo spostamento della stazione di Napoli per 6.646 migliaia di euro (6.722 migliaia di euro al 31 dicembre 2013).

5.17 Passività commerciali - Migliaia di euro 1.184.651 (1.208.552)

Il dettaglio delle passività commerciali è esposto nel seguente prospetto.

(migliaia di euro)	31/12/2014	31/12/2013
Debiti verso fornitori	554.637	623.023
Debiti per rapporti di interconnessione	544.001	508.043
Pedaggi in corso di regolazione	85.942	77.361
Ratei e risconti passivi e altre passività	71	125
Passività commerciali	1.184.651	1.208.552

Il decremento delle passività commerciali è da attribuirsi prevalentemente alla diminuzione dei debiti verso fornitori, pari a 68.386 migliaia di euro, per effetto del differente ciclo di maturazione e pagamento delle posizioni debitorie per investimenti nell'ultimo trimestre del 2014 rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente, parzialmente compensato dall'incremento dei debiti verso società interconnesse e dei pedaggi in corso di regolazione, rispettivamente per 35.958 e 8.581 migliaia di euro, principalmente in relazione al maggior traffico registrato nell'esercizio.

Per quanto riguarda le passività commerciali, il valore di bilancio ne approssima il fair value, in quanto l'effetto dell'attualizzazione non risulta significativo.

5.18 Altre passività correnti - Migliaia di euro 208.066 (220.920)

La voce è composta da debiti e da altre passività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria. La composizione del saldo al 31 dicembre 2014 è illustrata nella seguente tabella.

(migliaia di euro)	31/12/2014	31/12/2013
Debiti per canoni	80.161	71.591
Debiti per espropri	40.582	34.143
Debiti verso il personale	24.072	23.962
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	16.331	17.048
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	6.257	22.178
Debiti verso amministrazioni pubbliche	3.222	7.584
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	1.442	1.443
Altre debiti diversi	35.999	42.971
Altre passività correnti	208.066	220.920

Il saldo al 31 dicembre 2014 si decrementa di 12.854 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013 prevalentemente per l'effetto combinato del minor debito IVA da liquidare, per 16.124 migliaia di euro, dei minori debiti di altra natura, per 6.973 migliaia di euro, dei minori debiti verso amministrazioni pubbliche, per 4.362 migliaia di euro, parzialmente compensati dai maggiori debiti per espropri, per 6.439 migliaia di euro, in relazione all'avvio di nuovi interventi (quinta corsia A8 Milano-Varese, tratta Rho-Monza), nonché all'aggiornamento delle indennità dovute sugli interventi in corso (A14 Bologna-Taranto e A1 Milano-Napoli, tratta Barberino-Firenze Nord) e dei maggiori debiti per canoni, per 8.571 migliaia di euro, a seguito dell'aumento di traffico registrato.

6. Informazioni sulle voci di conto economico

Si riportano di seguito le note relative ai saldi economici del 2014. I valori tra parentesi sono relativi al 2013 e le componenti negative di reddito sono indicate con il segno “-” nei titoli e nelle tabelle.

6.1 Ricavi da pedaggio - Migliaia di euro 2.954.773 (2.815.900)

I ricavi da pedaggio presentano un incremento di 138.873 migliaia di euro (+4,9%) rispetto al 2013. Tale variazione è originata essenzialmente da:

- a) l'incremento tariffario del 2014 (+4,43% a decorrere dall'1 gennaio), il cui effetto positivo è stimabile complessivamente in 111 milioni di euro;
- b) l'aumento di traffico dell'1%. Comprendendo anche l'effetto “Mix” l'incremento dei ricavi da pedaggio è stimabile in 26 milioni di euro;
- c) i maggiori introiti relativi alle maggiorazioni tariffarie connesse alle integrazioni del canone, dovuti al suddetto incremento del traffico per circa 3 milioni di euro;
- d) i minori ricavi derivanti dagli sconti applicati a seguito della modulazione tariffaria riconosciuta ai clienti pendolari titolari di apparato Telepass per circa 3 milioni di euro.

Per ulteriori dettagli relativi ai punti a) e b), si rinvia a quanto illustrato per la Società nei paragrafi “Traffico” e “Incrementi tariffari” della relazione sulla gestione.

Si precisa che tra i ricavi da pedaggio sono comprese le maggiorazioni tariffarie di competenza dell'ANAS pari a 327.398 migliaia di euro (324.146 migliaia di euro al 31 dicembre 2013). Per maggiori dettagli si rinvia alla nota n. 6.8.

In conformità a quanto previsto dalla Delibera CIPE del 20 dicembre 1996, si segnala che in calce alle presenti note illustrative sono allegate le tabelle relative ai dati mensili sui volumi di traffico per le tratte in concessione.

6.2 Ricavi per servizi di costruzione - Migliaia di euro 347.144 (375.989)

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

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione opere con benefici economici aggiuntivi	279.093	353.441	-74.348
Contributi su opere senza benefici economici aggiuntivi	34.582	22.548	12.034
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	33.469	-	33.469
Ricavi per servizi di costruzione	347.144	375.989	-28.845

La voce accoglie il valore dei servizi di costruzione eseguiti nell'esercizio in opere con benefici economici aggiuntivi, che evidenzia una diminuzione di 74.348 migliaia di euro rispetto al 2013, originata prevalentemente dall'ultimazione dei lavori autostradali, avvenuta nel 2013, delle tratte Rimini Nord-Cattolica e Cattolica-Fano dell'A14, nonché dall'apertura al traffico, avvenuta ad agosto 2013, di 10,4 km di nuove corsie tra Pesaro e Fano. Per ulteriori dettagli, si rinvia al paragrafo “Potenziamento e ammodernamento della rete” della relazione sulla gestione.

Si evidenzia inoltre il provento di 33.469 migliaia di euro rappresentato dal valore dei fabbricati devoluti gratuitamente alla Società e presenti in alcune aree di servizio, le cui subconcessioni sono state rinnovate nel corso del 2014.

Si ricorda che, coerentemente con il modello contabile adottato per effetto dell'interpretazione contabile IFRIC 12, tali ricavi, con esclusione di quelli per opere a carico dei subconcessionari, corrispondono alle spese sostenute per l'espletamento

dei servizi di costruzione e iscritte tra i costi operativi e gli oneri finanziari. Inoltre, si rileva che nel 2014, risultano iscritti ulteriori servizi di costruzione, pari a complessivi 393.161 migliaia di euro, per opere senza benefici economici aggiuntivi, per i quali si è provveduto all'utilizzo di parte del "Fondo per impegni da convenzione" appositamente stanziato. Tale utilizzo è classificato a riduzione dei costi operativi dell'esercizio e commentato nella nota n. 6.10. Per un dettaglio completo degli investimenti in attività autostradali, si rinvia alla precedente nota n. 5.2.

6.3 Ricavi per lavori su ordinazione - Migliaia di euro 2.370 (12.873)

I ricavi per lavori su ordinazione si decrementano di 10.503 migliaia di euro per effetto della conclusione delle attività relative alla fase di "Design & Build" del progetto Eco-Taxe in Francia.

6.4 Altri ricavi operativi - Migliaia di euro 341.726 (361.093)

Il dettaglio degli altri ricavi operativi è riportato nella tabella seguente.

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Ricavi da subconcessionari di aree di servizio	219.248	227.096	-7.848
Rimborsi e risarcimento danni e indennizzi	36.456	36.136	320
Altri ricavi per prestazioni	35.037	34.461	576
Altri ricavi della gestione autostradale	16.319	13.997	2.322
Ricavi da pubblicità	5.858	6.148	-290
Rilascio di fondi eccedenti	1.751	4.145	-2.394
Penali attive	1.648	2.674	-1.026
Ricavi per prestazioni e vendita apparati e servizi di tecnologia	622	1.114	-492
Altri proventi	24.787	35.322	-10.535
Altri ricavi operativi	341.726	361.093	-19.367

Gli altri ricavi operativi si riducono di 19.367 migliaia di euro (-5,4%) rispetto al 2013, prevalentemente per effetto di:

- a) il provento realizzato nel 2013 in relazione agli atti transattivi con le banche e con la Cooperativa Autocisternisti Fossano (8.588 migliaia di euro) e iscritto tra gli altri proventi nella tabella di dettaglio della voce;
- b) le minori royalty da subconcessionari delle aree di servizio (7.848 migliaia di euro);
- c) i minori rilasci per eccedenze di fondi per rischi e oneri e del fondo svalutazione crediti (complessivamente 2.394 migliaia di euro).

6.5 Costi per materie prime e materiali - Migliaia di euro -80.324 (-56.972)

Il saldo della voce è relativo essenzialmente a costi per acquisti di materiali per 81.045 migliaia di euro (55.424 migliaia di euro nel 2013) al netto della variazione positiva di rimanenze di materie prime per 721 migliaia di euro (variazione negativa nel 2013 per 1.548 migliaia di euro). L'incremento di 25.621 migliaia di euro è essenzialmente riconducibile a maggiori costi per espropri a seguito principalmente dell'avvio di nuovi interventi (quinta corsia A8 Milano-Varese, tratta Rho-Monza), nonché all'aggiornamento delle indennità dovute sugli interventi in corso (A14 Bologna-Taranto e A1 Milano-Napoli, tratta Barberino-Firenze Nord).

6.6 Costi per servizi - Migliaia di euro -1.015.283 (-1.097.576)

La voce include prestazioni edili, assicurative, di trasporto e professionali destinate principalmente alla manutenzione e all'ampliamento delle opere autostradali. Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-767.332	-819.388	52.056
Prestazioni professionali	-141.491	-159.655	18.164
Utenze	-32.913	-36.476	3.563
Trasporti e simili	-14.872	-25.200	10.328
Assicurazioni	-9.398	-8.624	-774
Pubblicità	-5.499	-3.619	-1.880
Compensi a Collegio Sindacale	-245	-243	-2
Altre prestazioni	-43.533	-44.371	838
Costi per servizi	-1.015.283	-1.097.576	82.293

Il decremento dei costi per servizi, pari a 82.293 migliaia di euro (-7,5%), è attribuibile essenzialmente a:

- a) la diminuzione delle prestazioni edili (52.056 migliaia di euro) correlate alle minori attività di investimento;
- b) la riduzione dei costi per prestazioni professionali (18.164 migliaia di euro) in relazione ai maggiori costi sostenuti nel 2013 per assistenze professionali correlate principalmente alla direzione lavori per le opere autostradali, alla fase di "Design & Build" per il progetto Eco-Taxi in Francia;
- c) i minori costi per trasporti (10.328 migliaia di euro) correlati essenzialmente al decremento delle spese per operazioni invernali;
- d) i minori consumi per utenze (3.563 migliaia di euro).

Si rinvia alla nota n. 6.2 per il trattamento contabile dei costi per servizi rilevati in applicazione dell'IFRIC 12.

6.7 Costo per il personale - Migliaia di euro -380.553 (-379.916)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella tabella seguente.

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Salari e stipendi	-266.253	-270.894	4.641
Oneri sociali	-80.586	-81.749	1.163
Accantonamento TFR (incluse le quote destinate ai fondi di previdenza complementare e all'INPS)	-16.484	-16.421	-63
Compensi ad amministratori	-3.136	-2.668	-468
Costi per piani di compensi basati su azioni	-3.537	-2.697	-840
Recupero oneri per personale distaccato	9.067	10.106	-1.039
Altri costi del personale	-19.624	-15.593	-4.031
Costo per il personale	-380.553	-379.916	-637

Il costo per il personale è pari a 380.553 migliaia di euro (379.916 migliaia di euro).

La sostanziale invarianza del costo per il personale è dovuta a:

- a) l'incremento del costo medio (+0,9%) principalmente connesso al rinnovo contrattuale, ai piani di incentivazione del management, ai compensi degli amministratori, a minori recuperi per personale distaccato, parzialmente compensati dalla riduzione delle prestazioni variabili e dalla applicazione della nuova normativa contrattuale in tema di trasferte;
- b) il decremento di -39 unità medie (-0,7%).

Si evidenzia che il decremento della voce "Salari e stipendi" è dovuto principalmente all'effetto del passaggio in Atlantia nel corso del 2014 di 41 risorse (28 dipendenti e 13 dirigenti) per il potenziamento della struttura organizzativa in seguito alla fusione con Gemina. Invece l'incremento della voce "Altri costi del personale" è dovuto a maggiori accantonamenti per benefici a dipendenti.

Il costo per il personale include 3.537 migliaia di euro quale fair value maturato nell'esercizio in relazione ai piani di compensi basati su azioni e regolati con azioni o per cassa che coinvolgono alcuni amministratori e dipendenti della Società, come più ampiamente descritto nella nota n. 8.4, cui si rinvia.

Con riferimento al trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, sottoposto a valutazione attuariale in quanto piano a benefici definiti, si evidenzia inoltre che nell'esercizio le perdite attuariali rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo sono risultati pari a 12.517 migliaia di euro, come indicato nella sezione "Altre componenti del conto economico complessivo" della nota n. 5.11.

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

[unità]	2014	2013	Variazione
Dirigenti	104	114	-10
Quadri	329	339	-10
Impiegati	1.994	1.952	42
Corpo esattoriale	2.092	2.122	-30
Operai	973	1.004	-31
Organico medio	5.492	5.531	-39

Si rinvia alla nota n. 6.2 per il trattamento contabile del costo per il personale rilevato in applicazione dell'IFRIC 12.

6.8 Altri costi operativi - Migliaia di euro -469.663 (-471.058)

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella tabella seguente.

[migliaia di euro]	2014	2013	Variazione
Oneri concessori	-405.548	-398.146	-7.402
Costi per godimento beni di terzi	-5.114	-5.890	776
Contributi e liberalità	-29.704	-27.739	-1.965
Risarcimenti danni e penalità	-17.194	-26.594	9.400
Imposte indirette e tasse	-6.811	-7.188	377
Altri oneri	-5.292	-5.501	209
Altri oneri operativi	-59.001	-67.022	8.021
Altri costi operativi	-469.663	-471.058	1.395

Il decremento degli altri costi operativi, pari a 1.395 migliaia di euro, è riconducibile essenzialmente all'effetto combinato di:

- a) i minori costi per risarcimenti danni e penalità (9.400 migliaia di euro) prevalentemente per accordi transattivi definiti per la gestione delle aree di servizio, soprattutto con riferimento alla transazione, avvenuta nel 2013, con Autogrill (13.800 migliaia di euro);
- b) i maggiori oneri concessori (7.402 migliaia di euro) in relazione all'aumento del traffico.

Si ricorda inoltre che la Legge 3 agosto 2009 n. 102, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge 1° luglio 2009 n. 78, ha soppresso il sovrapprezzo sulle tariffe autostradali di cui alla Legge n. 296/2006 (Legge finanziaria per il 2007), introducendo un'integrazione del canone di concessione, calcolata sulla percorrenza chilometrica, pari a 6 millesimi di euro a km per le classi A e B e a 18 millesimi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5, di ciascun veicolo che ha fruito dell'infrastruttura autostradale. Il maggior canone da corrispondere al Concedente è recuperato dal concessionario attraverso l'equivalente incremento della tariffa di competenza. Tale variazione normativa, efficace dal 5 agosto 2009, pur non incidendo sul risultato della Società, comporta di fatto un pari incremento dei ricavi da pedaggio e degli oneri concessori. Gli oneri concessori del 2014, pari a 405.548 migliaia di euro, includono pertanto prevalentemente detta integrazione del canone per 327.398 migliaia di euro (324.146 migliaia di euro nel 2013), oltre che i canoni di concessione per introiti da pedaggio per 63.110 migliaia di euro e i canoni di subconcessione per 14.732 migliaia di euro (rispettivamente 59.867 migliaia di euro e 13.468 migliaia di euro nel 2013).

6.9 Variazione operativa dei fondi per accantonamenti - Migliaia di euro -173.112 (-2.121)

La voce accoglie gli impatti economici delle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti, a esclusione di quelli per benefici per dipendenti rilevate nel costo per il personale.

La variazione negativa di 170.991 migliaia di euro è riconducibile a:

- a) l'impatto negativo della variazione del fondo ripristino e sostituzione dei beni oggetto di devoluzione al termine della concessione (179.126 migliaia di euro), essenzialmente per effetto della diminuzione del tasso di attualizzazione utilizzato al 31 dicembre 2014 rispetto al 31 dicembre 2013, che ha comportato l'incremento del valore attuale del fondo e, di conseguenza, la necessità di rilevare un accantonamento integrativo;
- b) i minori accantonamenti ai fondi per rischi e oneri (8.135 migliaia di euro).

6.10 Utilizzo del fondo per impegni da convenzione - Migliaia di euro 393.161 (383.827)

La voce accoglie l'utilizzo del fondo impegni da convenzione per opere senza benefici economici aggiuntivi realizzate nell'esercizio, al netto dei contributi maturati (rilevati nei ricavi per servizi di costruzione, come illustrato nella nota n. 6.2). La voce costituisce la rettifica indiretta relativa ai costi per attività di costruzione, classificati per natura tra i costi operativi esterni e il costo per il personale.

Per quanto attiene ai servizi di costruzione e agli investimenti complessivamente realizzati nel 2014, si rinvia a quanto già illustrato rispettivamente nelle note n. 5.2 e n. 6.2.

6.11 Ammortamenti - Migliaia di euro -487.360 (-488.556)

Il decremento di 1.196 migliaia di euro rispetto al 2013 si riferisce essenzialmente a:

- a) minori ammortamenti dei diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi, per 9.057 migliaia di euro, in relazione al decremento del valore attuale degli investimenti previsti a finire registrato a fine 2013;
- b) maggiori ammortamenti dei diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi, per 6.867 migliaia di euro, a seguito sia dei riconoscimenti tariffari, sia dell'entrata in esercizio a fine 2013 degli investimenti realizzati per l'ampliamento a tre corsie di alcuni lotti della tratta Rimini Nord-Pedaso della A14.

6.12 (Svalutazioni) Ripristini di valore - Migliaia di euro -4.375 (-193)

Il saldo di bilancio è relativo alla svalutazione dei crediti commerciali (1.438 migliaia di euro) e dei crediti assicurativi (2.937 migliaia di euro) sorti in esercizi precedenti, in relazione al rischio di parziale inesigibilità degli stessi.

6.13 Proventi (Oneri) finanziari - Migliaia di euro -436.986 (-368.976)

Proventi finanziari - Migliaia di euro 297.317 (397.179)

Oneri finanziari - Migliaia di euro -734.291 (-766.164)

Utili (perdite) su cambi - Migliaia di euro -12 (9)

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
Dividendi da società partecipate	174.681	285.890	-111.209
Interessi attivi	57.783	69.487	-11.704
Proventi da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato	10.920	10.476	444
Proventi da operazioni di finanza derivata	5.449	8.822	-3.373
Proventi finanziari portati a incremento di attività finanziarie	1.025	6.538	-5.513
Altri proventi finanziari	15.225	15.966	-741
Altri proventi finanziari	90.402	111.289	-20.887
Rivalutazioni di attività finanziarie e di partecipazioni	32.234	-	32.234
Proventi finanziari (A)	297.317	397.179	-99.862
Oneri da attualizzazione finanziaria di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	-98.360	-82.141	-16.219
Interessi passivi	-531.649	-573.711	42.062
Oneri da valutazione di strumenti finanziari al costo ammortizzato	-11.421	-15.217	3.796
Oneri da operazioni di finanza derivata	-67.052	-74.319	7.267
Altri oneri finanziari	-17.825	-18.764	939
Altri oneri finanziari	-627.947	-682.011	54.064
Svalutazione di partecipazioni	-3.311	-2.012	-1.299
Accantonamenti per svalutazioni eccedenti il valore di carico di partecipazioni	-4.673	-	-4.673
Svalutazioni di attività finanziarie e di partecipazioni	-7.984	-2.012	-5.972
Oneri finanziari (B)	-734.291	-766.164	31.873
Utili (Perdite) netti da valutazione su cambi	-3	-	-3
Utili (Perdite) netti realizzati su cambi	-9	9	-18
Utili (perdite) su cambi (C)	-12	9	-21
Proventi (oneri) finanziari (A+B+C)	-436.986	-368.976	-68.010

Gli oneri finanziari, al netto dei proventi e degli utili e perdite su cambi, sono pari a 436.986 migliaia di euro e si incrementano di 68.010 migliaia di euro (+18,4%) rispetto al precedente esercizio essenzialmente per effetto di minori dividendi (per 111.209 migliaia di euro) distribuiti nell'esercizio 2014 da società partecipate (complessivamente pari a 174.681 migliaia di

euro e relativi per 110.000 migliaia di euro ad Autostrade dell'Atlantico). Si evidenzia che il saldo dei dividendi rilevati nel 2013 differisce da quanto pubblicato nel fascicolo di bilancio al 31 dicembre 2013 per quanto indicato nella nota n. 6.15, cui si rinvia. Tale variazione negativa è stata solo parzialmente compensata da maggiori rivalutazioni di attività finanziarie e di partecipazioni, al netto delle svalutazioni, per complessivi 26.262 migliaia di euro, tra cui in particolare:

- a) il ripristino del valore di carico della partecipazione in Stalexport Autostrady (32.234 migliaia di euro, illustrata in dettaglio nella nota n. 5.3);
- b) la rettifica del valore di carico della partecipazione in Tech Solutions Integrators (2.000 migliaia di euro) e l'ulteriore eccedenza della svalutazione del valore di carico (4.673 migliaia di euro);
- c) la rettifica del valore di carico della partecipazione in Bologna & Fiera Parking (1.306 migliaia di euro).

Escludendo tali partite, gli oneri finanziari netti si riducono di 16.937 migliaia di euro essenzialmente per l'effetto combinato di:

- a) i minori interessi e oneri netti (complessivamente pari a 24.437 migliaia di euro) correlati al servizio del debito, essenzialmente a seguito del rimborso del finanziamento a medio-lungo termine che replicava il prestito obbligazionario di Atlantia di importo nominale pari a 2.094 milioni di euro e rimborsato il 9 giugno 2014;
- b) i maggiori interessi attivi (6.261 migliaia di euro) derivanti dal maggior rendimento medio e dalla maggior giacenza media dei finanziamenti a breve e medio-lungo termine concessi ad Autostrade Meridionali, Società Autostrada Tirrenica ed Ecomouv;
- c) i maggiori oneri di attualizzazione, connessi all'effetto del passare del tempo, per 16.219 migliaia di euro, essenzialmente a seguito della diminuzione della curva dei tassi di interesse utilizzata al 31 dicembre 2013 rispetto a quella adottata al 31 dicembre 2012 per l'attualizzazione dei fondi per impegni da convenzione e per accantonamenti.

Si rinvia alla nota n. 6.2 per il trattamento contabile degli oneri finanziari rilevati in applicazione dell'IFRIC 12.

6.14 (Oneri) Proventi fiscali - Migliaia di euro -288.410 (-298.005)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali netti dell'esercizio 2014 a confronto con quelli del 2013 che differiscono da quanto pubblicato secondo quanto indicato nella nota n. 6.15 a cui si rinvia.

(migliaia di euro)	2014	2013	Variazione
IRES	-185.324	-145.806	-39.518
IRAP	-67.313	-66.446	-867
Imposte correnti	-252.637	-212.252	-40.385
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	4.200	1.505	2.695
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	-11	-1.123	1.112
Differenze su imposte correnti di esercizi precedenti	4.189	382	3.807
Accantonamenti	172.698	95.070	77.628
Rilasci	-100.278	-75.546	-24.732
Variazione di stime di esercizi precedenti	-2.338	141	-2.479
Imposte anticipate	70.082	19.665	50.417
Accantonamenti	-110.939	-111.045	106
Rilasci	-	5.245	-5.245
Variazione di stime di esercizi precedenti	895	-	895
Imposte differite	-110.044	-105.800	-4.244
(Oneri) Proventi fiscali	-288.410	-298.005	9.595

Il decremento di 9.595 migliaia di euro è prevalentemente correlato a:

- a) il minor risultato prima delle imposte (92.204 migliaia di euro) rettificato dalle differenze permanenti nei due esercizi a confronto, in relazione essenzialmente alla presenza di minori proventi da dividendi (105.649 migliaia di euro), solo parzialmente tassabili, e alle rettifiche di valore delle partecipazioni (26.262 migliaia di euro), non rilevanti fiscalmente;
- b) le differenze positive su imposte correnti di esercizi precedenti (4.189 migliaia di euro).

Nella tabella seguente è evidenziata la riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'IRES nei due esercizi a confronto.

(migliaia di euro)	2014			2013		
	Imponibile	Imposte		Imponibile	Imposte	
		Valore	Incidenza %		Valore	Incidenza %
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	991.941			1.084.145		
IRES teorica di competenza dell'esercizio		272.784	27,50%		298.140	27,50%
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	540.309	148.585	14,98%	286.670	78.834	7,27%
Accantonamenti a fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	505.167	138.921		261.483	71.908	
Altre differenze	35.142	9.664		25.187	6.924	
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:	-351.520	-96.668	-9,75%	-351.520	-96.668	-8,92%
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	-351.520	-96.668		-351.520	-96.668	
Rilascio netto delle differenze temporanee di esercizi precedenti	-299.336	-82.318	-8,30%	-210.805	-57.971	-5,35%
Differenze permanenti:	-207.481	-57.058	-5,75%	-278.284	-76.528	-7,06%
Dividendi non imponibili	-165.947	-45.636		-271.596	-74.689	
Altre differenze permanenti (rivalutazioni/ svalutazioni di partecipazioni esenti, deduzione IRAP da IRES, ecc.)	-41.534	-11.422		-6.688	-1.839	
Imponibile fiscale IRES	673.913			530.206		
IRES di competenza dell'esercizio		185.324	18,68%		145.806	13,45%
IRAP di competenza dell'esercizio		67.313	6,79%		66.446	6,13%
Imposte correnti		252.637	25,47%		212.252	19,58%

6.15 Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate - Migliaia di euro - (23.670)

In accordo con il principio IFRS 5, i "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate", il cui saldo è nullo nel 2014, accolgono per il 2013 i proventi per dividendi (24.000 migliaia di euro), al netto dell'effetto fiscale (330 migliaia di euro), deliberati da Spea Ingegneria Europea, società il cui controllo è stato ceduto nel corso del 2014 nell'ambito del riassetto organizzativo delle partecipazioni del Gruppo Atlantia.

6.16 Utile per azione

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base per azione per i due esercizi oggetto di comparazione. Si evidenzia che, in assenza di opzioni e di obbligazioni convertibili, l'utile diluito per azione coincide con l'utile base per azione.

	2014	2013
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000
Utile dell'esercizio (migliaia di euro)	703.531	809.810
Utile per azione (euro)	1,13	1,30
Risultato delle attività operative in funzionamento (migliaia di euro)	703.531	786.140
Utile base per azione da attività operative in funzionamento (euro)	1,13	1,26
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate (migliaia di euro)	-	23.670
Utile base per azione da attività operative cessate (euro)	-	0,04

7. Altre informazioni finanziarie

7.1 Informazioni sul rendiconto finanziario

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2014 evidenzia una riduzione delle disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti di 1.920.520 migliaia di euro rispetto all'incremento di 532.413 migliaia di euro registrato nel 2013.

Il flusso di cassa generato da attività di esercizio è pari a 1.394.362 migliaia di euro, con un decremento di 110.620 migliaia di euro rispetto al flusso generato nell'esercizio 2013 (1.504.982 migliaia di euro) essenzialmente per i minori proventi per dividendi da società controllate (135.209 migliaia di euro). Sulla variazione del flusso di cassa da attività di esercizio influiscono inoltre il maggior flusso della gestione operativa (112.629 migliaia di euro) in relazione all'aumento dell'EBITDA e il diverso assorbimento nei due anni a confronto del capitale di esercizio (95.804 migliaia di euro). In particolare, l'assorbimento di cassa del capitale di esercizio nel 2014 è prevalentemente determinato dall'aumento delle altre attività correnti (56.585 migliaia di euro) correlato essenzialmente a somme anticipate a fornitori, relative a riserve iscritte nell'ambito dei lavori di adeguamento del tratto di attraversamento appenninico dell'A1 Milano-Napoli tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello.

Il flusso di cassa assorbito per le attività di investimento è pari a 363.848 migliaia di euro, con un decremento di 486.713 migliaia di euro rispetto al flusso assorbito nel 2013 (850.561 migliaia di euro) prevalentemente per effetto di:

- la dinamica delle attività finanziarie correnti e non correnti (330.501 migliaia di euro), correlata essenzialmente al rimborso da parte di Autostrade Meridionali del finanziamento erogato (245.000 migliaia di euro) e all'incasso di parte dei dividendi deliberati e non ancora liquidati da Spea Ingegneria Europea nel 2013 (16.000 migliaia di euro);
- il corrispettivo (77.505 migliaia di euro) delle cessioni del pacchetto azionario di controllo di Pavimental e Spea Ingegneria Europea ad Atlantia e ad Aeroporti di Roma nell'ambito del progetto di riorganizzazione delle partecipazioni del Gruppo Atlantia;
- i minori investimenti in attività autostradali al netto dei contributi (57.748 migliaia di euro) relativi principalmente all'ultimazione dei lavori autostradali, avvenuta nel 2013, delle tratte Rimini Nord-Cattolica e Cattolica-Fano dell'A14, nonché all'apertura al traffico, avvenuta ad agosto 2013, di 10,4 km di nuove corsie dell'A14 tra Pesaro e Fano.

Il flusso di cassa assorbito dall'attività finanziaria è pari a 2.951.034 migliaia di euro, con un aumento di 2.829.026 migliaia di euro rispetto al flusso assorbito nel 2013 (122.008 migliaia di euro). La variazione è principalmente riferibile a:

- a) il rimborso, avvenuto a giugno 2014, del finanziamento concesso da Atlantia che replicava il prestito obbligazionario emesso dalla stessa (2.094.200 migliaia di euro);
- b) le minori accensioni, nei due esercizi a confronto, di nuovi finanziamenti a medio-lungo termine da azionisti (625.000 migliaia di euro).

Nella tabella seguente si riportano i flussi finanziari netti dei due esercizi a confronto originati dalla partecipazione in Spea Ingegneria Europea e relativi ai dividendi deliberati in favore della Società.

(migliaia di euro)	2014	2013
Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio	-	24.000
Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento	16.000	-24.000
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria	-	-

7.2 Gestione dei rischi finanziari

Obiettivi e politica di gestione dei rischi finanziari

La Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative e finanziarie, risulta esposta:

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

La strategia della Società per la gestione dei rischi finanziari è conforme e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia nell'ambito dei piani strategici di volta in volta approvati.

Rischio di mercato

Per la Società, la strategia seguita per tale tipologia di rischio mira alla minimizzazione del rischio di tasso di interesse e alla ottimizzazione del costo del debito, così come definito nella Policy Finanziaria approvata dal Consiglio di Amministrazione della controllante Atlantia. La gestione di tali rischi è effettuata nel rispetto dei principi di prudenza e in coerenza con le "best practice" di mercato.

Gli obiettivi principali indicati dalla policy sono i seguenti:

- a) la gestione dei rischi finanziari, in particolare per quanto attiene all'esposizione ai rischi di variazione dei tassi di interesse, individuando la combinazione ottimale tra tasso fisso e tasso variabile;
- b) una potenziale riduzione del costo del debito del Gruppo nell'ambito dei limiti di rischio definiti dal Consiglio di Amministrazione;
- c) le operazioni in strumenti finanziari derivati, tenendo conto degli impatti economici e patrimoniali che le stesse potranno avere anche in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Al 31 dicembre 2014 le operazioni del portafoglio derivati della Società sono classificate, in applicazione dello IAS 39, essenzialmente come di cash flow hedge.

Si rinvia alla nota n. 3 per i dettagli relativi ai criteri di determinazione del fair value degli strumenti finanziari derivati. Le attività di monitoraggio sono inoltre rivolte a valutare, su base continuativa, il merito di credito delle controparti e il livello di concentrazione dei rischi.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare una duplice manifestazione:

- a) rischio di cash flow: è collegato ad attività o passività finanziarie con flussi indicizzati a un tasso di interesse di mercato. Con l'obiettivo di ridurre l'ammontare di indebitamento finanziario a tasso variabile, la Società ha posto in essere contratti derivati di interest rate swap (IRS), classificati di "cash flow hedge". Le scadenze dei derivati di copertura e dei finanziamenti passivi sottostanti sono le medesime, con lo stesso nozionale di riferimento. A seguito dell'esito dei test di efficacia le variazioni di fair value sono state interamente rilevate nel conto economico complessivo, non evidenziandosi quote di inefficacia da imputare a conto economico. Il conto economico è accreditato (addebitato) simultaneamente al verificarsi dei flussi di interesse degli strumenti coperti;
- b) rischio di fair value: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di mercato. Al 31 dicembre 2014 non risultano in essere contratti derivati classificati come di fair value hedge.

Con riferimento anche alla tipologia di operazioni di copertura da rischio di tasso di interesse (cash flow hedge) effettuate dalla Società, l'indebitamento finanziario al 31 dicembre 2014 risulta espresso al 96% a tasso fisso.

Nella tabella seguente è riportato un dettaglio dei contratti derivati in essere al 31 dicembre 2014 (con raffronto al 31 dicembre 2013) e delle passività finanziarie coperte.

Tipologia (migliaia di euro)	Rischio coperto	Valuta
Derivati di cash flow hedge ⁽¹⁾		
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	EUR
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	EUR
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	EUR
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	EUR
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	EUR
Derivati di cash flow hedge		
Derivati di trading ⁽³⁾		
Forward	Tassi di cambio	USD
Forward	Tassi di cambio	USD
Derivati di trading		
Totale		
<i>di cui:</i>		
con fair value attivo		
con fair value passivo		

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

(2) Tale fair value è iscritto nella quota corrente delle passività a medio-lungo termine.

(3) Il fair value dei derivati di trading è classificato nelle passività e attività a breve termine.

31/12/2014		31/12/2013		Passività finanziaria coperta		
Fair value attivo/ (passivo)	Nozionale di riferimento	Fair value attivo/ (passivo)	Nozionale di riferimento	Descrizione	Importo nominale	Durata
-245.232	750.000	-184.542	750.000	Finanziamento Atlantia	750.000	2004-2022
-2.672 ⁽²⁾	160.000	-12.936	400.000	Term Loan Facility	160.000	2004-2015
-80.716	476.744	-20.378	500.000	Cassa Depositi e Prestiti	476.744	2011-2034
-9.172	100.000	3.099	100.000	Cassa Depositi e Prestiti e SACE	100.000	2012-2024
-9.791	100.000	2.288	100.000	Cassa Depositi e Prestiti e SACE	100.000	2013-2024
-347.583	1.586.744	-212.469	1.850.000			
1.034	31.230	-70	24.268			
-1.034	-31.230	70	-24.268			
-	-	-	-			
-347.583	1.586.744	-212.469	1.850.000			
1.034		5.457				
-348.617		-217.926				

Analisi di sensitività

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul conto economico 2014 e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2014 nel caso di variazioni dei tassi di interesse verso cui la Società risulta esposta.

In particolare l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione degli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dello 0,10% (10 bps) all'inizio dell'anno, e per gli impatti nel conto economico complessivo derivanti dalla variazione del fair value, uno spostamento di 10 bps della curva alla data di valutazione. In base all'analisi sopra descritta, risulta che in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa e sfavorevole variazione di 10 bps dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 1.436 migliaia di euro e nelle altre componenti del conto economico complessivo pari a 13.900 migliaia di euro, al lordo dell'effetto fiscale.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta l'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. La Società ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, dell'ampia diversificazione delle fonti di finanziamento e della disponibilità di linee di credito committed e uncommitted.

Al 31 dicembre 2014 la Società dispone di una riserva di liquidità stimata in 3.931.119 migliaia di euro, composta da:

- a) 847.057 migliaia di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine;
- b) 234.062 migliaia di euro riconducibili a depositi vincolati destinati alla copertura di parte dei fabbisogni per lo svolgimento di specifici lavori, come indicato nella nota n. 5.4;
- c) 2.850.000 migliaia di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate, con una durata media ponderata residua - calcolata a partire dalla scadenza del periodo di utilizzo - pari a circa 6 anni e tre mesi e un periodo di utilizzo medio ponderato di circa 1 anno e tre mesi, il cui dettaglio è riportato nella tabella seguente.

Linee di credito (migliaia di euro)	Scadenza del periodo di utilizzo	Scadenza finale	31/12/2014		
			Disponibili	di cui utilizzate	di cui non utilizzate
Committed Revolving Credit Facility	31/05/2015	30/06/2015	1.000.000	-	1.000.000
Linea Committed a medio-lungo termine BEI - tranche B	31/03/2016	30/03/2036	300.000	50.000	250.000
Linea Committed a medio-lungo termine BEI 2013	31/03/2016	31/03/2036	200.000	-	200.000
Linea Committed a medio-lungo termine BEI 2013	30/09/2015	30/09/2037	250.000	150.000	100.000
Linea Committed a medio-lungo termine CDP/SACE	23/09/2016	23/12/2024	1.000.000	200.000	800.000
Linea Committed a medio-lungo termine CDP	21/11/2016	20/12/2027	500.000	-	500.000
Linee di credito			3.250.000	400.000	2.850.000

Le tabelle seguenti rappresentano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie a medio-lungo termine in essere al 31 dicembre 2014 e il dato comparativo al 31 dicembre 2013, ad esclusione dei ratei passivi maturati a tali date.

(migliaia di euro)

	31/12/2014					
	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⁾						
Finanziamenti da società controllanti						
Finanziamento Atlantia 2004-2022	-742.269	-826.092	-10.140	-10.168	-30.420	-775.364
Finanziamento Atlantia 2004-2024	-986.456	-1.615.300	-61.530	-61.530	-184.590	-1.307.650
Finanziamento Atlantia 2009-2016	-1.515.178	-1.675.590	-87.795	-1.587.795	-	-
Finanziamento Atlantia 2009-2038	-149.176	-347.869	-8.273	-8.341	-24.774	-306.481
Finanziamento Atlantia 2010-2017	-1.000.000	-1.107.820	-35.940	-35.940	-1.035.940	-
Finanziamento Atlantia 2010-2025	-500.000	-751.515	-22.865	-22.865	-68.595	-637.190
Finanziamento Atlantia 2012-2019	-1.000.000	-1.245.000	-49.000	-49.000	-1.147.000	-
Finanziamento Atlantia 2012-2032	-750.000	-66.182	-1.733	-1.733	-5.198	-57.518
Finanziamento Atlantia 2012-2032 Zero coupon bond	-35.000	-94.458	-2.548	-2.548	-7.643	-81.719
Finanziamento Atlantia 2012-2020	-48.600	-959.964	-35.010	-35.010	-105.030	-784.914
Finanziamento Atlantia 2012-2018	-984.936	-1.196.600	-39.320	-39.320	-117.960	-1.000.000
Finanziamento Atlantia 2013-2033	-75.000	-133.995	-3.103	-3.111	-9.308	-118.473
Finanziamento Atlantia 2013-2021	-750.000	-918.816	-24.098	-24.164	-72.293	-798.261
Finanziamento Atlantia 2014-2038	-75.000	-147.759	-3.803	-2.998	-8.993	-131.965
Finanziamento Atlantia 2014-2034	-125.000	-211.363	-4.318	-4.318	-12.953	-189.774
Totale finanziamenti da società controllanti (A)	-8.736.615	-11.298.323	-389.476	-1.888.841	-2.830.697	-6.189.309
Debiti verso istituti di credito						
Term Loan Facility	-159.615	-160.440	-160.440	-	-	-
Banca Europea degli Investimenti (BEI)	-1.729.508	-2.488.430	-124.598	-124.929	-480.693	-1.758.210
Cassa Depositi e Prestiti e SACE	-671.734	-832.349	-38.769	-38.379	-112.446	-642.755
Finanziamenti in conto contributi ⁽²⁾	-160.510	-	-	-	-	-
Totale debiti verso istituti di credito (B)	-2.721.367	-3.481.219	-323.807	-163.306	-593.139	-2.400.965
Debiti verso altri finanziatori						
ANAS	-73.596	-	-	-	-	-
Totale debiti verso altri finanziatori (C)	-73.596	-	-	-	-	-
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)	-11.531.578	-14.779.542	-713.283	-2.052.149	-3.423.836	-8.590.274
Derivati con fair value passivo ⁽³⁾						
Interest Rate Swap	-347.583	-460.724	-55.349	-52.187	-152.795	-200.393
Totale derivati con fair value passivo	-347.583	-460.724	-55.349	-52.187	-152.795	-200.393

(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) Il rimborso di tali finanziamenti infruttiferi è a carico dell'ANAS in base a quanto previsto dalle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997.

(3) La voce include i derivati a copertura dei rischi di tasso di interesse associati ai finanziamenti in essere al 31 dicembre 2014. I flussi futuri relativi ai differenziali swap sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.

(migliaia di euro)

	31/12/2013					
	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⁾						
Finanziamenti da società controllanti						
Finanziamento Atlantia 2004-2014	-2.091.452	-2.206.742	-2.206.742	-	-	-
Finanziamento Atlantia 2004-2022	-741.293	-846.256	-11.319	-11.319	-34.018	-789.600
Finanziamento Atlantia 2004-2024	-985.429	-1.676.830	-61.530	-61.530	-184.590	-1.369.180
Finanziamento Atlantia 2009-2016	-1.526.024	-1.763.385	-87.795	-87.795	-1.587.795	-
Finanziamento Atlantia 2009-2038	-149.176	-356.142	-8.273	-8.273	-24.842	-314.754
Finanziamento Atlantia 2010-2017	-1.000.000	-1.143.760	-35.940	-35.940	-1.071.880	-
Finanziamento Atlantia 2010-2025	-500.000	-774.380	-22.865	-22.865	-68.595	-660.055
Finanziamento Atlantia 2012-2019	-1.000.000	-1.294.134	-49.134	-49.000	-147.000	-1.049.000
Finanziamento Atlantia 2012-2032	-750.000	-67.914	-1.733	-1.733	-5.198	-59.250
Finanziamento Atlantia 2012-2032 Zero coupon bond	-35.000	-97.006	-2.548	-2.548	-7.643	-84.267
Finanziamento Atlantia 2012-2020	-48.600	-995.070	-35.106	-35.010	-105.030	-819.924
Finanziamento Atlantia 2012-2018	-981.474	-1.235.920	-39.320	-39.320	-117.960	-1.039.320
Finanziamento Atlantia 2013-2033	-75.000	-137.098	-3.103	-3.103	-9.317	-121.575
Finanziamento Atlantia 2013-2021	-750.000	-942.914	-24.098	-24.098	-72.359	-822.359
Totale finanziamenti da società controllanti (A)	-10.633.448	-13.537.551	-2.589.506	-382.534	-3.436.227	-7.129.284
Debiti verso istituti di credito						
Term Loan Facility	-398.007	-403.257	-242.640	-160.617	-	-
Banca Europea degli Investimenti (BEI)	-1.579.223	-2.334.353	-119.489	-119.472	-428.206	-1.667.186
Cassa Depositi e Prestiti e SACE	-694.527	-884.570	-40.380	-39.940	-117.103	-687.147
Finanziamenti in conto contributi ⁽²⁾	-212.301	-	-	-	-	-
Totale debiti verso istituti di credito (B)	-2.884.058	-3.622.180	-402.509	-320.029	-545.309	-2.354.333
Debiti verso altri finanziatori						
ANAS	-26.811	-	-	-	-	-
Totale debiti verso altri finanziatori (C)	-26.811	-	-	-	-	-
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (A+B+C)	-13.544.317	-17.159.731	-2.992.015	-702.563	-3.981.536	-9.483.617
Derivati con fair value passivo ⁽³⁾						
Interest Rate Swap	-212.469	-485.639	-59.673	-51.082	-142.702	-232.182
Totale derivati con fair value passivo	-212.469	-485.639	-59.673	-51.082	-142.702	-232.182

(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) Il rimborso di tali finanziamenti infruttiferi è a carico dell'ANAS in base a quanto previsto dalle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997.

(3) La voce include i derivati a copertura dei rischi di tasso di interesse associati ai finanziamenti in essere al 31 dicembre 2013. I flussi futuri relativi ai differenziali swap sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.

Gli importi indicati nelle tabelle includono il pagamento degli interessi ed escludono l'impatto di eventuali accordi di compensazione.

La distribuzione sulle scadenze è effettuata in base alla durata residua contrattuale o alla prima data in cui può essere richiesto il rimborso della passività, a meno che non sia disponibile una stima migliore.

Per le passività con piano di ammortamento definito si è fatto riferimento alla scadenza di ciascuna rata.

La tabella seguente presenta la distribuzione dei cash flow attesi associati ai derivati di copertura dei flussi finanziari, nonché il periodo in cui si prevede che tali flussi influenzeranno il conto economico.

[migliaia di euro]	31/12/2014					
	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 attivo	-	-	-	-	-	-
Derivati con fair value passivo	-347.583	-372.933	-55.057	-51.123	-136.941	-129.812
Totale derivati di cash flow hedge	-347.583					
Ratei passivi da cash flow hedge	-25.350					
Ratei attivi da cash flow hedge	-					
Totale attività (passività) per contratti derivati di cash flow hedge	-372.933	-372.933	-55.057	-51.123	-136.941	-129.812
[migliaia di euro]		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		-347.583	-37.762	-50.802	-135.449	-123.570
Proventi da cash flow hedge		-	-	-	-	-
Totale proventi (oneri) da cash flow hedge		-347.583	-37.762	-50.802	-135.449	-123.570

[1] I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalla controparte.

Tale rischio può discendere sia da fattori di natura strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale (contestazioni sulla natura/quantità del servizio, sull'interpretazione di clausole contrattuali, sulle fatture a supporto, ecc.), sia da fattori di natura tipicamente finanziaria, ossia il cosiddetto credit standing della controparte.

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 canoni di concessione e royalty connesse alla gestione delle aree di servizio;
- b) crediti per convenzioni di attraversamento dell'autostrada o per posizionamento di impianti;
- c) crediti per cessione di beni/servizi;
- d) crediti derivanti da affitti di unità immobiliari.

31/12/2013

Valore di bilancio	Flussi attesi ⁽⁴⁾	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
5.387	5.291	-2.830	-2.443	-981	11.545
-217.856	-242.936	-57.761	-45.997	-86.492	-52.686
-212.469					
-25.176					
-					
-237.645	-237.645	-60.591	-48.440	-87.473	-41.141
	Flussi attesi ⁽⁴⁾	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
	-217.856	-40.260	-44.926	-83.281	-49.389
	5.387	-2.795	-2.422	-912	11.516
	-212.469	-43.055	-47.348	-84.193	-37.873

Nei crediti commerciali non rientrano invece quelli derivanti da fatturazione posticipata dei pedaggi, a seguito della stipula del contratto di surroga di questa particolare fattispecie di credito alla controllata Telepass.

Si evidenzia inoltre che il rischio di credito originato da posizioni aperte su operazioni in strumenti finanziari derivati può essere considerato di entità marginale in quanto le controparti utilizzate sono la controllante Atlantia e primari istituti di credito.

Le singole posizioni significative di credito che presentino delle criticità, in caso di oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale, possono essere oggetto di svalutazione individuale. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie. A fronte di crediti che non sono oggetto di una svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione.

Per maggiori dettagli circa il fondo svalutazione relativo ai crediti commerciali si rinvia alla nota n. 5.6, mentre per le altre attività finanziarie si rinvia alla nota n. 5.4.

8. Altre informazioni

8.1 Garanzie

La Società garantisce il totale dei prestiti obbligazionari emessi da Atlantia, per un importo complessivo di 10.613.011 migliaia di euro, pari al 120% del loro valore nominale (8.844.176 migliaia di euro al 31 dicembre 2014); tale dato differisce, rispetto a quanto riportato nella nota n. 5.14, in relazione al valore nominale dello zero coupon bond, pari a 135.000 migliaia di euro, che sarà rimborsato alla scadenza nel 2032, a fronte dei quali la Società ha ricevuto finanziamenti di pari importo e durata.

Inoltre, la Società ha in essere alcune garanzie personali e reali rilasciate a terzi. Tra queste, si evidenziano per rilevanza:

- a) le fidejussioni rilasciate nell'interesse di alcune società controllate operanti nell'ambito delle infrastrutture autostradali, per complessivi 4.374 migliaia di euro;
- b) la garanzia solidale con Società Autostrada Tirrenica in favore del Concedente (8.690 migliaia di euro) a fronte della fideiussione rilasciata dalla stessa società (tramite distacco della linea di Autostrade per l'Italia);
- c) il pegno, in favore di istituti di credito e a garanzia di finanziamenti ottenuti, delle azioni della partecipazione in Bologna & Fiera Parking (2.925 migliaia di euro) e della partecipazione al 2% del capitale in Strada dei Parchi (1.355 migliaia di euro), oggetto, come contrattualmente previsto con la controparte acquirente, di una reciproca opzione di acquisto e vendita.

8.2 Riserve

Al 31 dicembre 2014 la Società ha riserve iscritte dagli appaltatori su attività di investimento per circa 2.082 milioni di euro, in diminuzione di 176 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2013 (circa 2.258 milioni di euro); tale decremento è ascrivibile essenzialmente alla definizione, in via extragiudiziale, di un ammontare inferiore a quanto richiesto di corrispettivi aggiuntivi su lavori relativi alla Galleria di base della Variante di Valico; le stesse riserve sono relative per circa 1.065 milioni di euro a interventi previsti dalla Convenzione del 1997 (1.230 milioni di euro al 31 dicembre 2013) e per i quali non è possibile il recupero in tariffa dei maggiori oneri.

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 a incremento dei diritti concessori.

Risultano inoltre iscritte riserve su lavori relativi ad attività non di investimento (lavori conto terzi e manutenzioni) per circa 12 milioni di euro, il cui presunto onere futuro è coperto dal fondo contenziosi già iscritto in bilancio.

8.3 Rapporti con parti correlate

Sono di seguito descritti i principali rapporti intrattenuti dalla Società con le proprie parti correlate, identificate secondo i criteri definiti dalla procedura da Atlantia per le operazioni con parti correlate, in applicazione del Regolamento Consob adottato con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche.

Si evidenzia, infine, che le transazioni con parti correlate non includono operazioni atipiche o inusuali con effetti significativi sul conto economico della Società e sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti.

Rapporti con le imprese controllanti

La Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Atlantia, come previsto anche dal Codice di Autodisciplina di Atlantia. Nella nota n. 9 è esposto il prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato da Atlantia.

In merito ai rapporti di natura commerciale, si segnala che la Società svolge attività di service amministrativo, finanziario e fiscale per Atlantia.

Con riferimento ai rapporti di natura finanziaria si evidenzia che, al 31 dicembre 2014, i finanziamenti a medio-lungo termine accordati da Atlantia alla Società ammontano complessivamente a nominali 8.757.776 migliaia di euro, con un decremento

rispetto al 31 dicembre 2013 di 1.894.200 migliaia di euro attribuibile al rimborso del finanziamento di importo nominale di 2.094.200 migliaia di euro, rimborsato in data 9 giugno 2014, parzialmente compensato dalle seguenti nuove erogazioni:

- a) finanziamento di importo nominale di 75.000 migliaia di euro, concesso in data 3 marzo 2014 con tasso pari al 3,997% e con scadenza nel 2038;
- b) finanziamento di importo nominale di 125.000 migliaia di euro, concesso in data 10 giugno 2014 con tasso pari al 3,454% e con scadenza nel 2034.

I citati finanziamenti sono regolati alle stesse condizioni dei prestiti contratti dalla stessa Atlantia nei confronti degli obbligazionisti, maggiorate di uno "spread" per tener conto degli oneri gestionali. Il finanziamento 2004-2022, di importo nominale pari a 750.000 migliaia di euro a tasso variabile, è oggetto di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse tramite la definizione di specifici contratti finanziari derivati, stipulati sempre con Atlantia, che al 31 dicembre 2014 hanno un fair value negativo per 245.232 migliaia di euro.

Per effetto dell'attività di tesoreria centralizzata del Gruppo Atlantia svolta da Autostrade per l'Italia, il conto corrente di corrispondenza della stessa Società verso la controllante Atlanta presenta un saldo a debito al 31 dicembre 2014 pari a 212.946 migliaia di euro; inoltre risulta in essere un finanziamento a breve termine concesso da Atlantia ad Autostrade per l'Italia, pari a 250.000 migliaia di euro, in relazione alla liquidità investita dalla controllante.

Con riferimento alla partecipazione al consolidamento fiscale, si evidenzia che al 31 dicembre 2014 la Società rileva debiti netti di natura tributaria verso Atlantia per complessivi 21.069 migliaia di euro. Tra i rapporti di natura tributaria, sono, inoltre, iscritti crediti verso Sintonia, per 17.040 migliaia di euro, relativi a rimborsi attesi di imposte sul reddito (IRES) corrisposte nei periodi in cui tali società hanno predisposto il Consolidato Fiscale Nazionale, come già commentato nella nota n. 5.8.

Infine si evidenzia che al 31 dicembre 2014 la Società ha in essere alcune garanzie personali emesse in favore di Atlantia, come indicato nella nota n. 8.1, cui si rinvia.

Rapporti con le imprese controllate e collegate

Autostrade per l'Italia svolge attività di service per alcune delle proprie società controllate e collegate. I criteri adottati per la determinazione dei corrispettivi tengono conto dell'impegno di risorse stimato, per ciascuna società cliente, suddiviso per aree di attività.

Nel corso del 2014, tali contratti hanno riguardato in prevalenza le seguenti linee di servizio:

- a) attività amministrativo-contabili e fiscali, pianificazione operativa e controllo di gestione;
- b) organizzazione, gestione e sviluppo del personale;
- c) affari societari e assistenza legale, ivi inclusa la gestione del contenzioso;
- d) acquisto di beni e servizi e gestione amministrativo-contabile dei contratti;
- e) risk management per la mappatura delle aree a rischio, ivi inclusa l'attività di analisi ai sensi del D.Lgs. 231/01.

Autostrade per l'Italia gestisce inoltre per conto delle proprie controllate i servizi di tesoreria, i servizi finanziari, i servizi assicurativi e di gestione dei rischi connessi.

Sulla base di apposite convenzioni stipulate con le concessionarie italiane autostradali controllate e collegate, la Società effettua inoltre l'attività di service relativa alla rilevazione dei dati di traffico e alla regolazione dei rapporti di interconnessione.

Con riferimento ai rapporti commerciali per beni e servizi prestati da società controllate e collegate, si segnalano per rilevanza quelli derivanti da:

- a) attività necessarie per gli investimenti nell'infrastruttura autostradale e l'attività di manutenzione affidati a Spea Ingegneria Europea (come da convenzione vigente) per quanto riguarda i servizi di progettazione, direzione lavori e controllo e monitoraggio delle opere d'arte e a Pavimental (come previsto nel Codice degli Appalti) per la realizzazione delle opere d'arte a questa commissionate e per le attività di manutenzione e pavimentazione;

- b) i rapporti con Telepass, prevalentemente relativi alla surroga dei crediti di Autostrade per l'Italia, afferenti i pedaggi derivanti dai sistemi di pagamento differito Viacard e Telepass;
- c) i servizi forniti da Autostrade Tech (a seguito dell'affitto a 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;
- d) le prestazioni da parte di EsseDiEsse per servizi contabili, recupero pedaggi, di amministrazione del personale e servizi generali e immobiliari;
- e) l'affitto dei mezzi pubblicitari dislocati lungo la rete autostradale alla società AD Moving.

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenzia, nell'ambito delle attività di tesoreria centralizzata, l'esistenza di conti correnti di corrispondenza intrattenuti con le società del Gruppo Atlantia e regolati a condizioni in linea con quelle di mercato.

Al 31 dicembre 2014 risultano in essere inoltre finanziamenti:

- a) a medio-lungo termine concessi a:
 - 1) Ecomouv per 73.006 migliaia di euro, con scadenza a dicembre 2024, classificati come correnti già al 31 dicembre 2014 come precedentemente illustrato nella nota n. 5.4;
 - 2) Tangenziale di Napoli per 49.704 migliaia di euro, con profilo di ammortamento e scadenza a marzo 2021;
- a) a breve termine concessi a Società Autostrada Tirrenica per 116.667 migliaia di euro, con scadenza a giugno 2015.

Al 31 dicembre 2014 la Società, in qualità di Banca di Gruppo, dispone della liquidità investita per tramite dei finanziamenti a breve termine dalle società controllate (Ecomouv D&B, 14.000 migliaia di euro).

Rapporti con le altre parti correlate

La Società intrattiene rapporti di natura commerciale con Autogrill e con United Colors Communications, con cui condivide la controllante ultima, Edizione S.r.l.

Al 31 dicembre 2014 risultano in essere con Autogrill 110 affidamenti di servizi di ristoro sulle aree di servizio lungo la rete autostradale della Società, di cui 3 in ATI con altri operatori. Nell'esercizio 2014 i proventi e oneri netti della Società per rapporti con Autogrill ammontano a 104.252 migliaia di euro, dei quali 70.055 migliaia di euro per royalty e una tantum relative alla gestione delle aree di servizio, che derivano da rapporti contrattuali stipulati nel corso del tempo, per la gran parte a esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie e 29.215 migliaia di euro per le devoluzioni gratuite di fabbricati presenti in alcune aree di servizio.

Con riferimento ai rapporti intrattenuti con United Colors Communications, gli stessi sono correlati agli oneri sostenuti per la campagna pubblicitaria relativa alla fusione per incorporazione di Gemina in Atlantia, pari a 1.597 migliaia di euro.

Nelle seguenti tabelle sono riepilogati i saldi economici dell'esercizio 2014 e patrimoniali al 31 dicembre 2014 dei rapporti verso le parti correlate.

RAPPORTI COMMERCIALI E DI ALTRA NATURA (NON FINANZIARI) CON LE PARTI CORRELATE

Denominazione (migliaia di euro)	31/12/2014			2014		31/12/2013			2013	
	Crediti	Debiti	Ricavi ⁽¹⁾	Costi	Investimenti	Crediti	Debiti	Ricavi ⁽¹⁾	Costi	Investimenti
Imprese controllanti										
Atlantia										
- tributari	-	21.069	-	-	-	13.724	-	-	-	-
- commerciali	2.036	1.907	1.885	3.131	-	1.616	518	1.531	1.902	-
Sintonia										
- tributari	17.040	-	-	46	-	16.831	-	4	50	-
Totale imprese controllanti	19.076	22.976	1.885	3.177	-	32.171	518	1.535	1.952	-
Imprese controllate										
AD Moving	3.124	1.772	6.143	3.407	43	3.162	1.584	6.439	3.055	16
Atlantia Bertin Concessões	391	263	389	-	-	-	20	-	-	-
Autostrade Brasil	229	142	202	-	-	233	100	234	-	-
Autostrade dell'Atlantico	-	-	41	-	-	-	-	80	70	-
Autostrade Holding do Sur	18	176	-	-	-	18	176	-	-	-
Autostrade Indian Infrastructure	1	232	-	596	-	-	-	-	195	-
Autostrade Meridionali	781	12.207	1.152	5	-	657	12.030	1.233	5	-
Autostrade Tech	10.057	4.532	8.029	5.290	3.426	8.343	5.289	7.085	7.559	2.989
Ecomouv	464	265	759	-	-	4.011	315	934	-	-
Ecomouv D & B	438	258	3.731	-	-	6.516	1.100	13.280	-	-
Electronic Transaction Consultants Co.	1.162	278	503	-	-	660	112	660	-	-
EsseDiEsse Società di Servizi	9.425	5.611	7.105	22.457	-	6.096	3.574	6.898	22.380	-
Giove Clear	414	1.100	1.228	6.248	-	429	1.009	845	5.636	-
Infoblu	1.386	1.790	1.007	1.025	-	731	865	1.023	865	-
Los Lagos	-	-	-	-	-	29	-	-	-	-
Newpass ⁽²⁾	-	-	-	-	-	164	5	140	57	5
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	141	3.430	498	-	-	393	2.927	542	14	-
Sociedad Concesionaria Costanera Norte	14	28	-	-	-	14	28	-	-	-
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	357	121	1.022	97	-	435	53	955	119	-
Stalexport Autostrady	11	-	-	-	-	10	-	-	-	-
Tangenziale di Napoli	517	11.053	608	609	-	623	9.463	732	432	-
Tech Solutions Integrators	4.870	467	1.260	45	-	4.145	468	1.888	-	-
Telepass	13.277	5.151	11.922	9.355	-	9.574	4.795	10.274	8.887	-
Totale imprese controllate	47.077	48.876	45.599	49.134	3.469	46.243	43.913	53.242	49.274	3.010
Imprese collegate										
Bologna & Fiera Parking	1.025	-	-	-	-	1.025	-	-	-	-
Consorzio Autostrade Italiane Energia	-	4	-	4	-	-	4	-	7	-
Pavimental	1.257	175.768	1.680	132.979	179.499	1.022	217.213	1.222	115.936	209.653
Società Autostrada Tirrenica	794	5.044	978	56	-	846	4.671	1.336	56	-
Società Infrastrutture Toscane	8	-	56	-	-	8	-	96	-	-
Spea Ingegneria Europea	22.605	64.099	1.420	12.328	62.331	24.172	59.566	1.488	11.256	69.435
Totale imprese collegate	25.689	244.915	4.134	145.367	241.830	27.073	281.454	4.142	127.255	279.088
Imprese consociate										
Autogrill	35.401	285	104.988	736	1.420	36.147	662	68.812	14.317	21
Edizione	-	-	-	93	-	-	-	15	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	215	1	270	9	-	5	-	5	-	-
TowerCo ⁽³⁾	-	-	-	-	-	2.264	-	4.443	10	-
United Colors Communications	-	-	-	1.597	-	-	518	-	518	-
Verde Sport	-	-	-	20	-	-	-	-	20	-
Totale imprese consociate	35.616	286	105.258	2.455	1.420	38.416	1.180	73.275	14.865	21
Fondi pensione (CAPIDI e ASTRI)	-	4.782	-	11.913	-	-	4.597	-	11.545	-
Totale fondi pensione	-	4.782	-	11.913	-	-	4.597	-	11.545	-
Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia ⁽⁴⁾	-	1.974	-	8.139	-	-	468	-	3.875	-
Totale dirigenti con responsabilità strategiche	-	1.974	-	8.139	-	-	468	-	3.875	-
TOTALE	127.458	323.809	156.876	220.185	246.719	143.903	332.130	132.194	208.766	282.119

(1) Il saldo dei ricavi include i rimborsi relativi al costo del personale, esposti a riduzione dei costi operativi nello schema di conto economico. Si segnala che il dato verso Autogrill include nel 2014 il provento relativo al valore di taluni fabbricati presenti in alcune aree di servizio devoluti gratuitamente.

(2) Società fusa per incorporazione in Autostrade Tech a partire dall'1 agosto 2014.

(3) Società ceduta interamente dalla controllante Atlantia nel 2014.

(4) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia" si intendono gli Amministratori, i Sindaci e gli altri Dirigenti con responsabilità strategiche della Società.

Si evidenzia che i costi indicati per ciascun esercizio includono l'ammontare, registrato per competenza, per emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus e altri incentivi (incluso il fair value dei piani di compensi basati su azioni della Capogruppo Atlantia). Inoltre, si segnala che, oltre ai dati indicati in tabella, il bilancio include anche gli oneri contributivi del 2014 a favore di Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche per 1.564.926 migliaia di euro (394.999 migliaia di euro nel 2013) e le relative passività al 31 dicembre 2014 pari a 460.176 migliaia di euro (118.327 migliaia di euro al 31 dicembre 2013).

RAPPORTI FINANZIARI CON LE PARTI CORRELATE

Denominazione (migliaia di euro)	31/12/2014		2014		31/12/2013		2013	
	Attività	Passività ⁽¹⁾	Proventi ⁽²⁾	Oneri	Attività	Passività ⁽¹⁾	Proventi ⁽²⁾	Oneri
Imprese controllanti								
Atlantia	12	9.684.973	26.953	486.613	49	11.507.771	26.682	526.977
Totale imprese controllanti	12	9.684.973	26.953	486.613	49	11.507.771	26.682	526.977
Imprese controllate								
AD Moving	1.093	-	14	-	798	-	10	-
Autostrade dell'Atlantico	1.034	4.452	113.973	2.669	-	342.355	696	3.990
Autostrade Meridionali	12.953	-	13.265	-	256.151	-	10.006	-
Autostrade Sud America	-	-	-	-	-	-	220.000	2.129
Autostrade Tech	-	841	15	13	4.856	-	8.049	12
Ecomouv	75.233	2.083	7.506	-	81.281	3.763	6.687	-
Ecomouv D & B	-	14.205	29	318	-	39.154	-	427
EsseDiEsse Società di Servizi	-	3.829	939	15	-	10.482	869	10
Giove Clear	-	370	517	2	-	878	495	2
Infoblu	-	2.576	233	5	-	1.768	315	3
Newpass ⁽³⁾	-	-	-	-	-	1.504	-	3
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	-	5.094	-	764	-	71.652	-	1.174
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	-	7.245	6.980	584	-	84.742	7.917	1.112
Tangenziale di Napoli	49.704	9.118	7.826	24	49.630	7.543	7.116	2
Tech Solutions Integrators	-	4.895	-	10	-	4.124	-	42
Telepass	312.002	-	50.941	7.667	265.040	2	44.131	7.239
Totale imprese controllate	452.019	54.708	202.238	12.071	657.756	567.967	306.291	16.145
Imprese collegate								
Pavimental	92.122	-	1.686	-	148.627	-	1.537	-
Pedemontana Veneta	121	-	-	-	-	-	-	-
Società Autostrada Tirrenica	116.687	54	7.545	20	110.000	13.458	5.355	50
Società Infrastrutture Toscane	-	6.913	-	-	-	6.950	-	-
Spea Ingegneria Europea	8.000	307	1	1	24.000	688	24.001	2
Totale imprese collegate	216.930	7.274	9.232	21	282.627	21.096	30.893	52
Imprese consociate								
Autogrill	517	-	1.384	-	639	-	1.381	-
Mizard	-	1	-	-	-	-	-	-
TowerCo ⁽⁴⁾	-	-	-	-	-	10.151	-	26
Totale imprese consociate	517	1	1.384	-	639	10.151	1.381	26
TOTALE	669.478	9.746.956	239.807	498.705	941.071	12.106.985	365.247	543.200

(1) I debiti finanziari includono i debiti per decimi da versare.

(2) I proventi finanziari includono i dividendi percepiti dalle società partecipate.

(3) Società fusa per incorporazione in Autostrade Tech a partire dall'1 agosto 2014.

(4) Società ceduta interamente dalla controllante Atlantia nel 2014.

8.4 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti di Autostrade per l'Italia operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Autostrade per l'Italia o nelle società del Gruppo e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche e operative, nonché a incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del management, sono stati definiti dalla controllante Atlantia dei piani di incentivazione basati su azioni di Atlantia, regolati tramite azioni o per cassa, e correlati al conseguimento degli obiettivi aziendali prefissati.

L'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 16 aprile 2014 ha apportato alcune variazioni ai piani di incentivazione in essere, rispettivamente già approvati e successivamente modificati dalle Assemblee degli azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e del 30 aprile 2013. Inoltre, nel corso del 2014, l'Assemblea degli azionisti di Atlantia ha approvato l'introduzione del nuovo "Piano di Phantom Stock Option 2014", le cui caratteristiche principali sono descritte nel seguito.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione già in essere al 31 dicembre 2013, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia a tale data e delle variazioni intercorse nell'esercizio 2014. Inoltre, sono indicati i fair value unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo e i parametri evidenziati nel seguito. I valori esposti tengono infine conto delle modifiche apportate ai piani così come originariamente approvati dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia e resi necessarie per mantenere invariati i contenuti sostanziali ed economici degli stessi, stante il diminuito valore intrinseco delle singole azioni per effetto degli aumenti gratuiti di capitale deliberati dalle Assemblee degli azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e del 24 aprile 2012.

	Numero diritti assegnati (***)	Scadenza vesting	Scadenza esercizio/assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)
PIANO DI STOCK OPTION 2011				
Diritti esistenti al 1° gennaio 2014				
Assegnazione del 13 maggio 2011	279.860	13 maggio 2014	14 maggio 2017	14,78
Assegnazione del 14 ottobre 2011	13.991	13 maggio 2014	14 maggio 2017	14,78
Assegnazioni del 14 giugno 2012	14.692	13 maggio 2014	14 maggio 2017	14,78
	345.887	14 giugno 2015	15 giugno 2018	9,66
Assegnazione dell'8 novembre 2013	1.592.367	8 novembre 2016	9 novembre 2019	16,02
	2.246.797			
Variazioni dei diritti nel 2014				
Assegnazione del 13 maggio 2014	173.762	n.a. (**)	14 maggio 2017	n.a.
Diritti esercitati	-209.525			
Diritti decaduti	-43.557			
Diritti in essere al 31 dicembre 2014	2.167.477			
PIANO DI STOCK GRANT 2011				
Diritti esistenti al 1° gennaio 2014				
Assegnazione del 13 maggio 2011	192.376	13 maggio 2014	14 maggio 2016	n.a.
Assegnazione del 14 ottobre 2011	9.618	13 maggio 2014	14 maggio 2016	n.a.
Assegnazioni del 14 giugno 2012	10.106	13 maggio 2014	14 maggio 2016	n.a.
	348.394	14 giugno 2015	15 giugno 2017	n.a.
Assegnazione dell'8 novembre 2013	209.420	8 novembre 2016	9 novembre 2018	n.a.
	769.914			
Variazioni dei diritti nel 2014				
Diritti decaduti	-19.683			
Diritti in essere al 31 dicembre 2014	750.231			
PIANO DI STOCK GRANT-MBO				
Diritti esistenti al 1° gennaio 2014				
Assegnazione del 14 maggio 2012	96.282	14 maggio 2015	14 maggio 2015	n.a.
Assegnazione del 14 giugno 2012	4.814	14 maggio 2015	14 maggio 2015	n.a.
Assegnazione del 2 maggio 2013	41.077	2 maggio 2016	2 maggio 2016	n.a.
Assegnazione dell'8 maggio 2013	49.446	8 maggio 2016	8 maggio 2016	n.a.
	191.619			
Variazioni dei diritti nel 2014				
Assegnazione del 12 maggio 2014	61.627	12 maggio 2017	12 maggio 2017	n.a.
Diritti in essere al 31 dicembre 2014	253.246			

(*) Trattasi di diritti assegnati in relazione ad aumenti gratuiti di capitale sociale di Atlantia, che pertanto non rappresentano un'assegnazione di nuovi benefici.

(**) Trattasi di "phantom stock option" assegnate in sostituzione di taluni diritti condizionati ricompresi nell'assegnazione del 13 maggio 2011, che pertanto non rappresentano un'assegnazione di nuovi benefici.

(***) Trattasi di diritti assegnati ai beneficiari dell'intero Gruppo Atlantia e non solo a quelli di Autostrade per l'Italia.

Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
3,48	6,0	2,60%	25,2%	4,09%
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
2,21	6,0	1,39%	28,0%	5,05%
2,65	6,0	0,86%	29,5%	5,62%
(**)	(**)	(**)	(**)	(**)
12,90	4,0 - 5,0	2,45%	26,3%	4,09%
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
7,12	4,0 - 5,0	1,12%	29,9%	5,05%
11,87	4,0 - 5,0	0,69%	28,5%	5,62%
13,81	3,0	0,53%	27,2%	4,55%
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
17,49	3,0	0,18%	27,8%	5,38%
18,42	3,0	0,20%	27,8%	5,38%
25,07	3,0	0,34%	28,2%	5,47%

Le caratteristiche dettagliate di ciascun piano sono oggetto di specifici documenti informativi redatti ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento Consob n. 11971/1999 e successive modifiche e integrazioni, pubblicati nella sezione "Remunerazione" del sito di Atlantia (www.atlantia.it/it/corporate-governance/documenti-informativi-remunerazione.html).

In via generale, per tutti i piani in essere si evidenzia che i diritti assegnati sono intrasferibili inter vivos da parte dei beneficiari, non possono essere assoggettati a vincoli o costituire oggetto di altri atti di disposizione a qualsiasi titolo e decadono in caso di recesso unilaterale del rapporto di lavoro o di licenziamento per giusta causa dell'assegnatario entro il termine del periodo di vesting (maturazione) dei diritti assegnati.

Piano di stock option 2011

Il piano di stock option 2011, così come deliberato dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e modificato dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 30 aprile 2013, prevede l'assegnazione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2011, 2012 e 2013), di massime n. 2.500.000 opzioni, ciascuna delle quali attribuisce ai beneficiari il diritto di acquistare n. 1 azione ordinaria di Atlantia S.p.A., dalla stessa già posseduta, con regolamento per consegna fisica o, a scelta del beneficiario, per corresponsione dell'importo derivante dalla cessione sul mercato azionario telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., dedotto il complessivo ammontare del prezzo di esercizio; quest'ultimo corrisponde alla media aritmetica del prezzo ufficiale delle azioni ordinarie di Atlantia nel mese antecedente alla data in cui il Consiglio di Amministrazione di Atlantia individua il beneficiario e il numero delle opzioni allo stesso offerte.

Le opzioni attribuite matureranno ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle opzioni ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un FFO cumulato degli ultimi tre esercizi precedenti lo scadere del periodo di vesting, rettificato di alcune poste specifiche (somma del cash flow operativo alternativamente - in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano - del Gruppo, della Società o di una o più società controllate) superiore a un importo predeterminato, salvo diversa determinazione del Consiglio di Amministrazione di Atlantia, che ha anche la facoltà di assegnare ulteriori obiettivi ai beneficiari. Le opzioni maturate sono esercitabili, in parte, a decorrere dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di vesting e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del prezzo di esercizio, nonché dei dividendi distribuiti, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

In data 13 maggio 2014 è scaduto il periodo di vesting del primo ciclo di assegnazione dei diritti del piano. Coerentemente con quanto stabilito nel Regolamento di tale piano, si è pertanto proceduto, previa verifica dell'effettivo raggiungimento dell'obiettivo ("gate"), alla determinazione del valore finale del titolo (media aritmetica del titolo nei quindici giorni precedenti lo scadere del periodo di vesting) e delle conseguenti opzioni aggiuntive derivanti dai dividendi distribuiti nel corso del periodo di vesting. Si evidenzia che in data 7 marzo 2014 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha deliberato di sottoporre all'approvazione dell'Assemblea degli azionisti una modifica al Regolamento del piano in oggetto al fine di prevedere che il medesimo Consiglio potesse avere facoltà, di volta in volta per ciascun ciclo di assegnazione, di attribuire ai beneficiari, in luogo delle dette opzioni aggiuntive, un corrispondente ammontare di opzioni "phantom" in modo tale che, al momento di esercizio delle stesse da parte dei beneficiari, a questi ultimi sia corrisposto un importo lordo in denaro calcolato in misura tale da consentire agli stessi di percepire un importo netto pari a quello che avrebbero percepito in caso di esercizio delle opzioni aggiuntive (con conseguente assegnazione delle azioni Atlantia e pagamento del prezzo di esercizio) e contestuale cessione sul mercato delle medesime azioni. Tale modifica è stata approvata dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 16 aprile 2014 e in data 9 maggio 2014 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha quindi esercitato tale facoltà, alla scadenza del periodo di vesting del primo ciclo del piano, attribuendo complessivamente n. 173.762 opzioni "phantom" aggiuntive. Per le motivazioni illustrate, tali opzioni attribuite non costituiscono pertanto un beneficio aggiuntivo rispetto a quanto già stabilito dal Regolamento del Piano.

Infine, si evidenzia che nel corso del periodo 13 maggio 2014 - 31 dicembre 2014 alcuni dei beneficiari hanno provveduto all'esercizio dei diritti maturati; ciò ha comportato l'assegnazione ai medesimi soggetti di n. 209.525 azioni ordinarie Atlantia, già in portafoglio di quest'ultima, previo pagamento del prezzo di esercizio stabilito.

Piano di stock grant 2011

Il piano di stock grant 2011, deliberato dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e modificato dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia in data 30 aprile 2013, prevede l'assegnazione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2011, 2012 e 2013), di massimi n. 920.000 diritti ("units"), ciascuno dei quali attribuisce ai beneficiari il diritto di ricevere a titolo gratuito n. 1 azione ordinaria di Atlantia, dalla stessa già posseduta, con regolamento per consegna fisica o, a scelta del beneficiario, per corresponsione dell'importo derivante dalla cessione sul mercato azionario telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.

Le units attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle units ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione di Atlantia), di un FFO cumulato degli ultimi tre esercizi precedenti allo scadere del periodo di vesting, rettificato di alcune poste specifiche (somma del cash flow operativo alternativamente - in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano - del Gruppo, della Società o di una o più società controllate) superiore a un importo predeterminato, salvo diversa determinazione del Consiglio di Amministrazione di Atlantia. Le units maturate sono convertite in azioni, in parte, trascorso un anno dallo scadere del periodo di vesting e, per la parte restante, trascorsi due anni dallo scadere del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di units convertibili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del valore iniziale delle azioni, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

In data 13 maggio 2014 è scaduto il periodo di vesting del primo ciclo di assegnazione dei diritti. Coerentemente con quanto stabilito nel Regolamento di tale piano, previa verifica dell'effettivo raggiungimento dell'obiettivo ("gate"), i diritti già assegnati sono stati pertanto convertiti in "units maturate", che potranno a loro volta essere convertite in azioni ordinarie Atlantia a partire dal 13 maggio 2015.

Piano di stock grant-MBO

Come deliberato dalle Assemblee degli azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e del 30 aprile 2013, il piano di stock grant-MBO prevede, a titolo di pagamento di una porzione del premio maturato annualmente in funzione del raggiungimento degli obiettivi assegnati a ciascun beneficiario (nell'ambito del sistema di gestione per obiettivi - MBO - adottato dal Gruppo), l'assegnazione a titolo gratuito, con cadenza annuale (2012, 2013 e 2014), di massimi n. 340.000 diritti ("units"), ciascuno dei quali attribuisce ai beneficiari il diritto di ricevere a titolo gratuito n. 1 azione ordinaria di Atlantia, dalla stessa già posseduta.

Le units attribuite (il cui numero è funzione del valore unitario delle azioni della Società al momento della corresponsione del premio, nonché dell'entità del premio effettivamente corrisposto in base al raggiungimento degli obiettivi) maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di corresponsione del premio annuale ai beneficiari, successiva alla verifica del raggiungimento degli obiettivi assegnati). Le units maturate sono convertite in azioni, alla scadenza del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche), attraverso l'applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del valore iniziale delle azioni, nonché dei dividendi distribuiti nel corso del periodo di vesting, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

Si evidenzia che in data 7 marzo 2014 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha deliberato di sottoporre all'approvazione dell'Assemblea degli azionisti una modifica al Regolamento del piano in oggetto, al fine di prevedere che il medesimo Consiglio potesse avere facoltà, di volta in volta per ciascun anno di assegnazione, di erogare ai beneficiari, in luogo dell'assegnazione delle dette "units" aggiuntive, un importo lordo in denaro calcolato in misura tale da consentire agli stessi di percepire un importo netto pari a quello che avrebbero percepito in caso di assegnazione di un ammontare di azioni Atlantia pari a quello delle "units" aggiuntive e contestuale cessione sul mercato delle medesime azioni. Tale modifica è stata approvata dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 16 aprile 2014.

A seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 9 maggio 2014 si è provveduto, con decorrenza dal 12 maggio 2014, all'assegnazione di complessivi n. 61.627 diritti, in relazione al raggiungimento degli obiettivi 2013, agli amministratori e dipendenti del Gruppo già identificati nel corso del Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 22 marzo 2013, con scadenza del periodo di maturazione al 12 maggio 2017, e conversione in azioni a partire da quest'ultima data.

Piano di phantom stock option 2014

In data 16 aprile 2014 l'Assemblea degli azionisti di Atlantia ha approvato il nuovo piano di incentivazione denominato "Piano di Phantom Stock Option 2014", successivamente approvato anche dal Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia del 13 giugno 2014, per quanto di propria competenza. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2014, 2015 e 2016), di "phantom stock option", ovvero di opzioni che conferiscono il diritto alla corresponsione di un importo lordo in denaro calcolato sulla base dell'incremento di valore delle azioni ordinarie di Atlantia nel triennio di riferimento.

Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare, solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di vesting (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle opzioni ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un obiettivo minimo di performance economico/finanziaria ("gate") relativo alternativamente, al Gruppo, alla Società o a una o più delle controllate di Atlantia, stabilito in relazione all'attività dei singoli beneficiari del piano. Le opzioni maturate sono esercitabili a decorrere, in parte, dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di vesting e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di vesting e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del periodo di vesting (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente, del valore obiettivo e del prezzo di esercizio, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

In data 9 maggio 2014 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha identificato i beneficiari del 1° ciclo del piano in oggetto, assegnando complessivamente ad amministratori e dipendenti di Autostrade per l'Italia n. 1.213.674 opzioni "phantom", con maturazione nel periodo 9 maggio 2014 - 9 maggio 2017 ed esercitabili nel periodo 10 maggio 2017 - 9 maggio 2020. Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti del piano di incentivazione in oggetto relativamente agli amministratori e dipendenti di Autostrade per l'Italia, con indicazione del fair value unitario (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinato da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo e i parametri evidenziati nel seguito.

PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2014

Diritti esistenti al 1° gennaio 2014	0
Variazioni dei diritti nel 2014	
Assegnazione del 9 maggio 2014	1.213.674
Diritti in essere al 31 dicembre 2014	1.213.674

Assegnazione del 9 maggio 2014

Numero diritti assegnati	1.213.674
Scadenza vesting	9 maggio 2017
Scadenza esercizio/assegnazione	9 maggio 2020
Prezzo di esercizio (euro)	n.a. (*)
Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	2,88
Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	6,0
Tasso di interesse privo di rischio considerato	1,10%
Volatilità attesa (pari a quella storica)	28,9%
Dividendi attesi alla data di assegnazione	5,47%

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

- a) prezzo al 31 dicembre 2014: 19,39 euro;
- b) prezzo al 9 maggio 2014 (data di assegnazione dei nuovi diritti, come illustrato): 18,43 euro;
- c) prezzo medio ponderato dell'esercizio 2014: 18,78 euro;
- d) prezzo medio ponderato del periodo 9 maggio 2014 - 31 dicembre 2014: 19,14 euro.

In accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nel 2014 è stato rilevato un onere per costo per il personale pari a 3.537 migliaia di euro, attribuibile alla quota relativa ai benefici di alcuni amministratori e dipendenti della Società, corrispondente al valore maturato nell'esercizio del fair value dei diritti attribuiti; la contropartita di tale valore è rappresentata:

- a) per 851 migliaia di euro, dalla voce "Altre passività non correnti", a fronte del "Piano di Phantom Stock Option 2014", il cui fair value unitario alla data di bilancio, pari a 3,13 euro, è stato rideterminato rispetto al fair value unitario alla data di assegnazione, indicato nella precedente tabella;
- b) per 2.686 migliaia di euro, dall'incremento delle riserve di patrimonio netto, in relazione ai restanti piani.
- Inoltre la Società rileva 645 migliaia di euro come incremento del valore delle partecipazioni nelle società controllate in contropartita alle riserve di patrimonio netto, per la quota relativa ai benefici attribuiti a taluni amministratori e dipendenti di tali società.

8.5 Eventi significativi in ambito regolatorio e contenziosi pendenti

Incrementi tariffari con decorrenza 1 gennaio 2015

In data 15 ottobre 2014, Autostrade per l'Italia ha trasmesso al Concedente la richiesta di incremento tariffario con decorrenza 1 gennaio 2015 nella misura dell'1,46%, determinata, in conformità a quanto stabilito in convenzione, dalle seguenti componenti: 0,49% corrispondente al 70% dell'inflazione registrata nel periodo 1 luglio 2013 - 30 giugno 2014; 0,89% corrispondente alla X investimenti; 0,08% corrispondente alla componente K.

In data 31 dicembre 2014 il Concedente ha trasmesso il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che ha autorizzato l'adeguamento tariffario nella misura richiesta dell'1,46% con decorrenza 1 gennaio 2015.

Iniziativa di modulazione tariffaria

Il 24 febbraio 2014 è stato sottoscritto un "Protocollo di intesa" tra le concessionarie interessate, tra le quali Autostrade per l'Italia, l'Associazione di settore Aiscat e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con cui è stata adottata un'iniziativa di modulazione tariffaria (valida dall'1 febbraio 2014 fino al 31 dicembre 2015) a favore delle persone fisiche che effettuano determinate percorrenze fisse (non eccedenti i 50 km), con veicoli di classe A, dotati di Telepass abbinato a persona fisica, per oltre 20 volte in un mese di calendario, con il limite di due volte al giorno. Tale iniziativa comporta per gli utenti di cui sopra una riduzione del pedaggio, a partire dal 21° transito, in misura progressiva da un minimo dell'1% del pedaggio complessivo relativo a 21 transiti, fino al 20% del pedaggio complessivo relativo a 40 transiti. Per i transiti a partire dal 41° fino al 46° è applicata una riduzione del pedaggio comunque pari al 20%, mentre per i transiti successivi al 46° non è prevista riduzione tariffaria.

Nel suddetto protocollo è previsto che nei primi 4 mesi di verifica tecnica (dall'1 febbraio al 31 maggio 2014) le concessionarie si facciano carico dei minori ricavi conseguiti per effetto dello sconto, mentre per il periodo successivo è riconosciuto alle concessionarie il diritto al recupero dei minori ricavi attraverso le soluzioni individuate nel medesimo protocollo.

Registrazione presso la Corte dei Conti del Decreto di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia

In data 29 maggio 2014 è stato registrato presso la Corte dei Conti il Decreto del 30 dicembre 2013 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Autostrade per l'Italia in data 24 dicembre 2013, con il quale si è proceduto all'aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario della Società.

Ricorso promosso dalla Provincia di Varese

La Provincia di Varese, in data 6 marzo 2014, ha promosso ricorso avanti il TAR Lazio contro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'ANAS e Autostrade per l'Italia per l'annullamento, previa sospensiva: (i) del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 31 dicembre 2013 con cui è stato disposto l'incremento tariffario per l'anno 2014, relativamente, in particolare,

al pedaggiamento delle autostrade A8 e A9, nonché (ii) della convenzione con cui Autostrade per l'Italia è stata ammessa a mantenere le stazioni di esazione lungo le predette autostrade, percependo un pedaggio non basato sulla distanza effettivamente percorsa dagli utenti. La Provincia di Varese ha inoltre chiesto, in via cautelare, di sospendere gli effetti del decreto impugnato e quindi di sospendere l'aumento del pedaggio. L'istanza cautelare promossa dalla Provincia di Varese è stata respinta dal TAR con ordinanza del 17 aprile 2014. L'udienza di discussione del merito non è stata ancora fissata.

Contenziosi promossi da affidatari del servizio oil e ristoro

Con riferimento al contenzioso con il quale Tamoil S.p.A. ha convenuto nel 2013 Autostrade per l'Italia chiedendo la risoluzione per eccessiva onerosità delle convenzioni in essere e il risarcimento dei danni conseguenti a presunti inadempimenti di Autostrade per l'Italia in relazione ad alcune specifiche aree di servizio e ai giudizi di opposizione attivati da Tamoil avverso i decreti ingiuntivi emessi a suo carico per il mancato pagamento di corrispettivi dovuti, le parti, in data 9 giugno 2014, hanno sottoscritto un accordo transattivo complessivo che ha comportato, tra l'altro, la rinuncia ai suddetti contenziosi.

Con riferimento ai contenziosi con i quali due affidatari del servizio ristoro, My Chef S.p.A. e Chef Express S.p.A., avevano a partire dal 2012 contestato ad Autostrade per l'Italia asseriti inadempimenti agli obblighi contrattuali relativamente ad alcune aree di servizio, chiedendo il risarcimento dei danni, sono stati notificati nel corso del 2014 ad Autostrade per l'Italia, da parte di Chef Express, due ulteriori atti di citazione.

Conseguentemente, risultano alla data attuale pendenti complessivi otto giudizi davanti il Tribunale Civile di Roma, relativi ad altrettante aree di servizio.

Si evidenzia tuttavia che sono in corso di formalizzazione due atti transattivi, sia con My Chef sia con Chef Express, al fine di definire tutti i suddetti contenziosi. In particolare, in data 24 febbraio 2015 Chef Express ha trasmesso ad Autostrade per l'Italia una proposta transattiva irrevocabile.

Nel mese di novembre 2013 Autogrill S.p.A. ha presentato tre ricorsi avanti il TAR Lazio, il TAR Emilia Romagna e il TAR Lombardia, per l'annullamento, previa sospensiva, delle sollecitazioni a manifestare interesse e delle lettere di invito dell'Advisor Roland Berger per l'affidamento dei servizi ristoro in alcune aree di servizio. In sintesi, Autogrill ha contestato la gravosità delle condizioni poste a base delle gare. Due istanze di sospensiva di Autogrill sono state respinte dai TAR e una è stata rinunciata dalla ricorrente. Inoltre, con riferimento alle procedure nel frattempo espletate dall'Advisor in relazione alle quali Autogrill è risultata prima in graduatoria, la stessa ha presentato, nel gennaio 2014, tre ricorsi avanti il TAR Toscana, il TAR Piemonte e il TAR Liguria, per l'annullamento di alcune clausole convenzionali relative alla disciplina economica del rapporto di subconcessione. Sempre con riferimento alle suddette procedure espletate dall'Advisor, nelle quali Autogrill è risultata prima in graduatoria, la stessa ha notificato motivi aggiunti ai sopra citati ricorsi promossi nel novembre 2013, contenenti analogha richiesta di annullamento di clausole convenzionali relative alla disciplina economica del rapporto di subconcessione.

Nel corso del 2014 Autogrill ha poi sottoscritto, senza riserve, tutte le convenzioni relative alle procedure per le quali è risultata prima in graduatoria.

Nei ricorsi pendenti innanzi al TAR Lombardia e al TAR Piemonte, per i quali era stata fissata l'udienza di merito, Autogrill ha comunicato la sopravvenuta carenza di interesse alla decisione dei ricorsi e il giudice amministrativo, rispettivamente con sentenze di novembre 2014 e gennaio 2015, ha dichiarato l'improcedibilità dei suddetti ricorsi per sopravvenuta carenza di interesse.

Sinistro del 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga - autostrada A16 Napoli-Canosa

In conseguenza del sinistro occorso, in data 28 luglio 2013, a un autobus adibito a trasporto di persone intento a percorrere l'A16 Napoli-Canosa direzione Napoli, all'altezza del Km 32+700 lungo il viadotto Acqualonga, ove hanno perso la vita quaranta persone, è pendente presso la Procura della Repubblica di Avellino un procedimento penale inizialmente iscritto a carico, tra gli altri, di tre dirigenti e due dipendenti di Autostrade per l'Italia per i reati di omicidio colposo plurimo e omissione di atti d'ufficio.

Nel corso del mese di maggio 2014, i consulenti nominati dalla Procura di Avellino hanno depositato il loro elaborato, ove è evidenziato un asserito carente stato di manutenzione delle barriere di sicurezza. Nel successivo mese di giugno 2014, sono stati iscritti nel registro degli indagati della Procura di Avellino altri tre dirigenti della Società, tra i quali colui

che all'epoca dei fatti ricopriva la carica di Condirettore Generale "Operations & Maintenance" (che ha successivamente lasciato il Gruppo a far data dall'1 gennaio 2015).

All'esito delle indagini preliminari, conclusesi nei primi giorni di gennaio 2015, è stato notificato a tutti gli indagati, tra cui figurano anche l'Amministratore Delegato e altri due dirigenti e un dipendente della Società (in totale, quindi, tra dirigenti e dipendenti, gli indagati della Società risultano essere complessivamente dodici), l'avviso di conclusione delle indagini preliminari che contiene una prima formale contestazione degli addebiti. In particolare, a tutti gli indagati è contestata la cooperazione colposa in omicidio colposo plurimo e disastro colposo. Nello specifico, a carico dell'Amministratore Delegato e delle altre figure della Direzione Generale della Società sono ipotizzati profili di responsabilità in ordine alla mancata riqualifica delle barriere di sicurezza sul viadotto, mentre nei confronti degli altri indagati della Società, diversi da quelli sopra menzionati, l'addebito riguarderebbe l'omessa manutenzione delle barriere medesime.

In aggiunta al giudizio penale, sono state promosse due distinte azioni civili, recentemente oggetto di riunione da parte del locale Tribunale civile.

Nella prima, promossa dalla Reale Mutua Assicurazioni, società assicuratrice dell'autobus, sono stati citati in giudizio più di 200 convenuti (tra cui Autostrade per l'Italia), nella loro veste di danneggiati, in favore dei quali è stata messa a disposizione la somma dell'intero massimale prevista nella polizza assicurativa del mezzo (6 milioni di euro). All'interno del suddetto giudizio, alcuni convenuti, nelle relative comparse di costituzione, hanno spiegato domanda risarcitoria anche nei confronti di Autostrade per l'Italia. Questa, nella relativa comparsa di costituzione, ha richiesto la chiamata in causa della propria compagnia assicurativa (Swiss Re International SE) con la quale ha in essere una polizza per responsabilità civile verso terzi. Nella seconda, gli eredi di una passeggera deceduta nell'occorso hanno promosso un'azione risarcitoria diretta nei confronti anche di Autostrade per l'Italia, oltre che della società assicuratrice del mezzo, della società proprietaria dello stesso, nonché del suo utilizzatore. Questo giudizio è stato successivamente oggetto di riunione con quello promosso dalla Reale Mutua con ordinanza del Tribunale di Avellino del 19 febbraio 2014, nell'ambito della quale Autostrade per l'Italia è stata formalmente autorizzata a citare in giudizio, per l'udienza del 2 luglio 2015, la compagnia assicurativa Swiss Re International SE.

In conseguenza del sinistro lungo il viadotto Acqualonga, l'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici (odierna Autorità Nazionale Anticorruzione) ha avviato nei confronti di Autostrade per l'Italia un'istruttoria in merito ai lavori di manutenzione svolti negli anni sulla tratta autostradale dell'A16 Napoli-Canosa nella quale è compreso il citato viadotto Acqualonga. All'esito dell'istruttoria, l'Autorità Nazionale Anticorruzione, con delibera n. 30 del 22 dicembre 2014, depositata in data 22 gennaio 2015, ha ravvisato asserite non conformità nelle attività di riqualifica delle barriere di sicurezza svolte nel 2012 sulla tratta Napoli-Canosa che avrebbero dovuto comprendere, secondo la ricostruzione dell'Autorità, anche il viadotto Acqualonga.

Sulla base delle considerazioni svolte dalle proprie strutture tecniche, Autostrade per l'Italia ha fornito riscontro all'Autorità, in data 24 febbraio 2015, contestando le conclusioni riportate nella citata delibera.

Sono in corso valutazioni in ordine a eventuali ulteriori iniziative da intraprendere.

Indagini della Procura di Firenze sullo stato delle barriere "New Jersey" installate nel tratto autostradale tra Barberino e Roncobilaccio

In data 23 maggio 2014 la Procura di Firenze ha emesso un decreto di esibizione e acquisizione atti nei confronti di Autostrade per l'Italia a seguito della nota ricevuta il precedente 14 maggio 2014 dalla Squadra di Polizia Giudiziaria della Polstrada di Firenze, in cui emergerebbero condizioni di degrado in cui versano le barriere "New Jersey" installate nel tratto autostradale tra Barberino e Roncobilaccio, ipotizzando a carico di ignoti il reato di cui all'art. 355 comma 2 n. 3 c.p. (inadempimento di contratti di pubbliche forniture concernenti "cose od opere destinate a ovviare a un comune pericolo o a un pubblico infortunio").

Contestualmente, la stessa Procura ha disposto il sequestro, eseguito il successivo 28 maggio 2014, delle barriere "New Jersey" poste sul margine destro delle carreggiate, comprese fra Barberino e Roncobilaccio, su 10 viadotti ivi presenti, disponendo a carico di Autostrade per l'Italia l'adozione di misure atte a mantenere la sicurezza sui tratti interessati dai sequestri.

Nel mese di giugno 2014, la Direzione del IV Tronco di Autostrade per l'Italia ha consegnato alla Polizia Giudiziaria la documentazione richiesta concernente gli interventi di manutenzione, eseguiti negli anni, sulle barriere di sicurezza installate nella tratta di competenza.

Nel mese di ottobre 2014, è stato redatto verbale di elezione di domicilio nei confronti dell'allora Direttore Generale e di un dirigente di Autostrade per l'Italia, entrambi formalmente indagati per il reato di cui all'art. 355 c.p.

Infine, a fine novembre 2014, sono state effettuate dai Consulenti Tecnici della Procura, con la partecipazione dei Consulenti nominati da Autostrade per l'Italia, una serie di prove "a campione" sulle barriere ivi installate al fine di verificarne le condizioni.

Nel contempo, a conclusione degli esperiti accertamenti, è stato disposto il dissequestro delle barriere. Alla data attuale le indagini preliminari sono in corso, non avendo il Pubblico Ministero ancora assunto determinazioni in merito.

Indagine della Procura di Prato sull'infortunio mortale di un operaio di Pavimental

A seguito dell'infortunio mortale occorso, in data 27 agosto 2014, a un operaio di Pavimental S.p.A. - società cui erano stati affidati da Autostrade per l'Italia, in appalto, i lavori per l'ampliamento della terza corsia dell'A1 - durante lo svolgimento di alcuni lavori all'interno del cantiere, è stato incardinato presso la Procura di Prato un procedimento penale inizialmente iscritto a carico di personale di Pavimental per l'ipotesi di omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme in materia di salute e sicurezza del lavoro.

Nel mese di dicembre 2014, è stata notificata ad Autostrade per l'Italia una richiesta di acquisizione dati della società, con contestuale richiesta di nomina di un difensore di fiducia della stessa ed elezione di domicilio in quanto persona giuridica indagata ai sensi del D.Lgs. 231/01 [c.d. "Responsabilità Amministrativa degli Enti"].

È da ritenere che il reato ipotizzato a carico di Autostrade per l'Italia non possa che essere quello di cui all'art. 25 septies del D.Lgs. 231/01, in relazione all'art. 589 comma 3 c.p. ["Omicidio colposo aggravato commesso con violazione delle norme sulla sicurezza e salute del lavoro"].

Tra gli indagati figura anche il R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) di Autostrade per l'Italia.

Analoga richiesta di acquisizione dati è pervenuta anche a Pavimental.

Le indagini preliminari sono in corso ed è previsto un incidente probatorio, come richiesto dalla difesa di uno degli indagati di Pavimental, finalizzato alla predisposizione di una perizia che ricostruisca l'esatta dinamica dell'infortunio mortale.

Citazione Autostrade per l'Italia - Autostrade Tech contro Alessandro Patanè e altri

Per tutelare la posizione del Gruppo a fronte di reiterate richieste economiche del Sig. Alessandro Patanè e delle società a esso collegate, afferenti sostanzialmente alla titolarità del software del sistema SICVe (Safety Tutor), Autostrade per l'Italia e Autostrade Tech hanno notificato nei confronti del Sig. Patanè, in data 14 agosto 2013, un atto di citazione avanti il Tribunale di Roma, per veder accertata e dichiarata l'infondatezza delle pretese economiche dallo stesso vantate.

Il Sig. Patanè, all'atto della costituzione in giudizio, di cui si è avuta evidenza a inizio 2014, ha presentato oltre i termini di legge domanda riconvenzionale con cui ha chiesto, fra l'altro, l'accertamento della contraffazione del sistema SICVe e del diritto di proprietà industriale del medesimo sistema e un risarcimento del danno di circa 7,5 miliardi di euro.

Si segnala che, secondo il legale esterno che assiste Autostrade per l'Italia, tutte le domande riconvenzionali non hanno alcuna chance di accoglimento, essendosi i convenuti costituiti tardivamente e con richieste inammissibili e infondate nel merito.

Si ricorda peraltro che il Tutor è concesso in comodato gratuito alla Polizia Stradale e che Autostrade per l'Italia non trae alcun beneficio economico, sostenendo peraltro i costi di manutenzione del sistema stesso.

La prima udienza di trattazione che si sarebbe dovuta tenere il 3 dicembre 2014 è stata rinviata al 20 maggio 2015.

Richiesta di risarcimento dal Ministero dell'Ambiente

Con riferimento al procedimento penale (avviato nel 2007 per fatti risalenti al 2005) pendente avanti il Tribunale di Firenze a carico di due dirigenti di Autostrade per l'Italia e di altre 18 persone appartenenti a società di costruzione affidatarie, per presunte violazioni della normativa ambientale riguardante il riutilizzo di terre e rocce da scavo in occasione dei lavori di realizzazione della Variante di Valico, si evidenzia che tra settembre e dicembre 2014 si sono tenute complessivamente sette udienze, ai fini dell'audizione di alcuni dei testi e dei consulenti la cui ammissione è stata richiesta dalle parti coinvolte, mentre tra gennaio e maggio 2015 risultano programmate sedici udienze.

In particolare, all'udienza del 12 gennaio 2015, il giudice, a seguito di corrispondenti eccezioni sollevate dai legali degli imputati e dei responsabili civili, ha reso una articolata ordinanza con la quale ha stabilito che: (i) "sono nulli i verbali di attività ispettiva compiuti dalla Polizia Giudiziaria in base alla delega del 31 maggio 2007 del Pubblico Ministero, in quanto l'omissione dell'avviso preventivo agli indagati non è stata adeguatamente motivata, e se ne ordina la restituzione al Pubblico Ministero; (ii) sono nulli i verbali di prelievo dei campioni, raccolti dalla Polizia Giudiziaria in esecuzione della delega citata, e delle successive analisi laboratoristiche sui reperti, in quanto non preceduti da congruo preavviso agli indagati, e ne ordina la restituzione al Pubblico Ministero; (iii) sono inutilizzabili [...] gli atti di analisi laboratoristica condotta sui reperti raccolti da personale ARPAT nell'esercizio del potere di vigilanza e controllo amministrativo, in quanto carenti della dimostrazione documentale del preventivo avviso dell'esame alla persona interessata, ovvero perché concernenti campioni per i quali non è dimostrata l'impossibilità, a quel tempo, di ripetere l'accertamento analitico. Anche di tali atti si ordina la restituzione al Pubblico Ministero."

Il Pubblico Ministero, all'esito di tale ordinanza, ha presentato istanza di ricusazione del giudice che, con ordinanza del 9 febbraio 2015, è stata poi dichiarata inammissibile dal Collegio di Ricusazione Penale della Corte di Appello di Firenze per manifesta infondatezza dei motivi nella stessa addotti.

Società Infrastrutture Toscane S.p.A.

Società Infrastrutture Toscane S.p.A. (SIT) ha sottoscritto nel 2006 con la Regione Toscana una concessione per la costruzione e gestione in project financing della bretella autostradale Prato-Signa. Autostrade per l'Italia è azionista di SIT con una partecipazione pari al 46% del capitale sociale.

La Giunta Regionale della Regione Toscana a fine 2011 ha decretato la decadenza per eccessiva onerosità della concessione e, a seguito dell'avvio del procedimento arbitrale, il 19 febbraio 2014 è stato depositato il lodo. Il Collegio ha ritenuto legittima la decadenza disposta dalla Regione per eccessiva onerosità e ha condannato la Regione a corrispondere a SIT, in conseguenza della decadenza, circa complessivi 30,6 milioni di euro (di cui 9,8 milioni di euro quale corrispettivo per il valore della progettazione), mentre SIT è stata condannata a restituire il contributo pubblico di circa 32,2 milioni di euro, con compensazione delle rispettive voci di debito e di credito. Il Collegio ha dichiarato il dovere di SIT di versare la differenza del dovuto, solo all'esito dell'eventuale infruttuosa escussione della garanzia prestata da Generali Italia per l'iniziativa.

Anche al fine di consentire l'anticipata esecuzione del lodo, le stesse Generali Italia, Regione Toscana e SIT hanno sottoscritto in data 1 ottobre 2014 un accordo transattivo per definire la vicenda che presentava un insieme di rilevanti contenziosi. Pertanto, dalla stessa data la concessione si intende definitivamente risolta.

8.6 Eventi successivi al 31 dicembre 2014

Atto di indirizzo per piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio in Italia

In data 2 febbraio 2015 il Concedente ha trasmesso a tutte le concessionarie autostradali italiane un atto di indirizzo, a firma congiunta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dello Sviluppo Economico, recante a oggetto l'"*Individuazione dei criteri per l'elaborazione di un piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali*". L'atto di indirizzo ha previsto per ciascuna società concessionaria la possibilità di (i) chiudere alcune aree di servizio ritenute marginali, a condizione che i concessionari assicurino comunque un adeguato servizio sulla rispettiva tratta, e (ii) rivisitare le modalità di resa dei servizi oil e non-oil da parte degli affidatari. Autostrade per l'Italia ha presentato il proprio piano che, ai sensi dell'atto di indirizzo, dovrà essere approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico, sentite le Regioni. I termini per la suddetta approvazione scadranno il 15 marzo 2015.

Operazioni di riacquisto parziale di obbligazioni emesse da Atlantia mediante tender offer

In data 13 febbraio 2015 Atlantia S.p.A. ha annunciato il lancio di un'operazione di riacquisto parziale rivolta ai portatori delle seguenti obbligazioni emesse da Atlantia e garantite da Autostrade per l'Italia:

- Obbligazioni 5,625%, aventi valore nominale complessivo pari a 1.500.000.000 euro con scadenza 2016;
- Obbligazioni 3,375%, aventi valore nominale complessivo pari a 1.000.000.000 euro con scadenza 2017, garantite da ASPI;
- Obbligazioni 4,500%, aventi valore nominale complessivo pari a 1.000.000.000 euro con scadenza 2019,

verso un corrispettivo in denaro per un ammontare massimo predeterminato.

Alla chiusura dell'operazione, risultavano validamente presentate adesioni in relazione alle Obbligazioni per un controvalore nominale complessivo pari a 1.078.963.000 euro, a fronte delle quali Atlantia ha deciso di accettare adesioni per un controvalore nominale complessivo pari a 1.020.130.000 euro, con un esborso complessivo di 1.102.245.344 euro.

A esito dell'operazione Autostrade per l'Italia provvederà a rimborsare ad Atlantia i corrispondenti finanziamenti dalla stessa concessi a fronte dei titoli obbligazionari riacquisiti, nonché a ridurre parimenti l'ammontare delle garanzie prestate.

Delibera autorizzazione all'emissione di prestiti obbligazionari retail

Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha deliberato il 19 febbraio 2015 di autorizzare l'emissione, entro il 31 dicembre 2015, di uno o più nuovi prestiti obbligazionari, non convertibili, da eseguirsi in una o più tranche, per un importo complessivo massimo non superiore a 1,5 miliardi di euro, destinati alla quotazione presso uno o più mercati regolamentati (incluso il Mercato Telematico delle Obbligazioni, organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.) e oggetto di offerta pubblica di sottoscrizione rivolta al pubblico indistinto in Italia. Il Consiglio di Amministrazione ha altresì deliberato che i suddetti prestiti obbligazionari, di durata non superiore a 8 anni, potranno essere regolati da un tasso di interesse fisso o variabile, ovvero ancora misto, vale a dire mediante la combinazione di tasso fisso, nei primi anni di durata del prestito, e tasso variabile, negli anni successivi. Tali emissioni hanno principalmente la finalità di finanziare i programmi di sviluppo del Gruppo Autostrade per l'Italia, mantenere una struttura finanziaria equilibrata per quanto attiene al rapporto tra indebitamento a breve e medio-lungo termine, diversificare le provviste acquisendo risorse a costi competitivi, oltre che mantenere un'ampia base di investitori e rimborsare anticipatamente i finanziamenti ottenuti da Atlantia al fine di estendere la durata media dell'indebitamento finanziario.

Raggiunti accordi per l'acquisto del controllo di Società Autostrada Tirrenica

In data 25 febbraio 2015 Autostrade per l'Italia, che già deteneva il 24,98% del capitale di Società Autostrada Tirrenica p.A. (SAT), ha definito accordi con gli attuali soci di SAT per l'acquisto di un ulteriore 74,95% del capitale della società elevando così la propria partecipazione al 99,93%. Il controvalore dell'operazione ammonta complessivamente a circa 84 milioni di euro.

SAT è la società concessionaria dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, di cui è in esercizio il tratto Livorno-Rosignano di circa 40 km. La relativa Convenzione Unica, sottoscritta con il Concedente nel 2009^[1], prevede l'estensione della concessione dal 31 ottobre 2028 al 31 dicembre 2046, nonché la realizzazione dei lavori per il completamento dell'intera autostrada fino a Civitavecchia.

A seguito di alcuni rilievi formulati dalla Commissione Europea in ordine, fra l'altro, alla proroga della concessione al 2046, il Concedente ha trasmesso al concessionario uno schema di atto aggiuntivo che prevede la scadenza della concessione al 2043, la realizzazione dei lavori della tratta Civitavecchia-Tarquinia (in corso di esecuzione) e l'eventuale completamento dell'autostrada (anche per tratte) da realizzare tramite affidamento a terzi mediante gara. Lo schema di atto aggiuntivo prevede che il completamento sia in ogni caso subordinato al verificarsi dei presupposti tecnici, finanziari ed economici da accertare congiuntamente tra Concedente e concessionario alla stipula di atto aggiuntivo alla Convenzione. Lo schema di atto aggiuntivo è sottoposto al vaglio della Commissione Europea.

Il perfezionamento dell'operazione di acquisto del capitale di SAT, sospensivamente subordinato, tra altre condizioni, all'ottenimento dell'autorizzazione del Concedente, è previsto entro il primo semestre 2015.

[1] Convenzione efficace dal 24.11.2010 a seguito dell'atto di recepimento delle prescrizioni formulate dal CIPE.

9. 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 Atlantia, che esercita attività di direzione e coordinamento della Società.
Tale bilancio è disponibile presso la sede della Società, oltretutto sul sito www.atlantia.it.

ATLANTIA S.P.A. DATI ESSENZIALI DEL BILANCIO DI ESERCIZIO 2013

(migliaia di euro)

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

Attività non correnti	17.577.899
Attività correnti	3.157.525
Totale Attività	20.735.424
Patrimonio netto	9.329.086
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>825.784</i>
Passività non correnti	8.671.589
Passività correnti	2.734.749
Totale Patrimonio netto e Passività	20.735.424

CONTO ECONOMICO

Ricavi operativi	1.778
Costi operativi	-17.791
Risultato operativo	-16.013
Risultato dell'esercizio	666.454

Allegati al bilancio di esercizio

Allegato 1 • Informazioni ai sensi dell'art. 149-*duodecies* del Regolamento Emittenti Consob n. 11971/1999.

Allegato 2 • Dati di traffico - Anno 2014 (ex delibera CIPE del 20 dicembre 1996).

Allegato 3 • Tabella degli investimenti ai sensi dell'art. 2 della Convenzione Unica del 2007.

Allegato 4 • Prospetto delle valutazioni al 31 dicembre 2014 in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni controllate e collegate (ex art. 3, punto 1.1 della Convenzione Unica del 2007).

I sopra elencati allegati non sono assoggettati a revisione contabile.

Allegato 1

Informazioni ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob n. 11971/1999

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Note	Corrispettivi (migliaia di euro)
Revisione contabile	Revisore della capogruppo		204
Servizi di attestazione	Revisore della capogruppo	(1)	23
Altri servizi	Revisore della capogruppo	(2)	36
Altri servizi	Rete del revisore della capogruppo	(3)	44
Totale			307

(1) Parere sulla distribuzione di acconti sui dividendi.

(2) Sottoscrizioni modelli Unico e 770, agreed upon procedures su dati e informazioni contabili e comfort letter su offering circular.

(3) Verifiche inerenti alla tassazione sul reddito da lavoro dipendente e agli obblighi del sostituto di imposta, agreed upon procedures su dati e informazioni contabili.

Allegato 2

Dati di traffico - Anno 2014 (ex delibera CIPE 20 dicembre 1996)

I valori dei chilometri percorsi "paganti", riportati nelle tabelle seguenti, sono riferiti al traffico dell'esercizio assoggettato al pagamento del sovrapprezzo chilometrico ex art. 15 della Legge n. 531/1982, modificato dalla Legge n. 407/1990, e 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, ecc.).

Si rileva inoltre che, ai sensi della già citata Legge n. 102/2009, il sovrapprezzo sulle tariffe autostradali è stato soppresso e, nel contempo, è stata introdotta un'integrazione del canone di concessione, calcolata sulla percorrenza chilometrica di ciascun veicolo che ha fruito dell'infrastruttura autostradale. L'importo corrispondente al maggior canone da corrispondere ad ANAS è recuperato dal concessionario attraverso l'equivalente incremento della tariffa di competenza. Tale variazione normativa, efficace dal 5 agosto 2009, pur non incidendo sui risultati della Società, ha comportato di fatto un pari incremento dei ricavi da pedaggio e degli oneri concessori a partire dalla stessa data.

I dati relativi ai chilometri percorsi sulla rete di Autostrade per l'Italia, riportati nel capitolo "Traffico" della "Relazione sulla gestione", invece, includono tutti i flussi di transito sulla rete, ivi inclusi quelli per cui il transito non si è concluso con il pagamento, rilevati al momento in cui il passaggio in autostrada è effettivamente avvenuto.

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI - 2014)

P = pianura, M = montagna

AUTOSTRADE PER L'ITALIA: INTERA RETE

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio						Totale		Compl.
	A		B		3		4		5						
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	1.931.803	378.310	234.252	43.885	40.251	6.851	28.662	5.963	287.461	63.458	2.522.429	498.467	3.020.896		
Feb.	1.741.981	335.411	234.660	43.933	40.716	6.906	30.314	6.318	289.938	64.303	2.337.609	456.871	2.794.480		
Mar.	2.087.954	416.772	276.569	52.916	45.970	7.975	32.648	6.865	315.347	69.915	2.758.488	554.443	3.312.931		
Apr.	2.355.618	478.898	295.909	58.447	47.187	8.613	31.684	6.650	300.465	66.527	3.030.863	619.135	3.649.998		
Mag.	2.326.810	474.763	306.444	60.198	49.901	9.325	33.652	7.170	319.154	70.633	3.035.961	622.089	3.658.050		
Giu.	2.492.336	527.656	300.773	60.153	51.175	10.407	32.294	7.001	304.838	67.354	3.181.416	672.571	3.853.987		
Lug.	2.859.401	614.304	324.321	64.009	59.090	11.985	36.473	7.929	345.265	76.177	3.624.550	774.404	4.398.954		
Ago.	3.277.004	731.029	268.050	57.521	44.755	10.415	22.699	5.166	224.542	53.664	3.837.050	857.795	4.694.845		
Set.	2.472.761	523.022	309.918	61.691	52.053	10.474	34.428	7.585	328.475	74.471	3.197.635	677.243	3.874.878		
Ott.	2.253.126	439.280	306.403	59.334	50.700	9.276	36.442	7.875	340.355	75.329	2.987.026	591.094	3.578.120		
Nov.	2.032.563	377.943	264.427	49.745	43.600	7.666	32.580	7.005	303.874	67.917	2.677.044	510.276	3.187.320		
Dic.	2.221.577	437.803	256.198	49.182	41.234	7.314	29.723	6.470	281.512	62.595	2.830.244	563.364	3.393.608		
Anno	28.052.934	5.735.191	3.377.924	661.014	566.632	107.207	381.599	81.997	3.641.226	812.343	36.020.315	7.397.752	43.418.067		

AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI / TRATTA MILANO-BOLOGNA

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio						Totale		Compl.
	A		B		3		4		5						
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	259.405	-	33.212	-	7.008	-	5.821	-	55.038	-	360.484	-	360.484		
Feb.	242.843	-	33.674	-	7.069	-	5.908	-	55.664	-	345.158	-	345.158		
Mar.	296.987	-	40.402	-	7.998	-	6.516	-	60.427	-	412.330	-	412.330		
Apr.	340.346	-	43.417	-	8.181	-	6.345	-	57.907	-	456.196	-	456.196		
Mag.	343.587	-	44.563	-	8.638	-	6.765	-	61.061	-	464.614	-	464.614		
Giu.	374.244	-	43.639	-	8.842	-	6.331	-	58.150	-	491.206	-	491.206		
Lug.	423.241	-	46.207	-	10.504	-	7.180	-	66.127	-	553.259	-	553.259		
Ago.	466.903	-	37.162	-	7.612	-	4.377	-	41.965	-	558.019	-	558.019		
Set.	361.055	-	46.348	-	9.103	-	7.001	-	62.767	-	486.274	-	486.274		
Ott.	323.466	-	44.706	-	8.792	-	7.390	-	64.730	-	449.084	-	449.084		
Nov.	290.758	-	38.852	-	7.401	-	6.647	-	57.035	-	400.693	-	400.693		
Dic.	302.245	-	36.798	-	6.924	-	6.118	-	53.201	-	405.286	-	405.286		
Anno	4.025.080	-	488.980	-	98.072	-	76.399	-	694.072	-	5.382.603	-	5.382.603		

AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI / TRATTA BOLOGNA-FIRENZE

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio						Totale		Compl.
	A		B		3		4		5						
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	112	76.697	14	11.103	1	2.105	1	2.044	6	19.740	134	111.689	111.823		
Feb.	99	65.394	12	10.968	1	2.140	1	2.119	6	19.654	119	100.275	100.394		
Mar.	114	82.020	15	13.584	2	2.496	1	2.362	7	21.733	139	122.195	122.334		
Apr.	115	97.210	15	15.305	2	2.657	1	2.271	6	20.737	139	138.180	138.319		
Mag.	119	94.612	15	15.403	2	2.874	1	2.419	7	21.930	144	137.238	137.382		
Giu.	115	100.315	16	15.116	2	3.007	1	2.286	6	20.727	140	141.451	141.591		
Lug.	121	114.253	16	15.467	2	3.412	1	2.640	7	23.495	147	159.267	159.414		
Ago.	97	140.900	12	13.575	1	2.711	1	1.643	5	14.912	116	173.741	173.857		
Set.	114	102.977	15	15.794	2	3.063	1	2.540	6	21.860	138	146.234	146.372		
Ott.	117	90.332	15	15.415	2	2.765	1	2.720	7	22.974	142	134.206	134.348		
Nov.	109	79.480	13	12.709	1	2.284	1	2.411	6	20.791	130	117.675	117.805		
Dic.	112	91.087	13	12.447	1	2.168	1	2.215	6	19.235	133	127.152	127.285		
Anno	1.344	1.135.277	171	166.886	19	31.682	12	27.670	75	247.788	1.621	1.609.303	1.610.924		

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI - 2014)

P = pianura, M = montagna

AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI / TRATTA FIRENZE-ROMA

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio						Totale		Compl.
	A		B		3		4		5						
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	241.578	-	29.585	-	4.792	-	4.712	-	45.574	-	326.241	-	326.241		
Feb.	205.394	-	29.514	-	4.800	-	4.869	-	45.553	-	290.130	-	290.130		
Mar.	249.265	-	35.528	-	5.549	-	5.470	-	50.232	-	346.044	-	346.044		
Apr.	297.216	-	39.885	-	5.801	-	5.225	-	47.866	-	395.993	-	395.993		
Mag.	281.138	-	40.683	-	6.027	-	5.544	-	50.790	-	384.182	-	384.182		
Giu.	281.805	-	38.217	-	5.799	-	5.291	-	47.604	-	378.716	-	378.716		
Lug.	320.822	-	40.073	-	6.618	-	5.988	-	53.418	-	426.919	-	426.919		
Ago.	415.735	-	34.612	-	5.356	-	3.824	-	35.346	-	494.873	-	494.873		
Set.	296.031	-	39.438	-	6.076	-	5.781	-	50.361	-	397.687	-	397.687		
Ott.	275.702	-	40.486	-	6.069	-	6.251	-	53.193	-	381.701	-	381.701		
Nov.	246.208	-	33.876	-	5.203	-	5.573	-	48.602	-	339.462	-	339.462		
Dic.	298.100	-	34.133	-	5.099	-	5.096	-	45.824	-	388.252	-	388.252		
Anno	3.408.994	-	436.030	-	67.189	-	63.624	-	574.363	-	4.550.200	-	4.550.200		

AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI / TRATTA FIANO-S.CESAREO

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio						Totale		Compl.
	A		B		3		4		5						
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	13.857	11.001	2.017	1.454	433	246	363	183	4.438	2.108	21.108	14.992	36.100		
Feb.	10.483	8.949	1.943	1.427	432	246	374	193	4.392	2.102	17.624	12.917	30.541		
Mar.	13.302	10.818	2.350	1.651	482	279	414	214	4.828	2.295	21.376	15.257	36.633		
Apr.	18.400	13.547	2.632	1.781	492	285	388	204	4.549	2.181	26.461	17.998	44.459		
Mag.	15.881	12.641	2.656	1.870	516	308	415	221	4.839	2.320	24.307	17.360	41.667		
Giu.	16.602	13.206	2.501	1.790	479	295	400	210	4.524	2.188	24.506	17.689	42.195		
Lug.	20.056	15.373	2.666	1.934	545	328	454	239	5.030	2.442	28.751	20.316	49.067		
Ago.	32.444	20.132	2.457	1.631	438	260	295	156	3.318	1.603	38.952	23.782	62.734		
Set.	18.245	14.043	2.636	1.878	509	304	436	231	4.790	2.316	26.616	18.772	45.388		
Ott.	15.734	12.942	2.664	1.926	521	310	469	244	5.047	2.447	24.435	17.869	42.304		
Nov.	13.593	11.562	2.320	1.719	472	284	420	219	4.637	2.260	21.442	16.044	37.486		
Dic.	18.395	14.209	2.397	1.735	484	296	391	206	4.405	2.152	26.072	18.598	44.670		
Anno	206.992	158.423	29.239	20.796	5.803	3.441	4.819	2.520	54.797	26.414	301.650	211.594	513.244		

AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI / TRATTA ROMA-NAPOLI

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio						Totale		Compl.
	A		B		3		4		5						
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	254.872	-	27.622	-	3.859	-	3.055	-	29.932	-	319.340	-	319.340		
Feb.	216.290	-	26.766	-	3.825	-	3.500	-	29.428	-	279.809	-	279.809		
Mar.	257.552	-	31.393	-	4.261	-	3.492	-	32.198	-	328.896	-	328.896		
Apr.	300.617	-	33.146	-	4.331	-	3.362	-	30.527	-	371.983	-	371.983		
Mag.	285.587	-	34.820	-	4.674	-	3.552	-	33.077	-	361.710	-	361.710		
Giu.	294.762	-	33.109	-	4.514	-	3.444	-	31.357	-	367.186	-	367.186		
Lug.	333.668	-	35.478	-	5.098	-	3.923	-	35.119	-	413.286	-	413.286		
Ago.	408.400	-	30.314	-	4.065	-	2.543	-	25.253	-	470.575	-	470.575		
Set.	304.728	-	34.326	-	4.700	-	3.628	-	33.942	-	381.324	-	381.324		
Ott.	283.639	-	34.609	-	4.748	-	3.917	-	35.152	-	362.065	-	362.065		
Nov.	257.779	-	30.285	-	4.266	-	3.439	-	31.711	-	327.480	-	327.480		
Dic.	307.245	-	30.396	-	4.312	-	3.251	-	30.493	-	375.697	-	375.697		
Anno	3.505.139	-	382.264	-	52.653	-	41.106	-	378.189	-	4.359.351	-	4.359.351		

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI - 2014)

P = pianura, M = montagna

AUTOSTRADA A4 TORINO-TRIESTE / TRATTA MILANO-BRESCIA

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	209.607	-	29.782	-	4.593	-	2.233	-	26.279	-	272.494	-	272.494
Feb.	201.228	-	30.491	-	4.712	-	2.396	-	26.967	-	265.794	-	265.794
Mar.	236.735	-	35.088	-	5.288	-	2.547	-	29.381	-	309.039	-	309.039
Apr.	241.532	-	35.079	-	5.307	-	2.569	-	28.204	-	312.691	-	312.691
Mag.	245.130	-	36.421	-	5.458	-	2.689	-	29.602	-	319.300	-	319.300
Giu.	246.381	-	35.149	-	5.613	-	2.607	-	28.153	-	317.903	-	317.903
Lug.	268.130	-	38.579	-	6.555	-	2.916	-	31.667	-	347.847	-	347.847
Ago.	232.751	-	25.891	-	4.049	-	1.558	-	16.977	-	281.226	-	281.226
Set.	241.341	-	35.840	-	5.563	-	2.562	-	29.006	-	314.312	-	314.312
Ott.	239.391	-	36.766	-	5.504	-	2.746	-	29.999	-	314.406	-	314.406
Nov.	218.644	-	32.107	-	4.647	-	2.446	-	26.264	-	284.108	-	284.108
Dic.	223.215	-	30.551	-	4.211	-	2.131	-	23.383	-	283.491	-	283.491
Anno	2.804.085	-	401.744	-	61.500	-	29.400	-	325.882	-	3.622.611	-	3.622.611

AUTOSTRADA A7 MILANO-GENOVA / TRATTA SERRAVALLE-GENOVA

Mesi	Classi di pedaggio				Classi di pedaggio				Totale		Compl.		
	A		B		3		4		5				
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	-	31.424	-	3.165	-	528	-	457	-	4.658	-	40.232	40.232
Feb.	-	28.994	-	3.180	-	528	-	479	-	4.730	-	37.911	37.911
Mar.	-	36.281	-	3.759	-	604	-	513	-	4.991	-	46.148	46.148
Apr.	-	39.386	-	3.961	-	621	-	510	-	4.813	-	49.291	49.291
Mag.	-	40.662	-	4.080	-	689	-	584	-	5.384	-	51.399	51.399
Giu.	-	43.278	-	3.973	-	690	-	554	-	5.146	-	53.641	53.641
Lug.	-	48.139	-	4.287	-	784	-	617	-	5.757	-	59.584	59.584
Ago.	-	45.609	-	3.400	-	612	-	381	-	3.790	-	53.792	53.792
Set.	-	41.920	-	4.103	-	714	-	561	-	5.338	-	52.636	52.636
Ott.	-	36.904	-	4.110	-	700	-	607	-	5.589	-	47.910	47.910
Nov.	-	32.066	-	3.544	-	591	-	532	-	5.068	-	41.801	41.801
Dic.	-	35.053	-	3.470	-	583	-	519	-	4.849	-	44.474	44.474
Anno	-	459.716	-	45.032	-	7.644	-	6.314	-	60.113	-	578.819	578.819

AUTOSTRADA A8/A9 MILANO-LAGHI

Mesi	Classi di pedaggio				Classi di pedaggio				Totale		Compl.		
	A		B		3		4		5				
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	136.763	8.506	13.567	675	1.556	64	851	71	7.204	519	159.941	9.835	169.776
Feb.	131.789	8.034	13.824	684	1.629	66	918	76	7.459	547	155.619	9.407	165.026
Mar.	156.151	9.705	15.565	804	1.755	79	989	85	8.196	596	182.656	11.269	193.925
Apr.	159.703	10.855	15.979	939	1.879	109	1.008	92	7.910	557	186.479	12.552	199.031
Mag.	167.778	11.198	16.505	968	1.967	119	1.086	93	8.058	569	195.394	12.947	208.341
Giu.	164.734	11.669	16.312	1.012	2.219	169	1.048	96	7.828	545	192.141	13.491	205.632
Lug.	176.835	13.443	17.632	1.049	2.741	241	1.161	99	8.832	613	207.201	15.445	222.646
Ago.	139.922	12.112	11.911	912	1.927	221	639	62	4.911	364	159.310	13.671	172.981
Set.	166.865	11.732	17.161	1.044	2.203	161	1.119	93	8.096	568	195.444	13.598	209.042
Ott.	166.279	11.239	17.197	999	1.990	108	1.156	93	8.455	592	195.077	13.031	208.108
Nov.	148.481	9.582	14.219	717	1.685	74	980	75	7.420	518	172.785	10.966	183.751
Dic.	149.148	9.856	13.279	685	1.468	68	839	68	6.638	467	171.372	11.144	182.516
Anno	1.864.448	127.931	183.151	10.488	23.019	1.479	11.794	1.003	91.007	6.455	2.173.419	147.356	2.320.775

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI - 2014)

P = pianura, M = montagna

AUTOSTRADA A8/A26 / DIRAMAZIONE GALLARATE-GATTICO

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	20.398	7.686	2.003	762	280	106	114	48	1.070	459	23.865	9.061	32.926
Feb.	19.476	7.139	2.079	793	299	112	128	52	1.078	465	23.060	8.561	31.621
Mar.	23.904	9.033	2.382	945	334	130	135	57	1.185	521	27.940	10.686	38.626
Apr.	24.744	9.295	2.521	998	341	135	144	59	1.169	505	28.919	10.992	39.911
Mag.	25.915	9.643	2.681	1.067	360	143	150	61	1.200	516	30.306	11.430	41.736
Giu.	26.291	9.909	2.651	1.059	368	146	148	62	1.210	530	30.668	11.706	42.374
Lug.	28.136	10.771	2.886	1.150	419	169	172	70	1.347	588	32.960	12.748	45.708
Ago.	25.049	10.519	1.797	758	228	93	96	41	699	318	27.869	11.729	39.598
Set.	25.804	9.991	2.704	1.078	373	147	166	66	1.215	533	30.262	11.815	42.077
Ott.	24.666	9.328	2.685	1.052	373	148	161	63	1.305	571	29.190	11.162	40.352
Nov.	22.073	8.317	2.296	893	305	121	132	53	1.110	479	25.916	9.863	35.779
Dic.	22.587	8.730	2.153	839	277	109	116	46	997	436	26.130	10.160	36.290
Anno	289.043	110.361	28.838	11.394	3.957	1.559	1.662	678	13.585	5.921	337.085	129.913	466.998

AUTOSTRADA A10 GENOVA-VENTIMIGLIA / TRATTA GENOVA-SAVONA

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	-	45.456	-	4.252	-	501	-	488	-	5.362	-	56.059	56.059
Feb.	-	42.205	-	4.404	-	508	-	494	-	5.555	-	53.166	53.166
Mar.	-	52.008	-	5.360	-	599	-	547	-	6.119	-	64.633	64.633
Apr.	-	58.148	-	5.904	-	660	-	528	-	5.830	-	71.070	71.070
Mag.	-	59.137	-	5.968	-	708	-	615	-	6.073	-	72.501	72.501
Giu.	-	65.200	-	5.840	-	745	-	640	-	5.615	-	78.040	78.040
Lug.	-	76.603	-	6.354	-	884	-	728	-	6.298	-	90.867	90.867
Ago.	-	83.533	-	5.659	-	796	-	467	-	4.131	-	94.586	94.586
Set.	-	63.510	-	5.860	-	765	-	736	-	6.018	-	76.889	76.889
Ott.	-	51.593	-	5.581	-	679	-	751	-	6.413	-	65.017	65.017
Nov.	-	42.240	-	4.522	-	534	-	644	-	5.691	-	53.631	53.631
Dic.	-	50.647	-	4.678	-	534	-	594	-	5.189	-	61.642	61.642
Anno	-	690.280	-	64.382	-	7.913	-	7.232	-	68.294	-	838.101	838.101

AUTOSTRADA A11 FIRENZE-PISA NORD

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	85.309	67	9.229	10	1.138	1	596	1	5.817	6	102.089	85	102.174
Feb.	79.912	57	9.290	9	1.148	1	609	1	5.767	5	96.726	73	96.799
Mar.	95.120	70	10.979	11	1.335	1	641	1	6.378	5	114.453	88	114.541
Apr.	99.219	72	11.853	11	1.364	2	638	1	6.153	5	119.227	91	119.318
Mag.	104.405	74	12.361	12	1.461	2	664	1	6.414	6	125.305	95	125.400
Giu.	110.018	71	11.868	12	1.444	2	670	1	6.084	5	130.084	91	130.175
Lug.	122.545	76	12.679	12	1.601	2	718	1	6.802	5	144.345	96	144.441
Ago.	118.304	63	9.804	9	1.187	1	446	0	4.437	4	134.178	77	134.255
Set.	105.112	72	12.089	11	1.483	2	694	1	6.421	5	125.799	91	125.890
Ott.	99.794	73	12.300	11	1.408	2	737	1	6.722	5	120.961	92	121.053
Nov.	90.299	68	10.233	10	1.167	1	630	1	5.911	5	108.240	85	108.325
Dic.	92.306	71	9.881	9	1.133	1	588	1	5.621	5	109.529	87	109.616
Anno	1.202.343	834	132.566	127	15.869	18	7.631	11	72.527	61	1.430.936	1.051	1.431.987

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI - 2014)

P = pianura, M = montagna

AUTOSTRADA A12 GENOVA-ROSIGNANO MARITTIMO / TRATTA GENOVA-SESTRI LEVANTE

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	-	46.860	-	4.711	-	489	-	341	-	3.185	-	55.586	55.586
Feb.	-	43.755	-	4.772	-	485	-	343	-	3.173	-	52.528	52.528
Mar.	-	53.534	-	5.678	-	592	-	411	-	3.519	-	63.734	63.734
Apr.	-	59.689	-	6.249	-	627	-	404	-	3.335	-	70.304	70.304
Mag.	-	60.853	-	6.408	-	663	-	420	-	3.477	-	71.821	71.821
Giu.	-	63.104	-	6.122	-	684	-	419	-	3.268	-	73.597	73.597
Lug.	-	71.917	-	6.798	-	791	-	487	-	3.639	-	83.632	83.632
Ago.	-	76.989	-	5.851	-	673	-	281	-	2.345	-	86.139	86.139
Set.	-	61.631	-	6.232	-	681	-	432	-	3.486	-	72.462	72.462
Ott.	-	54.640	-	6.125	-	635	-	453	-	3.599	-	65.452	65.452
Nov.	-	46.124	-	5.030	-	518	-	385	-	3.288	-	55.345	55.345
Dic.	-	52.636	-	5.130	-	516	-	371	-	3.030	-	61.683	61.683
Anno	-	691.732	-	69.106	-	7.354	-	4.747	-	39.344	-	812.283	812.283

AUTOSTRADA A12 ROMA-CIVITAVECCHIA

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	33.183	-	2.709	-	388	-	311	-	2.271	-	38.862	-	38.862
Feb.	30.604	-	2.572	-	391	-	347	-	2.274	-	36.188	-	36.188
Mar.	37.667	-	3.139	-	449	-	327	-	2.525	-	44.107	-	44.107
Apr.	42.767	-	3.805	-	489	-	349	-	2.397	-	49.807	-	49.807
Mag.	44.809	-	4.154	-	510	-	364	-	2.677	-	52.514	-	52.514
Giu.	52.191	-	4.454	-	508	-	373	-	2.410	-	59.936	-	59.936
Lug.	62.586	-	4.724	-	580	-	396	-	2.701	-	70.987	-	70.987
Ago.	65.891	-	4.086	-	516	-	256	-	2.357	-	73.106	-	73.106
Set.	46.748	-	4.132	-	518	-	325	-	2.561	-	54.284	-	54.284
Ott.	40.946	-	4.045	-	486	-	384	-	2.736	-	48.597	-	48.597
Nov.	35.261	-	2.998	-	417	-	313	-	2.460	-	41.449	-	41.449
Dic.	37.402	-	2.878	-	415	-	320	-	2.231	-	43.246	-	43.246
Anno	530.055	-	43.696	-	5.667	-	4.065	-	29.600	-	613.083	-	613.083

AUTOSTRADA A13 BOLOGNA-PADOVA

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	100.797	-	14.151	-	2.517	-	1.643	-	16.576	-	135.684	-	135.684
Feb.	93.688	-	14.343	-	2.517	-	1.684	-	16.784	-	129.016	-	129.016
Mar.	113.067	-	17.295	-	2.922	-	1.821	-	18.435	-	153.540	-	153.540
Apr.	120.627	-	18.420	-	3.045	-	1.806	-	17.790	-	161.688	-	161.688
Mag.	122.256	-	19.091	-	3.177	-	1.850	-	18.762	-	165.136	-	165.136
Giu.	124.824	-	18.329	-	3.213	-	1.799	-	18.176	-	166.341	-	166.341
Lug.	136.335	-	19.670	-	3.647	-	2.067	-	20.738	-	182.457	-	182.457
Ago.	142.914	-	16.257	-	2.798	-	1.404	-	13.786	-	177.159	-	177.159
Set.	129.681	-	19.212	-	3.334	-	1.942	-	20.007	-	174.176	-	174.176
Ott.	122.756	-	19.156	-	3.289	-	2.021	-	20.566	-	167.788	-	167.788
Nov.	110.283	-	16.335	-	2.821	-	1.806	-	18.041	-	149.286	-	149.286
Dic.	111.789	-	15.437	-	2.660	-	1.652	-	16.272	-	147.810	-	147.810
Anno	1.429.017	-	207.696	-	35.940	-	21.495	-	215.933	-	1.910.081	-	1.910.081

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI - 2014)

P = pianura, M = montagna

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-TARANTO / DIRAMAZIONE DI RAVENNA

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	8.362	-	815	-	142	-	114	-	1.834	-	11.267	-	11.267
Feb.	8.244	-	842	-	143	-	121	-	1.965	-	11.315	-	11.315
Mar.	10.120	-	1.004	-	165	-	131	-	2.155	-	13.575	-	13.575
Apr.	11.205	-	1.116	-	174	-	133	-	1.963	-	14.591	-	14.591
Mag.	12.704	-	1.183	-	180	-	128	-	2.128	-	16.323	-	16.323
Giu.	15.708	-	1.259	-	190	-	120	-	1.987	-	19.264	-	19.264
Lug.	16.287	-	1.342	-	212	-	133	-	2.136	-	20.110	-	20.110
Ago.	15.971	-	1.089	-	157	-	87	-	1.274	-	18.578	-	18.578
Set.	11.999	-	1.179	-	180	-	120	-	2.032	-	15.510	-	15.510
Ott.	10.176	-	1.125	-	175	-	117	-	2.068	-	13.661	-	13.661
Nov.	9.199	-	970	-	149	-	111	-	1.801	-	12.230	-	12.230
Dic.	8.819	-	891	-	141	-	105	-	1.597	-	11.553	-	11.553
Anno	138.794	-	12.815	-	2.008	-	1.420	-	22.940	-	177.977	-	177.977

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-TARANTO / TRATTA BOLOGNA-ANCONA

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	246.119	-	30.437	-	6.584	-	4.213	-	45.101	-	332.454	-	332.454
Feb.	220.449	-	30.490	-	6.737	-	4.416	-	45.900	-	307.992	-	307.992
Mar.	266.886	-	36.471	-	7.679	-	4.846	-	49.452	-	365.334	-	365.334
Apr.	313.111	-	40.018	-	7.849	-	4.673	-	46.759	-	412.410	-	412.410
Mag.	310.183	-	40.910	-	8.244	-	5.000	-	49.951	-	414.288	-	414.288
Giu.	371.651	-	42.163	-	8.702	-	4.753	-	48.088	-	475.357	-	475.357
Lug.	439.020	-	45.845	-	10.021	-	5.380	-	55.280	-	555.546	-	555.546
Ago.	528.320	-	39.987	-	7.575	-	3.384	-	35.175	-	614.441	-	614.441
Set.	342.929	-	42.584	-	8.699	-	5.062	-	52.960	-	452.234	-	452.234
Ott.	287.668	-	39.885	-	8.431	-	5.268	-	54.695	-	395.947	-	395.947
Nov.	262.332	-	35.259	-	7.226	-	4.755	-	48.427	-	357.999	-	357.999
Dic.	277.694	-	33.715	-	6.687	-	4.268	-	43.926	-	366.290	-	366.290
Anno	3.866.362	-	457.764	-	94.434	-	56.018	-	575.714	-	5.050.292	-	5.050.292

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-TARANTO / TRATTA ANCONA-PESCARA

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	91.016	-	11.941	-	2.385	-	1.647	-	16.049	-	123.038	-	123.038
Feb.	79.482	-	11.858	-	2.434	-	1.732	-	16.252	-	111.758	-	111.758
Mar.	92.921	-	13.742	-	2.710	-	1.905	-	17.341	-	128.619	-	128.619
Apr.	111.441	-	14.619	-	2.728	-	1.756	-	16.217	-	146.761	-	146.761
Mag.	104.776	-	15.156	-	3.063	-	1.895	-	17.506	-	142.396	-	142.396
Giu.	116.421	-	15.483	-	3.062	-	1.788	-	16.677	-	153.431	-	153.431
Lug.	147.767	-	17.591	-	3.446	-	2.068	-	19.348	-	190.220	-	190.220
Ago.	201.467	-	16.604	-	2.739	-	1.274	-	13.068	-	235.152	-	235.152
Set.	118.495	-	15.527	-	3.002	-	1.909	-	18.657	-	157.590	-	157.590
Ott.	103.099	-	15.170	-	3.057	-	2.007	-	19.207	-	142.540	-	142.540
Nov.	95.295	-	13.614	-	2.706	-	1.850	-	17.376	-	130.841	-	130.841
Dic.	105.292	-	13.308	-	2.474	-	1.687	-	15.862	-	138.623	-	138.623
Anno	1.367.472	-	174.613	-	33.806	-	21.518	-	203.560	-	1.800.969	-	1.800.969

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI - 2014)

P = pianura, M = montagna

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-TARANTO / TRATTA PESCARA-LANCIANO

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5				
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	
Gen.	8.158	19.088	1.137	2.376	236	434	177	321	1.659	3.125	11.367	25.344	36.711
Feb.	6.721	16.077	1.109	2.319	238	439	186	351	1.666	3.133	9.920	22.319	32.239
Mar.	7.772	18.012	1.253	2.549	258	479	201	382	1.763	3.292	11.247	24.714	35.961
Apr.	9.680	21.808	1.352	2.771	263	501	185	342	1.639	3.047	13.119	28.469	41.588
Mag.	8.889	20.060	1.401	2.846	275	501	196	370	1.778	3.303	12.539	27.080	39.619
Giu.	10.260	22.210	1.460	2.943	293	527	190	355	1.729	3.233	13.932	29.268	43.200
Lug.	13.472	28.665	1.670	3.339	330	605	217	402	1.998	3.739	17.687	36.750	54.437
Ago.	19.850	42.092	1.635	3.369	272	520	131	238	1.377	2.557	23.265	48.776	72.041
Set.	10.443	23.468	1.480	3.000	292	545	201	367	1.945	3.630	14.361	31.010	45.371
Ott.	8.728	19.760	1.436	2.905	297	557	214	394	1.996	3.727	12.671	27.343	40.014
Nov.	8.111	18.471	1.281	2.600	262	488	198	368	1.801	3.387	11.653	25.314	36.967
Dic.	9.158	20.786	1.241	2.484	239	450	179	331	1.657	3.112	12.474	27.163	39.637
Anno	121.242	270.497	16.455	33.501	3.255	6.046	2.275	4.221	21.008	39.285	164.235	353.550	517.785

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-TARANTO / TRATTA LANCIANO-CANOSA

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5				
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	
Gen.	31.989	15.850	4.086	2.177	751	456	601	329	6.438	3.538	43.865	22.350	66.215
Feb.	23.726	12.549	3.924	2.126	765	462	659	359	6.452	3.529	35.526	19.025	54.551
Mar.	27.872	14.840	4.480	2.418	844	510	698	389	6.809	3.788	40.703	21.945	62.648
Apr.	41.095	19.508	5.271	2.695	876	536	668	359	6.342	3.467	54.252	26.565	80.817
Mag.	34.649	17.277	5.305	2.750	915	543	736	390	6.827	3.816	48.432	24.776	73.208
Giu.	44.129	20.347	5.607	2.906	978	576	708	377	6.759	3.757	58.181	27.963	86.144
Lug.	64.766	27.781	6.434	3.299	1.148	659	790	418	7.756	4.314	80.894	36.471	117.365
Ago.	116.603	44.750	7.670	3.488	1.078	574	525	261	5.637	2.966	131.513	52.039	183.552
Set.	47.840	21.629	5.762	2.933	1.016	604	752	388	7.752	4.209	63.122	29.763	92.885
Ott.	33.564	17.008	5.259	2.819	972	610	808	411	7.961	4.292	48.564	25.140	73.704
Nov.	29.740	15.604	4.629	2.473	861	526	759	376	7.434	3.890	43.423	22.869	66.292
Dic.	40.405	18.963	4.636	2.391	818	482	680	346	7.046	3.596	53.585	25.778	79.363
Anno	536.378	246.106	63.063	32.475	11.022	6.538	8.384	4.403	83.213	45.162	702.060	334.684	1.036.744

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-TARANTO / TRATTA CANOSA-TARANTO

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5				
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	
Gen.	31.056	-	3.642	-	554	-	356	-	3.517	-	39.125	-	39.125
Feb.	26.210	-	3.538	-	525	-	393	-	3.489	-	34.155	-	34.155
Mar.	29.829	-	4.019	-	569	-	407	-	3.699	-	38.523	-	38.523
Apr.	39.094	-	4.464	-	560	-	406	-	3.488	-	48.012	-	48.012
Mag.	34.714	-	4.660	-	592	-	426	-	3.760	-	44.152	-	44.152
Giu.	41.482	-	4.655	-	591	-	431	-	3.826	-	50.985	-	50.985
Lug.	56.148	-	5.183	-	729	-	470	-	4.263	-	66.793	-	66.793
Ago.	91.888	-	5.750	-	690	-	308	-	3.193	-	101.829	-	101.829
Set.	44.593	-	4.938	-	662	-	468	-	4.113	-	54.774	-	54.774
Ott.	34.428	-	4.641	-	648	-	471	-	4.268	-	44.456	-	44.456
Nov.	30.824	-	4.185	-	606	-	424	-	3.886	-	39.925	-	39.925
Dic.	38.152	-	4.085	-	605	-	394	-	3.895	-	47.131	-	47.131
Anno	498.418	-	53.760	-	7.331	-	4.954	-	45.397	-	609.860	-	609.860

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI - 2014)

P = pianura, M = montagna

AUTOSTRADA A16 NAPOLI-CANOSA

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	35.775	36.919	3.492	4.847	538	804	289	419	2.349	4.506	42.443	47.495	89.938
Feb.	33.999	33.242	3.494	4.736	519	774	335	489	2.339	4.486	40.686	43.727	84.413
Mar.	38.809	38.949	4.016	5.499	564	837	331	477	2.594	4.917	46.314	50.679	96.993
Apr.	42.414	45.541	4.038	5.666	548	841	314	447	2.430	4.578	49.744	57.073	106.817
Mag.	40.913	43.300	4.311	6.145	593	904	327	449	2.601	4.916	48.745	55.714	104.459
Giu.	41.566	45.067	4.206	5.787	575	858	322	457	2.686	5.022	49.355	57.191	106.546
Lug.	46.248	51.934	4.440	6.152	666	1.016	348	515	2.900	5.771	54.602	65.388	119.990
Ago.	48.228	66.122	3.498	5.382	521	847	214	506	2.233	8.225	54.694	81.082	135.776
Set.	41.852	47.619	4.343	6.345	682	1.048	345	628	2.974	8.447	50.196	64.087	114.283
Ott.	41.953	45.669	4.557	6.612	719	1.150	340	535	2.973	5.779	50.542	59.745	110.287
Nov.	38.714	41.624	4.206	6.112	635	997	305	501	2.662	5.323	46.522	54.557	101.079
Dic.	40.343	45.282	3.962	5.695	593	903	298	493	2.533	5.076	47.729	57.449	105.178
Anno	490.814	541.268	48.563	68.978	7.153	10.979	3.768	5.916	31.274	67.046	581.572	694.187	1.275.759

AUTOSTRADA A23 UDINE-TARVISIO

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	12.241	7.436	1.494	1.184	150	116	198	245	2.886	4.086	16.969	13.067	30.036
Feb.	10.336	6.117	1.483	1.241	159	128	227	302	3.110	4.473	15.315	12.261	27.576
Mar.	12.962	7.978	1.824	1.547	203	178	232	288	3.255	4.577	18.476	14.568	33.044
Apr.	13.662	10.197	2.175	2.111	300	327	243	309	3.200	4.536	19.580	17.480	37.060
Mag.	15.951	12.559	2.415	2.271	408	460	267	329	3.314	4.670	22.355	20.289	42.644
Giu.	24.201	23.435	2.985	3.060	894	1.152	265	339	3.144	4.480	31.489	32.466	63.955
Lug.	26.177	25.086	2.893	2.859	970	1.251	290	373	3.577	5.144	33.907	34.713	68.620
Ago.	32.740	33.709	3.154	3.403	1.122	1.492	226	290	2.345	3.380	39.587	42.274	81.861
Set.	21.168	19.088	2.906	2.929	688	861	263	337	3.247	4.660	28.272	27.875	56.147
Ott.	13.332	8.687	2.189	1.959	254	242	260	324	3.496	5.068	19.531	16.280	35.811
Nov.	10.714	6.292	1.682	1.403	178	153	238	304	3.137	4.492	15.949	12.644	28.593
Dic.	13.098	8.796	1.687	1.423	167	139	192	236	2.660	3.741	17.804	14.335	32.139
Anno	206.582	169.380	26.887	25.390	5.493	6.499	2.901	3.676	37.371	53.307	279.234	258.252	537.486

AUTOSTRADA A26 GENOVA VOLTRI-GRAVELLONA TOCE / TRATTA GENOVA VOLTRI-ALESSANDRIA

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	-	42.481	-	4.504	-	703	-	869	-	10.925	-	59.482	59.482
Feb.	-	38.604	-	4.638	-	701	-	894	-	11.185	-	56.022	56.022
Mar.	-	52.728	-	6.016	-	819	-	959	-	12.082	-	72.604	72.604
Apr.	-	65.227	-	6.875	-	930	-	944	-	11.488	-	85.464	85.464
Mag.	-	63.847	-	6.916	-	976	-	1.027	-	12.124	-	84.890	84.890
Giu.	-	77.712	-	6.923	-	1.080	-	1.014	-	11.305	-	98.034	98.034
Lug.	-	92.152	-	7.246	-	1.303	-	1.132	-	12.599	-	114.432	114.432
Ago.	-	110.206	-	6.858	-	1.210	-	699	-	8.001	-	126.974	126.974
Set.	-	72.255	-	6.836	-	1.115	-	998	-	11.742	-	92.946	92.946
Ott.	-	51.740	-	6.356	-	947	-	1.070	-	12.523	-	72.636	72.636
Nov.	-	41.237	-	5.036	-	755	-	954	-	11.200	-	59.182	59.182
Dic.	-	50.356	-	5.155	-	745	-	895	-	10.390	-	67.541	67.541
Anno	-	758.545	-	73.359	-	11.284	-	11.455	-	135.564	-	990.207	990.207

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (MIGLIAIA DI KM PERCORSI - 2014)

P = pianura, M = montagna

AUTOSTRADA A26 GENOVA VOLTRI-GRAVELLONA TOCE / TRATTA ALESSANDRIA-GRAVELLONA TOCE

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	36.546	12.269	4.256	1.294	743	178	431	96	5.180	842	47.156	14.679	61.835
Feb.	34.426	11.111	4.437	1.343	771	186	473	108	5.218	845	45.325	13.593	58.918
Mar.	43.681	14.323	5.429	1.613	870	219	510	123	5.593	980	56.083	17.258	73.341
Apr.	46.839	15.233	5.783	1.793	922	236	488	117	5.385	962	59.417	18.341	77.758
Mag.	47.498	15.779	6.058	1.943	970	263	524	119	5.693	993	60.743	19.097	79.840
Giu.	51.341	16.672	5.940	1.931	997	273	532	123	5.571	1.022	64.381	20.021	84.402
Lug.	58.518	18.846	6.384	2.067	1.139	310	608	128	6.234	1.139	72.883	22.490	95.373
Ago.	60.999	20.259	4.845	1.543	811	200	353	87	3.730	670	70.738	22.759	93.497
Set.	50.884	17.057	6.106	1.989	1.006	262	542	131	5.866	1.066	64.404	20.505	84.909
Ott.	44.992	15.286	6.075	1.849	986	247	575	127	6.144	1.091	58.772	18.600	77.372
Nov.	38.192	12.806	4.941	1.527	820	198	520	112	5.398	955	49.871	15.598	65.469
Dic.	41.385	14.376	4.832	1.497	793	183	462	93	5.000	862	52.472	17.011	69.483
Anno	555.301	184.017	65.086	20.389	10.828	2.755	6.018	1.364	65.012	11.427	702.245	219.952	922.197

AUTOSTRADA A27 MESTRE-BELLUNO

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	31.194	16.570	3.420	1.371	526	120	282	51	2.625	399	38.047	18.511	56.558
Feb.	29.116	13.184	3.539	1.293	540	130	294	58	2.715	421	36.204	15.086	51.290
Mar.	34.133	16.473	4.036	1.482	602	153	307	57	3.053	500	42.131	18.665	60.796
Apr.	32.255	13.182	4.045	1.388	619	146	311	63	3.076	486	40.306	15.265	55.571
Mag.	32.905	13.121	4.349	1.551	641	172	327	72	3.162	536	41.384	15.452	56.836
Giu.	33.074	15.461	4.172	1.679	660	203	309	68	3.156	511	41.371	17.922	59.293
Lug.	37.018	19.265	4.655	1.996	748	230	354	80	3.538	634	46.313	22.205	68.518
Ago.	35.384	24.034	3.355	1.683	496	205	216	54	2.076	398	41.527	26.374	67.901
Set.	34.933	16.030	4.295	1.659	666	202	329	76	3.289	593	43.512	18.560	62.072
Ott.	34.824	14.079	4.403	1.615	674	176	342	82	3.409	659	43.652	16.611	60.263
Nov.	31.327	12.470	3.849	1.450	573	142	319	70	2.997	570	39.065	14.702	53.767
Dic.	33.765	16.955	3.732	1.544	537	137	284	56	2.626	455	40.944	19.147	60.091
Anno	399.928	190.824	47.850	18.711	7.282	2.016	3.674	787	35.722	6.162	494.456	218.500	712.956

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO

Mesi	Classi di pedaggio						Classi di pedaggio				Totale		Compl.
	A		B		3		4		5		P	M	
	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M			
Gen.	43.466	-	5.641	-	1.077	-	654	-	5.618	-	56.456	-	56.456
Feb.	37.466	-	5.438	-	1.062	-	744	-	5.460	-	50.170	-	50.170
Mar.	43.105	-	6.159	-	1.131	-	727	-	5.841	-	56.963	-	56.963
Apr.	49.536	-	6.276	-	1.116	-	672	-	5.488	-	63.088	-	63.088
Mag.	47.023	-	6.746	-	1.230	-	746	-	5.947	-	61.692	-	61.692
Giu.	50.536	-	6.598	-	1.232	-	764	-	5.713	-	64.843	-	64.843
Lug.	61.505	-	7.274	-	1.371	-	839	-	6.447	-	77.436	-	77.436
Ago.	77.144	-	6.160	-	1.117	-	542	-	5.380	-	90.343	-	90.343
Set.	51.901	-	6.897	-	1.296	-	782	-	6.468	-	67.344	-	67.344
Ott.	47.872	-	7.034	-	1.305	-	807	-	6.226	-	63.244	-	63.244
Nov.	44.627	-	6.277	-	1.199	-	714	-	5.758	-	58.575	-	58.575
Dic.	50.922	-	6.193	-	1.196	-	671	-	5.639	-	64.621	-	64.621
Anno	605.103	-	76.693	-	14.332	-	8.662	-	69.985	-	774.775	-	774.775

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 2014.

AUTOSTRADE PER L'ITALIA - CONVENZIONE UNICA 2007 - ART. 2

(migliaia di euro - Valori ITA-GAAP)		Dati progettuali convenzionali ⁽⁸⁾		Eseguito al 31/12/2013		
Art.2	Intervento	Totale importo lordo approvato ⁽⁹⁾	Totale importo netto da Convenzione ⁽¹⁰⁾	BdA ⁽⁷⁾	SaD	Oneri fin.
POTENZIAMENTO TRATTO BOLOGNA-FIRENZE						
Aa]	Casalecchio-Sasso Marconi	68.106	82.042	63.817	18.238	2.559
Ab)+Ba2]	Sasso Marconi-La Quercia ⁽¹⁾	628.558	564.561	460.459	99.628	38.636
Ac]	La Quercia-Aglione ⁽²⁾	2.330.664 ⁽¹¹⁾	2.592.908	1.906.138	381.599	297.357
Ad]	Aglione-Barberino	236.120 ⁽¹¹⁾	365.385	302.115	60.689	57.165
Ae]	Barberino- Firenze Nord	987.679	837.905	74.935	54.397	12.798
Af]	Firenze Nord-Firenze Sud	735.725	798.928	584.948	127.158	61.663
Ag]	Firenze Sud-Incisa	296.132	397.487	-	19.762	3.340
Ah]	Realizzazione degli assi di penetrazione in Firenze	20.082	25.012	-	19.391	3.964
Ai]	Interventi sul territorio	156.294 ⁽¹²⁾	298.045	53.065	123.585	17.223
	Totale			3.445.477	904.447	494.705
INVESTIMENTI RESIDUI IN TERZE E QUARTE CORSIE						
Ba1]	Bologna Modena ⁽³⁾	148.943	185.731	113.866	29.065	2.051
Ba1]	Bologna Modena Opere Complementari ⁽¹³⁾	-	-	-	777	266
Ba3]	Roma-Orte ⁽³⁾	156.451	191.163	157.991	33.180	8.582
Ba4]	Residui investimenti terze corsie ⁽³⁾	29.642	27.826	9.015	14.913	686
B]	Milano-Laghi ⁽⁴⁾	44.857	64.733	35.186	29.548	37
B]	Tangenziale di Bologna ⁽⁴⁾	169.158	59.393	47.754	11.639	1.383
	Totale			363.812	119.122	13.005
NUOVI INTERVENTI DEL IV ATTO AGGIUNTIVO DEL 2002						
Da1)+Dg]	A1 - Fiano-Settebagni e svincolo di Castelnuovo di Porto	125.407	161.441	99.193	24.880	2.015
Db1]	Milano-Bergamo	525.885	495.672	375.154	117.026	3.842
Db2]	Adeguamento Ponti Adda e Brembo	11.438	9.767	8.098	1.096	180
Dc1]	A9 - Lainate-Como	465.713	358.933	237.495	59.957	6.299
Dc1]	A8 - Milano Nord-Lainate	77.844	218.726	-	3.226	-
Dd1.2]	A14 - Lotto 1 Rimini Nord-Cattolica	551.461	495.364	353.457	57.918	5.975
Dd1.3]	A14 - Lotto 2 Cattolica-Fano ⁽⁵⁾	521.043	592.953	321.569	66.616	7.470
Dd1.4]	A14 - Lotto 3 Fano-Senigallia	377.486	342.133	223.097	71.368	2.871
Dd1.5]	A14 - Lotto 4 Senigallia-Ancona Nord e Sv. di Marina di Monte Marciano	466.231	418.623	154.888	40.926	16.425
Dd1.6]	A14 - Lotto 5 Ancona Nord-Ancona Sud ⁽⁶⁾	341.628	367.551	81.335	27.959	6.221
Dd1.7]	A14 - Lotto 6 A Ancona Sud-P. S. Elpidio 1° fase	153.819	134.358	109.118	23.803	8.287
Dd1.8]	A14 - Lotto 6 B Ancona Sud-P. S. Elpidio 2° fase e Sv. di P. S. Elpidio	166.006	163.818	112.473	21.100	2.159
Dd1.9]	A14 - Lotto 7 A P. S. Elpidio-Pedaso 1° fase ⁽¹³⁾	-	4.240	-	4.240	1.433
Dd1.10]	A14 - Lotto 7 B P. S. Elpidio-Pedaso 2° fase ⁽¹³⁾	-	1.568	-	1.568	631
Dd1.11]	A14 - Lotto 0	23.716	22.106	19.290	2.363	8.257
De1)+De3]	Passante di Genova ⁽¹³⁾	-	3.187.015	-	47.186	261
De2]	Nodo di San Benigno	79.078	75.740	-	1.306	21
Df]	Polo Fieristico di Milano	93.334	86.298	78.550	7.523	-
Dh]	Svincolo di Guidonia	14.527	14.869	8.277	4.129	-
Di]	Svincolo di Padova Zona Industriale e collegam. A13-A4 al Km 101+093	46.286	39.776	807	3.014	9
Di]	Svincolo di Rubicone	17.485	15.691	10.449	2.524	-
Dm]	Svincolo di Villa Marzana	4.429	4.008	2.147	1.862	-
Dn]	Svincolo di Ferentino	17.384	16.604	9.158	7.456	-
Do]	Svincolo di Maddaloni	13.369	12.006	-	342	-
Dp]	Piano sicurezza Gallerie ⁽¹⁴⁾	167.969	244.900	115.033	20.010	-
	Totale			2.319.588	619.398	72.356

Eseguito al 31/12/2013				2014				Eseguito al 31/12/2014				
Totale	BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale	BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale	BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale
84.614	793	2	-	795	64.610	18.240	2.559	85.409				
598.723	2.794	148	-	2.942	463.253	99.776	38.636	601.665				
2.585.094	190.866	22.300	89.842	303.008	2.097.004	403.899	387.199	2.888.102				
419.969	9	1.251	16.560	17.820	302.124	61.940	73.725	437.789				
142.130	24.947	14.186	5.816	44.949	99.882	68.583	18.614	187.079				
773.769	3.159	5.145	9.408	17.712	588.107	132.303	71.071	791.481				
23.102	-	1.950	992	2.942	-	21.712	4.332	26.044				
23.355	-	26	973	999	-	19.417	4.937	24.354				
193.873	32	7.587	2.585	10.204	53.097	131.172	19.808	204.077				
4.844.629	222.600	52.595	126.176	401.371	3.668.077	957.042	620.881	5.246.000				
144.982	1.791	-317	-	1.474	115.657	28.748	2.051	146.456				
1.043	-	308	50	358	-	1.085	316	1.401				
199.753	-	-	-	-	157.991	33.180	8.582	199.753				
24.614	-	3	-	3	9.015	14.916	686	24.617				
64.771	-	-	-	-	35.186	29.548	37	64.771				
60.776	-	-	-	-	47.754	11.639	1.383	60.776				
495.939	1.791	-6	50	1.835	365.603	119.116	13.055	497.774				
126.088	-	1.047	-	1.047	99.193	25.927	2.015	127.135				
496.022	9.604	445	-	10.049	384.758	117.471	3.842	506.071				
9.374	-	-	-	-	8.098	1.096	180	9.374				
303.751	315	2.462	-	2.777	237.810	62.419	6.299	306.528				
3.226	9.678	6.515	14	16.207	9.678	9.741	14	19.433				
417.350	8.350	13.364	-	21.714	361.807	71.282	5.975	439.064				
395.655	10.217	7.884	148	18.249	331.786	74.500	7.618	413.904				
297.336	3.582	2.396	-	5.978	226.679	73.764	2.871	303.314				
212.239	39.532	5.603	9.839	54.974	194.420	46.529	26.264	267.213				
115.515	64.987	10.775	5.661	81.423	146.322	38.734	11.882	196.938				
141.208	-	85	153	238	109.118	23.888	8.440	141.446				
135.732	-	2.215	-	2.215	112.473	23.315	2.159	137.947				
5.673	-	7	262	269	-	4.247	1.695	5.942				
2.199	-	-	101	101	-	1.568	732	2.300				
29.910	-	-5	1.381	1.376	19.290	2.358	9.638	31.286				
47.447	-	228	-	228	-	47.414	261	47.675				
1.327	5.518	2.280	154	7.952	5.518	3.586	175	9.279				
86.073	-	55	-	55	78.550	7.578	-	86.128				
12.406	250	161	-	411	8.527	4.290	-	12.817				
3.830	6.109	679	148	6.936	6.916	3.693	157	10.766				
12.973	-	89	-	89	10.449	2.613	-	13.062				
4.009	-	-	-	-	2.147	1.862	-	4.009				
16.614	-	9	-	9	9.158	7.465	-	16.623				
342	-	48	-	48	-	390	-	390				
135.043 ⁽²⁰⁾	699	969	-	1.668	115.732	20.979	-	136.711				
3.011.342	158.841	57.311	17.861	234.013	2.478.429	676.709	90.217	3.245.355				

(migliaia di euro - Valori ITA-GAAP)

Art.2	Intervento	Dati progettuali convenzionali ⁽⁸⁾		Eseguito al 31/12/2013		
		Totale importo lordo approvato ⁽⁹⁾	Totale importo netto da Convenzione ⁽¹⁰⁾	BdA ⁽¹⁾	SaD	Oneri fin.
	ALTRI INVESTIMENTI NOMINATIVI ART.2					
C1)	Potenziamento aree di servizio e fabbricati d'esercizio					
Ca4)	AdS Reggello Ovest	3.078	3.425	1.746	1.336	-
Ca5)	AdS Prenestina Est	2.321	⁽¹⁵⁾	1.538	1.136	-
Ca6)	AdS Teano Est	2.818	⁽¹⁵⁾	1.194	1.573	-
Ca6)	AdS Teano Ovest	4.298	4.995	2.539	1.690	-
Ca7)	AdS S. Nicola Ovest	5.653	⁽¹⁵⁾	3.651	1.388	-
Ca8)	AdS S. Zenone Est	8.736	2.344	7	1.078	-
Ca8)	AdS S. Zenone Ovest	3.618	3.567	-	473	-
Ca9)	AdS Cantagallo Est	5.769	5.539	988	1.026	-
Ca9)	AdS Cantagallo Ovest	7.420	5.996	-	843	-
Ca10)	AdS S. Martino Est	⁽¹³⁾	2.611	-	197	-
Ca10)	AdS S. Martino Ovest	⁽¹³⁾	2.858	-	236	-
Ca11)	AdS Lucignano Ovest	2.047	1.540	347	191	-
Ca12)	AdS La Macchia Ovest	⁽¹³⁾	2.328	-	595	-
Cb1)	AdS Brianza Nord	4.558 ⁽¹⁶⁾	⁽¹⁵⁾	464	2.418	-
Cb2)	AdS Lambro Sud	2.833	⁽¹⁵⁾	1.492	1.958	-
Cb3)	AdS Valtrompia Nord	1.723	⁽¹⁵⁾	1.335	155	-
Cb4)	AdS Sebino Nord	1.914	1.780	40	370	-
Cb4)	AdS Sebino Sud	2.177	3.301	250	560	-
Cd1)	AdS Villorosi Est	1.004	521	359	165	-
Cd1)	AdS Villorosi Ovest	1.447	1.286	-	57	-
Cf1)	AdS Po Ovest	3.001	⁽¹⁵⁾	1.757	726	-
Cf2)	AdS San Pelagio Est	⁽¹³⁾	522	-	204	-
Cf2)	AdS San Pelagio Ovest	⁽¹³⁾	1.940	-	143	-
Cg2)	AdS Metauro Ovest	4.996	4.210	4.367	1.447	-
Cg3)	AdS Esino Est	3.962	4.763	3.380	1.520	-
Cg3)	AdS Esino Ovest	1.997	⁽¹⁵⁾	1.428	289	-
Cg4)	AdS Sillaro Est	7.525	8.631	2.773	4.645	-
Cg5)	AdS Santerno Est	⁽¹³⁾	2.314	-	138	-
Cg5)	AdS Santerno Ovest	⁽¹³⁾	2.169	-	144	-
Cg6)	AdS La Pioppa Est	5.133	4.871	3.268	1.819	-
Cg7)	AdS Murge Ovest	⁽¹³⁾	865	-	121	-
Cg8)	AdS Bevano Ovest	⁽¹³⁾	718	-	141	-
Cg9)	AdS Montefeltro Est	⁽¹³⁾	2.253	-	379	-
Cg10)	AdS Chienti Ovest	⁽¹³⁾	1.701	-	373	-
	Totale			32.922	29.534	-
C2)	Stazioni, svincoli e residui investimenti sulla rete					
Ca1)	Nuovo svincolo di Caprara di Campegine	12.765		10.007	2.989	-
Ca2)	Nuovo svincolo e stazione di Ceprano	8.578		5.394	2.604	-
Ca3)	Svincolo e stazione di S. Maria Capua Vetere	11.338	⁽¹⁵⁾	6.035	4.309	-
Cc1)	Adeguamento svincolo di Busalla	1.787		1.069	632	-
Ce1)	Nuovo svincolo di Capannori	14.259		13.974	4.134	-
Cg1)	Svincolo Giulianova	1.435		880	755	-
	Totale			37.359	15.423	-
	Adeguamento e potenziamento rete autostradale e sistemi locali di adduzione alla rete autostradale, miglioramento viabilità di accesso agli hub portuali e altri investimenti minori comprese 5 nuove stazioni automatizzate					
Ch1)	Realizzazione del nuovo svincolo di Arezzo e interconnessione con la strada dei due mari e l'A1 e raccordi di adduzione	⁽¹³⁾	45.000	-	-	-
Ch2)	Nuova Bazzanese	41.400	41.400	-	10.350	-
Ch3)	Raccordo S. Cesario	26.539	26.539	-	5.436	84
Ch4)	Miglioramento dei sistemi locali di adduzione all'autostrada A1 svincoli di Barberino-Calenzano-Firenze Sud-Incisa con interventi su SP8-SS67-SS69-SP34-viabilità di supporto zona industriale Calenzano e Rignano	⁽¹⁸⁾	86.705	17.384	2.474	703
Ch5)	Rho-Monza (1° tratto)	183.340	157.559	-	4.153	264
Ch6)	Viabilità di accesso al distretto portuale (Voltri)	⁽¹³⁾	15.000	-	323	-

Eseguito al 31/12/2013

2014

Eseguito al 31/12/2014

	Totale	BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale	BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale
	3.082	-	136	-	136	1.746	1.472	-	3.218
	2.674	-	17	-	17	1.538	1.153	-	2.691
	2.768	-	3	-	3	1.194	1.576	-	2.771
	4.229	63	117	-	181	2.602	1.808	-	4.410
	5.039	5	17	-	22	3.656	1.405	-	5.061
	1.085	-	-151	-	-151	7	926	-	933
	473	-	43	-	43	-	516	-	516
	2.013	-	37	-	37	988	1.063	-	2.051
	843	4	148	-	152	4	990	-	995
	197	-	3	-	3	-	200	-	200
	236	-	7	-	7	-	243	-	243
	537	15	39	-	54	362	229	-	591
	595	-	-	-	-	-	595	-	595
	2.882	-	4	-	4	464	2.422	-	2.886
	3.450	-	22	-	22	1.492	1.980	-	3.472
	1.490	-	1	-	1	1.335	156	-	1.491
	410	-	69	-	69	40	439	-	479
	810	-	55	-	55	250	615	-	865
	524	-	0	-	-	359	166	-	524
	57	-	-	-	-	-	57	-	57
	2.483	-	1	-	1	1.757	727	-	2.484
	204	-	2	-	2	-	206	-	206
	143	-	3	-	3	-	146	-	146
	5.814	611	-138	-	473	4.978	1.309	-	6.287
	4.900	358	-244	-	114	3.738	1.275	-	5.013
	1.717	-	-4	-	-4	1.428	285	-	1.713
	7.418	772	88	-	860	3.545	4.732	-	8.277
	138	-	96	-	96	-	233	-	233
	144	-	5	-	5	-	149	-	149
	5.086	-	33	-	33	3.268	1.852	-	5.119
	121	-	-	-	-	-	122	-	122
	141	-	2	-	2	-	143	-	143
	379	-	-	-	-	-	380	-	380
	373	-	-	-	-	-	373	-	373
	62.455	1.829	410	-	2.239	34.750	29.944	-	64.695
	12.996	-	-	-	-	10.007	2.989	-	12.996
	7.998	-	5	-	5	5.394	2.609	-	8.003
	10.344	-	14	-	14	6.035	4.323	-	10.358
	1.701	-	-	-	-	1.069	632	-	1.701
	18.108	-	14	-	14	13.974	4.148	-	18.122
	1.635	-	-	-	-	880	755	-	1.635
	52.782	-	33	-	33	37.359	15.456	-	52.815
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	10.350	-	-	-	-	-	10.350	-	10.350
	5.520	-	-	138	138	-	5.436	222	5.658
	20.561	13.801	2.430	909	17.140	31.185	4.904	1.612	37.701
	4.417	30.703	15.067	405	46.175	30.703	19.220	669	50.592
	323	-	-	-	-	-	323	-	323

(migliaia di euro - Valori ITA-GAAP)

Art.2	Intervento	Dati progettuali convenzionali ⁽⁸⁾		Eseguito al 31/12/2013		
		Totale importo lordo approvato ⁽⁹⁾	Totale importo netto da Convenzione ⁽¹⁰⁾	BdA ^(*)	SaD	Oneri fin.
Ch7)	Nuovo svincolo di Crespellano (ex La Muffa)	32.329	27.749	-	744	51
Ch8)	Viabilità locale e potenziamento accesso alla barriera di Lavagna (Viale Kasman)	⁽¹³⁾	20.000	-	267	-
Ch10)	Tangenziale di Bologna ⁽⁷⁾	⁽¹⁹⁾	118.704	97.318	21.130	3.246
C3)	Potenziamento 4a corsia A4 tra gli svincoli V.le Certosa e Sesto San Giovanni	12.457	212.540	5.172	2.634	192
C3)	Nuova stazione S. Maria del Piave	⁽¹³⁾	13.784	-	451	-
C3)	Nuova stazione di Foggia Zona Industriale	14.222	11.669	-	382	-
C3)	Nuova stazione di Bisceglie	⁽¹³⁾	5.422	-	61	-
C3)	Nuova stazione di Orvieto Nord	⁽¹³⁾	13.239	-	340	-
C3)	Nuova stazione di Borgonovo	9.890	9.508	-	421	28
C3)	Realizzazione del nuovo casello di Dalmine	⁽¹³⁾	10.000	-	-	-
C3)	Progetto di collegamento tra Val Fontanabuona e l'A12	⁽¹³⁾	5.950	-	3.395	-
C3)	Collegamento con la viabilità ordinaria in corrispondenza dello svincolo di Bologna Interporto	⁽¹³⁾	2.500	-	-	-
C3)	Completamento dello svincolo di Baveno	⁽¹³⁾	2.002	-	74	-
C3)	Completamento dello svincolo di Rapallo	1.098	1.247	97	529	-
C3)	Modifica dell'innesto terminale A11 Firenze-Pisa Nord sulla SS1 Aurelia in località Migliarino	⁽¹³⁾	1.000	-	-	-
C3)	Totale			119.971	53.164	4.568
	TOTALE ALTRI INVESTIMENTI NOMINATIVI ART.2			190.252	98.121	4.568
	ALTRI INVESTIMENTI NON NOMINATIVI					
C1)	Potenziamento aree di servizio e fabbricati d'esercizio					
C2)	Stazioni, svincoli e residui investimenti sulla rete					
C3)	Adeguamento e potenziamento rete autostradale e sistemi locali di adduzione alla rete autostradale e altri investimenti minori (interventi non nominativi)	⁽¹⁷⁾	⁽¹⁷⁾		1.885.908	1.671
C4)	Piano di interventi di risanamento acustico					
C5)	Miglioramento standard di sicurezza					
C6)	Miglioramenti tecnologici sull'impiantistica					
C7)	Altri interventi di miglioramento e di manutenzione straordinaria capitalizzati					
	TOTALE ALTRI INVESTIMENTI NON NOMINATIVI				1.885.908	1.671
E)	Nuovi investimenti remunerati ai sensi della delibera CIPE n. 39 del 15/06/2007	⁽¹⁷⁾	⁽¹⁷⁾	95.978	6.931	-
	TOTALE GENERALE				10.049.033	586.305

Devoluzione gratuita aree di servizio

Nuovi Interventi art.15 Convenzione Unica 2007

Personale capitalizzato, variazione anticipi a fornitori e altro residuale

TOTALE INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI

(1) Include la voce Ab) "Sasso Marconi-La Quercia", Ba2) "Sasso Marconi-La Quercia - Completamento lotto 4 e opere complementari" e gli interventi completati già previsti nella Convenzione 1997.

(2) Gli interventi sul territorio afferenti alla tratta sono stati ricompresi nella voce Ai) "Interventi sul territorio".

(3) Inclusi gli interventi completati già previsti nella Convenzione 1997.

(4) Interventi completati già previsti nella Convenzione 1997.

(5) Include il Lotto 2 Bis

(6) Include il Lotto 5 Bis

(7) Quota parte dell'intervento che trova copertura negli Altri Investimenti.

(8) Informazioni valorizzate per i soli interventi nominativi.

(9) Salvo diversamente indicato: importo lordo a carico di ASPi come da progetti definitivi/esecutivi (incluse perizie di variante) dei soli interventi, o lotti/stralci funzionali di essi, per i quali al 31/12/2014 è intervenuta l'approvazione del Concedente, ovvero importo previsto a carico di ASPi nelle convenzioni approvate in via definitiva dal Concedente al 31/12/2014 (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.

(10) Importo netto previsto per l'intervento/i nell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24/12/2013 come aggiornato dal verbale del 15 settembre 2014.

(11) L'importo lordo approvato della "Stazione di Barberino" è ricompreso nell'importo lordo approvato della tratta "La Quercia-Aglio".

(12) L'importo lordo approvato degli interventi sul territorio relativi alle tratte Casalecchio-Sasso Marconi e Sasso Marconi-La Quercia è ricompreso negli importi approvati lordi degli interventi "Ab - Sasso Marconi-La Quercia", "Ac - La Quercia-Aglio" e "Ad - Aglio Barberino".

(13) Al 31/12/2014 non è intervenuta l'approvazione del progetto definitivo/esecutivo dell'intervento o di lotti/stralci funzionali di esso, ovvero degli atti convenzionali che ne regolano la realizzazione ove questa sia a cura di Terzi.

(14) L'importo lordo approvato comprende i Progetti Esecutivi dei soli lotti a oggi decretati.

(15) Intervento/i il cui valore non è esplicitato nell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24/12/2013 come aggiornato dal verbale del 15 settembre 2014.

(16) I lavori di completamento dell'ampliamento della AdS Brianza Nord sono stati inseriti nella 1ª Perizia di Variante dei lavori della 4ª corsia Milano-Bergamo Lotto 1 (importo netto).

(17) Intervento/i non nominativo/i.

(18) Importo lordo approvato dell'intervento è compreso nella voce "Ae) Barberino Firenze Nord" del potenziamento Bologna-Firenze.

(19) Importo lordo approvato compreso nella voce "B) Tangenziale di Bologna" dei Residui Investimenti in terze e quarte corsie.

(20) I valori al 2013 sono oggetto di riclassifica contabile per una rappresentazione più puntuale.

(*) La 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.

Eseguito al 31/12/2013				2014		Eseguito al 31/12/2014			
Totale	BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale	BdA (*)	SaD	Oneri fin.	Totale	
795	1.556	2.450	46	4.051	1.555	3.194	97	4.846	
267	-	-	-	-	-	267	-	267	
121.694	-2.061	152	-	-1.909	95.257	21.282	3.246	119.785	
7.998	2.306	2.382	356	5.044	7.478	5.016	548	13.042	
451	-	-	-	-	-	451	-	451	
382	2.808	382	-	3.190	2.808	764	-	3.572	
61	-	-	-	-	-	61	-	61	
340	-	-	-	-	-	340	-	340	
449	-	107	23	130	-	528	51	579	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3.395	-	40	91	131	-	3.435	91	3.526	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	
74 ⁽²⁰⁾	-	22	-	22	-	96	-	96	
626 ⁽²⁰⁾	5	-	-	5	102	529	-	631	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	
177.703	49.117	23.032	1.968	74.117	169.088	76.196	6.536	251.820	
292.940	50.945	23.475	1.968	76.389	241.197	121.596	6.536	369.330	
1.887.579 ⁽²⁰⁾		65.542	-	65.542 ⁽⁷⁾		1.951.450	1.671	1.953.121	
1.887.579		65.542	-	65.542		1.951.450	1.671	1.953.121	
102.909	26.101	3.177	-	29.278	122.079	10.108	-	132.187	
10.635.338		662.373	146.055	808.428		10.711.406	732.360	11.443.766	
83.454				33.469				116.923	
31.068				9.229				40.297	
297.714				17.321				315.035	
11.047.574				868.447				11.916.021	

Totale investimenti in attività gratuitamente devolvibili [ex art. 2 della Convenzione Unica del 2007]

868.447

Rettificato da:

Oneri finanziari capitalizzati (relativi a opere senza benefici economici aggiuntivi)

-128.142

Devoluzione gratuita Aree di Servizio

-33.469

Totale investimenti in attività autostradali (conformi ai Principi contabili internazionali)

706.836

Allegato 4

Prospetto delle valutazioni al 31 dicembre 2014 in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni controllate e collegate (ex art. 3, punto 1.I della Convenzione Unica del 2007)

Denominazione (migliaia di euro)	Valutazione ex art 2426 c.c. comma 1, n. 4 ⁽¹⁾ (A)	Valore di carico (B)	Differenza tra valutazione ex art 2426 c.c. e valore di carico (A-B)
Imprese controllate			
Autostrade dell'Atlantico S.r.l. ⁽²⁾	999.152	1.152.837	-153.685 ⁽³⁾
Stalexport Autostrady S.A. ⁽²⁾	82.655	104.842	-22.187 ⁽⁴⁾
Tangenziale di Napoli S.p.A.	162.860	54.506	108.354
Telepass S.p.A.	103.693	25.359	78.334
Ecomouv S.a.s.	15.740	18.917	-3.177 ⁽⁵⁾
Autostrade Meridionali S.p.A.	66.067	14.879	51.188
Autostrade Tech S.p.A.	44.760	5.342	39.418
AD Moving S.p.A.	911	3.995	-3.084 ⁽⁶⁾
Infoblu S.p.A.	4.359	3.875	484
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	127.499	2.318	125.181
EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.	687	501	186
Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited	779	486	293
Ecomouv D&B S.a.s.	580	375	205
Giove Clear S.r.l.	1.461	20	1.441
Tech Solutions Integrators S.a.s.	-11.255	-	-11.255 ⁽⁷⁾
Totale	1.599.949	1.388.252	211.697
Imprese collegate			
Pavimental S.p.A.	10.756	9.601	1.155
Società Autostrada Tirrenica p.A.	28.268	6.343	21.925
Società Infrastrutture Toscane p.A.	5.532	5.718	-186
Pedemontana Veneta S.p.A. (in liquidazione)	1.874	1.935	-61
Spea Ingegneria Europea S.p.A.	14.337	1.707	12.630
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	678	676	2
Arcea Lazio S.p.A.	1.658	674	984
Consorzio Autostrade Italiane Energia	29	29	-
Totale	1.651.826	26.683	1.625.143

(1) La valutazione in base al metodo del patrimonio netto delle imprese controllate e collegate è effettuata sulla base dei principi contabili internazionali (IFRS), in linea con quelli applicati da Autostrade per l'Italia.

(2) Valutazione basata sui dati del reporting package predisposto da tale società e dalle rispettive controllate ai fini del bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia.

(3) L'eccedenza del valore di carico rispetto alla valutazione in base al metodo del patrimonio netto non è riferibile a una perdita durevole di valore, tenuto conto della stima del valore attuale di flussi di cassa operativi netti delle società concessionarie partecipate detenute da Autostrade dell'Atlantico.

(4) L'eccedenza del valore di carico rispetto alla valutazione in base al metodo del patrimonio netto non è riferibile a una perdita durevole di valore, tenuto conto di quanto illustrato nella nota n. 5.3.

(5) L'eccedenza del valore di carico rispetto alla valutazione in base al metodo del patrimonio netto non è riferibile a una perdita durevole di valore, tenuto conto delle informazioni disponibili in relazione agli effetti della definizione dei rapporti commerciali derivanti dal progetto Eco-Taxe.

(6) L'eccedenza del valore di carico rispetto alla valutazione in base al metodo del patrimonio netto non è riferibile a una perdita durevole di valore, tenuto conto delle prospettive di redditività della partecipata.

(7) L'eccedenza del valore di carico rispetto alla valutazione in base al metodo del patrimonio netto è riferibile per 4.673 migliaia di euro (come indicato nelle note nn. 5.13 e 6.13) a una perdita durevole di valore, tenuto conto delle informazioni disponibili in relazione agli effetti della definizione dei rapporti commerciali derivanti dal progetto Eco-Taxe.

Pagina intenzionalmente lasciata bianca



RILEVAMENTO
VELOCITA'



5.

RELAZIONI

5.1 Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea degli azionisti (ai sensi dell'art. 2429, secondo comma c.c.)

all'Assemblea degli azionisti della Società Autostrade per l'Italia S.p.A.

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2014 abbiamo svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge adottando tra l'altro i Principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri. In particolare, riferiamo quanto segue:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo;
- abbiamo ottenuto dagli Amministratori adeguate informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società e dalle società controllate, assicurandoci che le azioni deliberate e poste in essere fossero conformi alla legge e allo Statuto Sociale, non fossero in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea, non fossero manifestamente imprudenti o azzardate o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, tramite osservazioni dirette, raccolta di informazioni dai responsabili della funzione organizzativa e incontri con la società di revisione ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni rilevanti e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo verificato che la Società è soggetta alla direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.. Inoltre, con riferimento ai rapporti tra Autostrade per l'Italia e la controllante Atlantia, si precisa, come ricordato nelle Relazioni dei precedenti esercizi, che a seguito della realizzazione nel corso del 2007 del progetto di riorganizzazione del Gruppo, Atlantia si caratterizza quale holding di partecipazioni e strategie di portafoglio in grado di supportare la crescita del settore delle infrastrutture e delle reti, ma senza un ruolo operativo diretto che, invece, è stato affidato alla controllata Autostrade per l'Italia S.p.A., quale sub-holding operativa nel settore autostradale, che esercita, pertanto, l'attività di direzione e coordinamento sulle società concessionarie e industriali dalla stessa controllate. Conseguentemente, le società controllate da Autostrade per l'Italia hanno posto in essere gli adempimenti prescritti dall'art. 2497-bis del codice civile. In relazione al ruolo di sub-holding per il settore autostradale, assunto da Autostrade per l'Italia S.p.A., al fine di migliorare e sviluppare le linee di azione per il raggiungimento dei risultati attesi e conformemente a quanto previsto dalla normativa sul ruolo delle holding nei gruppi societari, Autostrade per l'Italia si è dotata di alcuni Comitati (costituiti dai principali responsabili delle aree di operatività aziendale e presieduti dal top management). A tale riguardo si precisa, come ricordato anche nella Relazione del precedente esercizio, che a partire dall'11 febbraio 2014 il precedente assetto dei Comitati è cambiato. In particolare, attualmente sono previsti il Comitato di Direzione, il Comitato Post Audit e il Comitato Consultivo Monitoraggio Riserve;
- abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno. In particolare, il Collegio Sindacale nell'ambito degli incontri periodici avuti con i responsabili dell'Internal Audit e del Risk Officer è stato compiutamente informato in merito agli interventi di internal auditing (finalizzati a verificare l'adeguatezza e l'operatività del Sistema di Controllo Interno, il rispetto della normativa di legge, delle procedure e disposizioni interne) nonché sull'attività svolta dal Risk Officer per l'identificazione, valutazione, gestione e monitoraggio dei rischi presenti nell'attuale Business Risk Model aziendale (rischi di compliance, regolatori, operativi), per fornire il necessario supporto alle strutture aziendali negli interventi di adeguamento del disegno del Sistema di Controllo Interno e per effettuare il monitoraggio della relativa implementazione degli stessi;
- abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza 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 rispettive funzioni, l'esame di documenti aziendali e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla società di revisione;
- in relazione a quanto stabilito dall'art. 3 del D.Lgs. 6 febbraio 2004, n. 37, che ha introdotto una serie di modifiche al D.Lgs. 58/98, tra cui la previsione contenuta nel secondo comma dell'art. 151 in base alla quale il Collegio Sindacale della Società Controllante ha la possibilità di scambiare informazioni con i corrispondenti organi delle società controllate, il Collegio Sindacale di Autostrade per l'Italia, nell'ambito della pianificazione delle proprie attività di vigilanza, ha ritenuto opportuno attivare, ormai da diversi esercizi, dei rapporti diretti con i Collegi Sindacali delle controllate per meglio conoscere le problematiche affrontate dai Collegi Sindacali delle Controllate e gli argomenti di focalizzazione dell'attività di vigilanza. In tale ambito, il Collegio ha acquisito dai Collegi Sindacali delle controllate informazioni in merito alle attività svolte anche attraverso il monitoraggio del contenuto delle verbalizzazioni delle riunioni di ciascun Collegio Sindacale;
- il Collegio, con riferimento al rispetto degli obblighi di natura convenzionale derivanti dalla Convenzione Unica con l'ANAS

sottoscritta in data 12 ottobre 2007, diventata efficace a tutti gli effetti a decorrere dall'8 giugno 2008, giorno successivo a quello della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, della Legge n. 101/2008 con la quale è stata disposta l'approvazione delle convenzioni uniche già sottoscritte, tra cui quella di Autostrade per l'Italia, ha incontrato periodicamente il Responsabile della struttura aziendale che ha il compito di assicurare il presidio degli adempimenti previsti dalla Convenzione Unica e garantire la predisposizione, per l'alta direzione, del report informativo periodico sull'andamento degli adempimenti previsti dalla Convenzione Unica con l'ANAS, per essere periodicamente aggiornato sul rispetto, da parte della Società, degli adempimenti previsti dalla Convenzione Unica;

- abbiamo tenuto riunioni con gli esponenti della società di revisione, ai sensi dell'art. 150, comma 2, D.Lgs. 58/98, e non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente Relazione;
- come già ricordato nelle Relazioni relative ai precedenti esercizi, Autostrade per l'Italia ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da parte della controllante Atlantia;
- così come riferito nelle Note Illustrative al Bilancio consolidato, il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, redatto nel presupposto della continuità aziendale della Capogruppo e delle imprese consolidate, è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), emanati dall'International Accounting Standards Board e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio, che comprendono le interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), nonché i precedenti International Accounting Standards (IAS) e le interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore alla stessa data. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni è di seguito definito come gli "IFRS";
- come segnalato nella Premessa del capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo", non si rilevano novità di rilievo relative ai principi contabili e ai criteri di valutazione applicati per la predisposizione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 rispetto a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato dell'esercizio precedente. Inoltre, abbiamo rilevato che, così come riferito nella richiamata Premessa, i prospetti contabili riclassificati presentati e commentati nel richiamato capitolo "Andamento economico-finanziario del Gruppo" non sono oggetto di verifica da parte della società di revisione.

I principi contabili e i criteri di valutazione adottati sono conformi rispetto a quelli adottati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio precedente in quanto i nuovi principi e le nuove interpretazioni entrate in vigore dall'1 gennaio 2014 non hanno avuto impatti significativi sui dati economici e finanziari della Società. Si precisa, inoltre, che non sono state rilevate criticità che abbiano comportato il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1.19 nell'applicazione delle disposizioni contenute negli IFRS;

- la contabilità è stata sottoposta ai controlli previsti dalla normativa da parte della società di revisione Deloitte & Touche S.p.A. alla quale l'Assemblea degli azionisti del 24 aprile 2012 ha conferito l'incarico di revisione legale dei conti per gli esercizi 2012-2020. Nel corso degli incontri periodici avuti con il Collegio la società di revisione non ha evidenziato rilievi a riguardo;
- abbiamo verificato che non sono state presentate denunce di cui all'ex art. 2408 del codice civile, così come non sono stati presentati esposti di alcun genere;
- abbiamo preso atto che nel corso del 2014 l'Organismo di Vigilanza di Autostrade per l'Italia, con l'ausilio di un consulente penalista, ha proseguito nell'analisi degli strumenti organizzativi, di gestione e di controllo per garantire che il Modello di Organizzazione Gestione e Controllo adottato da Autostrade per l'Italia, ai sensi del D.Lgs. 231/01, sia coerente sia con l'evoluzione normativa che con le modifiche organizzative intervenute nell'anno (l'ultimo aggiornamento del Modello è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione del 18 ottobre 2013);
- il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio non ha rilasciato pareri;
- abbiamo esaminato il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, in merito al quale riferiamo quanto segue.

- Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio della Società e del bilancio consolidato, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data agli stessi, sulla loro generale conformità alla legge per quel che riguarda la loro formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
- Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
- Per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma quattro, c.c.
- Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti e alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.

- Abbiamo preso atto che nella Relazione sulla Gestione è presente il capitolo intitolato “Eventi significativi in ambito regolatorio” in cui gli Amministratori hanno riportato un’informativa in merito ad alcuni eventi che hanno caratterizzato l’esercizio 2014, anche in relazione alle possibili implicazioni future. In particolare, è stata data puntuale informazione in merito a:
 - Incrementi tariffari con decorrenza 1° gennaio 2015.
 - Iniziativa di modulazione tariffaria.
 - Registrazione presso la Corte dei Conti del Decreto di approvazione dell’atto aggiuntivo alla Convenzione Unica di Autostrade per l’Italia.
 - Aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario di Tangenziale di Napoli e Raccordo Autostradale Valle d’Aosta.
 - Gara per l’affidamento in concessione dell’autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno.
 - Decreto Legge n. 133/2014 (c.d. Sblocca Italia).
- Abbiamo preso atto che nella Relazione sulla Gestione, nel capitolo “Eventi successivi al 31 dicembre 2014” sono riportati alcuni eventi che gli Amministratori hanno ritenuto opportuno evidenziare. In particolare, è stata data puntuale informativa in merito a:
 - Atto di indirizzo per piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio in Italia.
 - Operazioni di riacquisto parziale di obbligazioni emesse da Atlantia mediante tender offer.
 - Delibera autorizzazione all’emissione di prestiti obbligazionari retail.
 - Raggiunti accordi per l’acquisto del controllo di Società Autostrada Tirrenica.
- Abbiamo preso atto che nella Relazione sulla gestione è presente un capitolo intitolato “Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza” in cui gli amministratori sottolineano come pur in un quadro macro economico europeo ancora debole, l’andamento del traffico sulla rete autostradale italiana del Gruppo dimostra negli ultimi mesi segnali di positiva stabilizzazione, mentre sulla rete delle concessionarie estere si riscontra complessivamente una crescita dei volumi di traffico. La contribuzione ai risultati di Gruppo delle concessionarie estere risente tuttavia del deprezzamento delle valute nazionali.

L’attività di vigilanza sopra descritta è stata svolta in n. 14 riunioni del Collegio e assistendo a tutte le riunioni (n. 13) del Consiglio di Amministrazione.

Nel corso dell’attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla società di revisione, non sono state rilevate omissioni, fatti censurabili o irregolarità o comunque fatti significativi tali da richiederne la segnalazione agli organi di controllo o menzione nella presente relazione. Condividiamo, inoltre, la proposta di destinazione dell’utile così come formulata dal Consiglio di Amministrazione.

Considerando anche che la società di revisione in data 27 marzo 2015 ha emesso la propria Relazione, contenente il proprio giudizio sulla conformità del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato alla disciplina normativa e ai principi contabili applicati, nonché il giudizio di coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, senza rilievi e senza richiami di informativa, proponiamo all’Assemblea di approvare il bilancio di esercizio chiuso il 31 dicembre 2014, così come redatto dagli Amministratori.

Il Collegio Sindacale, infine, fa presente all’Assemblea che, con l’approvazione del bilancio 2014, è scaduto il proprio mandato per cui si invita l’Assemblea a provvedere alla nomina dei nuovi componenti.

31 marzo 2015

Alessandro Trotter (Presidente)
 Gaetana Celico (Sindaco effettivo)
 Giandomenico Genta (Sindaco effettivo)
 Antonio Mastrapasqua (Sindaco effettivo)
 Stefano Meroi (Sindaco effettivo)

5.2 Relazioni della società di revisione



Deloitte & Touche S.p.A.
Via della Camilluccia, 589/A
00135 Roma
Italia
Tel: +39 06 367491
Fax: +39 06 36749282
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D. LGS. 27.1.2010, N. 39 E DELL'ART. 165 DEL D. LGS. 24.2.1998, N. 58

**All'Azionista della
Autostrade per l'Italia S.p.A.**

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico, del conto economico complessivo e delle variazioni di patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, della Autostrade per l'Italia S.p.A. e sue controllate ("Gruppo Autostrade per l'Italia") chiuso al 31 dicembre 2014. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio consolidato e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio consolidato presenta ai fini comparativi i dati dell'esercizio precedente. Come illustrato nelle note esplicative, gli amministratori hanno riesposto alcuni dati comparativi relativi all'esercizio precedente, rispetto ai dati precedentemente presentati e da noi assoggettati a revisione contabile, sui quali avevamo emesso la relazione di revisione in data 22 ottobre 2014. Le modalità di rideterminazione dei dati comparativi e la relativa informativa presentata nelle note esplicative, sono state da noi esaminate ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2014.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2014 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa del Gruppo Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso a tale data.


Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova
Palermo Parma Roma Torino Treviso Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano - Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239
Partita IVA: IT 03049560166

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2014.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Fabio Pompei
Socio

Roma, 27 marzo 2015

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE
AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D. LGS. 27.1.2010, N. 39
E DELL'ART. 165 DEL D. LGS. 24.2.1998, N. 58**

**All'Azionista della
Autostrade per l'Italia S.p.A.**

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico, del conto economico complessivo e delle variazioni di patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative, della Autostrade per l'Italia S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2014. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 25 marzo 2014.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2014 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Autostrade per l'Italia S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data.

4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2014.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Fabio Pompei
Sociò

Roma, 27 marzo 2015

Pagina intenzionalmente lasciata bianca



6.

DATI ESSENZIALI
DELLE
CONTROLLATE

6. Dati essenziali di bilancio delle società controllate, collegate e a controllo congiunto ai sensi dell'art. 2429, commi 3 e 4 del codice civile

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. In caso di società che predispongono anche il bilancio consolidato, sono riportati i dati consolidati.

Si precisa che le società Telepass, Autostrade Meridionali e il gruppo Stalexport Autostrady predispongono il proprio 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

Dati patrimoniali (migliaia di euro)	AD Moving S.p.A.		Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	
	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013
Immobilizzazioni	1.303	1.227	506.500	501.755
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	-	-	470.897	476.104
Attivo circolante	5.049	4.509	244.946	358.607
Altre attività	7	13	1	-
Totale attivo	6.359	5.749	751.447	860.362
Patrimonio netto	992	931	746.389	855.857
<i>di cui capitale sociale</i>	1.000	1.000	1.000	1.000
Fondi per rischi e oneri e TFR	143	163	-	-
Debiti	5.198	4.642	5.058	4.505
Altre passività	26	13	-	-
Totale patrimonio netto e passivo	6.359	5.749	751.447	860.362
Dati economici (migliaia di euro)	2014	2013	2014	2013
Valore della produzione	8.972	9.057	-	-
Costi della produzione	-8.844	-8.867	-132	-342
Risultato operativo	128	190	-132	-342
Risultato di esercizio	61	107	532	20.047

	Autostrade Meridionali S.p.A. (migliaia di euro)		Autostrade Indian Infrastructure Ltd (migliaia di rupie)	
Dati patrimoniali	31/12/2013	31/12/2012	31/03/2014	31/03/2013
Attività non correnti	19.412	17.408	5.459	9.001
Attività correnti	414.908	378.875	42.589	14.820
Total attivo	434.320	396.283	48.048	23.821
Patrimonio netto	109.521	106.633	35.770	14.891
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>9.056</i>	<i>9.056</i>	<i>500</i>	<i>500</i>
Passività	324.799	289.650	12.278	8.930
Totale patrimonio netto e passivo	434.320	396.283	48.048	23.821
Dati economici	2013	2012	01/04/2013 - 31/03/2014	01/04/2012 - 31/03/2013
Ricavi operativi	107.802	123.182	48.441	6.903
Costi operativi	-91.342	-114.922	-23.909	-19.586
Risultato operativo	16.460	8.260	24.532	-12.683
Risultato di esercizio	2.809	-246	20.878	-12.660

	Tangenziale di Napoli S.p.A.		Autostrade Tech S.p.A.	
Dati patrimoniali (migliaia di euro)	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2014	31/12/2013
Immobilizzazioni	241.209	243.161	5.403	6.332
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>1.049</i>	<i>1.049</i>
Attivo circolante	33.767	39.661	57.996	61.246
Altre attività	254	228	61	55
Totale attivo	275.230	283.050	63.460	67.633
Patrimonio netto	168.677	163.246	40.219	31.979
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>108.077</i>	<i>108.077</i>	<i>1.120</i>	<i>1.120</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	35.412	35.216	1.590	1.575
Debiti	70.516	83.971	21.403	33.817
Altre passività	625	617	248	262
Totale patrimonio netto e passivo	275.230	283.050	63.460	67.633
Dati economici (migliaia di euro)	2013	2012	2014	2013
Valore della produzione	68.536	70.578	53.007	63.442
Costi della produzione	-54.276	-55.873	-46.020	-60.017
Risultato operativo	14.260	14.705	6.987	3.425
Risultato di esercizio	9.620	10.850	6.340	3.934

Dati patrimoniali (migliaia di euro)	Ecomouv' D&B S.a.s.		Ecomouv S.a.s.	
	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012
Capitale sottoscritto non versato	94	94	5.376	9.638
Attivo immobilizzato	-	-	563.148	355.897
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	-	-	-	-
Attivo circolante	121.372	204.423	80.535	82.411
Totale attivo	121.466	204.517	649.059	447.946
Patrimonio netto	489	40	-28.136	9.741
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>500</i>	<i>500</i>	<i>30.000</i>	<i>30.000</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	-	-	-	-
Debiti	120.977	204.477	677.195	438.205
Totale patrimonio netto e passivo	121.466	204.517	649.059	447.946
Dati economici (migliaia di euro)	2013	2012	2013	2012
Ricavi operativi	222.555	257.381	1.032	1.741
Costi operativi	-191.782	-257.886	-38.869	-11.410
Risultato operativo	30.773	-505	-37.837	-9.669
Risultato di esercizio	31.200	-380	-45.709	-16.575
Dati patrimoniali (migliaia di euro)	EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.		Giove Clear S.r.l.	
	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013
Immobilizzazioni	602	559	284	313
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	-	-	-	-
Attivo circolante	16.956	16.330	4.084	3.868
Altre attività	150	138	-	-
Totale attivo	17.708	17.027	4.368	4.181
Patrimonio netto	1.321	1.539	1.552	1.718
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>500</i>	<i>500</i>	<i>10</i>	<i>10</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	5.167	5.302	626	451
Debiti	10.792	9.730	2.190	2.012
Altre passività	428	456	-	-
Totale patrimonio netto e passivo	17.708	17.027	4.368	4.181
Dati economici (migliaia di euro)	2014	2013	2014	2013
Valore della produzione	27.227	27.258	10.916	10.455
Costi della produzione	-25.598	-25.396	-10.131	-8.768
Risultato operativo	1.629	1.862	785	1.687
Risultato di esercizio	721	939	351	1.034

Gruppo Stalexport Autostrady [dati consolidati]			
Dati patrimoniali (migliaia di zloty)	31/12/2013	31/12/2012	
Attività non correnti	1.063.618	1.116.603	
Attività correnti	183.727	179.093	
Totale attivo	1.247.345	1.295.696	
Patrimonio netto	248.510	186.491	
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>185.447</i>	<i>185.447</i>	
Passività	998.835	1.109.205	
Totale patrimonio netto e passivo	1.247.345	1.295.696	
Dati economici (migliaia di zloty)	2013	2012	
Ricavi operativi	211.875	188.840	
Costi operativi	-96.673	-122.781	
Risultato operativo	115.202	66.059	
Risultato di esercizio	58.572	8.602	

Dati patrimoniali (migliaia di euro)	Infoblu S.p.A.		Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco	
	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013
Immobilizzazioni	665	738	243.954	248.285
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>165.752</i>	<i>165.752</i>
Attivo circolante	8.672	7.322	140.064	117.876
Altre attività	869	955	983	739
Totale attivo	10.206	9.015	385.001	366.900
Patrimonio netto	5.836	5.655	290.479	292.707
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>5.160</i>	<i>5.160</i>	<i>198.749</i>	<i>109.085</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	114	102	53.819	40.529
Debiti	4.256	3.258	40.530	33.300
Altre passività	-	-	173	364
Totale patrimonio netto e passivo	10.206	9.015	385.001	366.900
Dati economici (migliaia di euro)	2014	2013	2014	2013
Valore della produzione	5.454	5.221	62.083	62.203
Costi della produzione	-4.714	-4.707	-45.782	-41.873
Risultato operativo	740	514	16.301	20.330
Risultato di esercizio	491	329	11.458	14.424

Tech Solutions Integrators S.a.s.

Dati patrimoniali (migliaia di euro)	31/12/2013	31/12/2012
Capitale sottoscritto non versato	-	-
Attivo immobilizzato	6.248	6.837
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	-	-
Attivo circolante	49.865	69.337
Totale attivo	56.113	76.174
Patrimonio netto	-6.640	-981
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>2.000</i>	<i>2.000</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	-	-
Debiti	62.753	77.155
Totale patrimonio netto e passivo	56.113	76.174
Dati economici (migliaia di euro)	2013	2012
Ricavi operativi	88.910	113.737
Costi operativi	-97.091	-118.514
Risultato operativo	-8.181	-4.777
Risultato di esercizio	-8.141	-4.744

Telepass S.p.A.

Dati patrimoniali (migliaia di euro)	31/12/2014	31/12/2013
Attività non correnti	25.396	39.485
Attività correnti	506.695	430.000
Totale attivo	532.091	469.485
Patrimonio netto	103.693	102.007
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>26.000</i>	<i>26.000</i>
Passività	428.398	367.478
Totale patrimonio netto e passivo	532.091	469.485
Dati economici (migliaia di euro)	2014	2013
Ricavi operativi	145.324	141.118
Costi operativi	-72.892	-70.319
Risultato operativo	72.432	70.799
Risultato di esercizio	54.458	52.707

Società collegate e a controllo congiunto

Dati patrimoniali (migliaia di euro)	Arcea Lazio S.p.A.		Bologna & Fiera Parking S.p.A.	
	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2013	31/12/2012
Immobilizzazioni	-	-	50.117	51.905
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	-	-	-	-
Attivo circolante	5.342	5.481	7.671	7.856
Altre attività	24	-	5	10
Totale attivo	5.366	5.481	57.793	59.771
Patrimonio netto	5.278	5.352	4.721	7.504
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>1.983</i>	<i>1.983</i>	<i>9.000</i>	<i>9.000</i>
Fondi per rischi e oneri e TFR	-	-	316	316
Debiti	48	113	49.028	48.141
Altre passività	40	16	3.728	3.810
Totale patrimonio netto e passivo	5.366	5.481	57.793	59.771
Dati economici (migliaia di euro)	2013	2012	2013	2012
Valore della produzione	-	-	1,116	2.418
Costi della produzione	-200	-211	-1,467	-2.927
Risultato operativo	-200	-211	-351	-509
Risultato di esercizio	-75	39	-1,406	-2.832

Dati patrimoniali (migliaia di euro)	Pavimental S.p.A.		Pedemontana Veneta S.p.A. (in liquidazione)	
	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2013	31/12/2012
Immobilizzazioni	40.625	42.102	-	-
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	5.396	5.396	-	-
Attivo circolante	327.397	327.983	9.129	9.184
Altre attività	4.029	1.267	-	-
Totale attivo	372.051	371.352	9.129	9.184
Patrimonio netto	41.537	38.575	5.991	6.069
<i>di cui capitale sociale</i>	10.116	10.116	6.000	6.000
Fondi per rischi e oneri e TFR	9.661	11.574	216	425
Debiti	320.848	321.203	2.870	2.668
Altre passività	5	-	52	22
Totale patrimonio netto e passivo	372.051	371.352	9.129	9.184
Dati economici (migliaia di euro)	2014	2013	2013	2012
Valore della produzione	402.122	358.060	-	-
Costi della produzione	-393.786	-353.414	-126	-46
Risultato operativo	8.336	4.646	-126	-46
Risultato di esercizio	3.047	329	-78	1.306

		Spea Ingegneria Europea S.p.A.		Società Autostrada Tirrenica p.A.	
Dati patrimoniali (migliaia di euro)		31/12/2014	31/12/2013	31/12/2013	31/12/2012
Immobilizzazioni		6.944	6.997	223.767	207.187
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		634	634	52	52
Attivo circolante		126.983	137.670	29.191	37.405
Altre attività		613	799	125	86
Totale attivo		134.540	145.466	253.083	244.678
Patrimonio netto		60.132	50.360	63.949	56.468
<i>di cui capitale sociale</i>		5.160	5.160	24.461	24.461
Fondi per rischi e oneri e TFR		21.061	22.023	7.873	7.419
Debiti		53.347	73.083	181.016	180.568
Altre passività		-	-	245	223
Totale patrimonio netto e passivo		134.540	145.466	253.083	244.678
Dati economici (migliaia di euro)		2014	2013	2013	2012
Valore della produzione		80.748	92.965	43.939	35.684
Costi della produzione		-64.846	-70.484	-27.238	-19.141
Risultato operativo		15.902	22.481	16.701	16.543
Risultato di esercizio		9.772	13.471	7.481	7.467

		Società Infrastrutture Toscane p.A.	
Dati patrimoniali (migliaia di euro)		31/12/2013	31/12/2012
Capitale sottoscritto non versato		15.000	15.000
Immobilizzazioni		8.607	8.433
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		4.004	4.608
Altre attività		-	10
Totale attivo		27.611	28.051
Patrimonio netto		27.462	27.830
<i>di cui capitale sociale</i>		30.000	30.000
Fondi per rischi e oneri e TFR		-	-
Debiti		149	221
Altre passività		-	-
Totale patrimonio netto e passivo		27.611	28.051
Dati economici (migliaia di euro)		2013	2012
Valore della produzione		-	-
Costi della produzione		-437	-438
Risultato operativo		-437	-438
Risultato d'esercizio		-369	-375



riservata clienti
TELEPASS



7.

DELIBERAZIONI
DELL'ASSEMBLEA

Pagina intenzionalmente lasciata bianca

7. Deliberazioni dell'Assemblea

L'Assemblea Ordinaria dei Soci di Autostrade per l'Italia S.p.A., riunitasi in Roma, via Antonio Nibby, 20, il giorno 24 aprile 2015, in seconda convocazione, per deliberare sul seguente

Ordine del Giorno

1. Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014. Relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione legale. Destinazione dell'utile di esercizio. Deliberazioni inerenti e conseguenti.
2. Nomina del Collegio Sindacale e del suo Presidente per gli esercizi 2015-2016-2017, previa determinazione del numero dei componenti; determinazione dei relativi compensi.

Sul punto 1) dell'ordine del giorno ha deliberato di:

- approvare la relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione e il bilancio al 31 dicembre 2014, dal quale risulta un utile di Euro 703.530.976,66;
- destinare la quota parte dell'utile dell'esercizio, pari a Euro 373.856.666,66, che residua dopo l'acconto dividendi pari a Euro 329.674.310,00 corrisposto nel 2014, come segue:
 - alla distribuzione di dividendi per Euro 335.272.553,00 con erogazione di Euro 0,539 per ciascuna delle n. 622.027.000 azioni, di valore nominale 1,00 Euro cadauna, aventi tutte godimento regolare;
 - a utili portati a nuovo la residua quota di Euro 38.584.113,66;
- stabilire la data del pagamento del dividendo con valuta 18 maggio 2015.

Sul punto 2) dell'ordine del giorno ha deliberato di:

- prendere atto della nomina da parte del Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti quale componente effettivo del Collegio Sindacale del Dott. Antonio Parente;
- di determinare in 3 il numero dei Sindaci effettivi;
- di nominare per gli esercizi 2015-2016-2017 quali ulteriori componenti del Collegio Sindacale i Signori, Dott. Antonio Mastrapasqua, Presidente, Dott. Giandomenico Genta, Sindaco Effettivo, Dott. Mario Venezia e Dott. Francesco Mariano Bonifacio, Sindaci Supplenti;
- di stabilire il compenso annuo in Euro 55.000,00 per il Presidente e in Euro 35.000,00 per ciascun Sindaco Effettivo, oltre a un gettone di presenza di Euro 250,00 a riunione.

Informazioni legali e contatti

Sede legale e Direzione Generale

Via Alberto Bergamini, 50
00159 Roma

Tel. (+39) 06 4363 1
Fax (+39) 06 4363 4090
E-mail: info@autostrade.it
www.autostrade.it

Informazioni legali

Autostrade per l'Italia S.p.A.
Società con unico socio soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.
Capitale sociale: 622.027.000 euro (interamente versato)
Codice fiscale, Partita IVA e iscrizione registro delle imprese di Roma n. 07516911000
Iscrizione al REA n. 1037417

Investor Relations

Tel. (+39) 39 06 4363 4696
E-mail: investor.relations@autostrade.it

Rapporti con i media

Tel. (+39) 06 4363 2803
Fax (+39) 06 4363 2392
E-mail: ufficiostampa@autostrade.it

Consulenza e coordinamento editoriale
zero3zero9 (Milano)

Progetto grafico
19novanta communication partners (Roma)

Fotografie
Archivio fotografico Autostrade per l'Italia/Donato Di Bello (Milano)

Stampa
Varigrafica Alto Lazio (Viterbo)

autostrade // *per l'italia*

www.autostrade.it

